



## Ежедневный мониторинг СМИ

19 ИЮНЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.06.18; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРИЗВАЛ ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПОТОРОПИТЬСЯ С ВЫДАЧЕЙ ЛИЦЕНЗИЙ ПЕРЕВОЗЧИКАМ .....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ДИТРИХ ОБСУДИЛ С ВЛАСТЯМИ ПРИМОРЬЯ СТРОИТЕЛЬСТВО 2-ГО МОСТА НА ОСТРОВ РУССКИЙ, 2-Й ВПП В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА .....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 130 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСТРОЯТ КРУПНЕЙШИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ, ВКЛЮЧАЯ ПОРТ .....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ПОРТ ЛАВНА НУЖНО ОРИЕНТИРОВАТЬ НЕ ТОЛЬКО НА УГОЛЬ, НО И НА ДРУГИЕ ГРУЗЫ - АКИМОВ .....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.06.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ 466 МЛН РУБЛЕЙ НА ПУНКТ ПРОПУСКА КАНИ-КУРГАН .....	7
ТАСС; 2019.06.18; ВЛАСТИ КРЫМА ОБСУДЯТ С МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ РЕМОНТ ВОКЗАЛА В СИМФЕРОПОЛЕ .....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.06.18; РОСТРАНСНАДЗОР РЕКОМЕНДОВАЛ ОТМЕНИТЬ СОТНИ УСТАРЕВШИХ АКТОВ .....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ПОВТОРНО ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ТЕРМИНАЛА НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ "ОТЭКО" В ПОРТУ ТАМАНЬ ....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; СОКРАЩЕНИЕ СУБСИДИЙ КНР ИЗМЕНИЛО КОНФИГУРАЦИЮ КОНТЕЙНЕРНЫХ Ж/Д ПОТОКОВ В ЕС - РЖД .....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; "РЖД ЛОГИСТИКА" ДОГОВАРИВАЕТСЯ О ВЫХОДЕ В КНР ВАГОНОВ 25 ТС С ПРОДУКЦИЕЙ УРАЛКАЛИЯ .....	10
ТАСС; 2019.06.18; ГЛАВА АДЫГЕИ: РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦПРОЕКТОВ В РЕСПУБЛИКЕ ДОЛЖНА ИМЕТЬ МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ .....	10
ТАСС; 2019.06.18; ГЛАВА ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛ ИСКЛЮЧИТЬ РАСХОДЫ БОЛЬНИЦ НА РЕМОНТ ПРИЛЕГАЮЩИХ ДОРОГ .....	11
ТАСС; 2019.06.18; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ ЗАКЛЮЧИЛИ ОСНОВНОЙ ОБЪЕМ КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	11
ТАСС; 2019.06.18; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ К 2024 ГОДУ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 85% АВТОДОРОГ .....	11
ТАСС; 2019.06.18; ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ ЖЕЛТАЯ РАЗМЕТКА ПОЯВИТСЯ НА АВАРИЙНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ В КУЗБАССЕ .....	12
ТАСС; 2019.06.18; ОКОЛО 80 КМ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА .....	13
ТАСС; 2019.06.18; ДОРОГУ К РОДНОМУ СЕЛУ ЦИОЛКОВСКОГО ПОД РЯЗАНЬЮ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	13
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, МИХАИЛ КОРОСТИКОВ; 2019.06.19; ДОЛГИ УБЖД ДВИНУЛИСЬ К СПИСАНИЮ; РОССИЯ И МОНГОЛИЯ ОБСУЖДАЮТ КРЕДИТЫ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ .....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; РФ И ИРАН ОБСУЖДАЮТ УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО МТК "СЕВЕР-ЮГ" .....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; РОССИЯ И ИРАН ОБСУЖДАЮТ СОВМЕСТНЫЕ НЕФТЕГАЗОВЫЕ ПРОЕКТЫ НА КАСПИИ .....	15
ПРАЙМ; 2019.06.19; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАХОЛДИНГ IAG КУПИТ 200 BOEING 737 MAX .....	15

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ИЛЬЯ ЗУЕВ; 2019.06.18; БОЛЕЕ 150 ПОСВЯЩЕННЫХ ТРАНСПОРТУ РАБОТ ПРЕДСТАВИЛИ НА КОНКУРСЕ «МОЯ СТРАНА — МОЯ РОССИЯ» .....	16
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.19; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПУСКАЕТ КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТАКСИ; СТОИМОСТЬ ЕДИНОГО БИЛЕТА СОСТАВИТ 700 РУБЛЕЙ .....	16
КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.06.19; ПУЛКОВО ПОСТАВЯТ НА РЕЛЬСЫ; К АЭРОПОРТУ МОГУТ ПРОЛОЖИТЬ ПОДЗЕМНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ .....	17
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.19; НА НАДЗОРЕ МНОГО ЧЕГО НАПИСАНО; РЕФОРМА КНД МОЖЕТ ВЕРНУТЬ МИНИСТЕРСТВАМ БЫЛУЮ ВЛАСТЬ НАД СЛУЖБАМИ .....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ПОЧТИ 600 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В 2019 ГОДУ .....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; КРЕМЛЬ ОЖИДАЕТ ЭФФЕКТА ОТ НАЦПРОЕКТОВ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ, НО НЕ ПО ВСЕМ ПАРАМЕТРАМ - ПЕСКОВ .....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ 2019Г .....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О СНИЖЕНИИ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК ПОРОГА ОТНЕСЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ К СПИК .....	21
ТАСС; 2019.06.18; ЖИТЕЛЕЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ ЯКУТИИ ОСВОБОДИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА .....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2019.06.18; ПОЕДУТ НА МЕТАНЕ; В СЕВАСТОПОЛЕ БОЛЕЕ ДВУХ ТЫСЯЧ АВТО ПЕРЕВЕДУТ НА ГАЗ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА .....	22
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.18; МОСГОРТРАНС: ПОЧТИ 97% ДТП С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ ПРОИСХОДИТ ПО ВИНЕ ДРУГИХ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ .....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; "ТРОЛЗА" ПРОДЛЯЕТ РЕЖИМ ПРОСТОЯ ДО КОНЦА ИЮНЯ .....	23
ТАСС; 2019.06.18; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПИТЬ ДО 2025 ГОДА 500 НОВЫХ ТРАМВАЕВ .....	24
ТАСС; 2019.06.18; В КАБМИНЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПРИСВАИВАТЬ МАШИНАМ НОМЕРА РЕГИОНА, ГДЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАН ВЛАДЕЛЕЦ .....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; МИНСЕЛЬХОЗ РФ ОБЕЩАЕТ ДИФФЕРЕНЦИРОВАТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЗЕРНА ПО Ж/Д .....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ПРОДАВАЕМАЯ РЖД ВАГОНРЕМОНТНАЯ "ДОЧКА" ИЩЕТ РАЗРАБОТЧИКА СТРАТЕГИИ ДО 2025 Г .....	26
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.19; UTAIR ГОТОВИТСЯ К НОВОМУ ДЕФОЛТУ; АВИАКОМПАНИЯ ПРЕДУПРЕДИЛА БАНКИ-КРЕДИТОРЫ, ЧТО НЕ СМОЖЕТ ВЫПЛАТИТЬ ПОЛНУЮ СУММУ ПРОЦЕНТОВ ПО ДОЛГАМ .....	27
ВЕДОМОСТИ; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ; 2019.06.19; ПОЧЕМУ «ДЕШЕВЫЕ» АВИАБИЛЕТЫ ВСЕМ ДОРОГО ОБОЙДУТСЯ; АНАЛИТИК ЮРИЙ СПЕКТОРОВ О ТОМ, КАК ИДЕЯ ЗАРЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПАДЕНИЮ ДОСТУПНОСТИ АВИАБИЛЕТОВ .....	28
КОММЕРСАНТЬ; ИЛЬЯ УСОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.19; АВИАДИСПЕТЧЕРЫ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ПЕНСИЙ; РОСАВИАЦИЯ ПЕРЕЧИСЛИТ СРЕДСТВА ТОЛЬКО ПОСЛЕ DUE DILIGENCE НПФ .....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2019.06.18; УСПЕТЬ ДО ЗИМЫ; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ НА СОЛОВКАХ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАПЕРЕЛЕТОВ .....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛЬГОТНОМ ВВОЗЕ САМОЛЕТОВ С РОССИЙСКОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ .....	33

---

ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; АВИАПАССАЖИРЫ СМОГУТ ПОЛУЧАТЬ ДО 330 РУБ. ЗА ЧАС ЗАДЕРЖКИ ИХ РЕЙСА - ПОПРАВКИ К ЗАКОНОПРОЕКТУ .....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; SMARTAVIA 11 ИЮЛЯ ОТКРОЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ЕРЕВАН .....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; КУРСО-ГЛИССАДНАЯ СИСТЕМА НАЧНЕТ РАБОТАТЬ В АВГУСТЕ В АЭРОПОРТУ "ХИБИНЫ" .....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ДО КОНЦА 2019Г СЕРТИФИЦИРУЮТ ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2 В ПЕРУ .....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ОАК РАССЧИТЫВАЕТ НА РАСШИРЕНИЕ ЛОКАЛИЗАЦИИ В РФ КОМПОНЕНТОВ ФРАНЦУЗСКОГО ПРОИЗВОДСТВА .....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; РФ С 2021Г ПЛАНИРУЕТ ПОСТАВКИ ГИДРОСАМОЛЕТОВ БЕ-200 В США, РАБОТАЕТ С ИНДИЙСКИМИ ЗАКАЗЧИКАМИ .....	36
ВЕДОМОСТИ; 2019.06.18; «АЭРОФЛОТ» И S7 ВОШЛИ В РЕЙТИНГ ЛУЧШИХ АВИАКОМПАНИЙ МИРА ПО ВЕРСИИ SKYTRAX.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ЮТЭЙР ХОЧЕТ ВНОВЬ ОТЛОЖИТЬ ПЛАТЕЖИ ПО 7-ЛЕТНИМ КРЕДИТАМ И ГАСИТЬ ДОЛГИ ЗА СЧЕТ ПРОДАЖИ АКТИВОВ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; СУД ПЕРЕНЕС НА 9 ИЮЛЯ ЗАСЕДАНИЕ ПО ДЕЛУ О ПРИВЛЕЧЕНИИ ЭКС-ГЛАВЫ ТРАНСАЭРО К СУБСИДИАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; СУД ПЕРЕНЕС НА 16 ИЮЛЯ РАССМОТРЕНИЕ ИСКА "ШЕРЕМЕТЬЕВО" К РОСАВИАЦИИ НА 46 МЛН РУБЛЕЙ .....	39

### **ТАСС; 2019.06.18; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРИЗВАЛ ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПОТОРОПИТЬСЯ С ВЫДАЧЕЙ ЛИЦЕНЗИЙ ПЕРЕВОЗЧИКАМ**

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих призвал власти Приморского края ускорить процесс выдачи в регионе лицензий на пассажирские перевозки. Об этом сообщается во вторник на сайте Министерства транспорта РФ по итогам встречи главы ведомства с губернатором Приморского края Олегом Кожемяко.

"Евгений Дитрих обратил особое внимание на необходимость получения лицензий на все виды пассажирских перевозок до 29 июня. Это требование содержится во вступившем в силу 1 марта "Положении о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами". В настоящее время перевозчиками Приморья подано 411 заявлений, всего выдано 248 лицензий", - говорится в сообщении.

По его словам, речь идет не только о регулярных перевозках. "Документ также обязывает получать лицензии на перевозки для собственных нужд, а также на перевозки по заказу. Призываю провести необходимую работу с перевозчиками и ускорить подачу соответствующих заявок и получение лицензий", - приводят слова Дитриха в сообщении.

Кроме того, в ходе встречи министр и глава региона коснулись вопросов строительства второго моста на остров Русский и второй взлетно-посадочной полосы в международном аэропорту Владивостока, а также разработки комплексной схемы работы городского транспорта.

В конце октября 2018 года вступил в силу федеральный закон, который с 1 марта 2019 года ввел обязательное лицензирование всех видов пассажирских перевозок автобусами, включая перевозки по заказу и для собственных нужд. Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны получить лицензию на осуществление указанной деятельности. Новую лицензию необходимо получить не позднее 29 июня. Не получившие лицензию перевозчики будут лишены возможности заниматься пассажирскими перевозками.

<https://tass.ru/ekonomika/6564513>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ДИТРИХ ОБСУДИЛ С ВЛАСТЯМИ ПРИМОРЬЯ СТРОИТЕЛЬСТВО 2-ГО МОСТА НА ОСТРОВ РУССКИЙ, 2-Й ВПП В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА**

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих и губернатор Приморского края Олег Кожемяко в рамках встречи во вторник обсудили ряд вопросов развития инфраструктуры региона.

Как говорится в сообщении **Минтранса**, в ходе встречи, в частности, поднимался вопрос целесообразности строительства второй взлетно-посадочной полосы в международном аэропорту Владивостока. Отмечен рост пассажиропотока, проходящего через воздушную гавань Приморья - как россиян, так и иностранных туристов.

"Подчеркнута важность строительства второго моста на о. Русский, который позволит значительно разгрузить городской микрорайон Эгершельд. В настоящее время через город проходит порядка 120 тыс. фур. За счет строительства моста значительная часть этого потока будет перенаправлена в обход города", - отмечают в министерстве.

Также был обозначен вопрос реконструкции Некрасовского путепровода и Рудневского моста. По последнему объекту сейчас запрещено движение грузового автотранспорта. Помимо этого, во Владивостоке в стадии проектирования и реконструкции находятся 29 мостов краевого значения.

Глава **Минтранса** также призвал приморские власти активно подключиться к разработке комплексной схемы работы транспорта во Владивостоке. Эта задача предусмотрена **национальным проектом "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**.

Дитрих также обратил особое внимание на необходимость получения лицензий на все виды пассажирских перевозок до 29 июня. Это требование содержится во вступившем в силу 1 марта "Положении о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и

иных лиц автобусами". В настоящее время перевозчиками Приморья подано 411 заявлений, всего выдано 248 лицензий. "Речь идет не только о регулярных перевозках. Документ обязывает получать лицензии на перевозки для собственных нужд, а также на перевозки по заказу. Призываю провести необходимую работу с перевозчиками и ускорить подачу соответствующих заявок и получение лицензий", - сказал министр.

При этом ранее в июне сообщалось, что власти Владивостока планируют построить кольцевую автодорогу (ВКАД) вокруг города. Общая протяженность ВКАД составит 22,6 км с объемом транспортного потока 70-85 тыс. автомобилей в сутки при скорости 80 км в час. ВКАД планируется построить вдоль Амурского залива. Новая дорога должна разгрузить основные магистрали Владивостока, а также избавить центр города от большегрузов. Строительство разделено на пять этапов, работы на которых можно производить параллельно или последовательно. Первый этап предполагает строительство мостов с полуострова Шкота на остров Елены и дальше на остров Русский.

Сообщалось также, что проект Владивостокской кольцевой автодороги оценивается в 70 млрд рублей. Для окупаемости проекта предлагалось сделать проезд по ней платным. О желании принять участие в проекте заявляла китайская строительная корпорация Guanda.

По данным администрации Владивостока, на данный момент уже определен маршрут прохождения трассы, технические параметры сооружений, которые должны быть построены в ходе проекта - количество мостов, развязок, подпорных стен, а также земельные участки, которые попадают в зону строительства.

При этом в ходе Петербургского международного экономического форума "ИнфраВЭБ" (входит в группу ВЭБ), госкомпания "Автодор" и администрация Приморского края подписали соглашение о подготовке и реализации инвестпроекта по строительству Владивостокской кольцевой автодороги, которое дает возможность начать работу над проектом ВКАД.

"Предполагается строительство моста на остров Русский через остров Елены. В связи с этим сейчас структуры будут готовить предложения, расчеты, в том числе по стоимости. А также прорабатывать механизмы, можно ли применять государственно-частное партнерство, чтобы уже в этом году вышли на проведение конкурсных процедур на обоснование цены первого этапа - строительства моста на Елену. По срокам - это конец 2019 - начало 2020 года. А в следующем году можно будет объявить конкурс на проектирование и строительство первой части ВКАДа", - отмечал Кожемяко.

Ранее губернатор заявлял, что ТЭО строительства кольцевой автодороги во Владивостоке будет готово к осени. При этом Дитрих предлагал доработать ранее представленный предварительный проект ВКАД.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 130 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСТРОЯТ КРУПНЕЙШИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ, ВКЛЮЧАЯ ПОРТ**

Объем финансирования для создания Мурманского транспортного узла (МТУ) оценивается более чем в 130 млрд рублей, сообщил журналистам врио губернатора Заполярья Андрей Чибис по итогам совещания по вопросам развития инфраструктуры, которое провел в Мурманске **вице-премьер РФ Максим Акимов**.

"Деньги, о которых мы сегодня говорили: более 130 млрд рублей в принципе в проект (МТУ) и 34 млрд только в один порт (Лавна). Это дает нам дополнительно постоянно почти 1 тыс. рабочих мест и порядка 4 млрд рублей налогов ежегодно", - сказал Чибис.

Глава региона добавил, что власти Мурманской области привлекают новых инвесторов, в частности, подписано соглашение о строительстве терминала для перевалки минеральных удобрений, идет обсуждение относительно создания нефтяного и контейнерного терминалов.

В рамках ПМЭФ компания "Инфотек Балтика" подписала меморандумы о сотрудничестве при реализации проекта строительства морского специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений и апатитового концентрата в морском порту Мурманск в районе реки Лавна на западном берегу Кольского залива с "ФосАгро" и правительством Мурманской области. Планируемая дата начала эксплуатации - март 2023 года, портовые мощности позволят переваливать примерно 3,5 млн тонн удобрений в год.

В материалах к выездному заседанию комитетов Совета Федерации в Мурманске 27 сентября 2018 года говорилось, что проект МТУ предполагает реализацию до 2024 года, его стоимость - 139,3 млрд рублей, для реализации привлечены внебюджетные инвестиции и средства федерального бюджета. Проект позволит создать круглогодичный глубоководный хаб мощностью 18 млн тонн грузов в год.

В мае 2019 года стратегические инвесторы проекта строительства угольного терминала Лавна оформили доли участия в проектной компании ООО "Морской торговый порт Лавна" (МТПЛ). АО "Компания "БизнесГлобус" Андрея Бокарева и АО "Центр развития портовой инфраструктуры" (совладелец ООО "Морской порт "Суходол") получили по 30% в МТПЛ. У холдинга АО ХК "СДС-Уголь" Михаила Федяева и Владимира Гридина 25%. Еще 10% у АО "РЖД - инфраструктурные проекты" и 5% у ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК).

Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин отмечал, что бюджет порта Лавна составит более 30 млрд рублей.

В апреле ГТЛК подписала с пулом инвесторов акционерное соглашение и договоры купли-продажи долей в МТПЛ. Концессионное соглашение по Лавне Росморречфлот подписал с ГТЛК в ноябре 2018 года. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был.

Строительство угольного терминала Лавна стартовало в марте 2018 года. Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую - в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ПОРТ ЛАВНА НУЖНО ОРИЕНТИРОВАТЬ НЕ ТОЛЬКО НА УГОЛЬ, НО И НА ДРУГИЕ ГРУЗЫ - АКИМОВ**

Строящийся в рамках проекта Мурманского транспортного узла (МТУ) порт Лавна будет в основном ориентирован на перевалку угля, но нужно вести работу по привлечению в порт и других грузов, считает вице-премьер РФ Максим Акимов.

"Все существенные аспекты, включая финансовое закрытие сделки, привлечение финансирования - завершены. Понятно, что предстоит еще поработать над привлечением других грузов, помимо нашего основного объема - угля", - сказал Акимов на совещании по вопросам развития инфраструктуры в Мурманской области во вторник.

В свою очередь, врио губернатора региона Андрей Чибис добавил, что МТУ позволит "обеспечить совершенно другой уровень грузопотока и использовать максимально потенциал Севморпути".

Глава региона также сообщил Акимову, что подрядчикам, задействованным в проекте, необходим весь набор разрешительной документации от федеральных ведомств для работы в акватории Кольского залива, а также попросил о содействии, чтобы "структурировать проект по нефтеперевалке" на побережье.

Говоря о грузопотоке порта Лавна, Чибис предложил зафиксировать в документах, что объем перевалки в 18 млн тонн в год должен быть достигнут не позднее I квартала 2022 года.

Как сообщалось, в мае текущего года стратегические инвесторы проекта по строительству угольного терминала Лавна оформили доли участия в проектной компании ООО "Морской торговый порт Лавна" (МТПЛ). Так, АО "Компания "БизнесГлобус" Андрея Бокарева и АО "Центр развития портовой инфраструктуры" (совладелец ООО "Морской порт "Суходол") получили по 30% в МТПЛ. У холдинга АО ХК "СДС-Уголь" Михаила Федяева и Владимира Гридина 25%. Еще 10% у АО "РЖД-инфраструктурные проекты" и 5% у ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК).

Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин отмечал, что бюджет порта Лавна составит более 30 млрд рублей.

В апреле ГТЛК подписала с пулом инвесторов акционерное соглашение и договоры купли-продажи долей в МТПЛ. Концессионное соглашение по Лавне Росморречфлот подписал с ГТЛК в ноябре 2018 года. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был. Строительство угольного терминала Лавна стартовало в марте 2018 года. Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую - в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью также 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год.

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.06.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ 466 МЛН РУБЛЕЙ НА ПУНКТ ПРОПУСКА КАНИ-КУРГАН**

Для организации в Амурской области работы автомобильного пункта пропуска Кани-Курган через границу России с КНР министерству транспорта РФ выделят 466 миллионов рублей из правительственного резервного фонда.

Согласно соответствующему распоряжению Правительства РФ, это делается для синхронизации сроков начала функционирования перехода и ввода в эксплуатацию моста через реку Амур из Благовещенска в Хэйхэ (КНР, провинция Хэйлунцзян).

Выделенные средства пойдут на техническое оснащение Кани-Кургана. В том числе закупку оборудования для таможенного контроля.

К 1 февраля 2020 года **Минтранс** должен предоставить доклад об использовании бюджетных ассигнований.

<https://rg.ru/2019/06/19/reg-dfo/pravitelstvo-rf-vydelit-466-mln-rublej-na-punkt-propuska-kani-kurgan.html>

## **ТАСС; 2019.06.18; ВЛАСТИ КРЫМА ОБСУДЯТ С МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ РЕМОНТ ВОКЗАЛА В СИМФЕРОПОЛЕ**

Власти Крыма намерены обсудить с **Министерством транспорта РФ** вопрос ремонта вокзала в Симферополе перед запуском железнодорожного движения по Крымскому мосту, сообщил журналистам во вторник глава республики Сергей Аксенов.

Ранее в эфире телеканала "Россия-24" было показано записанное для "Прямой линии с Владимиром Путиным" видеообращение крымского школьника, который спросил о ремонте вокзала в Симферополе. Мальчик сказал, что хотел бы, чтобы по Крымскому мосту запустили такие поезда как "Сапсан" или "Ласточка".

"Хочу сказать, что здание железнодорожного вокзала не принадлежит Республике Крым, это федеральная собственность. Поэтому мы деньги республиканского бюджета потратить на эти здания и сооружения не можем. Буквально завтра по тем обращениям, которые поступали, поговорю с Министерством транспорта РФ", - сказал Аксенов, отвечая на просьбу ТАСС прокомментировать ситуацию.

Он отметил, что власти региона обязательно обратят внимание на касающиеся Крыма вопросы, которые будут подняты во время прямой линии с президентом.

Крымский мост протяженностью 19 км - самый длинный в России и Европе - связал полуостров с другими регионами России. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года. Строительство железнодорожной части моста и подходов к нему продолжается.

<https://tass.ru/ekonomika/6562344>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.06.18; РОСТРАНСНАДЗОР РЕКОМЕНДОВАЛ ОТМЕНИТЬ СОТНИ УСТАРЕВШИХ АКТОВ**

**Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)** рекомендовала отменить 283 устаревших акта в области контроля на железнодорожном транспорте, сообщили в пресс-службе ведомства.

"Пересмотрен 341 нормативный документов МПС СССР и МПС России, из них 283 акта рекомендованы к отмене, по остальным документам прорабатывается вопрос о необходимости инкорпорирования отдельных требований в акты **Минтранса России**", - отметили в ведомстве.

Вопросы обновления законодательства на транспорте обсуждались в ходе заседания общественного совета при Ространснадзоре. Сейчас ведомство проводит работу по систематизации и актуализации обязательных требований. Созданы экспертные рабочие группы по видам транспорта и транспортной безопасности в составе представителей отраслевых союзов и ассоциаций, научно-исследовательских, экспертных организаций и хозяйствующих субъектов, отметил **руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин**. Ространснадзор намерен развивать институт общественных инспекторов. Сейчас на транспорте работают 7,5 тысячи общественных инспекторов. Система общественного контроля будет также внедряться на авиационном транспорте, отметил руководитель Ространснадзора.

Также глава ведомства подчеркнул необходимость внедрения цифровых технологий, обеспечивающих информационный обмен между всеми участниками транспортного рынка. В дальнейшем это позволит перейти к дистанционному надзору за соблюдением обязательных требований и сократить вмешательство органов надзора в деятельность хозяйствующих субъектов. В информационные системы также нужно интегрировать работу общественных инспекторов, добавил **Виктор Басаргин**.

Ведомство будет добиваться создания единой информационной системы безопасности на транспорте. По словам начальника управления государственного железнодорожного надзора Александра Косарева, уже внедрен и успешно функционирует ряд IT-продуктов. Однако есть проблема с практическим применением технологий конечными пользователями и качеством информации, размещенной в базах данных. В частности, с 2006 года действует базовый программный продукт АРМ "Инспектор". С его помощью оформляются результаты мероприятий государственного контроля, фиксируются нарушения и при необходимости ведется административное производство.

Также работниками центрального аппарата применяется картридж "Лицензирование" для проведения, учета и контроля всех административных процедур, связанных с лицензированием. Дежурная служба Ространснадзора использует АИС РПТ для регистрации сообщений о негативных событиях в транспортном комплексе России. С начала этого года в системе учтены 100 процентов сходов и столкновений.

"Характерными недостатками этих IT-продуктов являются ручной ввод информации, ее дублирование в различных интерфейсах и программах, что множит ошибки оператора и требует дополнительные мощности для хранения", - сообщил Александр Косарев.

Совместно с разработчиками систем удалось найти компромиссные решения и построить новую модель информационного взаимодействия. Частично реализация этой модели предусмотрена планом информатизации на этот год, добавил начальник Госжелдорнадзора.

<https://rg.ru/2019/06/18/rostransnadzor-rekomendoval-otmenit-sotni-ustarevshih-aktov.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ПОВТОРНО ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ТЕРМИНАЛА НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ "ОТЭКО" В ПОРТУ ТАМАНЬ**

Главгосэкспертиза выдала ООО "Югтерминалпроект" (ЮТП) положительное заключение по проекту первого этапа строительства терминала навалочных грузов в морском порту Тамань, сообщает ведомство.

Заключение по объекту выдано повторно в связи с изменениями первого этапа строительства. Согласно изменениям, увеличена длина грузовых причалов NN1 и 2, добавлены новые конвейерные линии и точки пылеподавления с увеличением количества оборудования, скорректирован состав технологического оборудования.

Также изменены мощность котельной, трассировка, способ прокладки и протяженность газопровода, внесены изменения в части конструкции морского глубоководного выпуска, состав сооружений железнодорожного грузового фронта.

Мощность проектируемого в составе порта Таманского терминала навалочных грузов на момент ввода в эксплуатацию объектов первого этапа составит 10 млн тонн.

Группа "ОТЭКО" Мишеля Литвака начала строительство терминала по перевалке навалочных грузов - угля, руды, серы, минеральных удобрений (генеральным проектировщиком выступает "Югтерминалпроект") в 2009 году.

Как сообщается на сайте группы, Таманский терминал навалочных грузов (ТТНГ) - первый и крупнейший на побережье Азово-Черноморского бассейна России специализированный терминал по перевалке сыпучих материалов. Реализация проекта откроет новые логистические пути для перевозки угля, железорудного сырья, серы и минеральных удобрений в направлении стран Ближнего Востока, Южной Европы, Африки, Азии и Америки.

Мощность ТТНГ при полном развитии составит 60 млн тонн в год: 50 млн тонн угля, 5 млн тонн серы и 5 млн тонн минеральных удобрений.

Его ввод запланирован на 2019 год.

Как сообщалось, ранее суммарная мощность терминала планировалась в 35 млн тонн в год.

"ОТЭКО" реализует комплексную программу модернизации Таманского перегрузочного комплекса, в том числе осуществляет проекты создания терминала по перевалке навалочных грузов (уголь, железная руда, минеральные удобрения и сера), строительства Таманского зернового терминала, промышленного парка. По состоянию на начало 2018 года общий объем вложенных в проекты Тамани инвестиций превысил \$3,5 млрд.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; СОКРАЩЕНИЕ СУБСИДИЙ КНР ИЗМЕНИЛО КОНФИГУРАЦИЮ КОНТЕЙНЕРНЫХ Ж/Д ПОТОКОВ В ЕС - РЖД**

Сокращение Китаем субсидий на ряде направлений, где осуществляются железнодорожные контейнерные перевозки грузов в ЕС, изменило конфигурацию транспортных потоков.

"Сегодня наиболее активно транзитный грузопоток в Европу растет по западному маршруту через Казахстан, Россию и Белоруссию", - пишет корпоративное издание ОАО "Российские железные дороги". Как сообщил в понедельник на оперативном совещании первый замглавы компании Александр Мишарин, контейнерный транзит через РФ за 5 месяцев этого года вырос на 22,3%, до 221 тыс. TEU.

"Однако с 2019 г. Китай сократил субсидирование (на ряде направлений - ИФ) ж/д перевозок в Европу и отменил (дотации - ИФ) для порожних маршрутов. Для развития западных регионов и загрузки построенных там пунктов пропуска КНР отменила дотации на северные направления через Монголию и Забайкальск", - отмечает газета.

"Поскольку там субсидии теперь отсутствуют, это привело к снижению контейнерного грузопотока на 54,3% и 40,3%, соответственно. Стоимость перевозки 40-футового контейнера по маршруту Чунцин-Дуйсбург с выходом в Россию через Казахстан с учетом субсидий составляет \$1,4 тыс., через Монголию - \$4,4 тыс., через Забайкальск - \$6,3 тыс. из-за того, что там субсидия отсутствует", - добавляет издание. В то же время на направлении через Казахстан (пограничные переходы Достык и Алашанькоу на границе с Китаем), где субсидирование сохранилось, перевозки выросли на 33% (до 102 тыс. TEU).

"Растут перевозки и по транспортным коридорам "Приморье-I" и "Приморье-II" (4,5 тыс. TEU), а через пограничный переход Гродеково за 5 месяцев прошло 900 контейнеров, хотя в прошлом году таких перевозок не было", - также отметил Мишарин. Международный транспортный коридор (МТК) "Приморье-I" связывает приграничный китайский город Суйфэньхэ, станцию Гродеково, пограничный район Приморья и морские порты на востоке края, МТК "Приморье-II" - китайскую провинцию Цзилинь (направление Чанчунь-Цзилинь-Хуньчунь) с портами Славянка, Зарубино и Посьет.

Изменилась и структура перевозок из Европы в Китай, добавляет издание. "Если раньше значительную часть грузопотока составляли пустые контейнеры, то после отмены субсидирования порожних рейсов загрузка по маршруту составила без малого 80%. В то

время как в прошлом году доля (порожних - ИФ) контейнеров была 34,4%. Из-за такого решения Китая загрузка контейнера увеличилась с 6,3 до 6,5 тонны", - отмечает газета.

Между тем, по ее информации, РЖД намерены развивать мультимодальные перевозки из Японии и Южной Кореи. Объемы транспортировки морем из этих государств в Европу составляют порядка 5,2 млн TEU в год, и "Российские железные дороги" планируют привлечь на свою сеть часть этого грузопотока, гарантируя доставку в срок до 19 дней. Сегодня маршрутная скорость контейнерного поезда составляет 1,126 тыс. км в сутки, в будущем за счет совершенствования технологии ее предполагается поэтапно довести до 1,415 тыс. км в сутки, а на стыках "Маньчжурия" и "Забайкальск" время обработки контейнерных составов не превысит 8 часов, добавляет издание.

В целом по итогам 2019 г. РЖД ожидают роста транзитных контейнерных перевозок на 21,7%, до 673 тыс. TEU.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; "РЖД ЛОГИСТИКА" ДОГОВАРИВАЕТСЯ О ВЫХОДЕ В КНР ВАГОНОВ 25 ТС С ПРОДУКЦИЕЙ УРАЛКАЛИЯ**

"Дочка" ОАО "Российские железные дороги" - АО "РЖД Логистика" (РЖДЛ) в рамках сотрудничества с ПАО "Уралкалий" (МОЕХ: URKA) займется согласованием с China Railways возможности выхода на ее сеть из РФ хопперов-минераловозов повышенной грузоподъемности, пишет корпоративное издание РЖД.

"Наши партнеры планируют задействовать на китайском направлении хопперы производства "Объединенной вагонной компании" (МОЕХ: UWGN) грузоподъемностью до 76,7 тонны. Китайские железнодорожники пока не готовы принять такой подвижной состав на свою инфраструктуру, однако мы находимся в процессе решения этого вопроса. Уже достигнута принципиальная договоренность с руководством Харбинской железной дороги, теперь ждем одобрения от центрального аппарата China Railways", - заявил газете директор по экспедированию РЖДЛ Антон Горбунов.

"Речь идет о том, чтобы организовать доставку продукции "Уралкалия" в приграничную Маньчжурию, где ширина колеи такая же, как и в России. Сейчас грузы доставляются туда обычными хоперами, наши партнеры хотят наладить отправки в вагонах повышенной грузоподъемности. На уровне Харбинской железной дороги договоренности достигнуты, осталось согласование на уровне ее материнской компании", - уточнила "Интерфаксу" представитель РЖДЛ Екатерина Годлевская.

Издание напоминает, что в начале июня стороны заключили соглашение о совместной работе над увеличением маршрутизации порожних вагонов из КНР в Россию. Кроме того, по словам Горбунова, часть китайского экспортного потока "Уралкалия" (экспортирует в КНР около 500 тыс. тонн продукции в год) планируется перевозить в контейнерах. Перевозки пойдут через пограничный переход Забайкальск-Маньчжурия, компании обсуждают, какую долю этого объема возьмет на себя "РЖД Логистика".

## **ТАСС; 2019.06.18; ГЛАВА АДЫГЕИ: РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦПРОЕКТОВ В РЕСПУБЛИКЕ ДОЛЖНА ИМЕТЬ МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ**

Реализация проектов на территории Адыгеи должна рассматриваться в комплексе со всеми сопутствующими вопросами и иметь мультипликативный эффект. Такое мнение высказал в понедельник на совещании глава региона Мурат Кумпилов.

"Каждый проект нужно рассматривать в комплексе с сопутствующими вопросами и смежными отраслями деятельности, чтобы получать от его реализации мультипликативный эффект", - сказал он.

В качестве примера Кумпилов привел дорожное строительство, реализация проектов в котором влияет на безопасность движения, улучшение экологии, затраты на ремонт дорожного полотна, появление новых рабочих мест и другие факторы. Поэтому, как отметил глава региона, каждое ведомство обязано генерировать инициативы, активизировать работу с федеральными структурами, привлекать инвестиции и находить оптимальные пути для запуска новых проектов. "Все это должно работать на общую цель - рост экономики, а значит и благосостояния населения", - заметил Кумпилов.

В связи с этим он также напомнил о реализации нацпроектов, эффективность которой, по его словам, зависит от консолидации усилий и синхронизации работы всех ведомств. Кумпилов назвал недопустимым затягивание сроков и невыполнение целевых показателей. "На выполнение нацпроектов выделяются существенные средства, необходимо их своевременно и эффективно осваивать, используя также свои внутренние ресурсы и резервы", - заметил он.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе главы региона, в рамках совещания Кумпилов также напомнил о персональной ответственности руководителей структурных подразделений органов власти за исполнение поручений и достижение целевых показателей нацпроектов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/550043>

## **ТАСС; 2019.06.18; ГЛАВА ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛ ИСКЛЮЧИТЬ РАСХОДЫ БОЛЬНИЦ НА РЕМОНТ ПРИЛЕГАЮЩИХ ДОРОГ**

Губернатор Тверской области Игорь Руденя предложил группе контроля генерального совета партии "Единая Россия", посетившей регион в понедельник, инициировать изменение федерального законодательства, чтобы исключить расходы медучреждений на ремонт прилегающих к ним дорог. Об этом сообщила пресс-служба правительства региона.

"Игорь Руденя обратился к депутатам Госдумы с предложением инициировать внесение изменений в законодательство, благодаря которым средства дорожного фонда можно будет направлять на ремонт прилегающих к учреждениям здравоохранения дорог. В настоящий момент на эти цели деньги направляются из бюджетов медицинских организаций", - говорится в сообщении.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/550663>

## **ТАСС; 2019.06.18; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ ЗАКЛЮЧИЛИ ОСНОВНОЙ ОБЪЕМ КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Власти Республики Алтай заключили основной объем государственных и муниципальных контрактов на ремонт дорог в 2019 году по профильному национальному проекту, говорится во вторник на сайте регионального правительства. Девять подрядных организаций приступили к работе на своих участках.

"В Республике Алтай продолжаются работы в рамках реализации **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. На сегодняшний день заключено 16 из 18 государственных и муниципальных контрактов на ремонт автомобильных дорог протяженностью более 50 км, девять подрядчиков приступили к работе на своих участках", - говорится в сообщении.

Ремонтные работы начались на дорогах Турочак - граница Кемеровской области и Узнезя - Бешпельтир, подъезде к селу Платово и на дороге до села Подгорное, на участке трассы Бийск - Турочак - Верх-Бийск. Также отремонтируют два участка автодороги Паспаул - Каракокша - Красносельск в Чойском районе и часть трассы по направлению Шебалино - Дьектиек в Шебалинском районе. Первые ремонтные работы также начались в границах Горно-Алтайской агломерации.

Всего в 2019 году в республике в рамках нацпроекта предстоит отремонтировать более 60 км дорог. Это 15 объектов местного значения Горно-Алтайской агломерации и 11 объектов регионального значения. По нацпроекту региону на эти цели предусмотрено 690 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/554505>

## **ТАСС; 2019.06.18; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ К 2024 ГОДУ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 85% АВТОДОРОГ**

Не менее 85% дорог Калининградской городской агломерации приведут в нормативное состояние по нацпроекту **"Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД)**, сообщила ТАСС во вторник региональный министр развития инфраструктуры Елена Дятлова.

"Протяженность дорожной сети Калининградской городской агломерации составляет 1156,6 км, по состоянию на конец 2018 года в "нормативе" 56,9% дорог. К 2024 году этот показатель должен быть не менее 85%", - рассказала она, отметив, что в агломерацию входят 13 из 22 муниципалитетов региона, где проживает около половины миллионного населения области.

По информации Дятловой, по итогам 2019 года в Калининградской городской агломерации в нормативное состояние будет приведено 59,5% автомобильных дорог, на 16% запланировано снижение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. В рамках нацпроекта БКАД в текущем году будет отремонтировано пять областных дорог: Калининград - Полесск, Калининград - Мамоново, Калининград (от Борисово) - Знаменск - Озерск - Гусев - Добровольск - Неман, Добровольск - граница с Республикой Польша, Гусев - Дубрава - Плавни, а также 12 дорог местного значения в городах Гурьевск, Калининград и Мамоново.

"Кроме того, принято решение по итогам сложившейся экономии средств в результате проведения конкурсных процедур включить в нацпроект еще две областные дороги. Таким образом, в 2019 году будут проводиться работы на семи областных дорогах, а также 12 дорогах местного значения общей протяженностью 105,5 км", - добавила собеседница агентства.

В целом по Калининградской области показатель нормативного состояния региональных дорог к 2024 году должен составить 50,1%. Всего же в рамках проекта будет отремонтировано порядка 900 км дорог.

Контроль технический и общественный

Наряду с ремонтом дорог, отметила Дятлова, не менее важной задачей в рамках реализации нацпроекта БКАД является продление межремонтных сроков. С этой целью в Калининградской области построено и введено в эксплуатацию десять пунктов автоматического весогабаритного контроля, которые с помощью датчиков, смонтированных в полотно дороги, будут контролировать вес и габарит грузовых автомобилей, фиксировать нарушения и направлять информацию о них в структуру госавтоинспекции для принятия решения о наложении штрафных санкций.

Технический контроль за работой подрядных организаций на всех этапах работ осуществляет специальная лаборатория управления дорожного хозяйства области. Кроме того, министерством создана группа общественного контроля, куда вошли представители регионального ОНФ, областного депутатского корпуса, Общественной палаты Калининградской области, а также представители автомобильных и транспортных сообществ. А на официальном сайте ведомства есть раздел, где любой гражданин может пожаловаться на качество ремонта дорог и оставить свои пожелания, какие дороги следует ремонтировать в первую очередь. Этой информацией проектный офис руководствуется в своей работе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/554395>

## **ТАСС; 2019.06.18; ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ ЖЕЛТАЯ РАЗМЕТКА ПОЯВИТСЯ НА АВАРИЙНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ В КУЗБАССЕ**

Дорожные службы Кузбасса начали наносить экспериментальную разметку желтого цвета на проезжие части магистралей для разграничения встречных потоков движения, чтобы повысить безопасность дорожного движения, для эксперимента выбрали наиболее аварийно-опасные места, сообщили ТАСС в департаменте жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кузбасса.

"Желтую разделительную разметку в рамках эксперимента мы применяем в особо опасных местах и местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. Все эти дорожные объекты будут также отремонтированы в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" или были отремонтированы ранее в рамках предшествующего ему приоритетного проекта "Безопасные и качественные дороги", - сообщили в департаменте.

Ранее в целях повышения безопасности и снижения аварийности на дорогах **Минтранс** предложил регионам использовать желтую разметку для разделения встречных потоков

движения, полагая, что желтый цвет будет лучше привлекать внимание водителей. В ГИБДД данную инициативу поддержали. Эти рекомендации были подготовлены в рамках работы по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**.

В прошлом году экспериментальная желтая разметка впервые появилась на дорогах федерального значения в Мурманской области, Карелии и Краснодарском крае. Прошедшие испытания показали, что число ДТП благодаря ее использованию снижается на 30%.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/553203>

## **ТАСС; 2019.06.18; ОКОЛО 80 КМ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА**

Сахалинские власти планируют до конца 2019 года отремонтировать около 80 км дорог в муниципальных образованиях региона в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе правительства области.

"Планируется отремонтировать около 80 км муниципальных дорог. На сегодняшний день из общего числа отремонтировано 34%", - сообщил собеседник агентства.

По данным Министерства транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области, сейчас протяженность дорог местного значения составляет 2620 км, из них 30% с твердым покрытием. Ремонту подлежат 197,7 км дорог местного значения. Эту работу планируется выполнить до 2021 года.

В 2019 году на ремонт муниципальных дорог выделена субсидия в размере более 1,5 млрд рублей, на строительство и реконструкцию - более 1,7 млрд рублей. Всего на ремонт и строительство дорог муниципальные образования Сахалинской области в ближайшие три года получат из регионального бюджета 9,8 млрд рублей вместо изначально заложенных 4,5 млрд рублей. Решение о выделении дополнительных средств было принято временно исполняющим обязанности губернатора региона Валерием Лимаренко в связи с просьбой глав муниципалитетов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/551841>

## **ТАСС; 2019.06.18; ДОРОГУ К РОДНОМУ СЕЛУ ЦИОЛКОВСКОГО ПОД РЯЗАНЬЮ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Ремонт дороги, ведущей к родному селу основоположника теоретической космонавтики Константина Циолковского, отремонтируют в Рязанской области за счет **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Об этом ТАСС сообщили во вторник в правительстве региона.

"Дорога была к музею Циолковского на родине ученого в селе Ижевское находилась в плохом состоянии. Рассчитываем, что ее ремонт в рамках нацпроекта повысит качество жизни населения, а также сделает село более привлекательным для туристов, так как дорога также ведет и в Окский биосферный заповедник", - сказали в правительстве региона.

Сейчас на участке дороги идет укладка выравнивающего слоя из асфальтобетона, а затем подрядчику предстоит уложить новое покрытие длиной более 17 км. Общая площадь ремонтируемого участка составляет более 117 тыс. кв. м. Работы должны завершиться до 162-летия ученого, которое будет отмечаться 17 сентября.

По данным регионального правительства, объем финансирования **проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в регионе в 2019 году составит 2,67 млрд рублей, что на 1,21 млрд рублей больше, чем годом ранее. К 2024 году доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна составить не менее 42,76% (2 818,39 км) от общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/556067>

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, МИХАИЛ КОРОСТИКОВ; 2019.06.19; ДОЛГИ УБЖД ДВИНУЛИСЬ К СПИСАНИЮ; РОССИЯ И МОНГОЛИЯ ОБСУЖДАЮТ КРЕДИТЫ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Россия и Монголия сдвинулись с мертвой точки в переговорах о реструктуризации задолженности Улан-Баторской железной дороги (УБЖД) перед правительством Монголии. Монголия согласилась списать неправомерно начисленные компании топливные акцизы. Впрочем, после этого переговоры по оставшейся части долга в размере 100 млрд тугриков (около \$37,5 млн). вновь застопорились: Россия предлагала списать долг целиком, а Монголия — конвертировать его в уставный капитал УБЖД, что нарушило бы паритетность участия стран. Теперь Россия предлагает списать лишь часть долга, а остаток конвертировать в уставный капитал УБЖД в равных долях.

“Б” стали известны подробности переговоров об урегулировании задолженности УБЖД перед правительством Монголии. В 2000 году, рассказывает источник “Б”, знакомый с ходом переговоров, правительство Монголии предоставило УБЖД два кредита в японских иенах на общую сумму, эквивалентную 44,98 млрд тугриков (\$65,8 млн по курсу на дату выдачи). На данный момент УБЖД погасила тело кредита на \$16,8 млн, а также еще \$3,2 млн за счет передачи четырех оптоволоконных линий. Однако, рассказывает собеседник “Б”, в связи с существенным ростом курса иены к тугрику на конец 2017 года задолженность с учетом процентов увеличилась до 118,3 млрд тугриков, или \$48,7 млн по текущему курсу.

Советско-монгольское АО «Улан-Баторская железная дорога» было образовано 6 июня 1949 года, утверждено межправсоглашением СССР и Монголии. У сторон по 50%, с 2009 года российская доля находится в доверительном управлении у ОАО РЖД. В 2018 году компания перевезла рекордные 25,7 млн тонн. Программа развития УБЖД, принятая в 2017 году, предусматривает рост перевозок к 2030 году до 53,6 млн тонн.

Часть долга была списана в мае за счет уплаченных УБЖД акцизов, которые власти Монголии начисляли в 1998–2015 годах, несмотря на то что УБЖД имела право их не платить. Общая сумма уплаченных акцизов составила 73,7 млрд тугриков, или \$36,8 млн. Однако, поскольку списание происходило по старому курсу тугрика до девальвации, долг сократился не слишком значительно и составляет в настоящий момент около 100 млрд тугриков, или \$37,6 млн по текущему курсу. «Важно, что монгольской стороной наконец-то принято решение о зачете уплаченных топливных акцизов в счет погашения долга,— говорят в ОАО РЖД.— Это создает условия по повышению инвестиционной привлекательности УБЖД. По оставшейся части долга идут переговоры».

Россия, рассказывает “Б” источник, знакомый с ходом переговоров, настаивает на полном списании кредита УБЖД. Монгольская сторона предложила перевести весь долг в уставный капитал, однако этот вариант России невыгоден, поскольку даст монгольской стороне контроль в УБЖД. В качестве компромисса российская делегация во главе с **замминистра транспорта Владимиром Токаревым** предложила вариант, когда часть долга списывается, а часть — в равных долях конвертируется в уставный капитал УБЖД. «В любом случае есть прогресс,— говорит собеседник “Б”.— Если раньше РФ говорила "спишите долг", а Монголия говорила "нет", теперь на столе появились варианты». Если монгольская сторона и при предоставлении вариантов будет игнорировать проблему, говорит другой собеседник “Б”, вопрос могут вынести на встречу президентов России и Монголии в этом году.

В ОАО РЖД говорят, что заинтересованы в наращивании транзита через Монголию, отмечая, что такие перевозки в 2018 году выросли на 9%, до 3,37 млн тонн. В монополии приветствуют договоренность о развитии Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ—Улан-Батор—Пекин—Тяньцзинь), для этого проекта уже разработана программа технической модернизации и развития УБЖД до 2030 года, которая позволит увеличить пропускную и провозную способности до 32 млн тонн и «серьезно нарастить транзитный потенциал УБЖД», отмечают в ОАО РЖД.

Монголия — интересное для России транзитное направление, которое может частично разгрузить Транссиб от перевозок угля в Китай, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. УБЖД успешно справилась с проблемой узких мест на

инфраструктуре и обновила парк локомотивов, отмечает он. По его словам, предоставление Россией кредита в размере 100 млрд руб. на развитие инфраструктуры УБЖД и возможное строительство линии Таван-Толгой—Зуунбаян могут быть экономически оправданны, однако сейчас главная проблема в загрузке провозных мощностей. «Несмотря на гибкость и ориентированность УБЖД, благодаря которым в 2018 году грузовая база выросла на рекордные с 2010 года 3 млн тонн, грузы привлекать непросто», — отмечает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4004829>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; РФ И ИРАН ОБСУЖДАЮТ УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО МТК "СЕВЕР-ЮГ"**

РФ и Иран обсуждают упрощение процедур перевозки грузов по международному транспортному коридору (МТК) "Север-Юг", а также проект электрификации железнодорожной линии Гамрсар - Инче Бурун.

"Достигнута договоренность активизировать работу как по этим направлениям, так и в новых сферах", - сообщило министерство транспорта РФ по итогам очередного заседания российско-иранской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, которое прошло в Иране с 16 по 18 июня.

Значительная часть МТК "Север-Юг" проходит по территории РФ, отмечается на сайте ОАО "Российские железные дороги". Сухопутная его часть (около 3 тыс. км) проходит от границы с Финляндией до Каспийского моря, с него также имеются выходы на страны балтийского региона, Украину, Белоруссию, а через них - на железные дороги Восточной и Западной Европы. "Стержневое" ж/д направление - Бусловская (Ленинградская обл.) - Санкт-Петербург - Москва - Рязань - Кочетовка (Тамбовская обл.) - Ртищево (Саратовская обл.) - Саратов - Волгоград - Астрахань.

В качестве основных преимуществ коридора (в том числе - перед морским маршрутом через Суэцкий канал) называются как минимум двукратное сокращение расстояния и уменьшение стоимости перевозок (например, контейнеров из Германии и Финляндии в Индию). Южная часть коридора обеспечивает выход на ряд направлений, в том числе обеспечивает прямое железнодорожное сообщение с Ираном через Казахстан, Узбекистан и Туркмению, либо через Азербайджан с выходом через пограничную станцию Астара или через Азербайджан и Армению с выходом на Джульфу.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; РОССИЯ И ИРАН ОБСУЖДАЮТ СОВМЕСТНЫЕ НЕФТЕГАЗОВЫЕ ПРОЕКТЫ НА КАСПИИ**

Россия и Иран обсуждают возможность реализации совместных проектов в Каспийском море, сообщил журналистам глава Минэнерго РФ Александр Новак.

"Есть ряд предложений по разработке месторождений совместно с иранскими компаниями", - сказал он.

"Но это еще на стадии обсуждения, поэтому более детально можно будет говорить потом, когда будут конкретные предложения по взаимодействию между компаниями", - добавил министр.

Новак в интервью телеканалу "Россия 24" (ВГТРК) также сообщил, что Иран и Россия обсуждают проекты по расширению портовых мощностей для увеличения перевозок по Каспийскому морю как в направлении Ирана, так и в направлении России.

На текущий момент разработкой двух небольших нефтяных месторождений в Иране - Абдан и Западный Пейдар - занимается министерский ФГУП "Промсырьеимпорт". Эти участки им передала "Зарубежнефть", чтобы избежать попадания под санкции.

По словам Новака, проекты по освоению Абдана и Западного Пейдара развиваются. "Контракт был подписан, и проект реализуется. Инвестиции осуществляются", - сказал министр.

Он также добавил, что Иран сохраняет интерес к участию "Газпрома" в газовых проектах на территории страны. "Иранская сторона этот вопрос затрагивала, она заинтересована в том, чтобы "Газпром" участвовал в реализации проектов: месторождения и СПГ-проекты и своповые поставки", - отметил Новак.

## **ПРАЙМ; 2019.06.19; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАХОЛДИНГ IAG КУПИТ 200 BOEING 737 MAX**

Международный авиационный холдинг International Airlines Group (IAG) заявил о намерении приобрести 200 самолетов Boeing 737 MAX, сообщила компания Boeing во вторник.

Как сообщила пресс-служба компании, на полях авиасалона в Ле Бурже стороны подписали соответствующее письмо о намерении. Стоимость контракта на строительство 200 самолетов 737 MAX, как сообщает Boeing, может превысить 24 миллиарда долларов.

В группу IAG входят такие авиаперевозчики как British Airways, Iberia и ряд других. В общей сложности на ее самолетах ежегодно осуществляют полеты около 113 миллионов пассажиров.

<https://1prime.ru/transport/20190618/830084648.html>

## **ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ИЛЬЯ ЗУЕВ; 2019.06.18; БОЛЕЕ 150 ПОСВЯЩЕННЫХ ТРАНСПОРТУ РАБОТ ПРЕДСТАВИЛИ НА КОНКУРСЕ «МОЯ СТРАНА — МОЯ РОССИЯ»**

На XVI Всероссийском конкурсе молодежных авторских проектов и проектов в сфере образования «Моя страна — моя Россия» было представлено более 150 работ, посвященных деятельности различных видов транспорта и их взаимодействию. Об этом сообщил Александр Климов, ректор Российского университета транспорта.

— В число финалистов номинации «Транспорт» вошли представители из молодых транспортников в возрасте от 14 до 30 лет из разных городов большинства субъектов Российской Федерации. Победителями конкурса в номинации «Транспорт. По дорогам моей страны» стали представители Саратовской области, Ханты-Мансийского автономного округа — Югра, Волгоградской области и Москвы, — подчеркнул Александр Климов.

При оценивании работ особое внимание уделялось потенциалу предложенных проектов, а также возможному их эффекту для реализации стратегических задач, поставленных перед отраслью.

<https://vm.ru/news/663370.html>

На ту же тему:

[https://bm24.ru/obshchestvo/rut\\_otsenil\\_raboty\\_konkursa\\_moya\\_strana\\_moya\\_rossiya/](https://bm24.ru/obshchestvo/rut_otsenil_raboty_konkursa_moya_strana_moya_rossiya/)

[http://nkpress.ru/news/education/rut\\_otsenil\\_raboty\\_konkursa\\_moya\\_strana\\_moya\\_rossiya/](http://nkpress.ru/news/education/rut_otsenil_raboty_konkursa_moya_strana_moya_rossiya/)

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.19; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПУСКАЕТ КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТАКСИ; СТОИМОСТЬ ЕДИНОГО БИЛЕТА СОСТАВИТ 700 РУБЛЕЙ**

«Аэроэкспресс» и оператор такси «Ситимобил» организуют мультимодальные перевозки в московские аэропорты. По единому электронному билету можно будет добраться на такси до Белорусского, Киевского или Павелецкого вокзала и дальше «Аэроэкспрессом» до «Шереметьево», «Внуково» или «Домодедово». Или наоборот: от аэропорта до вокзала и затем до нужного адреса. Об этом «Ведомостям» рассказал представитель «Аэроэкспресса» и подтвердил представитель «Ситимобила».

Стоимость единого билета, который можно будет купить в мобильном приложении «Аэроэкспресса», составит 700 руб., говорят собеседники «Ведомостей». Цена фиксированная и не зависит от времени суток и загруженности автодорог. Сейчас только билет на «Аэроэкспресс» стоит 500 руб.

Комбинированный тариф будет доступен в мобильном приложении «Аэроэкспресса» уже на этой неделе, говорит представитель компании. Предложение стартует сначала в пилотном варианте: услуга такси будет доступна в пределах Третьего транспортного кольца (ТТК). При успешности проекта география такси будет расширена, знает человек, близкий к участнику проекта.

В 2018 г. «Аэроэкспресс» для повышения конкуренции с такси ввел тарифы «Семья & друзья» и «Пара»: по ним поездка в одном направлении для 3–4 или 2 человек стоит соответственно 950 и 850 руб.

Для совмещенной с такси поездки разработаны аналогичные тарифы, говорит представитель «Аэроэкспресса»: «Парный» за 1100 руб. и «Группа» (3–4 пассажира) за 1200 руб.

Проведенное исследование выявило, что для запуска проекта целесообразно задействовать районы в пределах ТТК, где сконцентрирована значительная часть целевой аудитории, говорит человек, близкий к «Аэроэкспрессу». Здесь сосредоточена большая часть спроса – это платежеспособные жители и сотрудники офисов, согласен гендиректор каршеринговой компании YouDrive Борис Голиков.

«Это очередной шаг «Аэроэкспресса» для повышения своей привлекательности в конкуренции с такси за пассажира. Он перспективен для компании», – говорит человек, близкий к «Аэроэкспрессу». Популярности предложения могли бы содействовать гибкие тарифы, чтобы цена поездки зависела от времени суток и состояния дорог, считает Голиков.

Для оператора такси перспективы могут выглядеть не столь очевидно, ведь совместное предложение каннибализирует очень выгодный сегмент автоперевозок – доставку в аэропорт, рассуждает источник «Ведомостей». С другой стороны, продукт позволит «Ситимобилу» лучше конкурировать с агрегаторами «Яндекс.Такси» и Gett, добавляет он. «Аэроэкспресс» – важная часть городской транспортной системы. Мы не считаем, что «Аэроэкспресс» конкурирует с такси, и готовы рассматривать сотрудничество, которое будет выгодно всем сторонам», – говорит представитель «Яндекс.Такси». Представитель Gett не ответил на запрос «Ведомостей».

В 2018 г. пассажиропоток «Аэроэкспресса» вырос на 3,4% до 12,1 млн человек. В этом году компания рассчитывает на рост в 2,5%, отметил ее представитель. В 2017 г. «Аэроэкспресс» оценивал свою долю в доставке пассажиров в московские аэропорты в 13%, а долю такси – в 20%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/19/804492-aeroekspress-perevozki>

## **КОММЕРСАНТЪ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.06.19; ПУЛКОВО ПОСТАВЯТ НА РЕЛЬСЫ; К АЭРОПОРТУ МОГУТ ПРОЛОЖИТЬ ПОДЗЕМНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ**

Как стало известно “Ъ”, федеральные власти, администрация Петербурга и ОАО РЖД обсуждают новый вариант железнодорожной связи с Пулково вместо замороженного в начале года проекта аэроэкспресса. Речь идет об использовании существующего пригородного движения от Витебского вокзала со строительством дороги под землей до терминала Пулково и ее соединении с платформой Лигово. По мнению экспертов, сложная топология приведет к удорожанию проекта относительно аэроэкспресса минимум на 40%. По данным “Ъ”, финансировать его, в отличие от аэроэкспресса, будет не частный партнер и регион, а федеральный бюджет.

ОАО РЖД может построить железнодорожную линию до петербургского аэропорта Пулково, сообщил “Ъ” источник в Смольном. Собеседник “Ъ”, знакомый с ходом переговоров, отмечает, что проект может быть реализован за счет федеральных средств. В аппарате вице-преьера Максима Акимова сообщили, что «вопрос еще не финализирован ОАО РЖД и регионом», отказавшись от дальнейших комментариев.

В ОАО РЖД “Ъ” подтвердили, что разрабатывают концепцию развития железнодорожной инфраструктуры Петербурга, «которая позволит определить дополнительные мероприятия по усилению роли железных дорог в обеспечении пассажирского сообщения в агломерации, в том числе в сообщении с аэропортом Пулково, в развитии полукольцевых маршрутов и транспортно-пересадочных узлов». Сроки и стоимость строительства органы власти и монополия не называют.

По словам собеседника “Ъ”, знакомого с ходом переговоров, новый маршрут будет задействовать существующие пути от Витебского вокзала в центре города. Дополнительно может быть построено около 15 км железной дороги, которая по большей части будет состоять из тоннелей и мостов, что значительно удорожает проект. «Однако, будучи транзитной точкой, остановка "Пулково" дает совершенно иную экономику, чем линия point-to-point», — говорит собеседник “Ъ”. В транзитном сообщении задействован

не только пассажир до аэропорта, но и фоновый поток пригородных железнодорожных линий, поясняет он. При этом если стоимость проезда на аэроэкспрессе в Москве составляет 500 руб., а конкурентоспособный тариф в Петербурге мог бы быть не выше 250 руб., в рамках данного проекта речь идет о стандартном пригородном тарифе, который не превысит 100 руб., говорит источник “Ъ”, подчеркивая, что об окупаемости говорить не приходится.

Предполагаемая трассировка новой дороги может пройти по существующей железнодорожной линии от Витебского вокзала, в районе съезда со скоростной дороги М-11 «Москва—Санкт-Петербург» уйти под землю, пересечь Пулковское шоссе над землей, а на перегоне от шоссе до аэропорта снова уйти в тоннель. Подземная остановка может появиться в зоне терминала Пулково, а далее линия пройдет под землей аэропорта и соединится с существующей платформой «Лигово».

Идея построить аэроэкспресс до Пулково появилась еще во время губернаторства Валентины Матвиенко, но конкурс на строительство линии объявили только в июле 2018 года, когда главой города был Георгий Полтавченко. С его отставкой осенью 2018 года и сменой правительства многие инвестпроекты были подвержены ревизии, в том числе аэроэкспресс. В итоге после двух переносов подведения итогов конкурса его отменили (см. “Ъ” от 27 декабря 2018 года). Строительство железнодорожной линии до Пулково по концессии оценивалось в 18,8 млрд руб., при этом город готов был выплатить капитальный грант в размере 10 млрд руб.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что стоимость проекта в новой конфигурации с частично подземным прохождением будет минимум на 40% выше, чем обсуждавшийся ранее вариант. По его мнению, даже с учетом частичного использования существующих путей, которым потребуется модернизация, стоимость составит не менее 25 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4004833>

## **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.19; НА НАДЗОРЕ МНОГО ЧЕГО НАПИСАНО; РЕФОРМА КНД МОЖЕТ ВЕРНУТЬ МИНИСТЕРСТВАМ БЫЛУЮ ВЛАСТЬ НАД СЛУЖБАМИ**

Вице-премьер Константин Чуйченко объявил о новой версии законопроектов по реформе контрольно-надзорной деятельности. Майская версия закона о КНД отозвана, через две недели будет представлена концепция двух общих законов — «материального» и «процессуального», возможно, единого «контрольно-надзорного кодекса» даже после применения «регуляторной гильотины» создать не выйдет. Исходя из планов аппарата правительства, в 2020 году министерства вернут себе значительную часть власти над федеральными службами — она начала размываться сразу после реформы правительства 2003 года.

Вице-премьер и глава аппарата правительства Константин Чуйченко, выступая в Госдуме, сообщил, что новая версия «материально-правового» закона из состава документов, описывающих реформу контрольно-надзорной деятельности (КНД), будет подготовлена через две недели. «Первоначальная версия была размещена во время экономического форума. Честно скажу, она нам сама не очень нравится, мы сейчас пишем уже другую», — сказал господин Чуйченко. «Это будет достаточно короткий закон — страниц, наверно, пятнадцать», — отметил он.

Из слов вице-преьера можно было сделать вывод, что концепция реформы КНД в Белом доме вновь изменилась. Первоначальная версия (см. “Ъ” от 13 марта) предполагала создание «надзорного кодекса», описывающего процедуры надзора, и ревизию отраслевых законов, описывающих, что именно будет проверяться каждым контрольно-надзорным ведомством — именно в этой части планировалось применение «регуляторной гильотины», отсекающей все требования, не обновленные в процессе пересмотра «отраслевых» законов. Ревизию премьер-министр Дмитрий Медведев предполагал закончить к февралю 2020 года (см. “Ъ” от 16 января). «Процедурная» же часть была представлена Минэкономики в рамках Петербургского юридического форума (см. “Ъ” от 17 мая) — однако она сдвигала срок «срабатывания» гильотины на 2021 год.

Как следует из выступления господина Чуйченко, в текущей версии предполагается следующая логика. Существует «материально-правовой» и «процедурный» законы: первый, упрощенно, описывает распределение между ведомствами самого предмета контроля и надзора (использование земель, пожарные риски, здоровье граждан), второй — общие для всех процедуры КНД (проверки, предупреждения, экспертизы, обжалования решений и т. п.). «Материально-правовой» закон в том числе позволит избежать ситуации, когда контролирующая служба сама описывает требования, которые затем проверяет. В этот же документ планируется включить отдельные главы, описывающие каждый вид надзора. В качестве примера господин Чуйченко привел ветнадзор: «Не очень правильно, что ветеринары у нас занимаются надзором в сфере земельных отношений, а именно по использованию земель сельхозназначения с позиции использования». Рациональным он считает определение норм ведомством, отвечающим за все земли без исключения.

Как пояснил “Ъ” заместитель главы аппарата правительства Юрий Любимов, предполагается, что исчерпывающие перечни обязательных требований в разных сферах КНД должны быть изложены в отраслевых законах об обязательных требованиях. Если их число окажется относительно небольшим, есть шанс объединить эти отдельные законы в единый кодифицированный акт, особенную часть контрольно-надзорного кодекса (общая часть в этом случае — материальный и процессуальный законы). «Но пока это скорее мечта», — признает господин Любимов: тесты на транспортном законодательстве выявили более 11 тыс. требований, «упаковать» все требования в единый кодекс сложно даже после применения «регуляторной гильотины», реализацией которой, собственно, и является актуализация требований законодательства до 2021 года. На следующем уровне, добавляет чиновник, законы уже конкретизируются подзаконными актами (также предмет работы «гильотины»).

Изменение схемы в течение 2020 года, если график принятия законопроектов будет соблюдаться, должно вызвать довольно радикальные изменения в отношении «федеральное ведомство—подконтрольная служба». Несмотря на то что административная реформа 2003 года провозглашала примерно такой же принцип разделения полномочий в КНД (министерство определяет норму, служба проверяет ее соблюдение), окончательно «надзоры» не утратили функции нормотворчества, а зачастую оставались автономными. Очевидно, большинство служб будут настаивать на достигнутом уровне автономии, угрожая резким падением защиты ценностей граждан в переходном периоде, а также указывать на частично «силовой» характер своей деятельности — напомним, ЦБ и «структуры безопасности» реформе КНД, за исключением МЧС, не подлежат. При этом объективно в текущей версии по меньшей мере гражданская часть КНД в России, видимо, мало что защищает.

Другая будущая проблема, очевидная уже сейчас, — необходимость быстро перестроить довольно инертные нормотворческие структуры и министерств, и служб. Первый казус в этой сфере уже есть: вчера Ростехнадзор опубликовал на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект закона о промышленной безопасности, призванного заменить аналогичный документ 1997 года. Де-факто речь идет о приведении основного документа, на котором базируется КНД службы. По крайней мере при поверхностном изучении законопроект плохо соответствует идеям команды Константина Чуйченко, которые будут реализованы как в материальном, так и в процессуальном законах, не говоря уже о том, что значительная часть норм закона должна, в логике реформы КНД, формулироваться Минпромторгом, Минздравом и, возможно, Минэкономки. Неизвестно, что будет происходить с такого рода проектами, которых в службах и министерствах много: цикл разработки таких документов обычно составляет не менее полутора лет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4004876>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ПОЧТИ 600 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В 2019 ГОДУ**

Правительство РФ в текущем году выделит регионам из федерального бюджета 593 млрд рублей на поддержку национальных проектов, рассказал журналистам во вторник вице-премьер Виталий Мутко.

"В 2019 году из федерального бюджета предусмотрены межбюджетные трансферты регионам в объеме 2 трлн 272,2 млрд рублей, из них на реализацию национальных проектов - 593,8 млрд рублей. Вместе с тем, в 2019 году еще не распределены 16,6 млрд рублей между регионами в связи с отсутствием заключенных соглашений", - заявил Мутко.

По словам вице-премьера, в 2020 году регионы получают на реализацию нацпроектов 645,7 млрд рублей из федерального бюджета, а в 2021 году - 655,9 млрд рублей.

"Сейчас для достижения целей национальных и федеральных проектов в заданные сроки важной задачей ставится отрегулировать бюджетные отношения, чтобы в сжатые сроки довести денежные средства до конкретных исполнителей", - добавил он.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; КРЕМЛЬ ОЖИДАЕТ ЭФФЕКТА ОТ НАЦПРОЕКТОВ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ, НО НЕ ПО ВСЕМ ПАРАМЕТРАМ - ПЕСКОВ**

Эффект от реализации национальных проектов можно будет ощутить уже в этом году, но конкретные результаты можно ждать не по всем параметрам, заявил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

"Прогнозы (различных экспертных групп) касаются достаточно узкого коридора, все прогнозы не сулят роста выше мирового. Основные разногласия у экономистов, тех компаний, которые делают прогнозы, концентрируются на 2020-2021 годах", - сказал Песков.

"Очевидно, что эффект от нацпроектов должен быть уже в этом году. Но так же однозначно, что он не может возникнуть по всем параметрам. По каким то эффект наступает в более отдаленной перспективе - 2020-м, 2021-м, 2022-м годах", - сказал пресс-секретарь.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ 2019Г**

Госдума приняла в первом чтении проект поправок в бюджет 2019 года.

Согласно документу, прогнозируемый объем дополнительных нефтегазовых доходов бюджета ожидается в сумме 3 трлн 176 млрд 984,8 млн рублей против 3 трлн 369 млрд 178,5 млн рублей в действующем законе о бюджете. При этом общая оценка доходов бюджета повышена с 19 трлн 969 млрд рублей до 20 трлн 175 млрд рублей, расходов - с 18 трлн 37 млрд рублей до 18 трлн 294 млрд рублей.

Профицит ожидается в размере 1 трлн 881 млрд рублей против 1 трлн 932 млрд рублей в действующем законе. С учетом того, что несколько изменен прогнозируемый объем ВВП (со 105,82 трлн рублей до 109,086 трлн рублей), профицит бюджета корректируется с 1,8% до 1,7% ВВП по сравнению с 2,6% ВВП по итогам 2018 года.

Траектория цены на нефть в 2019 году сохранена без изменений на уровне \$63,4 за баррель. Прогноз по курсу рубля по итогам года пересмотрен в сторону ослабления - до 65,1 руб./\$1 с 63,9 руб./\$1. ФНБ на конец 2019 года увеличится за счет нефтегазовых доходов, сложившихся по итогам 2018 года, и курсовой разницы и составит 8 трлн 404,6 млрд рублей (8,1% ВВП, то есть с запасом преодолет планку 7%, дающую право инвестировать средства ФНБ - ИФ).

Программу внутренних заимствований предлагается сократить с 1,705 трлн рублей до 1,567 трлн рублей на фоне увеличения поступлений в бюджет благодаря более слабому курсу рубля, чем в первоначальной версии бюджета.

Согласно тексту поправок, есть ряд направлений расходов федерального бюджета, по которым предполагается увеличение бюджетных ассигнований более чем на 5 млрд рублей.

Так, объем дотаций на обеспечение сбалансированности региональных бюджетов составит 93,3 млрд рублей, межбюджетные трансферты регионам на финансовое обеспечение дорожной деятельности (строительство и реконструкция дорог) - 34,4 млрд рублей. Отдельно стоит реализация планов социального развития регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО) - 9,9 млрд рублей.

Взнос в уставный капитал ОАО "РЖД" для реализации инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла составит 40,2 млрд рублей. Субсидию в размере 12 млрд рублей планируется направить российским автопроизводителям на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств транспортным средствам, соответствующим нормам Евро-4 и Евро-5.

Взнос в уставный капитал АО "ДОМ.РФ" для докапитализации АО "Банк ДОМ.РФ" на финансирование завершения строительства многоквартирных домов составит 20 млрд рублей. Также "ДОМ.РФ" получит субсидию в размере 5 млрд рублей на компенсацию недополученных доходов и понесенных затрат, связанных с оказанием помощи семьям, взявшим ипотечный кредит. Взнос в "Фонд защиты прав граждан - участников долевого строительства" для завершения строительства многоквартирных домов составит 16 млрд рублей.

На развитие системы "ГЛОНАСС" планируется дополнительно выделить 7 млрд рублей. Дополнительные субсидии организациям, осуществляющим поддержание в безопасном состоянии остановленных ядерных и радиационно опасных объектов, составят 5 млрд рублей.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О СНИЖЕНИИ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК ПОРОГА ОТНЕСЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ К СПИК**

Госдума РФ приняла во II чтении поправки к закону "О контрактной системе" (44-ФЗ), предусматривающие снижение для предприятий ОПК порога отнесения инвестиций к специальным инвестиционным контрактам.

Согласно этим поправкам, к специнвестконтрактам в этой сфере можно будет относить инвестиции объемом от 750 млн рублей (3 млрд рублей в настоящее время) - при их соответствии другим критериям специнвестконтрактов. Такая планка устанавливается только для предприятий ОПК.

По оценке Минпромторга РФ, который занимался подготовкой законопроекта, в 2019-2024 годах предприятия ОПК могут произвести для нацпроектов продукцию гражданского назначения на общую сумму около 2,2 трлн рублей. При этом бюджет самих нацпроектов оценивается в 26 трлн рублей.

По данным Минпромторга, гражданская продукция ОПК может быть востребована, прежде всего, в национальных проектах по направлениям "Цифровая экономика", "Образование", "Здравоохранение", "Модернизация и расширение магистральной инфраструктуры", "Модернизация автомобильных дорог" и пр.

Ранее сообщалось, что в России к 2025 году планируется повысить долю гражданской продукции предприятий ОПК до 30% от общего объема производства на этих предприятиях, а к 2030 году - до 50%

Ко второму чтению этот законопроект был дополнен рядом поправок общего характера. Одна из них обязывает поставщиков товаров, необходимых для нормального жизнеобеспечения (продовольствие, средства для оказания скорой медицинской помощи, лекарственные средства, топливо), предоставлять заказчикам обоснование предлагаемой цены. По действующим в настоящее время нормам 44-ФЗ, такое требование к поставщикам предъявляется только при снижении ими цены контракта более чем на 25%.

## **ТАСС; 2019.06.18; ЖИТЕЛЕЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ ЯКУТИИ ОСВОБОДИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА**

Депутаты Государственного собрания Республики Саха (Якутия) единогласно приняли в окончательном чтении закон, который вносит изменения в налоговую политику региона в части предоставления льгот на транспортный налог жителям Арктических районов, сообщается во вторник на официальном сайте парламента республики.

"В целях создания условий для повышения комфортности проживания и стабилизации численности населения в Арктической зоне Якутии предлагается, начиная с налогового периода 2018 года и на бессрочный период, установить льготу в виде освобождения

физлиц от уплаты транспортного налога", - говорится в опубликованном сообщении. В нем отмечается, что законодательная инициатива была внесена главой Якутии Айсеном Николаевым.

Как сообщается, от уплаты транспортного налога освобождаются физические лица, у которых зарегистрирован один легковой автомобиль либо мотоцикл отечественного производства с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил включительно и с годом выпуска до 1990 года. В случае, если на жителя одного из районов Арктической зоны Якутии зарегистрировано несколько транспортных средств, то льгота предоставляется на одно из них с наибольшей мощностью двигателя либо по выбору человека.

Общая сумма налоговых послаблений арктическим районам республики составит 34 млн рублей в год.

В состав Арктической зоны входят 13 муниципальных образований Якутии, в которых проживает 67,7 тыс. человек. Это семь процентов от всего населения республики.

<https://tass.ru/ekonomika/6561218>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2019.06.18; ПОЕДУТ НА МЕТАНЕ; В СЕВАСТОПОЛЕ БОЛЕЕ ДВУХ ТЫСЯЧ АВТО ПЕРЕВЕДУТ НА ГАЗ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА**

Власти Севастополя решили подтолкнуть автовладельцев к переходу на более экологичное топливо - метан. Желаящим перевести автомобили на сжатый природный газ обещают компенсировать половину стоимости оборудования из бюджета. Тем временем в городе появляются новые частные заправки, владельцы которых смогут заработать на расширении рынка.

Инициатива уже включена в профильную госпрограмму региона. Как рассказал директор департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя Игорь Титов, 30 процентов "скидки" на покупку и установку газобаллонной системы профинансируют из федерального бюджета и еще 20 - из городского. Средняя стоимость перехода на газомоторное топливо - 133 тысячи рублей.

За 2019 - 2021 годы по госпрограмме планируется переоборудовать 2200 автомобилей возрастом до пяти лет. Ограничений по типу транспорта нет, это могут быть автобусы, грузовики и легковушки. Общая сумма субсидии за три года составит 146,3 миллиона рублей. Планируется, что по госпрограмме Минэнерго РФ "Развитие энергетики" в 2020 и 2021 годах поступит 80 миллионов рублей (по 40 миллионов в год), из бюджета Севастополя - 53 миллиона. В 2019 году предусмотрено 13,3 миллиона рублей из внебюджетных источников.

Получателями субсидии могут стать как сервисные центры, выполняющие переоборудование на своих мощностях, так и компании-посредники, в частности, крупные участники рынка газомоторного топлива, заинтересованные в увеличении объемов продаж.

- Минэнерго РФ начало программу стимулирования перевода общественного и частного транспорта на газ, и мы в ней участвуем, - сообщил губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников. - По ее условиям, чтобы получить 30-процентную компенсацию из федерального бюджета, город должен сам потратить не менее 20 процентов. Переоборудование стоит от 90 до 130 тысяч рублей в зависимости от класса техники. Ключевой показатель для нас - 1000 единиц. Если все получится, будем продолжать.

Автовладельцы присматриваются к метану в первую очередь из-за цены. В Севастополе кубометр этого газа стоит 17,5 рубля при стоимости литра бензина АИ-95 48,5 рубля и дизеля - 49,7 рубля. Расход топлива при переходе на сжатый газ примерно такой же. Оборудование с 50-процентной скидкой окупится меньше чем за год. Особенно заметно сэкономят автоперевозчики, владельцы маршруток и таксисты.

Общественный транспорт Севастополя также постепенно переводят на газомоторное топливо. По программе некоммерческого лизинга город получил 185 автобусов на метане. По действующему контракту еще 30 машин поступят в этом году и 50 - в следующем. Автобусы на метане активно покупают и частные перевозчики.

- Стратегия города - переход на экологически безопасный общественный транспорт, - говорит губернатор. - Сегодня его доля в Севастополе составляет от 20 до 23 процентов, а вкуче с электротранспортом - все 45 процентов.

Вместе с тем еще год назад новые метановые автобусы было нечем заправлять, многие машины простаивали, а единственная в Севастополе газонаполнительная компрессорная станция (АГНКС) не справлялась.

На днях в городе открылась крупная АГНКС мощностью 38,4 тысячи кубометров в сутки. Она одна может заправлять все 185 автобусов ГУП "Севэлектроавтотранс": потребность предприятия сейчас составляет 10 тысяч кубометров компримированного метана в сутки, а через год с поступлением новых автобусов вырастет до 14,5 тысячи кубометров. ГУП уже провело закупку у единственного поставщика - новой АГНКС и заключило контракт на поставку 1,7 миллиона кубометров газа на сумму 30 миллионов рублей.

В строительство комплекса инвестор вложил 150 миллионов рублей. 40 миллионов он может получить в виде компенсации по той же программе "Развитие энергетики". Кроме этого, 26 миллионов рублей компенсировал город, покрыв расходы на подключение к коммунальным сетям.

Представитель компании Евгений Маков сообщил, что к концу 2020 года планируется построить в Севастополе еще одну АГНКС. Власти уже выбрали для нее участок.

- Раньше время заправки одного автобуса занимало до полутора часов, газ был некачественный, портились двигатели, - сообщил Овсянников на открытии АГНКС. - Компания построила современную заправку. Пока ее хватает, но с учетом поступления новых автобусов и перехода на газ частных перевозчиков через два года мы можем опять столкнуться с той же проблемой, поэтому обсуждаем строительство второй заправки в другой части города.

<https://rg.ru/2019/06/18/reg-ufo/v-sevastopole-bolee-dvuh-tysiach-avto-perevedut-na-gaz-za-schet-biudzheta.html>

## **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.18; МОСГОРТРАНС: ПОЧТИ 97% ДТП С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ ПРОИСХОДИТ ПО ВИНЕ ДРУГИХ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ**

Почти 97% дорожно-транспортных происшествий с городским транспортом происходит из-за несоблюдения ПДД другими участниками движения. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе ГУП «Мосгортранс».

«В I квартале 2019 г. число ДТП по вине водителей Мосгортранса сократилось на 80% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило всего четыре случая. Из всех ДТП с городским транспортом почти 97% происходит по вине других участников движения - в основном водителей личных автомобилей», - сказал собеседник агентства.

Он добавил, что снижению аварийности с общественным транспортом способствует целый комплекс мер: мониторинг состояния здоровья и общего самочувствия водителей, тщательный контроль за их работой, а также грамотный отбор и обучение персонала. Кроме того, парк наземного городского транспорта соответствует современным требованиям надежности.

«Водителей обучают в учебно-курсовом комбинате Мосгортранса. Теоретические и практические занятия проводят инструкторы с многолетним опытом работы. Водители и технические специалисты проходят подготовку и переподготовку по более чем 90 программам, которые в том числе помогают повысить безопасность движения и качество обслуживания пассажиров», - заключили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2899943>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; "ТРОЛЗА" ПРОДЛЯЕТ РЕЖИМ ПРОСТОЯ ДО КОНЦА ИЮНЯ**

ЗАО "Тролза" (Саратовская область, крупнейший производитель троллейбусов в России) продляет режим простоя еще на две недели, сообщил "Интерфаксу" пресс-секретарь министерства занятости, труда и миграции региона Елена Григорьева.

"Режим простоя продлен по 30 июня для всех сотрудников предприятия", - сказала Григорьева.

Получить комментарий на предприятии агентству пока не удалось.

В свою очередь, Минпромэнерго региона сообщило о продолжении работы по оздоровлению финансово-экономической ситуации на "Тролзе".

"Идет поиск эффективного инвестора и собственника, предприятию оказывается содействие в исполнении действующих контрактов и привлечении новых заказов. Ведется системная работа по привлечению заемных средств. Делается все возможное для возобновления производства", - заявил "Интерфаксу" пресс-секретарь Минпромэнерго региона Владимир Комаров.

По его словам, ситуация на "Тролзе" находится на контроле губернатора и правительства области.

"Так, глава региона Валерий Радаев на площадке Петербургского международного экономического форума обсудил перспективы сотрудничества с потенциальными инвесторами. Прорабатываются перспективы работы промышленных предприятий региона, испытывающих экономические трудности, в их числе ЗАО "Тролза". Работа по стабилизации ситуации и выводу предприятий из кризиса ведется на всех уровнях, в том числе федеральном", - добавил он.

Как сообщалось, по состоянию на март этого года на заводе было занято 800 человек, для 440 из них с 14 марта был введен режим простоя по вине работодателя с сохранением 2/3 заработной платы. Первоначально режим простоя был введен до 31 марта, потом продлен до 16 мая, а затем - до 17 июня.

"Учитывая, что на предприятии имеются действующие контракты на производство 70 машин, оказывается помощь в их реализации, в том числе путем привлечения заемных оборотных средств. К сожалению, принимая во внимание процессуальный статус, ограничительные меры в отношении генерального директора ЗАО "Тролза", привлечение кредитных средств на предприятие в настоящее время весьма затруднительно", - заявляли в региональном Минпроэнегро.

Гендиректор ЗАО "Тролза" Иван Котвицкий подозревается во взяточничестве и 15 марта был заключен под домашний арест решением Волжского районного суда Саратова. Котвицкий стал фигурантом уголовного дела по ч.5 ст.291 (дача взятки должностному лицу в особо крупном размере). Кроме того, уголовное дело было возбуждено в отношении сотрудника налоговой инспекции по ч.6 ст.290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере).

В середине апреля губернатор Саратовской области потребовал от "собственника не искать оправданий, а, признав ошибки менеджмента предприятия, искать выход из сложившейся ситуации". Глава региона тогда заявил что "завод рентабелен, его надо финансово очистить, чтобы предприятие могло работать с банками, выходить на рынок". "Ни в коем случае нельзя проводить банкротство. Мы будем поддерживать предприятие, чтобы его сохранить", - сказал тогда Радаев.

В течение июня завод намерен сократить 142 работника, в целом в 2019 году предполагается сократить 500 человек.

ЗАО "Тролза" входит в группу компаний "Букет", реализующую проекты в аграрном секторе, пищевой промышленности, машиностроении, банковском и девелоперском бизнесе в России и за рубежом.

### **ТАСС; 2019.06.18; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПИТЬ ДО 2025 ГОДА 500 НОВЫХ ТРАМВАЕВ**

Правительство Санкт-Петербурга планирует в течение пяти лет выделить из городского бюджета средства на закупку 500 новых трамваев, сообщил журналистам врио губернатора Александр Беглов.

Он посетил во вторник строящееся трамвайное депо в Красногвардейском районе, которое будет введено к 1 сентября одновременно с запуском четырех новых трамвайных маршрутов.

"В свое время город славился самой разветвленной трамвайной сетью, но в 1990-е годы начали убирать трамвайные пути, парк стал ветшать, трамвай начал заменяться автомобилями. Время показало, что трамвай необходим, и мы будем развивать трамвайную сеть <...> Мы думаем о замене парка, до 2025 года мы запланировали купить 500 вагонов", - сказал Беглов.

Он также отметил, что будет развиваться государственно-частное партнерство в этой сфере, в частности, проект скоростного трамвая "Чижик", который уже реализуется в Красногвардейском районе совместно с "Транспортной концессионной компанией". В 2018 году были запущены два трамвайных маршрута, пассажиропоток по которым в среднем составляет 1,5 млн человек в месяц. Его парк увеличится до 23 составов, и, по расчетам, на конец 2020 года трамвайная сеть "Чижик" сможет перевозить в будний день более 103 тыс. пассажиров, в выходной - около 65 тыс.

Как отметил Беглов, в дальнейшем проекты скоростного трамвая будут развиваться на юге города в направлении Колпино от будущей станции метро "Южная", второй маршрут разрабатывается от Купчино до Шушар, рассматривается также возможность развития трамвайной сети до петербургского пригорода Пушкина.

<https://tass.ru/ekonomika/6563910>

## **ТАСС; 2019.06.18; В КАБМИНЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПРИСВАИВАТЬ МАШИНАМ НОМЕРА РЕГИОНА, ГДЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАН ВЛАДЕЛЕЦ**

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности поддержала законопроект, который среди прочего предполагает, что автомобилям при регистрации будут присваиваться госномера того региона, где зарегистрирован владелец.

"Правительством РФ законопроект поддерживается при условии его доработки с учетом высказанных замечаний", - говорится в проекте отзыва кабмина, одобренном на заседании комиссии (копия документа есть в распоряжении ТАСС).

Как пояснил агентству автор инициативы, первый зампреда комитета Госдумы по транспорту Михаил Авдеев (КПРФ), эта норма "направлена на миграционный учет и повышение антитеррористической защищенности". "Сегодня из какого бы региона человек ни приехал, ему ставят на номерном знаке тот регион, где он его получает, неважно, где он зарегистрирован, - констатировал депутат. - Мы предлагаем это поменять, правительство это поддерживает".

"У человека остается право получить знак, например, в Москве, но если он зарегистрирован в Перми, то и номер у него будет пермский", - подчеркнул парламентарий. По его словам, "это поможет четко видеть, сколько и где находится автомобилей с владельцами из разных регионов".

Предлагаемая мера соответствует мировому опыту, уточнил Авдеев. "ГИБДД это поддерживает, это упростит контроль за безопасностью движения", - заключил он.

Паспорт при регистрации

Еще одна новация законопроекта предусматривает обязательное предъявление паспорта владельца автомобиля, если регистрировать транспортное средство будет не сам владелец.

"Как показывает практика, нередки случаи мошенничества с транспортными средствами при совершении регистрационных действий якобы от имени владельцев", - отметил первый замглавы думского комитета. "Для защиты владельцев от таких действий предлагается ввести необходимость предоставления паспорта владельца транспортного средства, если регистрационные действия будет совершать его представитель", - сказал депутат.

<https://tass.ru/obschestvo/6561310>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; МИНСЕЛЬХОЗ РФ ОБЕЩАЕТ ДИФФЕРЕНЦИРОВАТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЗЕРНА ПО Ж/Д**

Минсельхоз РФ обещает дифференцировать господдержку при перевозках зерна по железной дороге из удаленных от портов регионов.

С предложением ускорить введение системы компенсации затрат на перевозку зерна по регионам выступил губернатор Алтайского края Виктор Томенко на межрегиональном

форуме "День сибирского поля". "Размер компенсации затрат на перевозку зерна должен быть дифференцирован в зависимости от удаленности регионов от рынков сбыта", - сказал он.

"Это актуальная задача. В ближайшее время она будет реализована", - заявил принявший участие в форуме первый замминистра сельского хозяйства Джамбулат Хатуов, не конкретизируя детали нововведения.

Ранее сообщалось, что правительство РФ планирует и в этом году субсидировать перевозки зерна из ряда регионов. Субсидии будут предоставляться из федерального бюджета ОАО "РЖД" на возмещение потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна. В федеральном бюджете на 2019 год средства на эти цели предусмотрены.

Речь идёт о перевозках зерна из Алтайского и Красноярского краев, Кемеровской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской и Тюменской областей в отдельные регионы Центрального, Северо-Западного, Сибирского, Северо-Кавказского, Дальневосточного и Южного федеральных округов.

Субсидирование перевозок зерна железнодорожным транспортом по льготным тарифам будет стимулировать вывоз излишков зерна из субъектов РФ, удаленных от рынков сбыта. Практика субсидирования вывоза зерна из отдаленных регионов была введена в конце 2017 года. Тогда в связи с резким снижением цен было принято решение о вывозе зерна из удаленных от портов регионов. Эта мера действовала до 31 июля 2018 года. За это время по льготному тарифу в сторону морских портов было вывезено 2 млн тонн зерна, что позволило стабилизировать ценовую ситуацию. Эта мера касалась станций, расположенных в границах Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Курганской, Новосибирской, Омской областей.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ПРОДАВАЕМАЯ РЖД ВАГОНРЕМОНТНАЯ "ДОЧКА" ИЩЕТ РАЗРАБОТЧИКА СТРАТЕГИИ ДО 2025 Г**

"Дочка" ОАО "Российские железные дороги" - АО "Вагонная ремонтная компания - 3" ("ВРК-3") - ищет разработчика своей стратегии развития на период 2020-2025 годов, следует из материалов, размещенных на сайте госзакупок.

Документ, в частности, должен быть синхронизирован с долгосрочной программой развития (ДПР) РЖД до 2025 г., утвержденной правительством РФ в марте. Помимо прочего исполнитель заказа должен к октябрю подготовить стратегическую финансовую модель "ВРК-3", план мероприятий по достижению целей и показателей, а в IV квартале - оказывать поддержку при согласовании и доработке.

Кроме того, документ должен быть взаимоувязан со стратегией единого вагонного комплекса группы "Российские железные дороги" и синхронизирован со стратегиями других профильных "дочек" монополии - АО "ВРК-1" и АО "ВРК-2". Речь идет о "статусе в периметре ДПР", определении роли в стратегии холдинга. Также должны учитываться планы по продаже актива.

В стратегии должны быть представлены оценка перспектив и рисков в развитии отрасли, анализ конкурентных преимуществ компании, влияния на ее бизнес планов развития частных вагоноремонтных компаний, а также "ВРК-1" и "ВРК-2", подходов к организации ремонта грузовых вагонов в мире. Также документ будет содержать информацию о "целевом позиционировании общества в структуре холдинга РЖД" и "взаимоотношениях с акционерами".

В разделе "Выбор и обоснование корпоративной стратегии" будет приводиться "описание альтернативных вариантов, включая сохранение status quo". Также техническое задание предусматривает определение основных направлений для инвестиций, краткое описание конкретных проектов и источников финансирования. Кроме того, в стратегии будут прописаны ожидаемые эффекты от ее реализации для РЖД в целом и "иных акционеров", включая "оценку синергии", дивиденды, влияние на стоимость компании.

В мае стало известно, что "Российские железные дороги" в 2019 г. планируют продать 100% минус 1 акция "Вагонной ремонтной компании - 3": об этом говорилось в проспекте

к выпуску "зеленых" бондов монополии, при этом в аналогичном документе к мартовским еврооблигациям "ВРК-3" не фигурировала в числе активов для продажи.

Три вагоноремонтные компании монополия создала в 2011 г. на базе имущества своей центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов (ЦДРВ). Все они были учреждены в качестве 100%-ных "дочек" РЖД. В общей сложности перевозчик передал им 118 вагоноремонтных подразделений, входящих в структуру ЦДРВ (суммарной мощностью 358,134 тыс. операций в год): 40 из них получила "ВРК-1" (137,38 тыс. ремонтных операций в год), по 39 - "ВРК-2" и "ВРК-3" (119,3 тыс. и 101,453 тыс. операций соответственно).

При этом РЖД заявляли о планах выйти из капитала "ВРК-2" и "ВРК-3", оставив "ВРК-1" себе - "для поддержания гарантий". Продажа пакетов предполагалась для формирования конкурентного рынка в этом сегменте. В 2011 г. на долю этих компаний приходилось около 70% рынка вагоноремонтных услуг, после продажи эта доля сократится до четверти. Такие активы, в частности, являются привлекательными для частных грузовых ж/д операторов, наращивающих парк своих вагонов.

В этой связи в 2016 г. "Российские железные дороги" провели аукцион по продаже 100% минус 1 акция "ВРК-3" с начальной (минимальной) ценой на уровне 7,016 млрд руб. Среди требований к потенциальным покупателям были отсутствие в составе собственников государства с долей более 30%, а также убытков в соответствии с бухгалтерской отчетностью за последний финансовый год, просроченной задолженности перед бюджетами. Кроме того, победитель аукциона или компании, входящие с ним в одну группу, не могли принимать участие в торгах по продаже "ВРК-2" или быть собственниками ее акций в течение 5 лет после покупки акций "ВРК-3". Одновременное участие компаний одной группы в торгах по продаже "ВРК-2" также не допускалось.

Дата торгов переносилась, и в результате по итогам аукциона его организатор уведомил "о признании невозможным проведения торгов в связи с отказом участников аукциона от участия" в нем. При этом, например, бывший генеральный директор АО "Первая грузовая компания" (ПГК, входит в группу UCL Владимира Лисина) Олег Букин говорил "Интерфаксу", что оператор подавал заявку на аукцион, но отказался от участия в нем из-за высокой цены. В то же время источник агентства, знакомый с ходом проведения тендера, утверждал, что заявки подали сразу две структуры, связанные с ПГК, и они были единственными.

Продать "ВРК-3" "в зависимости от рыночных условий" монополия планировала и в 2017 г. Покупателя "Российские железные дороги" предполагали найти в ходе открытого конкурса. Летом того же года замглавы РЖД Андрей Старков говорил, что у компании уже есть проект директивы по продаже "ВРК-3", и новый аукцион пройдет "в ближайшее время". Тогда же источник "Интерфакса" в руководстве монополии не исключал, что начальная цена актива будет пересмотрена в сторону понижения.

При этом Федеральная антимонопольная служба РФ удовлетворила ходатайство структуры группы "Новотранс" - ООО "Ремонтная компания "Новотранс" - о покупке "Вагонной ремонтной компании - 3". Группа Константина Гончарова активно развивает это направление бизнеса. У нее уже есть собственное ремонтное производство с четырьмя депо в Московской, Иркутской, Кемеровской областях и в Алтайском крае. В 2018 г. также стало известно, что "Новотранс" планирует создать вагоноремонтный завод в г.Волосово (Ленинградская обл.). Однако в итоге аукцион так и не состоялся.

## **ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.19; UTAIR ГОТОВИТСЯ К НОВОМУ ДЕФОЛТУ; АВИАКОМПАНИЯ ПРЕДУПРЕДИЛА БАНКИ-КРЕДИТОРЫ, ЧТО НЕ СМОЖЕТ ВЫПЛАТИТЬ ПОЛНУЮ СУММУ ПРОЦЕНТОВ ПО ДОЛГАМ**

Utair, которая входит в пятерку крупнейших российских авиакомпаний, не сможет полностью выплатить проценты по семилетним кредитам и займам. Компания сообщила, что сможет до конца недели выплатить лишь 109,2 млн руб., общую сумму выплат компания не назвала. В 2018 г. компания перевезла 7,7 млн пассажиров и получила убыток в размере 22 млрд руб.

У Utair два семилетних кредита – на 15,4 млрд руб. от синдиката 11 банков и на 17,4 млрд руб. от Сбербанка. Общий долг превышает 74 млрд руб., говорил «Ведомостям» один из кредиторов авиакомпании. Проценты по займам перевозчик должен выплачивать дважды в год – 20 декабря и 20 июня. В декабре компания уже допустила дефолт, не заплатив синдикату и Сбербанку около 2–3 млрд руб. процентов, говорили два кредитора компании.

«Кредиторы понимают, что в высокий летний сезон Utair всю операционную прибыль сохраняет для создания подушки ликвидности, поэтому переносит очередную сумму процентных платежей, подлежащих уплате в июне», – говорится в сообщении. Авиакомпания обещает осуществлять бесперебойные полеты и наращивать загрузку рейсов.

Авиакомпания обещает заплатить по 12-летним обязательствам и за пользование судами (по лизингу). У Utair есть еще и третий банковский кредит: синдицированный на 23,7 млрд руб. и сроком на 12 лет. Его компания обслуживает. Из-за действующей ставки в 0,01% годовых платежей является символическим – около 1 млн руб. Помимо частичной уплаты процентов Utair для погашения долгов собирается продать 50%-ную долю в авиационно-сервисной компании UTG, осуществляющей хэндлинг услуги в принадлежащем авиакомпании аэропорту «Сургут».

Невозможность в декабре погасить проценты по кредитам авиакомпания объясняла существенным ростом цен на авиакеросин и недополучением 1,5 млрд руб. прибыли в высокий сезон из-за дефицита пилотов. В частности, Utair потратила на топливо на 3,9 млрд руб. больше, чем годом ранее.

Погашать тело кредитов компания должна начать в 2020 г. В ноябре 2018 г. перевозчик начал переговоры с кредиторами о реструктуризации, в марте этого года попросил полностью списать синдицированный кредит на 23,7 млрд руб. и 50% кредита на 15,4 млрд руб. Авиакомпания также просила структуры «Сургутнефтегаза» (бывший владелец авиакомпании) полностью списать 12-летний заем на 3,6 млрд руб. и половину семилетнего займа на 2,4 млрд руб. Держателям своих облигаций на 13,3 млрд руб. Utair также предлагала реструктуризацию – погашение в течение года 1,5 млрд руб., а 11,8 млрд руб. начать погашать через 35 лет. Единственный кредит, по которому авиакомпания не просила списаний, – это кредит Сбербанка. По нему выдано поручительство структуры «Сургутнефтегаза», покрывающее как 100% тела кредита, так и невыплаченные проценты, ранее говорили «Ведомостям» три банкира, знающих об этом от сотрудников Сбербанка.

«Если авиакомпания допускает просрочку платежа по кредитам более трех месяцев, банки имеют право подать заявление о банкротстве этой компании», – говорит партнер BMS Law Firm Денис Фролов. Собеседник, близкий к одному из кредиторов Utair, сказал, что договоренностей между банками не подавать в ближайшее время на банкротство авиакомпаний нет, но он полагает, что до осени никто из кредиторов не станет этого делать.

«Банкротить Utair невыгодно ни нефтяникам, которые заправляют ее самолеты в долг, ни банкирам», – считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. История с «Трансаэро» и «ВИМ-авиа» показала, что обанкротить компанию можно, но денег получить при банкротстве практически невозможно, констатирует эксперт. «Кредиторам от этого банкротства никакой выгоды не будет, а нефтяникам заплатят в любом случае. На это все накладывается нежелание региональных и федеральных властей иметь проблемы с авиасообщением в Западной Сибири», – говорит Рыбак.

Представители основных кредиторов – Сбербанк и Raiffeisenbank – от комментариев отказались, представители банка «Россия», «Юникредит банка», Связь-банка, «МТС банка», Сургутнефтегазбанка, «Уралсиба», банка «Русь» и Нико-банка на запросы не ответили. Представитель еще одного кредитора, МКБ, заявил, что банк понимает социальную значимость компании и будет рассматривать все возможности продолжения операционной деятельности, а также внимательно оценивать действия старших кредиторов Utair.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/18/804406-yuteir>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4004818>

**ВЕДОМОСТИ; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ; 2019.06.19; ПОЧЕМУ «ДЕШЕВЫЕ» АВИАБИЛЕТЫ ВСЕМ ДОРОГО ОБОЙДУТСЯ; АНАЛИТИК ЮРИЙ СПЕКТОРОВ О ТОМ, КАК ИДЕЯ ЗАРЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПАДЕНИЮ ДОСТУПНОСТИ АВИАБИЛЕТОВ**

Претензии граждан к ценам на авиабилеты – хороший индикатор общественных настроений. Обострение этого симптома обычно происходит, когда у среднего класса, основного клиента авиакомпаний, возникает беспокойство по поводу роста цен. Инфляция, бьющая по привычному благосостоянию и образу жизни, рождает требования назначить виновных. Парадоксально, что именно авиакомпании в этой ситуации оказываются одной из первых мишеней для публичного недовольства. Парадоксально, потому что при среднегодовых темпах инфляции 6,95% в 2011–2018 гг. среднегодовой рост цен на авиабилеты на внутренних направлениях составлял всего 3,02%. Пассажирские автобусные перевозки в тот же период, например, дорожали гораздо быстрее – 5,75% среднегодового роста. Причина отставания роста цен на авиарынке от остальной экономики тоже хорошо известна. Рынок авиаперевозок – это не ЖКХ, здесь конкуренция год за годом выдавливает операторов в сегмент лоукостеров.

Беда авиакомпаний в том, что очевидные факты отраслевой статистики плохо бьются в общественном сознании с опытом покупки конкретных билетов. Их стоимость меняется каждую неделю, на нее влияет сезон, популярность направления, время вылета и проч. На это накладывается еще и то, что россияне пока не готовы планировать отдых заранее. По данным Vain, порядка 50% авиабилетов на внутренних линиях бронируется в течение двух недель до вылета при среднем сроке 70 дней и ранее. В результате два билета на соседние места на одном и том же рейсе могут существенно различаться по стоимости. Не имея ясного представления о том, как формируется цена на билет, пассажир начинает подозревать нечестную игру. К сожалению, эффективного способа развеять эти сомнения клиентов у российских авиакомпаний пока нет. Несмотря на огромное количество ссылок в Яндексe и Google с подсказками и разъяснениями, как работают динамические системы ценообразования и как грамотно ими пользоваться, недовольство пассажиров, если отслеживать его по реакции СМИ, на убыль не идет. Чтобы исправить ситуацию, стоит, на мой взгляд, прежде всего обсудить мифы, которыми это недовольство питается.

Миф первый: якобы системы динамического ценообразования дискриминируют пассажиров по индивидуальным характеристикам, например по типу устройства, используемого для покупки (смартфон, домашний компьютер), месту пребывания (страна, регион) и т. п. Этот миф имеет к реальности определенное отношение: американские авиакомпании так и делают. Но в России подобной практики нет и никогда не было. Все пассажиры российских авиакомпаний в каждый конкретный момент времени имеют равные возможности купить билеты по одной и той же стоимости, потому что в каждый конкретный момент к продаже предлагаются билеты только одного тарифного класса. Ни место, ни способ приобретения авиабилетов на их стоимость никак не влияют.

Миф второй: «черный ящик». Якобы системы ценообразования работают по непонятным, непредсказуемым правилам, специально запутывают пассажиров, чтобы продать максимально дорогие билеты. На практике все билеты, продаваемые авиакомпаниями по всему миру, разделены на тарифные классы (классы бронирования), различающиеся по цене. Только для эконом-класса может быть более десятка различных тарифов. Стоимость всех классов рассчитывается и публикуется авиакомпанией заранее. Системе управления доходами (системе ценообразования) известно, сколько билетов продано, по какой цене, на какие рейсы. На основе этих данных и предиктивной математической модели система определяет оптимальную для текущей конъюнктуры цену и, соответственно, тарифный класс, который необходимо выставить на продажу на каждом направлении, исходя из нераспределенного количества мест и прогноза финальной загрузки.

Функция динамической системы сводится к открытию/закрытию продажи разных классов в сетке тарифов в зависимости от тенденций на рынке. Алгоритмы могут различаться, но в самом общем виде система работает в несколько этапов. В зависимости от ожидаемого спроса, в предварительном порядке (а впоследствии на определенных реперных точках в течение всего периода продаж) каждому классу или группе классов бронирования

определяется лимит мест, исходя из физического наличия мест на борту самолета. Чем ближе к дате вылета, тем гуще реперные точки, тем чаще производится оценка текущих бронирований и изменение квот для каждого класса. Если продажи низкие, т. е. остаток мест большой, – на продажу выставляются более низкие тарифные классы. Тут в ход могут идти спецпредложения, и это именно тот момент, когда есть реальная возможность купить билеты очень дешево. Если продажи высокие, низкие тарифные классы оставляют закрытыми, средние классы тоже закрывают, а продажи производят только в высокие классы. Хотите в Сочи на неделю майских праздников день в день – готовьтесь раскошелиться.

Что подобная система дает авиакомпаниям? Даже при ее наличии большинство рейсов могут быть убыточными. Убытки компенсируются за счет высоких цен на сверхвостребованные направления в высокий сезон и на бизнес-класс, пассажиры которого ценят время больше денег. Что эта система дает клиентам авиакомпаний? Разнообразие тарифов открыло им доступ к авиабилетам на любой бюджет. Если ежегодный прирост зарубежной индустрии авиаперевозок за последние 10 лет составлял 4–6%, то российская гражданская авиация росла сверхвысокими темпами – в среднем на 10–11%, в немалой степени именно за счет доступности билетов.

Несмотря на пока оптимистичные показатели роста пассажиропотока, авиационный бизнес осознает собственную уязвимость: его выживание и развитие напрямую зависит от покупательной способности пассажира. Перевозчики внимательно следят за любыми колебаниями спроса, стараясь сдерживать тарифы и работая поэтому на минимальной марже. При этом издержки перевозчиков продолжают расти. До 30–40% расходов авиакомпаний (например, расходы на лизинг) привязаны к доллару, курс которого вырос почти на 20% за 2018 г. К этому надо добавить скачкообразный рост цен на авиакеросин – более чем на 33% в 2017–2018 гг. (расходы на ГСМ составляют 30–40% в цене билета).

На постоянно меняющемся для экономики авиакомпаний фоне предложения зарегулировать ценообразование на авиабилеты выглядит весьма смело, но это может привести к последствиям прямо противоположным ожиданиям. Выравнивание тарифов приведет к тому, что дорогие билеты, доступные сейчас только очень обеспеченным пассажирам, станут дешевле, а вот дешевых билетов просто не станет. Проиграют в первую очередь самые незащищенные слои населения.

Важно понимать простую арифметику. Сейчас по дешевым тарифам продается в среднем за год больше половины всех билетов. Если все билеты будут продаваться по единой цене, то дешевых не будет, а, следовательно, резко снизится заполняемость рейсов и возрастут расходы на одного пассажира. Чтобы компенсировать потери, авиакомпании будут вынуждены поднять цены либо сократить частоту полетов, а то и вовсе отказаться от убыточных рейсов. Раз запустив этот механизм, остановить его будет очень трудно. В результате вместо динамичного роста вся отрасль рискует свалиться в стагнацию. А это, в свою очередь, означает сокращение доступности перевозок для пассажиров, мобильности населения, потери доходов для бюджета, сокращение спроса на отечественную авиатехнику.

На мой взгляд, отечественной авиаотрасли необходимо серьезно отнестись к этим рискам. Без настойчивой и масштабной просветительской работы недостаточное понимание принципов динамического ценообразования будет оставаться питательной средой для общественного недовольства и претензий ФАС. Сама по себе эта проблема не исчезнет, но она вполне решаема. Российским авиакомпаниям нужно ясно и четко донести до клиентов несколько базовых рекомендаций по покупке билетов. Они хорошо известны: тем, кто хочет купить билеты по минимальному тарифу, надо покупать их заранее. Самые дешевые тарифы поступают в продажу в среднем за два месяца до вылета и ранее. Если надо сэкономить, не стоит отправляться на курорт в высокий сезон: билеты на майские праздники всегда будут стоить дороже, чем, например, в марте. Чем ближе к выходным, тем, как правило, дороже билеты. Если с датами определились, берите сразу билеты в оба конца. И последнее – между тарифами в рамках одного класса может быть существенная разница. Выбирать нужно тот, который нужен именно вам – с багажом или без, с возможностью возврата/переноса или без и т. д.

Российские банки и финансовые организации уже много лет активно занимаются финансовым ликбезом населения и только выиграли от этого. Сегодня авиабилеты – это по сути сложный финансовый инструмент, и клиентов авиакомпаний нужно научить пользоваться им правильно.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/06/19/804496-deshevie-aviabileti>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИЛЬЯ УСОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.19; АВИАДИСПЕТЧЕРЫ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ПЕНСИЙ; РОСАВИАЦИЯ ПЕРЕЧИСЛИТ СРЕДСТВА ТОЛЬКО ПОСЛЕ DUE DILIGENCE НПФ**

Негосударственный пенсионный фонд (НПФ) авиадиспетчеров «Авиаполис», потерявший при прежнем руководстве сотни миллионов рублей, не может назначать пенсии и продлять их выплату. Причина — отказ **Росавиации** в согласовании программы по финансированию НПФ до проведения процедуры due diligence фонда, которая завершится к августу. В такой ситуации эксперты не исключают продажи фонда более крупным игрокам, тем более что он является непрофильным активом для основного собственника.

НПФ «Авиаполис», акционерами которого выступают ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения» («Госкорпорация по ОрВД», 95% акций), профсоюз авиационных диспетчеров (ФПАД, 2,5% акций) и профсоюз авиационных работников радиолокации, радионавигации и связи (ПАРРиС, 2,5% акций), не может исполнять свои обязательства в отношении более тысячи клиентов. Об этом говорится в письме исполкома ФПАД на имя генпрокурора Юрия Чайки (с документом ознакомился «Ъ», информацию, содержащуюся в нем, подтвердил человек, близкий к НПФ). Профсоюз просит принять меры прокурорского реагирования по «преднамеренному воспрепятствованию» деятельности НПФ со стороны руководства Федерального агентства воздушного транспорта (**Росавиация**), которое, по словам исполкома, под «надуманными предложениями отказывает "Госкорпорации по ОрВД" в согласовании программы по финансированию НПФ "Авиаполис"».

Обязательства НПФ «Авиаполис» перед клиентами на конец первого квартала составляли 1,5 млрд руб. Количество участников, формирующих в фонде пенсию, составляло 10,3 тыс. человек. Все договоры по негосударственному пенсионному обеспечению заключены с ФГУПом и ФПАД.

Фонд до середины 2017 года вкладывал средства будущих пенсионеров крайне неудачно. Так, более 719 млн руб. были размещены на депозитах в трех банках, у которых отозвали лицензии (см. «Ъ» от 29 мая 2018 года). В **Росавиации** заявили «Ъ», что к этому «привело отсутствие в фонде системного качественного и количественного анализа оценки кредитных рисков контрагентов (эмитентов) при размещении пенсионных резервов».

В «Госкорпорации по ОрВД» утверждают, что проблемы фонда начались при прежнем руководстве ФГУПа. Нынешнее руководство фонда было назначено в октябре 2017 года. Ранее президент ФПАД рассказывал «Ъ», что «все предписания ЦБ после проверки были выполнены». Во ФГУПе утверждают, что «ЦБ подтвердил дееспособность фонда и устойчивость его работы». В **Росавиации** считают, что принятые меры носят лишь «организационный характер». При этом в агентстве, по итогам проверки «Госкорпорации по ОрВД» за предшествующие пять лет, отмечают «неспособность ФГУП как основного учредителя и вкладчика НПФ осуществлять контроль за деятельностью непрофильных активов и оперативно реагировать на возникающие кризисные ситуации в деятельности фонда».

В итоге **Росавиация** отказалась согласовывать допсоглашение к договору по перечислению взносов в НПФ на 197,5 млн руб., следует из письма агентства во ФГУП (с ним ознакомился «Ъ», отказ в согласовании подтвердили в **Росавиации**). По словам представителя **Росавиации**, «принятие стратегических решений» в отношении НПФ невозможно без оценки «реального финансового состояния», «финансовых рисков», «анализа инвестиционных вложений» и «оценки перспектив развития». ФГУП проводит по поручению **Росавиации** due diligence «Авиаполиса», говорит представитель госкорпорации. По его словам, оценка и утверждение стратегии развития фонда будут завершены «в середине августа 2019 года».

Исполком ФПАД в письме в Генпрокуратуру расценивает действия **Росавиации** как желание передать фонд «под управление аффилированных компаний». О том, что процедура due diligence фонда может быть направлена на его возможную продажу, слышали в конкурирующем НПФ. Источник “Ъ”, близкий к «Авиаполису», о таких планах не знает. Во ФГУПе не ответили, рассматривают ли возможность продажи НПФ. В профсоюзах не ответили на запрос “Ъ”.

«Даже если сейчас не ведутся переговоры о продаже НПФ, таким фондам, как "Авиаполис", придется объединяться с более крупными, поскольку для головного предприятия это непрофильный актив»,— говорит управляющий директор «Эксперт РА» Павел Митрофанов. По его словам, на первом этапе сопротивление могут оказать трудовой коллектив и профсоюз, однако, оценив преимущества и надежность более крупных структур, а также поняв, что корпоративная программа сохранится, они согласятся на присоединение.

<https://www.kommersant.ru/doc/4004846>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2019.06.18; УСПЕТЬ ДО ЗИМЫ; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ НА СОЛОВКАХ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАПЕРЕЛЕТОВ**

С 18 июня аэропорт поселка Соловецкий перестанет принимать самолеты Л-410 и все прочие. Вместо них между Архангельском и островами в Белом море будут курсировать вертолеты Ми-8. Ограничения, которые продлятся всю летнюю навигацию, связаны с началом реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) Соловков.

Даже для обычного населенного пункта ремонт ВПП аэропорта мог создать ряд неудобств. А Соловецкие острова - место массового паломничества и туристическая Мекка мирового масштаба. В навигацию до них можно добраться и морем, однако этот путь не очень удобен: большие комфортабельные суда из Архангельска на Соловки не ходят с советских времен. Многих паломников и неорганизованных туристов доставляют на архипелаг катера из карельской Кеми, но клиенты туроператоров предпочитают авиасообщение. А в зимнее время альтернативы воздушному транспорту на этом направлении попросту нет.

Задолго до реконструкции соловецкой "взлетки" архангельские компании, которые занимаются въездным туризмом, забили тревогу: предварительные заявки на авиабилеты придется аннулировать. Это могло коснуться сотен туристов, в том числе зарубежных, которые заранее бронировали путешествие на Соловки. Да и местным жителям необходима регулярная и доступная связь с "большой землей". Билет на самолет до Архангельска обходился в 7500 рублей, а перевозки на вертолетах значительно дороже.

Но скорейшей реконструкции полосы требовала прежде всего безопасность самих авиапассажиров. Еще пять лет назад ее износ составлял 80 процентов. Весь аэропортовый комплекс Соловков построен более 70 лет назад. Ветхий деревянный аэровокзал тоже давно не соответствует требованиям XXI века.

Покрытие ВПП было установлено в 2001 году. Это сборно-разборные конструкции из металлических плит, которые используются на небольших аэродромах и вертолетных площадках, а также как временный вариант на период распутицы. К тому же за долгую эксплуатацию возникла "усталость" металла. Каждый год полосу на Соловках ремонтировали, меняли плиты, но в России их больше не производят, а запасы не бесконечны.

Эксперты из Петербурга рекомендовали выбрать искусственное покрытие из сборного железобетона или монолитного цементобетона, которое сможет обеспечить безопасность авиаперелетов на современном уровне. Специалисты также отметили, что в холодное время года выполнить качественную реконструкцию будет проблематично: грунт промерзает и вспучивается, а надо соблюдать необходимый коэффициент уплотнения.

Поэтому начало работ назначили на июнь. В правительстве Архангельской области назвали это вынужденной мерой и заверили, что стоимость авиабилетов останется прежней благодаря субсидированию. Регулярные рейсы на Ми-8 по вторникам и

пятницам будет выполнять тот же 2-й Архангельский объединенный авиаотряд, который перевозил пассажиров на самолетах.

Подрядчик уже доставил на острова строительную технику и материалы.

- Мы должны выполнить необходимый перечень работ, чтобы возобновить авиасообщение самолетами Л-410 к завершению морской навигации, - отметил заместитель министра строительства области Владимир Полежаев.

Особенность Соловков заключается еще и в том, что это объект всемирного наследия ЮНЕСКО. Любые масштабные проекты, включая реконструкцию взлетной полосы, надо согласовывать с этой международной организацией.

Также здесь находится крупнейший в России Соловецкий монастырь, причем всего в нескольких сотнях метров от аэропорта.

И мнение РПЦ было учтено при выборе варианта реконструкции полосы. Первоначально ее предполагалось значительно удлинить - до 1700-2000 метров, чтобы Соловки смогли принимать, например, "Суперджеты". Но представители Церкви предложили оставить длину полосы на прежнем уровне в полтора километра, чтобы не увеличивать антропогенную нагрузку на архипелаг.

Кстати

Стоимость работ по реконструкции аэропорта на Соловках составляет 2,6 миллиарда рублей. Проект вошел в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, утвержденный правительством РФ.

В ходе реконструкции подрядчик заменит покрытие ВПП, построит новую рулежную дорожку и перрон для стоянки четырех воздушных судов с площадкой для обработки от обледенения. В аэропорту также появятся контрольно-пропускной пункт, объекты обеспечения полетов, склад и другие сооружения.

До реконструкции соловецкий аэропорт мог принимать воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 тонн. После окончания работ здесь смогут приземляться более тяжелые самолеты. Пропускная способность комплекса вырастет вдвое - до 100 пассажиров в час.

<https://rg.ru/2019/06/18/reg-szfo/kak-budet-prohodit-rekonstrukciia-vzletno-posadochnoj-polosy-na-solovkah.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/6561856>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛЬГОТНОМ ВВОЗЕ САМОЛЕТОВ С РОССИЙСКОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ**

Минфин РФ внес в Госдуму законопроект, который освобождает от НДС ввоз гражданских воздушных судов, подлежащих регистрации в российском реестре, говорится в сообщении на сайте правительства.

"В целях создания дополнительных условий для редомициляции (смены юрисдикции) компаний в специальные административные районы на территориях Калининградской области и Приморского края законопроектом предлагается освободить от обложения НДС ввоз на территорию России судов, подлежащих регистрации в Российском открытом реестре судов лицами, получившими статус участника специальных административных районов", - говорится в пояснении к документу.

О том, что Минфин подготовил соответствующий законопроект, сообщалось еще весной прошлого года. Впоследствии документ несколько раз дорабатывался. На прошлой неделе правительство его одобрило.

По данным **Росавиации**, сейчас более 85% судов, эксплуатируемых российскими авиакомпаниями (около 850 единиц), зарегистрированы за рубежом - в основном, на Бермудских островах (81%) и в Ирландии (более 4%). Для перевозчиков так выгодней: с 2010 года в России действует режим временного ввоза иностранных судов, согласно которому они не облагаются таможенными пошлинами и НДС. В очередной раз режим был продлен до 2020 года. При этом в апреле в Минпромторге и **Минтрансе** заявляли о нецелесообразности его дальнейшего продления, если к этому времени будет принят закон об освобождении от НДС судов с российской регистрацией. По данным

"Коммерсанта", это вызывало опасения авиаперевозчиков: налог в размере 20% при стоимости нового судна около \$50 млн повысил бы расходы на обновление парка на \$10 млн, что вынудило бы большинство компаний отказаться от новых самолетов.

Однако на заседании правительства 13 июня премьер Дмитрий Медведев заявил, что для владельцев судов, зарегистрированных за рубежом, законопроектом предусмотрен переходный период до 1 января 2023 года. "В течение этого периода НДС при ввозе самолётов из иностранных реестров и, соответственно, их передаче в российский реестр взиматься не будет", - заверил Медведев.

Одновременно законопроект окажет поддержку отечественному авиастроению: он освобождает от НДС ввоз авиадвигателей, запчастей, комплектующих изделий, "используемых для строительства, ремонта или модернизации на территории России гражданских воздушных судов". При продаже и передаче в лизинг лайнеров, зарегистрированных в РФ, предлагается применять нулевую ставку НДС.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6560562>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; АВИАПАССАЖИРЫ СМОГУТ ПОЛУЧАТЬ ДО 330 РУБ. ЗА ЧАС ЗАДЕРЖКИ ИХ РЕЙСА - ПОПРАВКИ К ЗАКОНОПРОЕКТУ**

Комитет Госдумы по транспорту и строительству во вторник рекомендовал нижней палате парламента принять поправки ко второму чтению законопроекта об ужесточении ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза.

Законопроектом вносятся о поправки в Воздушный кодекс РФ.

"В первом чтении мы приняли, что повысить надо выплату от 25 рублей до 100 рублей, но потом пришли поправки, и мы с ними согласились, чтобы это было 3% от провозной платы за каждый час", - заявил член комитета Максим Сураев, выступая по данному законопроекту на заседании.

В качестве примера он привел статистику по 2018 году, согласно которой в среднем перелет в одну сторону внутри страны стоит 7500 тысяч рублей. От данной суммы 3% - это 225 рублей, то есть, по словам депутата, такую ориентировочную сумму получит пассажир за каждый час просрочки доставки пассажира, багажа или груза. По международным рейсам показатели следующие: примерно 11 000 тысяч рублей в одну сторону, 3% - это 330 рублей за каждый час.

"Я считаю, такая ситуация, когда мы со 100 рублей привязываемся к проценту, - это хорошо, и плюс еще очень немаловажное дополнение состоит в том, что пассажир также вправе потребовать от перевозчика возмещения ему убытков в связи с просрочкой доставки его или багажа - сверх предусмотренного штрафа. Я считаю, с этим надо согласиться, так как это больше дает возможностей для пассажира", - отметил Сураев.

В первом чтении данный проект закона был принят в декабре 2018 года. Согласно изначальной версии, за вышеуказанные нарушения перевозчик должен был бы выплатить пассажиру сумму в размере 100 рублей за каждый час просрочки, но не более 50% стоимости перевозки.

Ко второму чтению к проекту закона был получен ряд поправок, в частности, поступило предложение рассчитывать сумму выплаты не по формуле "100 рублей за каждый час", а 3% от провозной платы за каждый час, что в итоге и было поддержано депутатами в ходе заседания комитета.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; SMARTAVIA 11 ИЮЛЯ ОТКРОЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ЕРЕВАН**

Авиакомпания Smartavia (новый бренд "Нордавиа") с 11 июля 2019 года запустит прямые регулярные рейсы из аэропорта "Пулково" в Ереван (Армения), сообщает пресс-служба ООО "Воздушные ворота северной столицы" (ООО "ВВСС", управляет аэропортом "Пулково").

Полеты продлятся до 25 октября 2019 года.

Самолеты Smartavia будут отправляться из Санкт-Петербурга в столицу Армении дважды в неделю по четвергам и воскресеньям. Рейсы будут выполняться на Boeing-737-500 и 737-700 с салоном экономического класса.

Из Петербурга в Ереван в летнем сезоне 2019 года также летают еще два авиаперевозчика. В марте 2019 года авиакомпания "Нордавиа" объявила о переходе на использование нового названия Smartavia в рамках ребрендинга.

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

"Нордавиа" работает в альянсе с авиакомпанией Red Wings, на 100% принадлежащей лизинговой "Ильюшин Финанс Ко" (входит в ПАО "ОАК" (MOEX: UNAC)) - у них единая маршрутная сеть и самолетный парк.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; КУРСО-ГЛИССАДНАЯ СИСТЕМА НАЧНЕТ РАБОТАТЬ В АВГУСТЕ В АЭРОПОРТУ "ХИБИНЫ"**

Курсо-глиссадную систему планируется ввести в эксплуатацию в августе в аэропорту "Хибины" (юридическое лицо - ОАО "Аэропорт", принадлежит АО "Апатит", входящим в группу "ФосАгро" (MOEX: PHOR)), сообщила "Интерфаксу" генеральный директор аэропорта Светлана Скопина.

Установка курсо-глиссадной системы началась летом прошлого года, сказала Скопина.

Она добавила, что "параллельно ведется установка светосигнальной системы", которая будет введена 1 октября текущего года.

Обе системы позволят воздушным судам садиться в автоматическом режиме, а не в ручном, улучшатся видимость и условия посадки. "Мы надеемся, что ухода на запасной аэропорт (в Мурманск) больше не будет", - уточнила Скопина.

Установка систем была профинансирована из федерального бюджета, общая сумма составляет порядка 1,4 млрд рублей.

Аэропорт "Хибины" расположен в 20 км от города Апатиты, он был открыт в 1994 году, но спустя два года закрылся. Возобновил работу в 2012 году. Преимущественно аэропорт обслуживает жителей южной части Кольского полуострова - Апатитов, Кировска, Ковдора, Полярных Зорь и Кандалакши, а также туристов горнолыжных комплексов Хибинских гор.

Аэропорт способен принимать самолеты типа Як-40, Як-42, Ан-24, Ан-26, Ту-134 и Boeing-737. В настоящее время из аэропорта "Хибины" выполняются регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Череповец. В летний сезон открыто авиасообщение с Сочи и Анапой.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ДО КОНЦА 2019Г СЕРТИФИЦИРУЮТ ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2 В ПЕРУ**

Представители холдинга "Вертолеты России" и "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК) провели рабочую встречу с представителями Главного управления гражданской авиации Республики Перу (DGCAP).

Как говорится в сообщении "Вертолетов России", стороны договорились о порядке действий по валидации вертолета Ми-171А2 и двигателя ВК-2500ПС-03. Полностью сертифицировать вертолет перуанские авиационные власти планируют до конца 2019 года.

В компании указывают, что также в рамках процедуры валидации представители DGCAP планируют в ближайшее время посетить Московский вертолетный завод им. М.И. Миля и АО "ОДК-Климов", которые являются разработчиками вертолета Ми-171А2 и двигателя ВК-2500ПС-03.

"На сегодняшний день Перу является крупнейшим оператором российских вертолетов в Латинской Америке - в этой стране зарегистрировано более 100 гражданских и военных машин. Эксплуатанты заинтересованы в обновлении парка, и валидация сертификата Ми-

171A2 перуанскими авиационными властями позволит нам начать поставки этой современной машины. Напомню, что аналогичная работа по сертификации Ми-171A2 сегодня ведется в Бразилии, что говорит о перспективности латиноамериканского рынка для наших машин", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский, слова которого приводятся в сообщении.

Вертолет обеспечивает перевозку пассажиров и предлагается в транспортной, пассажирской и VIP-версиях.

"Латинская Америка - перспективный для "Ростеха" регион, и мы готовы предложить нашим партнерам конкурентные по цене и качеству решения с последующим трансфером технологий. Мы предлагаем партнерам не отдельный продукт, а весь комплекс сопутствующих сервисных услуг, - отметил директор по международному сотрудничеству и региональной политике "Ростеха" Виктор Кладов. - Уверен, что валидация вертолета МИ-171A2 укрепит и расширит наше сотрудничество в авиационной сфере, а также сделает вертолет привлекательным для потенциальных покупателей в Перу и Латинской Америке в целом".

В августе 2017 года вертолет получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ сертификат типа по категории "А", предусматривающей выполнение самых высоких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. В январе 2018 года Ми-171A2 успешно прошел испытания на возможность эксплуатации в условиях температуры окружающего воздуха до -50 градусов по Цельсию.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ОАК РАССЧИТЫВАЕТ НА РАСШИРЕНИЕ ЛОКАЛИЗАЦИИ В РФ КОМПОНЕНТОВ ФРАНЦУЗСКОГО ПРОИЗВОДСТВА**

ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (МОЕХ: UNAC) (ОАК) рассчитывает на развитие кооперации с французскими партнерами, в том числе в части локализации, заявил глава департамента по внешним связям компании Дмитрий Безруков.

"Мы заинтересованы в развитии кооперации с нашими французскими партнерами, расширении спектра локализации на территории РФ компонентов различных систем, увеличения глубины их локализации, большей вовлеченности российских поставщиков в эти процессы, в том числе используя ресурс Ассоциации аэрокосмической промышленности Франции (GIFAS) и Союза авиапроизводителей России", - сказал Безруков, выступая на конференции "на полях" авиасалона Ле Бурже.

"Эти уважаемые организации могут стать площадкой для поиска партнеров, обсуждения вопросов, связанных с применением авиационных стандартов, других актуальных вопросов взаимодействия", - добавил он.

Безруков отметил, что ОАК давно взаимодействует с французскими компаниями, в том числе Safran, Thales, Intertechnique. Кроме того, в ОАК есть опыт индустриального партнерства по производству компонентов для самолета Airbus A320.

Ранее сообщалось, что в РФ может быть частично локализована "горячая" часть двигателя SaM146, которым оснащаются самолеты Sukhoi Superjet. Эти двигатели выпускает российско-французская компания PowerJet, учрежденная "ОДК-Сатурн" (входит в "Ростех") и Safran. В проекте "ОДК-Сатурн" несет ответственность за "холодную" часть двигателя (вентилятор, компрессор, турбина низкого давления), французская сторона - за "горячую" (газогенератор), агрегаты, а также общую интеграцию с самолетными системами. На Ле Бурже-2017 президент PowerJet Марк Сорель заявлял журналистам: "Что касается SaM146, мы уже начали искать партнеров в России, которые бы поставляли нам дополнительные элементы двигателя. При этом мы готовы рассмотреть возможность частичной локализации в РФ "горячей части" двигателя, организовав литейное производство отдельных деталей".

Он также говорил, что Safran интересно развивать сотрудничество с РФ и по другим типам двигателей - Leap, CFM, "поскольку в РФ высокий уровень квалификации инженеров и качественные материалы". Но для этого требуется "конкурентоспособное предложение", отмечал Сорель.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; РФ С 2021Г ПЛАНИРУЕТ ПОСТАВКИ ГИДРОСАМОЛЕТОВ БЕ-200 В США, РАБОТАЕТ С ИНДИЙСКИМИ ЗАКАЗЧИКАМИ**

Россия в 2021 году планирует начать поставки в США самолетов-амфибий Бе-200, сообщил гендиректор компании-разработчика "ТАНТК им. Бериева" (МОЕХ: ТАКВ) (входит в ПАО "ОАК" (МОЕХ: UNAC)) Юрий Грудинин.

"С американской компанией мы договорились, у нас подписан документ, что поставки начнутся через 15 месяцев с момента начала финансирования. Я думаю, что по финансированию мы в сентябре все вопросы закроем", - заявил Грудинин журналистам на авиасалоне Ле Бурже.

Также, по его словам, Россия и Чили договорились о поставке двух Бе-200 в дополнение к пяти законтрактованным ранее. "Мы подписали (контракт - ИФ) с чилийцами на ещё два самолёта: у нас был контракт на пять самолётов, сейчас по их просьбе добавили ещё два самолёта", - заявил Грудинин. Он отметил, что первые поставки могут начаться уже в 2020 году. Часть сделки будет профинансирована кредитными средствами с участием российских банков.

Кроме того, Россия и Чили договорились о развитии инфраструктуры для Бе-200 - создании гражданских гидроаэропортов. "У нас также находятся на заключительной стадии переговоры с рядом стран Юго-Восточной Азии, с Латинской Америкой работаем - у нас там три потенциальных заказчика", - сказал Грудинин.

"ТАНТК им. Бериева" подписала "на полях" авиасалона меморандум о поставках амфибий в Индию, добавил глава компании. Речь идет о модификации для пассажирских перевозок.

"Там действительно очень интересный рынок открывается - одной из авиакомпаний дали разрешение на перевозку людей гидросамолётами. А мы являемся лидерами в этом сегменте рынка, у нас единственный сертифицированный пассажирский самолёт - это Бе-200", - сказал глава ТАНТК. Он не стал конкретизировать возможное количество и сроки поставок, сказав лишь, что компания работает с несколькими индийскими заказчиками.

"Сложная тема, потому что в мире ещё никто регулярные перевозки гидросамолётами не производил. Поэтому тут много юридических аспектов, которые надо решить - мы работаем с авиационными властями Индии", - добавил Грудинин.

Бе-200ЧС - многоцелевой самолет-амфибия, предназначенный для пожаротушения, оказания экстренной помощи в районах чрезвычайных бедствий, поиска и спасения на воде, санитарных и грузовых перевозок, а также мониторинга окружающей среды. Бе-200ЧС может взять на борт 12 тонн воды. За одну заправку топливом самолет способен сбросить на очаг пожара до 270 тонн воды.

## **ВЕДОМОСТИ; 2019.06.18; «АЭРОФЛОТ» И S7 ВОШЛИ В РЕЙТИНГ ЛУЧШИХ АВИАКОМПАНИЙ МИРА ПО ВЕРСИИ SKYTRAX**

Две российские авиакомпании включены в рейтинг 100 лучших в мире по версии британской консалтинговой компании Skytrax, следует из материалов на ее сайте. «Аэрофлот» за год поднялся в списке с 23-го на 22-е место, а S7 – с 98-го на 96-е. При этом среди авиакомпаний Восточной Европы «Аэрофлот» держит первое место уже седьмой год подряд. Вторую строчку в региональном рейтинге заняла LOT Polish, а S7 расположилась в нем на третьем месте. Шестое место в Восточной Европе заняла «Победа», а замыкает десятку авиакомпания «Россия». Однако в сотню лучших авиакомпаний мира они не вошли.

Отмечается, что глобальный рейтинг World Airline Awards 2019 возглавила авиакомпания Qatar Airways. Второе место заняла Singapore Airlines, лидировавшая годом ранее. Qatar Airways возглавляет рейтинг в пятый раз за историю проведения исследований.

Третье место получила японская ANA All Nippon Airways. Четвертое место у гонконгской Cathay Pacific Airways, годом ранее она занимала шестую строчку. Пятое место у Emirates, а шестое – у тайваньской EVA Air. Далее в рейтинге расположилась китайская Hainan Airlines, на восьмом месте – австралийская Qantas Airways, на девятом – немецкая

Lufthansa, а замыкает десятку Thai Airways. Skytrax составляет рейтинг лучших авиакомпаний мира на основе опроса пассажиров с 1999 г.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/06/18/804453-aeroflot-s7>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/06/18/aeroflot-v-vosmoj-raz-priznan-luchshej-aviakompaniej-vostochnoj-evropy.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6562370>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; ЮТЭЙР ХОЧЕТ ВНОВЬ ОТЛОЖИТЬ ПЛАТЕЖИ ПО 7-ЛЕТНИМ КРЕДИТАМ И ГАСИТЬ ДОЛГИ ЗА СЧЕТ ПРОДАЖИ АКТИВОВ**

"ЮТэйр" хочет отложить процентные платежи по семилетним кредитам, подлежащие уплате в июне, говорится в сообщении компании. До конца этой недели она планирует осуществить лишь частичное погашение - на сумму 109,2 млн руб.

У компании два семилетних кредита - на 15,4 млрд руб. от синдиката 11 банков (крупнейшие кредиторы - "Траст", "Россия", Сбербанк) и на 17,4 млрд руб. только от Сбербанка. Проценты по ним перевозчик должен выплачивать дважды в год - 20 декабря и 20 июня. В декабре компания уже допустила дефолт, не выплатив ни синдикату, ни Сбербанку. Тогда "ЮТэйр" объяснила это необходимостью обеспечить работу в низкий зимний сезон.

На этот раз объяснение выглядит так: "Кредиторы понимают, что в высокий летний сезон Utair всю операционную прибыль сохраняет для создания "подушки ликвидности", поэтому переносит очередную сумму процентных платежей, подлежащих уплате в июне. Это запланированное решение в рамках комплексной реструктуризации долговых обязательств".

Вместе с тем "ЮТэйр" обещает "без изменений производить платежи по двенадцатилетним обязательствам и лизинговому портфелю", указано в сообщении. Под 12-летними обязательствами имеется в виду синдкредит на 23,7 млрд руб. Как и семилетний, он выдавался банками в 2015 году, при этом его ставка символическая - всего 0,01% годовых.

"Utair доказал операционную эффективность в сложнейших экономических условиях прошлого года, что позволяет рассчитывать на поддержку крупнейших кредиторов в части переноса сроков", - отмечается в сообщении.

"Возобновление платежей по семилетнему кредиту является необходимым условием для обсуждения любой долгосрочной реструктуризации", - заявили "Интерфаксу" в пресс-службе Банка непрофильных активов (создан на базе "Траста") на просьбу прокомментировать желание "ЮТэйра" в очередной раз перенести платежи. В Сбербанке отказались от комментариев, в "России" не ответили на запрос.

"ЮТэйр" также сообщила в среду, что обсудила с банками дальнейшие условия урегулирования задолженности: она "поэтапно погасит проценты за счет продажи активов, которые не влияют на операционную деятельность".

"Utair планирует продать 50%-ную долю в авиационно-сервисной компании UTG, владение которой не является стратегическим приоритетом. Но Utair не рассматривает продажу компаний, которые осуществляют базовые авиационные компетенции и приносят стабильную прибыль. Компания гарантирует бесперебойные полеты и наращивает загрузку рейсов", - заявил гендиректор "ЮТэйр" Андрей Мартиросов, слова которого приведены в сообщении.

"Продажа нестратегических и неосновных активов группы - отдельных бизнесов, аэропортов - один из инструментов закрытия задолженности. Наша позиция находит поддержку у кредиторов синдиката", - прокомментировал Банк непрофильных активов.

"ЮТэйр" пытается договориться о реструктуризации долга с прошлого года. Ранее газета РБК со ссылкой на источники сообщала, что очередной вариант урегулирования был предложен кредиторам в середине мая. Он предполагает пролонгацию выплат по значительной части долгов на 35 лет под символические 0,01%. По словам одного из источников, близкого к авиакомпании, такой длинный срок предлагается для 12-летнего синдкредита и 50% семилетнего. Суммарно эти 31,4 млрд руб. составляют 40% от общей

задолженности перевозчика. При этом 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.

"ЮТэйр" входит в топ-10 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 среднемагистральных судов Boeing-737 и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры - созданная структурами "Сургутнефтегаза" компания "АК-инвест" (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; СУД ПЕРЕНЕС НА 9 ИЮЛЯ ЗАСЕДАНИЕ ПО ДЕЛУ О ПРИВЛЕЧЕНИИ ЭКС-ГЛАВЫ ТРАНСАЭРО К СУБСИДИАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области перенес на 9 июля 2019 года рассмотрение ходатайства о привлечении к субсидиарной ответственности бывшего гендиректора компании "Трансаэро" (МОЕХ: TAER) Дмитрия Сапрыкина как лица, контролировавшего должника, сообщил корреспондент "Интерфакса", присутствовавший на заседании суда во вторник.

Ходатайство о привлечении Сапрыкина к субсидиарной ответственности подал конкурсный управляющий "Трансаэро".

Ранее сообщалось, что ВТБ (МОЕХ: VTBR) в рамках дела о банкротстве "Трансаэро" подал ходатайство о привлечении к субсидиарной ответственности Ольги и Александра Плешаковых. Кроме того, банк в ходатайстве требует привлечь к субсидиарной ответственности главу Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяну Анодину, мать Александра Плешакова, которая являлась миноритарным акционером перевозчика. Банк просит взыскать с ответчиков 249,2 млрд рублей.

"Трансаэро" 2015 году 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 и Сбербанка (МОЕХ: SBER), Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и Новикомбанк.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.18; СУД ПЕРЕНЕС НА 16 ИЮЛЯ РАССМОТРЕНИЕ ИСКА "ШЕРЕМЕТЬЕВО" К РОСАВИАЦИИ НА 46 МЛН РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд Москвы во вторник отложил на 16 июля рассмотрение иска АО "Международный аэропорт Шереметьево" к министерству транспорта РФ и Федеральному агентству воздушного транспорта (**Росавиация**) о взыскании 46 млн рублей убытков, передал корреспондент "Интерфакса" из суда.

Дело отложено по ходатайству аэропорта для подготовки позиции по отзывам **Росавиации** и Минфина РФ, выступающего третьим лицом по иску.

Представитель Минфина поддержала мнение о законности отказа **Росавиации** возместить убытки.

Суд обязал аэропорт к следующему заседанию представить доказательства получения убытков.

Между тем Арбитражный суд Москвы 14 мая удовлетворил еще один иск АО "Международный аэропорт Шереметьево" о взыскании с **Минтранса** РФ и **Росавиации** 20,6 млн рублей убытков за 2016 год.

Представитель аэропорта на предварительном заседании по второму иску заявила, что взыскиваются денежные средства за 2016 год. Услуги были оказаны авиаотряду на сумму порядка 50 млн рублей, около 29 млн рублей уже аэропорт получил.

Отвечая на вопрос судьи, представитель аэропорта сообщила, что денежные средства за аналогичные услуги, оказанные в 2014 году, аэропорт получил в 2015 году в полном объеме. Долг за 2015 год рассматривается в рамках другого процесса.

Представитель **Минтранса** заявил, что позиция ведомства - отказать в иске к министерству и удовлетворить иск в отношении **Росавиации**.

Представитель **Минтранса** отметил, что требование аэропорта вытекает из не действующего в настоящее время постановления правительства, которое работало в 2016 году. По его словам, аэропорт оказывал услуги авиаотряду, оплатить их должна была

**Росавиация**, которая является распорядителем средств. В данном случае солидарное взыскание законом не предусмотрено, отметил он.

Представитель аэропорта "Шереметьево" заявила, что не будет возражать, если денежные средства будут взысканы только с **Росавиации**.

Этот иск поступил в суд 26 февраля.

АО "Международный аэропорт Шереметьево" является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, **Росавиация** - собственник аэродрома.

В пресс-службе "Шереметьево" "Интерфаксу" ранее пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур.