



Ежедневный мониторинг СМИ

06 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ЦЫРУЛЕВА ИРИНА, МАРЧЕНКО ПЕТР; 2019.09.06; «ЦЕНА НА АВИАБИЛЕТЫ НЕ ДОЛЖНА РАСТИ ВЫШЕ ИНФЛЯЦИИ»; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ - О ПОДДЕРЖКЕ МАЛЫХ АВИАЛИНИЙ И ПРОЕКТЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ЛЕТАЮЩИЕ НА Д.ВОСТОК АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ПРИОРИТЕТ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ ДОХОДНЫХ МАРШРУТОВ - ПУТИН	7
ТАСС; 2019.09.05; ПУТИН СООБЩИЛ, ЧТО НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ДО 2024 ГОДА РЕКОНСТРУИРУЮТ 40 АЭРОПОРТОВ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; МИНТРАНС ГОТОВ ОБСУДИТЬ ИДЕИ ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ МАРШРУТОВ СРЕДИ АВИАКОМПАНИЙ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; ДИТРИХ ПОПРОСИЛ ФАС ПРИСМОТРЕТЬСЯ К ЦЕНЕ АВИАКЕРОСИНА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС РФ К ОКТЯБРЮ ОБЕЩАЕТ ПОДГОТОВИТЬ МЕРЫ СДЕРЖИВАНИЯ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ	9
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС РФ ВИДИТ ОСТРЫЙ ДЕФИЦИТ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ 75-МЕСТНЫХ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС ОБСУДИТ СРОКИ КОНКУРСА ПО СОЗДАНИЮ СИСТЕМЫ «ВЕСОГАБАРИТА» НА БЛИЖАЙШЕМ ОПЕРАТИВНОМ СОВЕЩАНИИ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС РФ НЕ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИНИЦИАТИВУ О ЗАПРЕТЕ СТАРОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА - ДИТРИХ.....	11
ТАСС; 2019.09.05; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ДОРОГИ ДЖУБГА - СОЧИ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ С НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ УЧАСТКОВ.....	12
ТАСС; 2019.09.05; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ТЕХОСМОТР ОФИЦИАЛЬНЫМ ДИЛераМ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС ОТМЕЧАЕТ СНИЖЕНИЕ ИНТЕРЕСА УГОЛЬНЫХ КОМПАНИЙ К ПОРТУ ТАМАНЬ, ЯКОРНЫМ ИНВЕСТОРОМ МОЖЕТ СТАТЬ МЕТАЛЛОИНВЕСТ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; РУКОВОДСТВО МИНТРАНСА РФ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕЕЗД В МОСКВА-СИТИ.....	15
ТАСС; 2019.09.05; В ЧЕЛЯБИНСК ПОСТУПИЛИ ПЕРВЫЕ 17 НИЗКОПОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ	15
ТАСС; 2019.09.05; ЗАЯВЛЕНИЯ О СОМНЕНИИ В ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СЕВМОРПУТИ ПОЛИТИЗИРОВАНЫ - ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА РФ	16
ТАСС; 2019.09.05; СЕВМОРПУТЬ СТАНЕТ КОНКУРЕНТОМ ТРАНССИБУ	17
ТАСС; 2019.09.05; ДЕБЮРОКРАТИЗАЦИЯ ПОМОЖЕТ РОСТУ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РОССИЮ.....	18
ТАСС; 2019.09.05; ГУБЕРНАТОР: ВСЕ ДОГОВОРЕННОСТИ НА ВЭФ ИМЕЮТ ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КАМЧАТКИ.....	18
ТАСС; 2019.09.05; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» УВЕЛИЧИТ ПОСТАВКИ БИТУМА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ	19
ТАСС; 2019.09.05; ПОЧТИ 400 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИЛИ БУРЯТИИ НА РЕМОНТ ТРАССЫ ОТ УЛАН-УДЭ ДО СЕВЕРА РЕГИОНА	19

ТАСС; 2019.09.05; ВЕДУЩЮЮ К ЛАГЕРЮ «БЕЗЕНГИ» ДОРОГУ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2020 ГОДУ	20
ТАСС; 2019.09.05; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ РАБОТЫ НА ДОРОГАХ ПО НАЦПРОЕКТУ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ОКТЯБРЕ	20
ТАСС; 2019.09.05; ФУРГАЛ: ПАВОДОК В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ОСЛОЖНИЛ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ, НО СРОКИ НЕ СДВИНУТСЯ.....	21
ТАСС; 2019.09.05; МЭР ЯРОСЛАВЛЯ ПОЛУЧИЛ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ КОНТРОЛЯ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГИ	21
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.09.05; ТРАНСПОРТНАЯ ДИПЛОМАТИЯ.....	22
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.09.04; ОТРАСЛЬ ВАС ЖДЕТ!; В ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗАХ ПРОШЛИ ТОРЖЕСТВЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПОСВЯЩЕННЫЕ НАЧАЛУ НОВОГО УЧЕБНОГО ГОДА	23
РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; РОССИЯ И КУБА ГОТОВЯТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ОСТРОВЕ.....	24
ТАСС; 2019.09.06; РОССИЯ И КУБА СОГЛАСОВАЛИ СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА	25
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.09.05; СЕЧИН ОБЪЯВИЛ О РЕШЕНИИ ПОСТРОИТЬ СПГ-ЗАВОД НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КОМПАНИЯ СТАНЕТ ТРЕТЬИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ СПГ В РОССИИ	26
ТАСС; 2019.09.05; СЕРГЕЙ ИВАНОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО РАЗВИТИЕ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА ТРЕБУЕТ НОВЫХ ЗАКОНОВ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.06; ПОДОРОЖНЫЙ НАЛОГ: УЧАСТНИКАМ ВЛАВЛАСАР ГРОЗИТ УПЛАТА НДФЛ; МИНФИН ВЫСКАЗАЛСЯ ЗА ВЗИМАНИЕ СБОРОВ С ВОДИТЕЛЕЙ СЕРВИСОВ СОВМЕСТНЫХ ПОЕЗДОК	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.05; БИГ МАК, «ДОШИРАК» И ДРУГИЕ; БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАССАХ ЗАВИСИТ И ОТ ТОГО, ЧТО ЕСТ И ГДЕ СПИТ ВОДИТЕЛЬ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РУСГИДРО И ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИМОРЬЯ ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ В РЕГИОНЕ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; «ГАЗПРОМ ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО» ПЛАНИРУЕТ В 2020Г НАЧАТЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОНАПОЛНИТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ В ПРИМОРЬЕ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ЭЛЕКТРОННОГО ИЗВЕЩЕНИЯ О ДТП	36
ТАСС; 2019.09.05; УМНЫЕ СВЕТОФОРЫ ПОЯВЯТСЯ ЕЩЕ В ДЕВЯТИ ГОРОДАХ РОССИИ.....	37
ТАСС; 2019.09.05; АВСТРАЛИЙСКАЯ TIGERS REALM COAL ПОСТРОИТ АВТОМОБИЛЬНУЮ ДОРОГУ НА ЧУКОТКЕ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; НИКОЛАЕВ: МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ В ЯКУТИИ СОЕДИНИТ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И АРКТИКУ	38
ТАСС; 2019.09.05; ЭКСПЕРТЫ: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА УСКОРИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ.....	40
ТАСС; 2019.09.05; БЕГЛОВ: СЕМЬ НОВЫХ СТАНЦИЙ ОТКРОЮТ В ПЕТЕРБУРГЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ	42
RNS; 2019.09.05; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТЛОЖИЛИ ЗАПУСК ТРЕХ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО.....	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛАРИСА РОЗОВА; 2019.09.05; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ СТАНОВИТСЯ БЕЗОПАСНЕЕ.....	43
ТАСС; 2019.09.05; БОЛЕЕ 600 НОВЫХ АВТОБУСОВ ВЫЙДУТ НА МАРШРУТЫ В ПОДМОСКОВЬЕ ДО АПРЕЛЯ 2020 ГОДА	44

ТАСС; 2019.09.05; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИНЯЛИ ЗАКОН О СНИЖЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА 30%.....	45
ПРАЙМ; 2019.09.05; МОСКВА И СЕУЛ РАБОТАЮТ НАД ПРОБНЫМ СНЯТИЕМ ЗАПРЕТА НА Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ КНДР - МИНТРАНС	45
ПРАЙМ; 2019.09.05; ПРОБНАЯ ПОСТАВКА УГЛЯ ИЗ РФ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ ЧЕРЕЗ КНДР МОЖЕТ ПРОЙТИ ДО КОНЦА ГОДА - МИНТРАНС	46
ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.09.06; «УРАЛХИМ» И «УРАЛКАЛИЙ» ПОЖАЛОВАЛИСЬ В ФАС НА ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС; РЕЗКИЙ РОСТ ЦЕН НА КОЛЕСА МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОДРОЖАНИЮ УДОБРЕНИЙ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ОНИ	46
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.05; БЕРУТ ВАГОН В ОБОРОТ; СПЕЦИАЛИСТЫ О НЕОБХОДИМОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	48
ТАСС; 2019.09.05; СБЕРБАНК: УСЛОВИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ДО КОНЦА ГОДА.....	51
ТАСС; 2019.09.05; КОСВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ЦИФРОВИЗАЦИИ СОСТАВЯТ ДЛЯ КЛИЕНТОВ РЖД ДО 500 МЛРД РУБЛЕЙ.....	51
ТАСС; 2019.09.05; ОЖД В ОКТЯБРЕ ВВЕДЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ В РАБОТЕ С ПОСТАВЩИКАМИ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ЧАСТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД СВЯЖЕТ ВЛАДИВОСТОК С КИТАЕМ.....	52
ТАСС; 2019.09.05; РЖД ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ДО 11 ДНЕЙ.....	53
ТАСС; 2019.09.05; ПЕРВЫЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОБОЙДЕТСЯ В \$260 МЛН.....	53
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.06; «ПЕЛЛА» ВЫХОДИТ НА ЛЕД; ВЕРФЬ ПОСТРОИТ СВОЙ ПЕРВЫЙ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ «РОСМОРПОРТА»	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ИНВЕСТИЦИИ СУЭК В I ЭТАП УВЕЛИЧЕНИЯ МОЩНОСТИ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В ВАНИНО СОСТАВЯТ 12 МЛРД РУБ.	55
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; КОНСТАНТИН ЛАПТЕВ: «ЗВЕЗДА» САМА СМОЖЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПОСТРОИТЬ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР».....	55
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; АНАТОЛИЙ СЕРДЮКОВ: АВИАСТРОЕНИЕ, ВЕРОЯТНО, ЖДЕТ МАСШТАБНАЯ РЕФОРМА	59
ТАСС; 2019.09.05; СЕРГЕЙ ИВАНОВ УВЕРЕН, ЧТО ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ РАНО ИЛИ ПОЗДНО СТАНУТ БЕСПИЛОТНЫМИ	64
ТАСС; 2019.09.05; ПРОГРАММА ПО ПОДДЕРЖКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК БУДЕТ СОЗДАНА ДЛЯ АРКТИКИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	64
ТАСС; 2019.09.05; НА ВЭФ ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА НОВОГО УРЕНГОЯ.....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБСУЖДАЕТ С «АЭРОПОРТАМИ РЕГИОНОВ» ИНВЕСТПРОЕКТ АЭРОПОРТА ЗА ЧЕРТОЙ ГОРОДА	65
ТАСС; 2019.09.05; НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПОСТРОЯТ К АВГУСТУ 2020 ГОДА.....	66
ТАСС; 2019.09.05; НОВЫЙ АЭРОПОРТ ПЕТРОЗАВОДСКА ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА	66
ТАСС; 2019.09.05; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В САРАТОВ В СЕНТЯБРЕ	67
ТАСС; 2019.09.05; S7 СОКРАТИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ САРАТОВА В МОСКВУ ИЗ-ЗА РОСТА ТАРИФОВ В АЭРОПОРТУ ГАГАРИН.....	67

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ПРИЗВАЛ
ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ЕГО ИСКУ ПРОТИВ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ БОНДОВ
ЮТЭЙР67

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; ЦЫРУЛЕВА ИРИНА, МАРЧЕНКО ПЕТР; 2019.09.06; «ЦЕНА НА АВИАБИЛЕТЫ НЕ ДОЛЖНА РАСТИ ВЫШЕ ИНФЛЯЦИИ»; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ - О ПОДДЕРЖКЕ МАЛЫХ АВИАЛИНИЙ И ПРОЕКТЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Минтранс предложил направить 330 млрд рублей на ремонт 3,75 тыс. аварийных мостов. Об этом глава ведомства **Евгений Дитрих** заявил в эксклюзивном интервью «Известиям» на полях ВЭФ. Он также сообщил, что министерство внесло в правительство проект, закрепляющий предоставление субсидий федеральных властей местным авиалиниям. Сейчас их поддерживают лишь регионы. Впрочем, ставку власти делают и на железнодорожный транспорт.

Какие новые механизмы развития региональных перевозок предлагает правительство? Реально ли достичь 50% перелетов в обход Москвы к 2024 году?

Достижение 50% региональных авиарейсов, минуя Москву, реально, хотя и сложно. Поскольку Московский авиаузел тоже развивается. В зоне нашего особого внимания - цена на билеты. Она не должна расти выше уровня инфляции. Вчера мы встречались с «Аэрофлотом», для которого дальнемагистральные перелеты, на Дальний Восток в том числе, - большая социальная задача. С другими авиакомпаниями мы также вели переговоры, чтобы выработать комплекс мер, которые нам позволят сдержать цены. До конца сентября приступим к обсуждению, к взаимодействию со всеми по этому поводу.

Вторая тема, которая для нас очень важна, - местные воздушные перевозки. Для их обеспечения нужно, чтобы людей из малых городов, поселков могли подвозить к местным хамам. Так мы формировали бы поток пассажиров, который даст нам эти 50%.

Поддержка местных линий сейчас входит в зону ответственности субъектов?

Да, именно они субсидируют такие перелеты. Чтобы дать возможность и федеральному центру тоже направлять на местные линии средства, мы внесли в правительство на рассмотрение проект постановления о механизме предоставления субсидий для местных линий. Это тоже позволит развить связанность Дальнего Востока.

За развитием высокоскоростных магистралей будущее. Насколько применим опыт Китая по строительству сети ВСМ в нашей стране?

Опыт Китая неоднократно смотрели и считали в **Минтрансе**, в РЖД. Его подробно изучали. ВСМ экономически эффективны на больших расстояниях и когда речь идет о масштабном строительстве. В пример приведу судостроение. Когда мы только начинаем строить образец, первый пилотный экземпляр, то, как правило, это стоит достаточно дорого. Надо разработать проектную документацию, собрать все идеи в один проект, начать строить. Когда нет достаточного опыта для создания конкретного судна и проходишь через все эти перипетии, то результат получается действительно очень дорогим.

Когда все уже набили руку, модифицировали проект и он всем четко понятен, то каждый последующий образец судна технологически прост, он уже дешевле. Ровно так же и с ВСМ. Нужно создать систему подвижного состава. Причем он должен быть российского производства. РЖД открыли центр компетенций, который занимается разработкой подвижного состава вместе с машиностроителями. Это новые технологии укладки рельсов. Мы уже освоили «бархатный» бесшовный путь, длинные рельсовые плети. Он меньше изнашивается, меньше разбивается на стыках, но для высокоскоростных магистралей еще более жесткие стандарты пути. Нарработка этих компетенций тоже достаточно затратная, и в небольших проектах это дороже.

Как в Китае решают эти проблемы?

Китай активно применяет железные дороги, потому что он в какой-то степени отказался от использования местной авиации, сделал ставку на то, что высокоскоростной железнодорожный транспорт позволит вывезти пассажиров на большие расстояния.

Там субсидируют линии, которые сегодня неэффективны из-за невысокого пассажиропотока. А также те, которые построены на перспективу - для развития и освоения новых территорий. Причем поддерживают их за счет тех, что работают на коммерчески выгодных направлениях, по которым люди часто путешествуют. Например, это перевозка граждан на работу в мегаполис и обратно, движение между крупными городами. Эти линии востребованы, загружены, цена на билет там достаточно высока.

Хотелось бы понять, какой объем инвестиций заложен в план развития дорожной сети? Будет ли он пересматриваться, ведь ситуация постоянно меняется? Какие дороги будут входить в план с 2024 года?

Национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** почти не предусматривает масштабного развития дорожной сети.

Этот проект восстанавливает дорожную сеть регионов и крупных городов, которой много лет не уделялось должного внимания. Субъекты не имели на это достаточно средств и делали эту работу очень медленно, кусочками в течение длительного времени. Сейчас это масштабные инвестиции в ремонты дорожной сети. Мы практически закончили составление программы по восстановлению ветхих мостов и строительству новых, как и поручил председатель правительства.

Мы предложим включить эту программу в проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Предварительно я докладывал, что в нее включено 3,75 тыс. ветхих аварийных мостов, уже проведена диагностика вместе с субъектами. Объем финансирования этой программы, который мы просим в дополнение к имеющимся деньгам, 330 млрд рублей. Это достаточно масштабные инвестиции.

И мы должны понимать, что можем сделать прекрасную дорожную сеть, но если на ее пути будут встречаться ветхие аварийные мосты, через которые не может проехать грузовик, то любая дорога превратится в тупик.

Естественно, и эффекта для экономики, радости и счастья от того, что такая дорожная сеть существует, не будет. В программу по мостам мы включили строительство дорожных путепроводов на местах, где существуют железнодорожные переезды. С учетом более интенсивного железнодорожного движения, которое РЖД активно продвигают, переезды закрывают на более длительное время. Это узкое место, нужно строить путепроводы, чтобы иметь возможность беспрепятственно переезжать через железнодорожные пути.

Крупные проекты есть во втором национальном проекте, который мы реализуем. Это **«Комплексный план модернизации и расширения инфраструктуры»**. Там дорожная составляющая значительная - около 200 млрд рублей. В основном это федеральные проекты, которые мы будем в дальнейшем реализовывать. Сегодня это участки автомобильных дорог и направления магистралей, которые мы начинаем принимать у субъектов. Некоторое время назад стояла задача привести федеральную дорожную сеть в высококачественное состояние, говорили, что мы должны достичь 85% нормативного состояния всех федеральных трасс. Сегодня достигнуто 82,5%, и мы начинаем активно забирать у регионов дороги, которые есть у них и могут иметь отношение к магистральным направлениям, к опорной дорожной сети. Их состояние иногда лучше, иногда хуже, но стандарту федеральных трасс оно, как правило, не соответствует. Поэтому мы начинаем их реконструировать и полностью перестраивать.

Как продвигается борьба с аварийностью на дорогах?

Мы продолжаем ее как на региональных трассах, так и на федеральных. На Госсовете по автомобильным дорогам была поставлена задача - разделить транспортные потоки. Сегодня это основная причина повышенной аварийности. Как правило, в таких случаях

происходят очень тяжелые лобовые столкновения с большим количеством пострадавших. Для нас задача номер один: как минимум федеральную сеть привести к тому, чтобы разделить встречные транспортные потоки.

Мы обсуждали с зарубежными коллегами эту тему некоторое время назад. Для них есть два разных понятия: освещение с помощью светильников, то есть искусственное, и непосредственно освещенность. Когда ты включаешь фары и дорога говорит с тобой с помощью яркой разметки и барьерных ограждений, на которых есть катафоты, ты видишь все и без внешнего освещения.

Наша цель - осветить участки, которые относятся к перекресткам, к эстакадам, к пересечениям, там, где меняются условия движения. Мы будем стараться это делать повсеместно при помощи современных мощных светодиодных светильников. Для участков, где режим движения не меняется, это в принципе не нужно, это пустая трата времени и денег. Но когда вы попадаете на освещенный участок, меняется зрение. Часто, проезжая тоннели с искусственным освещением, выезжая на яркий солнечный свет, я чувствую неудобство и дискомфорт. От этого нам нужно уходить. Такие планы есть, я думаю, что это существенно повысит уровень безопасности.

<https://iz.ru/918221/petr-marchenko-irina-tcyruleva/tcena-na-aviability-ne-dolzhna-rasti-vyshe-infliacii>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ЛЕТАЮЩИЕ НА Д.ВОСТОК АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ПРИОРИТЕТ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ ДОХОДНЫХ МАРШРУТОВ - ПУТИН

Летающие на Дальний Восток авиакомпании должны иметь приоритет при распределении допусков к доходным маршрутам, заявил на ВЭФ-2019 президент РФ **Владимир Путин**.

Он поручил **Минтрансу** подумать над тем, как закрепить это правило нормативно.

«Приоритетом для всех авиационных компаний мира являются безопасность и комфорт. Для перевозчиков, работающих на Дальнем Востоке, еще одним приоритетом должна быть и доступность билетов. Думаю, было бы правильно, чтобы для авиакомпаний, которые готовы расширять свое присутствие на Дальнем Востоке, проводить ответственную и разумную ценовую политику, получили бы преимущественный доступ к перевозкам по другим наиболее выгодным направлениям и маршрутам», - сказал президент.

«Мы вчера говорили об этом с министром транспорта, надеюсь, он и сегодня меня услышит - такая система на практике уже работает. Надо бы это закрепить. Понимаю, это не очень рыночная мера, но для этого региона это обосновано. Нужно подумать, как закрепить это нормативно», - сказал **Путин**.

«С учетом полученных указаний **Минтранс** предложит нормативное закрепление в законодательстве подобных и иных стимулирующих механизмов для фиксации преференций для авиакомпаний, осуществляющих и планирующих расширение перелётов на Дальний Восток. Мы уже приступили к обсуждению такого рода механизмов», - сообщил журналистам глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих**. По его словам, ведомство продумает «и иные меры для повышения провозных емкостей в Дальневосточный федеральный округ из других регионов России или в пределах округа».

Основную долю авиарейсов между Москвой и городами Дальнего Востока в настоящее время выполняют «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) и его дочерняя «Россия». Обе летают по так называемым «плоским», то есть не меняющимся в течение года тарифам. Тариф туда-обратно «**Аэрофлота**» - 25 тыс. руб., «**России**» - 22 тыс. руб. Это значительно ниже себестоимости этих рейсов, которые не субсидируются государством - убытки от них покрываются за счет более доходных маршрутов «**Аэрофлота**».

Кроме того, «**Аэрофлот**» и еще несколько авиакомпаний участвуют в госпрограммах субсидирования полетов в направлении и внутри ДФО. Воспользоваться льготными

перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи. Как правило, выделяемых из бюджета денег не хватает: льготные билеты быстро распродаются, в связи с чем перевозчики обращаются за дополнительными субсидиями.

ТАСС; 2019.09.05; ПУТИН СООБЩИЛ, ЧТО НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ДО 2024 ГОДА РЕКОНСТРУИРУЮТ 40 АЭРОПОРТОВ

На Дальнем Востоке до 2024 года реконструируют 40 аэропортов, сообщил в четверг президент России **Владимир Путин**, выступая на пленарной сессии Восточного экономического форума.

«Все задачи развития, о которых мы говорим, а главное - новые, современные стандарты качества жизни людей, требуют и совершенно другого уровня мобильности. Для Дальнего Востока это, прежде всего, развитая сеть авиаперевозок, доступные цены на билеты для полетов внутри региона, в Сибирь, в Центральную Россию, за рубеж. До 2024 года на Дальнем Востоке будут реконструированы 40 аэропортов», - сказал **Путин**.

При этом президент добавил, что «для расширения местных авиаперевозок, обновления парка региональных и местных самолетов и вертолетов намерены активно задействовать мощности Дальневосточных авиационных заводов, в Улан-Удэ, Комсомольске-на-Амуре, в Арсеньеве».

Выгодные маршруты

Путин предложил предоставлять авиакомпаниям, работающим на Дальнем Востоке, преимущества в освоении других, наиболее выгодных маршрутов.

«Приоритетом для всех авиационных компаний мира является безопасность и комфорт. Для перевозчиков, работающих на Дальнем Востоке, еще одним приоритетом должна быть, безусловно, и доступность авиабилетов, - сказал он. - Думаю, было бы правильно, что авиакомпании, которые готовы расширять свое присутствие на Дальнем Востоке, проводить ответственную и разумную ценовую политику, получили бы преимущественный доступ к перевозкам по другим, наиболее выгодным направлениям и маршрутам».

Путин добавил, что уже обсуждал соответствующее предложение с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом**. «В целом такая система уже на практике работает, надо это закрепить. Понимаю, это не очень рыночные меры. Для этого региона это обосновано. Но нужно подумать, как закрепить это нормативно», - заключил президент.

<https://tass.ru/ekonomika/6847672>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190905/1558332759.html>

<https://rns.online/transport/V-Peterburge-otlozhili-zapusk-treh-novih-stantsii-metro--2019-09-05/>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; МИНТРАНС ГОТОВ ОБСУДИТЬ ИДЕИ ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ МАРШРУТОВ СРЕДИ АВИАКОМПАНИЙ

Минтранс РФ готов обсуждать идеи Федеральной антимонопольной службы (ФАС) об изменении методики распределения допусков на международные маршруты среди авиакомпаний, заявил глава министерства **Евгений Дитрих** журналистам в кулуарах ВЭФ.

ФАС сообщала, что у нее имеется ряд вопросов к механизму распределения международных авианаправлений. Ведомство получило жалобу «Ютэйр» по поводу того, что перевозчик не был осведомлен о выставлении на конкурс бывших маршрутов «Трансаэро». Глава ФАС Игорь Артемьев выразил удивление тем, что большинство международных рейсов достаются «Аэрофлоту».

«**Минтранс** готов ко всему. В особенности к предложениям, которые действительно улучшают ситуацию на рынке. Коллеги в ФАС очень предметно и детально разбираются в

большинстве тех процессов, которые у нас происходят... считаю, что здесь мы с антимонопольной службой работаем в плотном контакте по возникающим вопросам всегда, очень плотно взаимодействуем и все вопросы решали и будем решать в дальнейшем конструктивно», - сказал **Дитрих**.

«Если будут или задачи, или проработанные творческие предложения по изменению регулирования в тех или иных сферах, в том числе в вопросах распределения маршрутов, естественно, и проработаем эти предложения, и к разумным вещам, а их немало, прислушаемся. И, собственно говоря, будем модифицировать те или иные процессы», - добавил глава **Минтранса**.

<https://ria.ru/20190905/1558340954.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6848555>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; ДИТРИХ ПОПРОСИЛ ФАС ПРИСМОТРЕТЬСЯ К ЦЕНЕ АВИАКЕРОСИНА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих** попросил ФАС внимательнее присмотреться к высокой стоимости авиакеросина на Дальнем Востоке.

«Поскольку сейчас мы на Дальнем Востоке и, собственно говоря, не так давно посетили Сахалинскую область, могу вам сказать, что конкретно применительно к Сахалину и к большому количеству субъектов федерации на Дальнем Востоке относится вопрос о том, что локальная стоимость авиакеросина здесь, в регионах, иногда складывается выше среднероссийской», - сказал **Дитрих** журналистам в кулуарах ВЭФ.

«То есть коллеги из авиакомпаний, которые здесь летают - это «Аврора» в основном - осуществляют большое количество региональных перевозок, заявляют о том, что до 60 тысяч рублей за тонну доходит стоимость авиакеросина в некоторых регионах здесь, на Дальнем Востоке. Думаю, что здесь антимонопольной службе, конечно, нужно тоже повнимательнее присмотреться к этим сигналам. По лизинговым платежам давление, которое там изменилось в предыдущий период в связи с волатильностью курса рубля, оно сейчас не такое большое влияние оказывает», - добавил он.

В конце июня в ходе прямой линии президент РФ **Владимир Путин** заявил, что ситуация с высокими ценами на авиакеросин в России, которая отражается на стоимости авиабилетов, должна быть немедленно исправлена. По итогам прямой линии вышло поручение президента правительству создать механизм сглаживания колебаний цен, обеспечив их рост не выше инфляции.

Для решения проблемы Минфин предложил так называемый демпфирующий механизм, который уже применялся для сдерживания роста цен на бензин и дизтопливо.

Путин 30 июля подписал закон, предполагающий, что с 1 августа 2019 года вводится демпфирующий механизм для авиакеросина, приобретаемого авиакомпаниями. Он будет применяться в зависимости от разницы средней экспортной цены авиакеросина и средней оптовой цены в РФ в 48,3 тысячи рублей за тонну в 2019 году, с ее индексацией на 5% ежегодно до 2024 года включительно. Компенсация для авиакеросина составит 70% от этой разницы цен в 2019 году и 65% с 2020 года.

<https://ria.ru/20190905/1558356951.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС РФ К ОКТЯБРЮ ОБЕЩАЕТ ПОДГОТОВИТЬ МЕРЫ СДЕРЖИВАНИЯ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Минтранс РФ к октябрю этого года подготовит меры сдерживания цен на авиабилеты, заявил глава ведомства **Евгений Дитрих** журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

«Сегодня здесь, «на полях» форума, проводили консультации и с нашими авиаторами, и с «Аэрофлотом» (МОЕХ: AFLT), с другими авиакомпаниями, для того чтобы принять дополнительные меры по сдерживанию роста цен. Комплекс этих мероприятий, я думаю,

мы выработаем к концу сентября», - сказал **Дитрих**. О каких именно мерах идет речь, он не уточнил.

«Попробуем предпринять все меры, для того чтобы этот рост если и был выше инфляции, то не сильно. Часть этих позиций вчера обсуждалась и на Госсовете. Очень верю, что эти меры нам позволят также удержать цены на билеты именно в этом диапазоне», - добавил министр.

Стоимость авиабилетов в РФ в I полугодии выросла на 7%, итоговое подорожание в 2019 году будет зависеть от цен на авиакеросин, сообщила накануне глава департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова.

На то, что рост цен на авиаперевозки опережает инфляцию, в среду также обратил внимание президент **Владимир Путин**. «Виталий, больше инфляции - 7% рост!», - обратился глава государства к гендиректору «**Аэрофлота**» Виталию Савельеву на заседании президиума Госсовета во Владивостоке.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС РФ ВИДИТ ОСТРЫЙ ДЕФИЦИТ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ 75-МЕСТНЫХ

Минтранс РФ видит острый дефицит самолетов для региональных авиаперевозок, в том числе 75-местных, заявил глава ведомства **Евгений Дитрих**.

«Мы, готовясь к Госсовету, который проходил вчера «на полях» ВЭФ, действительно смотрели и анализировали спрос на региональные перевозки. Могу вам сказать, что сегодня авиационная отрасль испытывает острый дефицит воздушных судов емкостью в диапазоне от 19 до 50 кресел, возможно, 70 кресел», - сказал **Дитрих** журналистам в кулуарах ВЭФ-2019 в четверг.

По его словам, часть «нижнего» сегмента региональных судов, емкостью до 19 кресел, закрывает L-410. Однако сегменты от 19 до 30 кресел, от 30 до 50, от 50 до 75 - «получается так, что нашей промышленностью пока сегодня не закрыты». В то же время идет разработка Ил-114-300, напомнил он, который будет вмещать до 64 пассажиров.

«Там ряд авиакомпаний заявляют, что для них именно 75-кресельный Superjet является необходимой базовой моделью для эксплуатации на региональных линиях, что экономика 100-кресельного Superjet для них менее комфортна, менее выгодна и не является экономически эффективной. У меня нет оснований не доверять авиакомпаниям в этом вопросе. Уверен, что они все это просчитали, - отметил **Дитрих**. - Такой запрос к нашей промышленности тоже сформулирован, и она его в последние дни активно обдумывает».

Существующая базовая версия Superjet вмещает от 98 до 105 кресел, самолет способен преодолевать расстояние до 4,5 тыс. км. В начале прошлого года АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) сообщили о намерении производить и 75-местную машину с дальностью полетов 1,5-2 тыс. км, ее интересантом выступила авиагруппа S7, с которой было подписано предварительное соглашение на поставку с 2022 года 50 «суперджетов» с опционом еще на 25.

Однако в апреле газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщила, что ГСС «в условиях дефицита ресурсов» переносит создание 75-местной версии на неопределенный срок. Впрочем, замглавы Минпромторга РФ Олег Бочаров опровергал эту информацию. Под SSJ-75 никогда не подразумевался 75-местный лайнер - речь всегда шла об импортозамещенном самолете, утверждал он. «SSJ-75 и не строился под 75 кресел. Это условное название. И он изначально был импортозамещенным», - говорил **замминистра**.

Глава совета директоров и совладелец S7 Владислав Филев в интервью «Ведомостям» на этой неделе заявил, что компания интересовалась именно 75-местным «суперджетом», однако Минпромторг отказался от его разработки. Филев предположил, что причиной отказа от разработки было условие S7, что ее специалисты должны участвовать в испытаниях SSJ-75 и контролировать его соответствие нормам летной годности. Техническими требованиями S7 было перепроектировать ниши шасси и заменить

композитный участок пола пассажирской кабины: катастрофа SSJ-100 «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) 5 мая показала, что этот композит не выдерживает пламя 240 градусов по Цельсию, как должен по международным требованиям, заявил Филев.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС ОБСУДИТ СРОКИ КОНКУРСА ПО СОЗДАНИЮ СИСТЕМЫ «ВЕСОГАБАРИТА» НА БЛИЖАЙШЕМ ОПЕРАТИВНОМ СОВЕЩАНИИ

В Минтрансе РФ намерены обсудить на ближайшем оперативном совещании сроки объявления конкурса на создание автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК), сообщил журналистам министр транспорта Евгений Дитрих в кулуарах ВЭФ-2019.

«Думаю, на ближайшем оперативном совещании вопрос, когда же наконец будет объявлен этот конкурс, мы зададим тем, кто этим процессом непосредственно занимается», - сказал глава Минтранса, напомнив, что система заявлена как часть национального проекта безопасных и качественных автодорог (БКАД).

«У меня там ребята занимаются этим важным процессом, я их периодически тороплю», - добавил он.

В июне первый замглавы министерства транспорта **Иннокентий Алафинов** говорил журналистам, что ведомство готовит проект распоряжения правительства для проведения конкурса по созданию АСВГК, который определит существенные условия конкурса и сроки его проведения.

Ранее сообщалось, что заявку о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения в целях создания системы подало ПАО «Ростелеком».

Минтранс также рассматривает частную концессионную инициативу на создание системы «весогабарита» от ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, оператор системы взимания платы с грузовиков «Платон»).

На федеральных дорогах России в настоящее время работают 28 пунктов весогабаритного контроля. Создание АСВГК предполагает увеличение их числа до 387 к 2024 году. Общий срок реализации проекта составит 11,6 года. Согласно условиям проекта концессионного соглашения, структура затрат инвестора включает инвестиции концессионера (первоначальные и регулярные капитальные расходы), операционные расходы, затраты на обслуживание кредита, страхование, обеспечение и выплату налогов. Концедент не принимает участие в расходах на создание, модернизацию, эксплуатацию комплексов АСВГК. Плата концессионеру-оператору системы составит 8,64 млрд рублей ежегодно (более 95 млрд рублей за весь срок концессии).

Автоматическая система весогабаритного контроля - рамки фото- и видеофиксации и весы, вмонтированные в дорожное полотно - должна дополнить стационарные пункты контроля. Первоначально внедрение системы было запланировано на конец 2020 года, к этому сроку на федеральных дорогах предполагалось создать 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото- и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения, сообщил **Минтранс**.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС РФ НЕ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИНИЦИАТИВУ О ЗАПРЕТЕ СТАРОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА - ДИТРИХ

Минтранс России не поддерживает инициативу о запрете эксплуатации старого коммерческого транспорта, если он исправно проходит процедуры технического контроля, сообщил журналистам министр транспорта РФ Евгений Дитрих в кулуарах ВЭФ-2019.

«Я за то, чтобы не ограничивать использование тех или иных транспортных средств каким-то сроком службы. Я за то, чтобы ограничивать использование транспортных

средств технической готовностью, технической возможностью использования. Если техосмотр показывает, условно говоря, что даже старое транспортное средство пригодно к эксплуатации, что оно отвечает всем требованиям, то зачем чего-то ограничивать?», - сказал **Дитрих**, отвечая на вопрос об обсуждавшийся ранее инициативе по запрету использования старого коммерческого транспорта.

Он отметил, что **Минтранс** работает над совершенствованием системы сертификационных испытаний, проводя параллель со сферой коммерческих авиаперевозок.

«Некоторое время назад мы обсуждали тему, что, вот, давайте мы запретим старые самолеты. Исследовали этот вопрос - и, собственно, эти исследования показали, что аварийность не зависит ни в коем случае от того, технически старый это самолёт или не старый. На Вологодчине работает собственный авиаотряд, Вологодское авиапредприятие он называется. Там трудятся три Як-40, которые сейчас не то что не выпускаются, а мало где эксплуатируются. Были собраны туда со всей страны, область субсидирует эти перелеты. И самолёт успешно летает в Москву, успешно летает по разным направлениям, и техническое состояние его поддерживается на должном уровне - отчего бы ему не летать? И здесь (в сфере коммерческих автоперевозок - ИФ) ровно то же самое», - отметил глава **Минтранса**.

Как сообщала в августе газета «Коммерсантъ», зампред комитета Госдумы по экономической политике и промышленности Альфия Когогина (супруга гендиректора ПАО «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ) Сергея Когогина) направила в Минпромторг и **Минтранс** инициативу о «законодательном запрете использования автотранспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации».

В профильных министерствах газете подтвердили факт получения письма. «Вывод старой техники из оборота должен осуществляться за счет применения мер экономического, технического и организационного регулирования, а также стимулирования автовладельцев на приобретение нового, экологически чистого подвижного состава», - приводило издание комментарий Минпромторга.

Предложенную инициативу, отмечало издание, поддержали крупнейшие российские автопроизводители - «КАМАЗ», «Соллерс» (МОЕХ: SVAV) и «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA). В «КАМАЗе» изданию говорили, что меры по обновлению парка грузовиков положительно скажутся на экологии. В «Соллерсе» отмечали, что «низкие темпы обновления автопарка и высокая доля эксплуатируемых устаревших ТС - одна из ключевых проблем российского авторынка». В «ГАЗе» заявляли, что введение предлагаемых мер давно назрело из-за смертности на дорогах, потому что риск выхода из строя узлов и агрегатов старой техники значительно выше - независимо от марки и страны производителя».

ТАСС; 2019.09.05; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ДОРОГИ ДЖУБГА - СОЧИ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ С НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ УЧАСТКОВ

Строительство трассы Джубга - Сочи может начаться с наиболее востребованных и загруженных участков, однако сроки строительства новой автодороги пока не определены. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в кулуарах ВЭФ.

«Каких-то сроков, или конкретных вещей я сейчас назвать не могу. В наших мыслях, если у нас получится доказать эти предложения (варианты строительства трассы - прим. ТАСС), то, наверное, в отношении дорожной составляющей они должны развиваться поэтапно. Туапсе, обход Туапсе, третья очередь обхода Сочи - наиболее сложные, загруженные участки, и, наверное, с них надо было бы начинать, строя отдельно наиболее востребованные участки, а потом соединяя между собой», - сказал министр.

Дитрих отметил, что строительство новой трассы обсуждается с **Росавтодором**, госкомпанией «Автодор» и РЖД, пока речь идет о предпроектных проработках. «Если мы

говорим, что пока это прорабатывается на уровне бизнес-идеи, то надо попытаться сначала эту бизнес-идею сформировать, попытаться ее объяснить и доказать, и уж потом говорить, когда она будет реализована», - добавил чиновник.

Глава «Автодора» Вячеслав **Петушенко** в начале июля заявил, что сроки строительства новой автодороги Джубга - Сочи в Краснодарском крае будут известны в январе 2020 г. При этом он отметил, что строительство новой трассы «перспектива не далекая».

В настоящее время единственная автомобильная дорога, соединяющая Сочи с другими регионами России - это трасса А-147 Джубга - Сочи - граница с Абхазией. Из-за постоянно растущего трафика машины могут стоять на подъезде к курорту по несколько часов, пробки растягиваются на десятки километров. Проект ее реконструкции в четырехполосный вариант был оценен в 1,6 трлн руб. Глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** ранее сообщил, что министерство ищет более дешевую альтернативу этому проекту.

ТАСС; 2019.09.05; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ТЕХОСМОТР ОФИЦИАЛЬНЫМ ДИЛераМ

Минтранс РФ исключает возможность вернуть независимым частным предприятиям функцию по проведению технического осмотра автомобилей и предлагает передать процедуру официальным дилерам, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в кулуарах Восточного экономического форума.

Сейчас пройти техосмотр можно в пункте СТО, аккредитованном Российским союзом автостраховщиков.

«Мы помним, когда принималось решение о том, чтобы модифицировать процедуру техосмотра, отдать ее тем или иным частным предприятиям. Сейчас мы критикуем то, что получилось. Но наша жизнь - это последовательность шагов. Если какой-то шаг по истечении времени показал себя не с лучшей стороны, значит, надо делать следующий - в сторону, вперед. Вернуться к той системе, которая была, тоже невозможно», - сказал **Дитрих**. По его мнению, проводить техосмотр может официальный дилер при техническом обслуживании автомобиля. «Параллельно с этим у многих дилеров есть услуга, которая стоит совсем недорого. Называется «Инфекционный сервис». Они по итогам выпишут ту же самую диагностическую карту. Но раз он дилер, и Минпромторг контролирует его работу, он не будет это делать с закрытыми глазами», - пояснил министр.

По его мнению, проводить техосмотр может официальный дилер при техническом обслуживании автомобиля. «Параллельно с этим у многих дилеров есть услуга, которая стоит совсем недорого. Называется «Инфекционный сервис». Они по итогам выпишут ту же самую диагностическую карту. Но раз он дилер, и Минпромторг контролирует его работу, он не будет это делать с закрытыми глазами», - пояснил министр.

В середине июля Госдума одобрила ужесточение ответственности за фиктивные данные о техосмотре автомобиля. Так, за отсутствие диагностической карты будут штрафовать на 2 тыс. рублей. Штраф будет введен и за передачу ложных данных о техосмотре в автоматизированную систему. Граждан будут штрафовать на сумму от 5 тыс. до 10 тыс. рублей, должностных лиц - от 30 тыс. до 50 тыс. рублей, юрлиц - от 200 тыс. до 300 тыс. рублей. Такие же штрафы будут накладываться за оформление диагностической карты для автомобиля, который не проходил техосмотр.

<https://tass.ru/ekonomika/6849735>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; МИНТРАНС ОТМЕЧАЕТ СНИЖЕНИЕ ИНТЕРЕСА УГОЛЬНЫХ КОМПАНИЙ К ПОРТУ ТАМАНЬ, ЯКОРНЫМ ИНВЕСТОРОМ МОЖЕТ СТАТЬ МЕТАЛЛОИНВЕСТ

Пул инвесторов проекта строительства порта Тамань может быть пересмотрен, угольные компании отмечают снижение интереса в связи с изменением рыночной конъюнктуры, якорным инвестором может стать «Металлоинвест», сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в кулуарах ВЭФ-2019.

«Понимаете, ну, вот очень тонкий вопрос, связанный с конъюнктурой. То есть, коллеги в сегодняшних условиях не видят возможность продавать уголь на Запад по той цене, по которой проект мог бы дать возможность окупить инвестиции (в строительство терминала в порту Тамань - ИФ)», - сказал **Дитрих**.

«Металлоинвест» сам достаточно мощный, чтобы проинвестировать теоретически основную часть мероприятий с учётом, повторю, снижения определенного масштаба по этому порту. Угольщики пока взяли паузу, они не видят своего интереса при существующей сегодня конъюнктуре», - добавил министр.

В «Металлоинвесте» «Интерфаксу» напомнили, что компания «неоднократно подтверждала свою заинтересованность» в строительстве порта Тамань. «В то же время масштаб и значение проекта для развития транспортной инфраструктуры требуют объединения ресурсов участников рынка. Поэтому компания готова участвовать в проекте в составе консорциума инвесторов», - сказал представитель «Металлоинвеста».

Дитрих в четверг в кулуарах ВЭФ также отметил, что обсуждал проект с Андреем Бокаревым (совладелец «Кузбассразрезугля» (MOEX: KZRU)). «Он подтвердил, что сегодня интерес к этому проекту уже не такой, каким он был условно год назад. Но, действительно, металлурги заявляют сейчас, что это для них важное направление. У них, собственно говоря, конъюнктура сейчас на высоте, и они всерьёз обсуждают вопрос о том, чтобы стать якорным инвестором в этом порту», - отметил **Дитрих**.

При этом по его словам, в проекте могут появиться новые инвесторы. «Обсуждаем со всеми. Вполне возможно, контейнерные грузы, которых сегодня на этом направлении у нас очень много. То есть, тут все возможные варианты смотрим», - отметил он.

«Думаю, что мы также попробуем развернуть там мощности по перевалке зерна, небольшой терминал по разрядным грузам. Видимо, вот такой масштаб этой истории мог бы быть», - уточнил **Дитрих**.

Глава ведомства напомнил, что конфигурация и модель проекта не раз менялись. «Его перепроектировали, допроектировали для того, чтобы создавать искусственные земельные участки. И, соответственно, объём капиталовложений был существенно выше, чем первоначальный, и финансовая модель начинала дорожать и, так сказать, рассыпаться. С учётом того, что сейчас мощность будет поменьше, вполне возможно, инвесторам не придётся этих больших затрат нести и, может быть, проект будет компактнее и, так сказать, устойчивее», - отметил **Дитрих**.

При этом планы по строительству порта к 2024 году сохраняются. «Параметры мы ухудшать не можем по **нацпроекту**», - пояснил **Дитрих**.

О том, что ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура Федерального агентства морского и речного транспорта РФ, **Росморречфлот**) направило предложения пулу инвесторов по покупке долей в «РМП-Тамань» (РМПТ, «дочка» ФГУП, реализующая проект) стало известно в середине июля. Речь идет о четырех структурах - «Кузбассразрезугле» (КРУ), «Металлоинвесте», «Сибирской угольной энергетической компании» (СУЭК) и ОАО «Российские железные дороги».

Предполагалось, что КРУ, «Металлоинвест» и СУЭК могут получить в РМПТ по 22,5%, РЖД - долю в 10%. Соответственно, «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и «Сибирская угольная энергетическая компания» должны обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд руб., РЖД - порядка 10 млрд руб. Дополнительно

часть средств может инвестировать «Росморпорт», который останется владельцем 22,5% «РМП Тамани».

В начале августа инвесторы порта Тамань, которым «Росморпорт» направил предложение, подтверждали заинтересованность участия в проекте, сообщал **Минтранс**.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; РУКОВОДСТВО МИНТРАНСА РФ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕЕЗД В МОСКВА-СИТИ

Руководство министерства транспорта РФ не планирует переезд в Москва-Сити.

«(Идея - ИФ) не обсуждается. Мы никуда не собирались, в общем. И договоренность с Минэкономразвития, который продвигает этот проект, была, что этапность проведения процедуры этого переезда относится в первую очередь к тем ведомствам, у которых сегодня стесненные условия работы», - заявил журналистам глава **Минтранса Евгений Дитрих** в кулуарах Восточного экономического форума в четверг.

«У нас, например, **Ространснадзор** и Росавиация размещаются в старом здании школы, живут там в довольно сложных условиях. Возможно, им в Москва-сити будет покомфортнее и поудобнее. **Минтрансу** хорошо и там, где он сейчас есть, и пока мы не планируем никуда передвигаться. Как Минэкономразвития составит план-график такого переезда, как он этот план-график состыкует, надо с ними обсуждать», - добавил он.

Центральный офис транспортного ведомства располагается в центре Москвы по адресу Рождественка, д.1, стр.1.

ТАСС; 2019.09.05; В ЧЕЛЯБИНСК ПОСТУПИЛИ ПЕРВЫЕ 17 НИЗКОПОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ

В Челябинск поступили первые 17 низкопольных экологичных автобусов, использующих природный газ в качестве моторного топлива. Глава Челябинской области Алексей Текслер поручил направить новые «МАЗы» и «ЛиАЗы» на самые востребованные горожанами маршруты, сообщают в управлении пресс-службы и информации правительства региона.

В рамках реализации **нацпроекта «Экология»** и его региональной составляющей «Чистый воздух» в областной центр до середины ноября текущего года поступят 66 современных автобусов. Первые 17 машин уже в городе, в ближайшее время они выйдут на основные магистральные маршруты - 64-й, 4-й, 81-й и 34-й.

Салон каждого автобуса оборудован местами для маломобильных граждан, роутером с раздачей WI-FI и USB-портами, чтобы пассажиры во время поездки имели возможность подзарядить мобильные телефоны.

«Автобусы приобретены за счет областного бюджета, всего мы рассчитываем вместе с федеральным бюджетом направить на покупку таких современных автобусов до 4 млрд рублей. Объем выбросов и канцерогенов при использовании таких автобусов в несколько раз ниже, чем при эксплуатации обычных, дизельных автобусов. Мы рассчитываем, что за счет только использования газомоторного общественного транспорта снижение выбросов в Челябинске составит более 5 тыс. т», - прокомментировал Алексей Текслер.

Глава региона добавил, что со следующего года программа начнет действовать и в других муниципалитетах, готовых обслуживать транспорт на компримированном газе.

Одновременно в Челябинск прибыл новый трамвай Усть-Катавского вагоностроительного завода. В экспериментальном, тестовом режиме трехвагонный, низкопольный трамвай в течение нескольких месяцев будет обкатываться на всех действующих городских маршрутах. После оценки специалистов и доработки транспортной инфраструктуры будет принято решение о приобретении трамваев в городские депо.

«Развитие электрического транспорта тоже важная составляющая национального проекта «Экология». Рассчитываю, что в проекте также примет участие Усть-Катавский вагоностроительный завод - старейшее вагоностроительное предприятие в мире. И мы с

вами не просто будем ездить на новых трамваях, а на наших, южноуральских трамваях», - добавил Текслер.

Переход на газомоторное топливо в РФ

Переход на газомоторное топливо (ГМТ) в РФ должен начаться с общественного транспорта. Об этом сказал ранее в интервью ТАСС спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. «Начинать надо с общественного транспорта и грузовиков, потому что наибольший ущерб бензиновый двигатель наносит с крупного транспорта, а не с малолитражного. А потом уже переходить для всех желающих. Здесь нельзя никого заставить, потребителя-владельца частной машины мы не можем заставить, он должен увидеть преимущества, тогда он перейдет на газомоторное топливо», - сказал он.

Иванов также отметил, что готов способствовать внедрению газомоторного топлива в России. «Оно абсолютно экологически чистое по сравнению с бензиновыми двигателями внутреннего сгорания», - сказал спецпредставитель президента.

Перспективы ГМТ на транспорте

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что **Минтранс** планирует выделить в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** 20 млрд рублей для приобретения 26 регионами пассажирского транспорта на ГМТ. По его словам, речь идет об адресной поддержке закупок транспорта, работающего на ГМТ, в регионах, в которых уже созданы условия для их эксплуатации.

Дитрих отмечал, что возможность использовать природный газ как источник энергии, в первую очередь на транспорте, для России является конкурентным преимуществом и инструментом снижения вредных выбросов. Пока, по его словам, доля природного газа в общем объеме потребления моторного топлива в РФ составляет менее 1%, при этом 99% потребления обеспечивает автотранспорт. Резервы от перевода автотранспорта на ГМТ колоссальные, уверен **Дитрих**.

Согласно транспортной стратегии РФ, к 2030 году доля парка транспорта с двигателями на альтернативных видах топлива, в том числе ГМТ, должна составить минимум 49%.

Ранее президент РФ **Владимир Путин** дал поручение премьер-министру Дмитрию **Медведеву** и руководителям регионов РФ до 1 июля 2019 года подготовить предложения по развитию городского общественного транспорта на базе отечественных решений. Поручения главы государства были даны по итогам его встречи с представителями общественности для обсуждения **нацпроекта «Жилье и городская среда»** 12 февраля 2019 года. Президент поддержал предложение включить в программу развития городской среды общественный транспорт, отметив, что «в стране в разы сократилось количество импорта и увеличилось собственное производство изделий транспортного машиностроения». Он подчеркнул, что в России началось производство отечественных трамваев, которые лучше любых импортных аналогов.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6848385>

ТАСС; 2019.09.05; ЗАЯВЛЕНИЯ О СОМНЕНИИ В ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СЕВМОРПУТИ ПОЛИТИЗИРОВАНЫ - ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА РФ

Заявления, сделанные ранее главой норвежского МИД Ине Мари Эриксон Серейде о сомнениях в экономической целесообразности Северного морского пути и планах Норвегии провести проверку его соответствия экологическим стандартам, направлены на сдерживание развития России в арктическом регионе. Такое мнение высказал **заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков** в интервью телеканалу «Россия-24» в рамках Восточного экономического форума (ВЭФ).

Ранее издание «Известия» опубликовало позицию Норвегии относительно проекта «Северный морской путь», заключающуюся в сомнениях в экологической безопасности

проекта, недостаточной инфраструктуры и возможной коммерческой нецелесообразности. Посольство РФ в Осло, со своей стороны, отметило, что Россия не планирует привлекать Норвегию для эксплуатации маршрута.

«Заявления вызвали у меня недоумение, поскольку там звучали вопросы безопасности мореплавания, аварийно-спасательной готовности. Наверное, просто это происходит от незнания реалий, которые существуют на Севморпути. Я думаю, все эти заявления имеют политическую подоплеку по сдерживанию развития российской части Арктики, - считает **Цветков**. - Вопросам экологической безопасности у нас уделяется самое большое внимание. Осуществляется большой и всеобъемлющий комплекс мероприятий, который направлен на обеспечение безопасности морского судоходства».

Как подчеркнул **замминистра**, для обеспечения морской спасательной готовности во всех зонах ответственности Российской Федерации существует специальная служба. «Существует самый современный ледокольный флот, которого нет нигде в мире. Этот комплекс судов взаимоувязан, существует единый регламент взаимодействия для поиска и спасения», - указал он.

Кроме того, по словам **Цветкова**, в рамках федерального проекта развития СМП предполагается строительство новых объектов для обеспечения транспортной безопасности маршрута. Для его реализации планируется построить 16 судов для аварийно-спасательной службы, строительство которых начнется уже в следующем году, добавил чиновник.

Северный морской путь - судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5,6 тыс. км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения.

ТАСС; 2019.09.05; СЕВМОРПУТЬ СТАНЕТ КОНКУРЕНТОМ ТРАНССИБУ

Севморпуть станет сильнейшим конкурентом Транссибирской железнодорожной магистрали в доставке транзитов из Азии в Европу, заявил спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов на сессии «Цифровое будущее транспортных коридоров через Дальний Восток» на Восточном экономическом форуме.

«Я хочу напомнить, что у Транссиба вот-вот появится сильнейший конкурент, название этого конкурента Севморпуть», - отметил Сергей Иванов. Он напомнил, что более половины Севморпути пролегает в Дальневосточном округе. «Восточный сектор Арктики – это Дальневосточный округ, и от Чукотки до Владивостока», - пояснил он.

«Путь из Йокогамы до Роттердама через Севморпуть на треть короче и примерно на треть дешевле. Севморпуть будет активно развиваться <...>, все больше и больше транзитного груза будет идти, например из Японии в Роттердам не через Транссиб, а Севморпутем. Я вас предупредил, как говорится», - отметил Сергей Иванов, обращаясь к грузоотправителям и перевозчикам.

Как пояснил порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, вице-президент Центра экономики Инфраструктуры Павел Чистяков, ниши по товарам и географии двух транзитных коридоров сейчас разные. «Севморпуть, как сказал Сергей Иванов, зарождающийся конкурент, - отметил Чистяков. - Там еще предстоит создать необходимую инфраструктуру и построить ледоколы». В тоже время, добавил он, транзит контейнеров по Транссибу уже показывает двухзначные годовые темпы роста.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/997957>

ТАСС; 2019.09.05; ДЕБЮРОКРАТИЗАЦИЯ ПОМОЖЕТ РОСТУ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РОССИЮ

Дебюрократизация государственных функций, связанных с сопровождением транзита грузов через Россию, является залогом выполнения целей комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказал владелец группы «Дело» Сергей Шишкарев.

«Обеспечить дебюрократизацию всех процессов, связанных с участием государства в транзитных перевозках, досмотровых операциях, оформлении документов, слежении, контроле, - отметил он, говоря о мерах по поддержке бизнеса для достижения цели КПМИ по росту транзитных перевозок в 4 раза. - Нужно создавать режим наибольшего доверия и благоприятствования».

Как пояснил Сергей Шишкарев, на российском рынке уже соформировался узкий круг транспортных компаний. «Стивидоров крупных тут два: Fesco и мы, перевозчика три: Fesco, Трансконтейнер и мы. Если этот круг уже сформировался, то конечно досмотровые операции необходимо сводить до минимума. В качестве примера он привел организованный Maersk и компанией «Модуль» маршрут «Азия - Европа 19». Ранее сообщалось, что первая контейнерная партия по нему прошла через Транссиб из корейского Пусана в польский Гданьск за 18 дней, включая таможенное оформление.

<https://futuresrussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/999025>

ТАСС; 2019.09.05; ГУБЕРНАТОР: ВСЕ ДОГОВОРЕННОСТИ НА ВЭФ ИМЕЮТ ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КАМЧАТКИ

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин считает, что все договоренности, достигнутые на Восточном экономическом форуме (ВЭФ), имеют практическое значение для развития региона. Об этом Илюхин сообщил ТАСС на площадках ВЭФ.

«Пустых» соглашений не должно быть - это моя принципиальная позиция. Все наши договоренности в рамках Восточного экономического форума имеют практическое применение для развития территории Камчатского края», - сказал Илюхин.

Он отметил, что благодаря опыту работы на ВЭФ Камчатка получила возможность начать реализацию крупных инвестиционных проектов. «Мы уже реализуем проекты и, подписывая соглашения, делаем очередные шаги вперед. Строительство нового аэровокзального комплекса, разработка золоторудных месторождений, развитие рыбопромышленного комплекса - многое из того, что мы сегодня называем ключевыми проектами, реализуемыми на Камчатке, мы обсуждали с партнерами в рамках предыдущих форумов», - отметил губернатор края.

Он напомнил, что в прошлые годы на ВЭФ был заключен ряд важных соглашений с инвесторами, такие как соглашение с ПАО «РусГидро» о взаимодействии в вопросах модернизации энергетики региона, соглашение с ФГУП «Нацрыбресурс» по проведению модернизации инфраструктуры главного морского порта края, соглашение с ПАО «Новатэк» по строительству терминала перевалки сжиженного природного газа, соглашение с АО «УК «Аэропорты регионов» и группой компаний «Ренова» по строительству нового аэропорта Петропавловска-Камчатского, ряд крупных соглашений в области горнорудной промышленности и др. «Для реализации подобных масштабных проектов нужна консолидация усилий и сегодня по заключенным соглашениям ведется активная работа», - отметил Илюхин.

<https://futuresrussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1002485>

ТАСС; 2019.09.05; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» УВЕЛИЧИТ ПОСТАВКИ БИТУМА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

«Газпром нефть» и правительство Хабаровского края договорились увеличить поставки высокотехнологичных битумов и смазочных материалов в этот регион, сообщает компания. Соглашение было подписано на Восточном экономическом форуме.

«Реализация программы импортозамещения позволит снизить зависимость предприятий региона от зарубежной смазочной продукции, а индивидуально подобранная под особенности края рецептура битумов обеспечит высокое качество строящихся и ремонтируемых дорожных покрытий», - прокомментировал соглашение председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков.

По договору битум будет использоваться для строительства, содержания и ремонта дорог Хабаровского края. Стороны также проведут совместные научно-исследовательские работы и опытные испытания, которые позволят разработать оптимальный состав битума и дорожных смесей под климатические и транспортные особенности региона.

В 2018 году «Газпром нефть» по сравнению с 2017 годом значительно увеличила реализацию в Хабаровском крае битумных материалов - в 4 раза, до 6,7 тыс. тонн, масел и технических жидкостей - в 1,5 раза, до 2,6 тыс. тонн.

<https://tass.ru/ekonomika/6848009>

ТАСС; 2019.09.05; ПОЧТИ 400 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИЛИ БУРЯТИИ НА РЕМОНТ ТРАССЫ ОТ УЛАН-УДЭ ДО СЕВЕРА РЕГИОНА

Правительство РФ выделило Бурятии 397 млн рублей на продолжение реконструкции автомобильной дороги Улан-Удэ-Турунтаево-Курумкан-Новый Уоян, соединяющей столицу республики с северными районами и имеющей туристическое значение, сообщается в четверг на сайте регионального правительства.

«Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение о трансфертах из федерального бюджета на развитие автомобильных дорог. Согласно распоряжению, Бурятия получит 397 млн рублей на продолжение реконструкции региональной дороги Улан-Удэ-Турунтаево-Курумкан-Новый Уоян в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», - говорится в сообщении.

В пресс-службе министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии ТАСС сообщили, что эта сумма позволит завершить в 2019 году реконструкцию 19-километрового участка дороги от Улан-Удэ вдоль Байкала. За три года на этот участок с учетом последнего трансферта направлено 1,72 млрд рублей.

В 2018 году началась реконструкция еще одного участка - его протяженность составляет 20 км, сейчас там идут подготовительные работы, сообщили ТАСС в пресс-службе министерства. Укладку нового покрытия планируется начать в 2020 году, на реконструкцию необходимо 2,3 млрд рублей.

Президент России **Владимир Путин** в 2017 году поручил правительству РФ и властям Бурятии рассмотреть вопрос о дальнейшей реконструкции автомобильной дороги Улан-Удэ-Турунтаево-Курумкан-Новый Уоян. Трасса имеет туристическое значение, поскольку проходит вдоль побережья озера Байкал и вблизи Баргузинского заповедника по местам курортного лечения и туризма. Дорога является основной региональной артерией, связывающей пять районов республики с административным центром Улан-Удэ. Ее протяженность составляет 726 км. Реконструкция трассы ведется с 2003 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6848692>

ТАСС; 2019.09.05; ВЕДУЩУЮ К ЛАГЕРЮ «БЕЗЕНГИ» ДОРОГУ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2020 ГОДУ

Власти Кабардино-Балкарии (КБР) планируют завершить реконструкцию участка дороги «Бабугент-Безенги», которая ведет к альпинистскому лагерю «Безенги», в 2020 году. Об этом сообщила в четверг пресс-служба главы и правительства региона.

«В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» начата реконструкция участка региональной автомобильной дороги «Бабугент - Безенги» протяженностью 12,3 км. Срок исполнения работ 2019 -2020 гг.», - говорится в сообщении.

К настоящему времени на участке дороги уложено более 1,5 км двухслойного асфальтобетонного покрытия. Одновременно ведутся работы по устройству водопропускных труб, подпорных стенок, идет усиление откосов дорожного полотна. «На этот год запланирован ремонт 4,6 км, оставшиеся 7,7 км будут введены в эксплуатацию в 2020 году», - уточнили в пресс-службе.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/998933>

ТАСС; 2019.09.05; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ РАБОТЫ НА ДОРОГАХ ПО НАЦПРОЕКТУ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ОКТЯБРЕ

Работы в рамках **нацпроекта** по приведению в нормативное состояние транспортной инфраструктуры Северной Осетии-Алании, которые сейчас ведутся в круглосуточном режиме, власти республики планируют завершить в октябре. Об этом ТАСС сообщил в среду председатель комитета дорожного хозяйства Северной Осетии Таризель Солиев.

«Значительным вкладом в развитие дорожной отрасли республики стало начало осуществления в текущем году **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На 40 объектах транспортной инфраструктуры, по которым заключены контракты, сейчас ведутся интенсивные работы. Задачу завершить программы работ в октябре мы, безусловно, выполним», - сказал Солиев.

В 2019 году из федерального бюджета на проведение ремонтных работ в рамках **нацпроекта БКАД** выделяется 537,5 млн рублей. Софинансирование из консолидированного республиканского бюджета составит еще 195 млн рублей, отметил собеседник агентства. Основная часть работ по **нацпроекту** осуществляется во Владикавказской агломерации: это 28 объектов из 40.

На основной региональной магистрали «Владикавказ - Ардон - Чикола - Лескен-2» дорожники день и ночь ведут ремонт участка «Обход станицы Архонская. На этой двухполосной дороге, построенной лет 40 назад, транспортный поток большегрузных автомобилей особенно велик, и из-за значительной нагрузки полотно находилось в плачевном состоянии, пояснил председатель комитета дорожного хозяйства.

За счет федеральных средств в нормативное состояние также приводится региональная дорога, ставшая главной улицей районного центра - города Ардона, где заменяется дорожное полотно, устанавливаются бордюры, дорожные знаки, ограждения. Местные власти проложили новые тротуары, обновили бульвар и пешеходные переходы.

Такие же значительные ремонтные работы проводятся и на центральной улице другого райцентра - города Беслан - ул.Сигова. Параллельно с дорожниками местные власти реконструируют на этом участке бульвар, что придаст центральной части города новый эстетический вид. Приводятся в порядок дороги в населенных пунктах Пригородного района - в селениях Октябрьское и Михайловское, включенных во Владикавказскую агломерацию, участки региональной дороги Моздок - Чермен - Владикавказ - ее начальные километры, а также участок на подъезде к селению Майское.

В целом по объектам **нацпроекта БКАД** ежегодно до 2024 года включительно на приведение в нормативное состояние дорожно-уличной сети Владикавказской городской агломерации намечается поступление из федерального бюджета 496 млн рублей, еще 21,5

млн федеральных средств будет направлено на региональные и межмуниципальные дороги. На софинансирование работ на региональных и межмуниципальных дорогах за счет региональных средств будет выделено еще 120 млн рублей. Кроме того, из средств республиканского дорожного фонда на эти же цели направят более 400 млн рублей. «Это позволит коренным образом улучшить состояние дорог и улиц населенных пунктов и довести до норматива 53,1% региональных и межмуниципальных дорог и 85% - дорожно-уличной сети Владикавказской городской агломерации», - добавил Солиев.

<https://tass.ru/ekonomika/6843562>

ТАСС; 2019.09.05; ФУРГАЛ: ПАВОДОК В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ОСЛОЖНИЛ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ, НО СРОКИ НЕ СДВИНУТСЯ

Паводковая ситуация в Хабаровском крае, в результате которой оказались подтоплены десятки поселений, осложнила проведение работ по строительству дорог и ремонту дворов в рамках **нацпроектов**. Об этом сообщил ТАСС в пятницу на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) губернатор края Сергей Фургал.

«Действительно, сложная паводковая ситуация и муссонные дожди отрицательно повлияли на реализацию национальных проектов. Так, паводок осложнил работы по строительству и ремонту ряда дорог, при этом перенос сроков исполнения этих контрактов не планируется. Осложнены и работы по обустройству общественных и дворовых территорий, скверов, парков, по реконструкции и строительству спортобъектов», - сказал Фургал.

Он сообщил, что имеющиеся отставания в регионе нагонят в ближайшие месяцы.

Фургал добавил, что большая вода в регионе оказала влияние и на реализацию задач национальных проектов «**Международная кооперация и экспорт**», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», в рамках которых предполагается развитие агропромышленного сектора в регионе. Под воду ушло 21,8 тыс. га посевов, сенокосов и пастбищ, а также около 2,2 тыс. дачных участков и 1,2 тыс. личных подсобных хозяйств.

В Хабаровском крае реализуется 11 национальных проектов: «Демография», «Образование», «Культура», «Малое и среднее предпринимательство», «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Экология», «Цифровая экономика», «Жилье и городская среда», «Здравоохранение», «**Международная кооперация и экспорт**», «Производительность труда и поддержка занятости».

В регионе с конца июля складывается сложная гидрологическая обстановка. Из-за сильных дождей, прошедших в разных регионах Дальнего Востока, сформировался паводок на Амуре и на других реках, идет подъем грунтовых вод. По данным за прошлые сутки, в зоне паводка находятся 79 населенных пунктов. В 49 из них отмечается подтопление 213 частных жилых домов и 888 приусадебных участков. Водой размыты 99 участков дорог, также подтоплено около 2 тыс. дачных участков.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1002399>

ТАСС; 2019.09.05; МЭР ЯРОСЛАВЛЯ ПОЛУЧИЛ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ КОНТРОЛЯ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГИ

Прокуратура внесла представление в адрес мэра Ярославля Владимира Волкова в связи с отсутствием должного контроля за ремонтом дороги на одной из городских улиц, который проводится по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается в четверг на официальном сайте прокуратуры Ярославской области,

«Проведена проверка соблюдения законодательства при исполнении муниципального контракта, заключенного МКУ «Агентство по муниципальному заказу ЖКХ» в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Прокуратурой Ярославля в адрес мэра города внесено представление в связи с

отсутствием контроля за проведением ремонтных работ автомобильной дороги по улице Республиканской», - говорится в сообщении.

В ходе проведенной проверки работники прокуратуры установили, что календарный график производства работ, который является одним из обязательных условий выполнения контракта по ремонту дорог, сторонами до настоящего времени не подписан. По этой причине перед подрядчиком не установлены промежуточные сроки исполнения своих обязательств, в связи с чем отсутствует и возможность применения различных мер за нарушение этих сроков.

Как отметили в пресс-службе ведомства, устранение нарушений, выявленных в ходе проверки, находится на контроле прокуратуры Ярославля.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1000499>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.09.05; ТРАНСПОРТНАЯ ДИПЛОМАТИЯ

ОАО «РЖД» и **Российский университет транспорта (МИИТ)** запустили пилотную программу обучения для Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Инициатором совместного обучения представителей предприятий и организаций стран - членов ОСЖД выступила Временная рабочая группа ОСЖД по вопросам профессиональной подготовки в области железнодорожных перевозок. Решение было поддержано на XLVII сессии совещания министров ОСЖД в июне этого года в Ташкенте. С 26 по 30 августа 20 сотрудников ОАО «РЖД» и 10 представителей железнодорожных предприятий Молдовы, Казахстана, Республики Южная Корея, Таджикистана, Украины и комитета ОСЖД на площадке РУТ (**МИИТ**) обучались по программе «ОСЖД: нормативно-правовая база (вводный курс)».

Программа обучения была разработана Департаментом зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД» совместно с Департаментом управления персоналом ОАО «РЖД». В качестве лекторов выступили эксперты ОАО «РЖД» и Научного центра по комплексным транспортным проблемам **Минтранса** России.

Как рассказал «Гудку» начальник отдела профессионального обучения Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Евгений Архипов, цель программы - изучить общие подходы по использованию документов ОСЖД и других нормативно-правовых актов, применяемых при международных железнодорожных перевозках.

«В ОСЖД используется большое количество документов, регламентирующих процесс международной железнодорожной перевозки в странах - участницах организации. Чтобы разобраться во всех регламентах и научиться правильно их применять, мы и разработали программу», - пояснил он.

Слушатели изучили особенности системы регулирования международной железнодорожной перевозки пассажиров и грузов, в том числе такие документы, как Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), Договор о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ), Договор о Международном пассажирском тарифе (МПТ), Договор о едином транзитном тарифе (ЕТТ), и другие. Рассмотрели роль транспортной дипломатии в продвижении приоритетов железнодорожного транспорта на международной арене, а также изучили структуру, функции и полномочия органов, комиссий, рабочих групп и комитетов ОСЖД.

30 августа слушатели программы получили свидетельства о повышении квалификации РУТ (**МИИТ**), а также сертификаты ОСЖД о прохождении обучения.

В перспективе совместное обучение будет организовано и в других странах - членах Организации сотрудничества железных дорог. А образовательные программы войдут в портфель программ создаваемой в настоящий момент Академии ОСЖД.

Сертификаты о прохождении обучения получили 30 железнодорожников из разных стран.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.09.04; ОТРАСЛЬ ВАС ЖДЕТ!; В ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗАХ ПРОШЛИ ТОРЖЕСТВЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПОСВЯЩЕННЫЕ НАЧАЛУ НОВОГО УЧЕБНОГО ГОДА

ДЕНЬ ЗНАНИЙ – 2019

В **Российском университете транспорта** по традиции праздник открыли студенты старших курсов вуза, принимающие активное участие в творческой жизни альма-матер. На сцену поднялись участники вокального коллектива «Импреза», танцевальные коллективы «Just modern», «Woman`s show» и «Юность», вокалисты Юлия Акулова, Кристина Назарова, Максим Амласюк и другие.

Центральным событием торжественной линейки стало обращение почетных гостей, представителей транспортной отрасли к будущему поколению транспортников. С началом учебного года собравшихся поздравил ректор РУТа **Александр Климов**, который пожелал студентам удачи в освоении избранной профессии. Первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** напомнил собравшимся, что главный транспортный вуз страны еще в XIX веке заложил основу успешной траектории развития отрасли и системы подготовки высококвалифицированных кадров. Он также отметил, что в **МИИТе** традиционно уделяется большое внимание развитию транспортного комплекса как единого целого.

По словам первого заместителя министра транспорта РФ **Иннокентия Алафинова**, важным показателем успешной работы вуза сегодня является постоянно растущий интерес со стороны абитуриентов. Кстати, в этом году число поступивших вновь увеличилось и составило 4203 человека!

К студентам РУТа обратился руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Виктор Басаргин**, который заострил внимание первокурсников на процессе обеспечения транспортной безопасности. Он отметил, что для успешного освоения профессии сегодняшнему студенту следует включаться в процесс обучения с первых дней учебного года. При этом руководитель агентства заверил собравшихся, что они могут не переживать по поводу будущего трудоустройства – отрасли всегда требуются специалисты, и посоветовал полноценно погрузиться в учебу, не отвлекаясь на поиски работы.

К его словам присоединился заместитель генерального директора ОАО «РЖД» **Дмитрий Шаханов**, по мнению которого, РУТ – лучший вуз для поступления по программе целевой подготовки: «Спустя 5 лет обучения мы готовы принять на работу не только студентов-целевиков, но и всех тех, кто сумеет войти в число лучших выпускников главного транспортного вуза страны. Тех, кто выбрал не просто профессию, а образ и смысл своей профессиональной жизни».

Важные для первокурсников слова также произнес **Алексей Клявин** – президент Российской палаты судоходства. В своем выступлении он затронул проблему взаимодействия всех видов транспорта, превращение отрасли в единый механизм, в том числе в области подготовки кадров. «От степени эффективности этого взаимодействия зависит благополучие всех транспортников и, что важнее, всей страны. С учетом такой позиции университет сможет подготовить тех специалистов, которые сумеют оказать позитивное влияние на развитие транспортного комплекса», – отметил **Алексей Клявин**.

Со сцены к гостям торжественного мероприятия обратились также префект СВАО **Алексей Беляев**, председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей **Николай Никифоров** и председатель Дорпрофжелдора на Московской железной дороге **Николай Сеницын**. Гости поздравили первокурсников с удачным выбором вуза и заверили их, что **Российский университет транспорта** – это место, где будущему специалисту предоставляются все возможности для реализации профессиональных амбиций.

Череду поздравлений завершил президент вуза Борис Лёвин. Он порекомендовал молодым людям вдоволь насладиться студенческими годами своей жизни: «Сегодня наш вуз максимально готов к тому, чтобы молодые люди хорошо учились, занимались спортом, отдыхали и с пользой проводили это уникальное в своей жизни время». Борис Лёвин подчеркнул, что те условия, которые университет может предложить нынешним студентам, сформировались благодаря отраслевой принадлежности РУТа, а работа с **Министерством транспорта РФ** оказывает на развитие отраслевого образования исключительно положительный эффект.

Официальная часть мероприятия завершилась вручением студенческих билетов первокурсникам, поступившим в университет с самыми высокими баллами по результатам ЕГЭ. Первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** вручил документы 15 студентам. В частности, он поздравил Елизавету Некрасову – студентку, которая завоевала бронзовую медаль в компетенции «Экспедирование грузов» в рамках финала 45-го мирового чемпионата профессионального мастерства по стандартам Worldskills.

Торжественная церемония посвящения в первокурсники **Российского университета транспорта** закончилась тремя ударами в колокол, в честь традиции транспортников провожать таким образом поезда. Позже на территории университета началась работа интерактивных и спортивных площадок.

* * *

В МГАВТ поздравить первокурсников пришли руководители и ветераны транспортного комплекса России и представители общественных организаций: начальник административного управления **Росморречфлота** Сергей Лосев, министр речного флота РСФСР с 1978 по 1990 год Леонид Багров, советник президента Российской палаты судоходства Николай Смирнов, председатель профсоюза работников водного транспорта Олег Яковенко, президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев, президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов, заместитель генерального директора Московского речного пароходства Анна Исаева и другие.

Директор академии Игорь Мищенко зачитал поздравление министра транспорта РФ в адрес курсантов и студентов первых курсов и пожелал достойно нести звание обучающихся в МГАВТе, стать профессионалами отрасли водного транспорта России.

В программе праздничного мероприятия с песней «Наш край – Россия!» выступил Ярослав Бурых – лауреат всероссийских и международных вокальных конкурсов. Настоящим сюрпризом для гостей стало выступление самих первокурсников, исполнивших вальс под музыку Георгия Свиридова. Курсант первого курса колледжа Евгений Сотников порадовал зрителей исполнением гимна МГАВТа.

По многолетней традиции первокурснику академии был вручен ключ знаний. В этом году его получил курсант Владислав Лебедев из рук Виолетты **Акимовой**, которая уже более 60 лет (!) преподает в колледже МГАВТа.

Торжественное построение по случаю Дня знаний окончилось благословлением настоятеля храма Святого праведного воина Феодора Ушакова Игумена Дамиана, после чего для первокурсников и их родителей была организована прогулка по Москве–реке на теплоходах, предоставленных Московской ассоциацией судовладельцев пассажирского флота.

<http://transportrussia.ru/item/5143-otrasl-vas-zhdet.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; РОССИЯ И КУБА ГОТОВЯТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ОСТРОВЕ

Россия и Куба разрабатывают план действий по модернизации сети железных дорог на острове, сообщил замглавы российского **Минтранса** **Дмитрий Зверев**.

В четверг **Зверев** и его кубинский коллега Найма Альфонсо встречались в Гаване в рамках 11-й сессии транспортной группы межправительственной комиссии. По итогам заседания был подписан протокол, подтверждающий стремление двух стран к дальнейшему развитию торговых и экономических отношений.

«Мы обсудили актуальные темы в отношениях между Кубой и Россией... в соответствии с чем приняли решение о сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта, морского флота, авиации, а также осуществления конкретных инвестиционных проектов», - заявил **Зверев**.

По его словам, помимо разрабатываемого плана по модернизации железных дорог, у сторон есть соглашение по улучшению полетопригодности авиационного парка Кубы, включающее тренировку пилотов и повышение квалификации сотрудников отрасли. Другие проекты будут связаны с кубинскими портами и инфраструктурой для каботажного плавания.

<https://ria.ru/20190906/1558373616.html>

ТАСС; 2019.09.06; РОССИЯ И КУБА СОГЛАСОВАЛИ СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Представители транспортных ведомств России и Кубы **Дмитрий Зверев** и Найма Альфонсо Акоста подписали в четверг итоговый протокол заседания транспортной группы Межправительственной российско-кубинской комиссии, подтверждающий стремление стран к дальнейшему развитию экономического сотрудничества, передает корреспондент ТАСС.

«Достигнуто согласие по очень многим актуальным вопросам взаимодействия России и Кубы, давнего партнера и доброго друга России. Было достигнуто соглашение по сотрудничеству в области железнодорожного, морского и авиационного транспорта и реализации конкретных инвестиционных проектов с участием российских инвестиций и российских компаний, а также совместных проектов с кубинскими партнерами, - заявил журналистам **замминистра** транспорта РФ. - В соответствии с соглашением, которое было подписано в июне в Санкт-Петербурге между нашими правительствами, осуществляется подготовка конкретного плана мероприятий и обсуждение условий контракта, чтобы стороны смогли приступить к модернизации железнодорожной сети острова». По словам **Зверева**, ведомства также договорились о сотрудничестве по обучению пилотов и повышению квалификации авиационного персонала.

Делегация Министерства транспорта РФ во главе с заместителем министра **Дмитрием Зверевым**, находящаяся с визитом в Гаване, провела в среду и четверг рабочие встречи с представителями транспортного ведомства Кубы. В ходе заседаний группы Межправительственной российско-кубинской комиссии стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в железнодорожной, авиационной, морской и автомобильной отраслях. В работе транспортной группы приняли участие представители ОАО «РЖД», **Росморречфлота**, холдинга «Синара-Транспортные машины», ПАО «Совфрахт».

Заместитель министра транспорта РФ **Дмитрий Зверев** (слева) и **заместитель министра** транспорта Кубы Найма Альфонсо Акоста (в центре) Евгений Задорожный/ТАСС

<https://tass.ru/ekonomika/6851746>

РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.09.05; СЕЧИН ОБЪЯВИЛ О РЕШЕНИИ ПОСТРОИТЬ СПГ-ЗАВОД НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ КОМПАНИЯ СТАНЕТ ТРЕТЬИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ СПГ В РОССИИ

Акционеры «Сахалин-1», крупнейшие из которых американская Exxon и «Роснефть», приняли решение о строительстве СПГ-завода, заявил Игорь Сечин. «Роснефть» станет третьим производителем СПГ в России после «Газпрома» и НОВАТЭКа

Акционеры проекта «Сахалин-1» приняли решение о строительстве собственного завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) в Де-Кастри в Хабаровском крае, заявил в четверг, 5 сентября, главный исполнительный директор «Роснефти» Игорь Сечин на круглом столе с представителями японского бизнеса на Восточном экономическом форуме. «В этом году акционеры решили строить собственный завод СПГ мощностью 6,2 млн т в Де-Кастри. Благодаря географической близости двух стран его продукция будет востребована и в Японии», — сказал он (его слова передала пресс-служба «Роснефти»).

Акционерами «Сахалина-1», реализованного в рамках соглашения о разделе продукции (СРП), являются американская Exxon (оператор проекта с долей 30%), «Роснефть» (20%), японская Sodeco (30%), еще 20% — у индийской ONGC. На круглом столе присутствовал председатель совета директоров Sodeco Масанори Тойошима, указано в пресс-релизе «Роснефти».

«Роснефть» также подписала 5 сентября меморандум о создании совместного координационного комитета с Агентством природных ресурсов и энергетики Японии, сообщила российская компания. В частности, этот комитет «изучит перспективы дальнейшего сотрудничества в области поставок нефти, реализации потенциальных СПГ-проектов и др.».

Строительство СПГ-завода в Де-Кастри, расположенного в Хабаровском крае недалеко от Сахалина, уже давно обсуждается только в рамках проекта «Сахалин-1», сказал РБК источник, близкий к одному из акционеров проекта. По его словам, доли участников проекта могут остаться прежними. Консорциум «Сахалин-1» может запустить стадию предварительного проектирования (FEED) СПГ-завода в 2019 году, заявил 20 марта 2019 года вице-президент Exxon Neftegas («дочка» Exxon, оператор «Сахалин-1») Александр Попов. «Обычно [от стадии FEED] до запуска завода это занимает шесть-семь лет», — сказал тогда он (цитата по Reuters).

Накануне, 4 сентября, президент **Владимир Путин** по итогам переговоров с премьером Индии Нарендрой Модди, который прибыл на Восточный экономический форум, предложил индийским компаниям поучаствовать в строительстве на Дальнем Востоке СПГ-завода «Роснефти» с партнерами и второго СПГ-завода НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2» в Ямало-Ненецком автономном округе. «Энергетические концерны Индии приглашаются к участию и в других перспективных проектах, таких как «Дальневосточный СПГ» [«Роснефти» и партнеров] и «Арктик СПГ-2», — сказал он.

В случае реализации проекта СПГ-завода на Дальнем Востоке «Роснефть» станет третьей российской компанией, производящей сжиженный природный газ — после «Газпрома» (подконтрольный ему «Сахалин-2» в 2018 году произвел 11,4 млн т) и НОВАТЭКа, завод которого — «Ямал СПГ» — был запущен на полную мощность в декабре 2018 года (16,5 млн т).

Риск санкций

Из-за американских санкций Exxon Mobil в прошлом году вышла из всех совместных с «Роснефтью» проектов (их было около десятка), кроме «Сахалин-1». Этот проект не затрагивается существующими санкциями, поскольку добыча там ведется на глубинах менее 150 м. Американские санкции носят непредсказуемый характер, отмечало в августе агентство Moody's. В конгрессе США обсуждают несколько предложений по их ужесточению, в том числе запрещению американским компаниям инвестировать в российский энергетический сектор в случае будущего вмешательства Москвы в

американские выборы и распространению санкций на зарубежные проекты России по экспорту СПГ, правда, пока таких проектов по сути не существует.

РБК направил запросы в пресс-службы Exxon и «Роснефти», с Sodeco и ONGC связаться не удалось.

Долгие переговоры

«Роснефть» и Exxon обсуждали строительство СПГ-завода на Дальнем Востоке с февраля 2013 года. Тогда компании заключили меморандум о взаимопонимании, в котором закрепили намерение оценить целесообразность строительства. Изначально они рассматривали два потенциальных места для строительства — Ильинское на юге Сахалина или порт Де-Кастри, а в 2015 году проект был заморожен на фоне изменения цен на СПГ на мировом рынке и риска введения новых санкций США против российских компаний. Но реализация СПГ-проектов в России, как и соглашений о разделе продукции (СРП, включая «Сахалин-1»), не попали под санкции США.

Изначально предполагалось строительство завода из двух-трех очередей по 5 млн т СПГ в год каждая. Но после доработки проекта в октябре 2018 года стало известно, что стороны рассматривают проект мощностью 6,2 млн т в год и стоимостью \$9,8 млрд.

Проект «Сахалин-1» реализуется на условиях СРП и включает три месторождения — Чайво, Одопту и Аркутун-Даги — на шельфе острова Сахалин. Потенциальные извлекаемые запасы этих месторождений оцениваются примерно в 307 млн т нефти и 485 млрд куб. м газа. Exxon и «Роснефть» много лет вели переговоры о продаже газа с «Сахалина-1» для нужд СПГ-завода «Сахалин-2», подконтрольного «Газпрому», который планирует расширять производство, но так и не договорились о цене.

«Консорциум «Сахалин-1» продолжает анализ вариантов монетизации запасов газа с целью обеспечения максимальной экономической выгоды как для участников консорциума, так и для Российской Федерации. В числе вариантов монетизации рассматриваются прямая продажа добытого газа или строительство завода по производству СПГ с целью его дальнейшего экспорта», — говорится на российской странице сайта Exxon Mobil. Дело в том, что сейчас газ, добытый на проекте «Сахалин-1», приходится в основном закачивать обратно в пласт (малая часть продается в Хабаровском крае), поскольку экспортировать его возможности нет.

Спор из-за Сахалина

В июле 2014 года «Роснефть» подала иск к Sakhalin Energy (оператор «Сахалина-2», владеет трубой на Сахалине) с требованием предоставить ей доступ к трубопроводу для транспортировки до 8 млрд куб. м газа в год для проектируемого Дальневосточного СПГ-завода. После проигрыша апелляции «Роснефть» объявила, что изучит возможности строительства на другой площадке. Верховный суд в итоге поддержал «Роснефть» в декабре 2015 года. Но из-за ограниченных технических возможностей трубопровода Sakhalin Energy речь шла о возможности прокачки лишь 2 млрд т в год.

В начале 2015 года оператор «Сахалина-1» Exxon Neftegas («дочка» Exxon) потребовала от России вернуть порядка \$500 млн, выплаченных в качестве налога на прибыль по проекту. По мнению представителей компании, она переплатила эту сумму с 2009 года, когда ставка налога на прибыль в России снизилась до 20%, а Exxon1 по условиям СРП продолжала платить налог 35% прибыли. Минфин настаивал на этой ставке. В сентябре 2017 года президент **Владимир Путин** объявил, что стороны договорилась об урегулировании спора. Exxon Neftegas отказалась от своих претензий и получила право на добычу нефти в рамках СРП еще на 30 лет, до 2051 года (действовавший ранее договор истек в 2021 году).

<https://www.rbc.ru/business/05/09/2019/5d6e56079a79477faa61b8ec?from=center>

ТАСС; 2019.09.05; СЕРГЕЙ ИВАНОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО РАЗВИТИЕ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА ТРЕБУЕТ НОВЫХ ЗАКОНОВ

России необходимо оперативно создать нормативную базу в части регулирования беспилотного транспорта. Об этом заявил спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов на сессии «Цифровое будущее транспортных коридоров через Дальний Восток» на Восточном экономическом форуме.

«Важный аспект - это формирование оптимальной нормативной базы, надо писать новые законы о том же беспилотном транспорте. Без написания, создания новой законодательной базы, базирующейся на цифровых технологиях, никакого развития не будет», - сказал он.

При этом Иванов отметил, что в этом вопросе России «важно не отстать, потому что это мировая тенденция, мировой тренд, и Россия должна быть в этом самом тренде».

Говоря о транспортной инфраструктуре Дальнего Востока, спецпредставитель президента отметил, что за последние годы «привели в божеский вид, в хорошее состояние практически все аэропорты региона». В то же время, по его словам, «текущее состояние транспортных коридоров, проходящих по российскому Дальнему Востоку, можно охарактеризовать одной фразой - неиспользуемый потенциал».

«Несмотря на большой прогресс, он продолжает оставаться до конца неиспользованным. Причем это касается как обеспечения доступа северо-восточных провинций Китая к выходу к морю через нашу территорию, так и повышения объемов перевозок в большом трансевразийском масштабе», - добавил Иванов. По словам спецпредставителя президента, «цифровое будущее транспортных коридоров неизбежно». Он добавил, что будет создаваться цифровая инфраструктура для мониторинга, координации и управления логистическими операциями и транспортными потоками. Кроме того, будет формироваться система управления транспортной инфраструктурой на основе искусственного интеллекта.

<https://tass.ru/ekonomika/6846360>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.06; ПОДОРОЖНЫЙ НАЛОГ: УЧАСТНИКАМ BLABLACAR ГРОЗИТ УПЛАТА НДС; МИНФИН ВЫСКАЗАЛСЯ ЗА ВЗИМАНИЕ СБОРОВ С ВОДИТЕЛЕЙ СЕРВИСОВ СОВМЕСТНЫХ ПОЕЗДОК

Подоходный налог нужно брать с водителей, которые за деньги подвозят попутчиков в рамках сервисов совместных поездок, таких как BlaBlaCar. Свою позицию по поводу уплаты НДС этой категорией автолюбителей высказал Минфин, отвечая на запрос Ассоциации региональных пассажирских перевозчиков (документ есть у «Известий»). **Минтранс** продолжает работать над законопроектом, который будет регулировать сферу карпулинга. Установление жестких правил организации таких поездок — неизбежно, уверены эксперты. Однако взимание налогов с пользователей может увеличить стоимость таких перевозок минимум на 13%.

В исключениях не значится

Водители, которые подвозят попутчиков в рамках сервиса BlaBlaCar и подобных ему, должны уплачивать подоходный налог, ставка которого составляет 13%. Такая позиция отражена в ответе Минфина от 22 августа на запрос Ассоциации региональных пассажирских перевозчиков России (РПП).

В документе за подписью замдиректора департамента налоговой и таможенной политики Виталия Прокаева сказано, что доходы физических лиц, такие как плата за использование транспортного средства или денежные компенсации части расходов, связанных с перевозкой другого гражданина, подлежат налогообложению.

«В соответствии с пунктом 1 ст. 210 Налогового кодекса (НК) при определении налоговой базы по налогу на доходы физлиц учитываются все доходы налогоплательщика, полученные им как в денежной, так и в натуральной формах», — говорится в письме Минфина.

В нем поясняется, что все доходы граждан, которые не должны облагаться налогами, зафиксированы в ст. 217 НК. Например, в ней перечислены пособия, пенсии, а также компенсационные выплаты федерального и местного уровня. Других исключений не предусмотрено, говорится в ответе министерства.

В конце июня **Минтранс** сформировал законопроект о регулировании сервисов совместных поездок. Документ проходит стадию межведомственного согласования. В нем предусмотрено ограничение числа таких перевозок до двух в сутки, а также запрещена оплата наличными и вводится возможность блокировки аккаунтов водителей за коммерческие рейсы. Хотя **Минтранс** предлагает не считать плату «на бензин» прибылью физических лиц. А следовательно эти средства не должны облагаться налогом.

Ассоциация РПП ранее направила в министерство отрицательный отзыв на этот законопроект (есть у «Известий»), назвав его «ящиком Пандоры» для системы пассажирских перевозок и в целом гражданско-правовых отношений по предоставлению услуг гражданами. В свою очередь в BlaBlaCar поддержали разработку документа для регулирования отрасли карпулинга.

В пресс-службе Минфина заявили «Известиям», что взимание НДС предусмотрено в общеустановленном порядке, он самостоятельно уплачивается налогоплательщиками. Остальные вопросы переадресовали в **Минтранс**. Там заявили, что такая позиция от Минфина в ведомство не поступала.

— Вместе с тем, предложение об установлении обязанности по уплате налога на доходы физлиц и другие, поступившие от членов рабочей группы, а также федеральных органов исполнительной власти, в настоящее время прорабатываются, — отметили в **Минтрансе**. Говорить о сроках окончательной доработки документа в ведомстве считают преждевременным, учитывая «принципиальную новизну правоотношений, на регулирование которых он направлен».

Руководитель налоговой практики юридической компании Coleman Legal Services Павел Зюков согласен с позицией Минфина по поводу того, что деньги, получаемые водителем от попутчика, считаются доходом. Причем отслеживать такую прибыль, по мнению юриста, несложно, если оплата будет проводиться в безналичной форме через сайт BlaBlaCar. В данном случае сервис будет выступать налоговым агентом. Тем самым он снимет с водителя обязанности по уплате НДС и упростит процесс администрирования для налоговиков, пояснил он.

Тотальная монетизация

BlaBlaCar — один из крупнейших сервисов карпулинга в России. По его собственным данным, в нем задействованы более 20 млн человек в стране, ежедневно совершается порядка 100 тыс. поездок. Интернет-ресурсы карпулинга ранее пытались развивать Mail.ru Group и «Яндекс». Преимущество BlaBlaCar перед конкурентами заключалось в том, что он оставался бесплатным для пользователей, сказал «Известиям» управляющий партнер RTP Global Антон Иншутин.

Государство, по его мнению, так или иначе будет пытаться регулировать карпулинг. С одной стороны, BlaBlaCar конкурирует с автобусами и железнодорожным транспортом, с другой — это вопрос безопасности перевозок, пояснил он.

С необходимостью законодательного регулирования этой сферы согласен президент ассоциации ЕТС «Автобусные линии страны» Борис Лоран. В противном случае объявления о поиске попутчиков, по его мнению, просто переключают в соцсети.

Вместе с тем, зарегистрированных на BlaBlaCar автомобилистов, по мнению Антона Иншутина, в конечном итоге вынудят перечислять налог, а сам сервис станет платным для

водителей и попугачиков. Безусловно, это приведет к удорожанию услуги для пассажиров, и, возможно, более сложной регистрации, добавил он. Кроме того, сервису, по мнению эксперта, придется предоставлять данные о пользователях правоохранительным органам. Руководитель группы аналитиков ЦАФТ (Центр аналитики и финансовых технологий) Марк Гойхман полагает, что цена поездки для пользователей BlaBlaCar в этом случае вырастет на 13–20%. Он также подчеркивает, что выход в Россию этого сервиса — первый шаг к экспансии на рынке операторских услуг междугородних пассажирских перевозок. Следующей целью агрегатора, по мнению эксперта, станут коммерческие рейсы, первые шаги в этом направлении уже делаются: запущен сервис BlaBlaCar Pro для автобусных перевозчиков. Марк Гойхман опасается, что при такой динамике через три–пять лет на российском рынке может появиться монополист в этом секторе услуг, который начнет монетизироваться за счет взвинчивания цен.

<https://iz.ru/918065/aleksandr-volobuev/podorozhnyi-nalog-uchastnikam-blablacar-grozit-uplata-ndfl>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.05; БИГ МАК, «ДОШИРАК» И ДРУГИЕ; БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАССАХ ЗАВИСИТ И ОТ ТОГО, ЧТО ЕСТ И ГДЕ СПИТ ВОДИТЕЛЬ

В пути водителю фуры не до соблюдения диет. Его завтрак лишь в редких случаях включает овсянку, заваренную кипятком. Чаще день начинается со стакана кофе да бутерброда с колбасой, купленных где-нибудь на заправке. Это если дальнбойщик не прихватил запас съестного из дома. У большинства современных грузовиков имеется холодильник, где найдется место для домашней снеди. Но маршрут грузоперевозчика может растянуться на неделю и более, и любой домашний припас уже к середине такого путешествия будет съеден. Вот и придется водителю полагаться на кулинарные способности и добрые намерения поваров из придорожных харчевен.

Пельмени с медвежатиной

Сеть точек общественного питания у дороги весьма разношерстна, что требует от грузоперевозчиков и водителей легковых авто осмотрительности и осторожности. Отведал в сомнительной кафешке фирменное блюдо – и заработал расстройство желудка на остаток пути. Хорошо, если на маршруте в нужный момент встретятся аптечный пункт и оборудованный по правилам гигиены туалет. При отсутствии последнего придется водителю, держась за живот, спешно бежать в придорожные кусты, бросив грузовик на обочине.

Впрочем, в выборе точки питания на маршруте водителям часто помогает опыт коллег. Все фуры снабжены средствами радиосвязи, рации дальнбойщиков настроены на определенную частоту. Таким образом водители предупреждают друг друга о дорожных заторах, мобильных постах ДПС и авариях. В корпоративном эфире можно уточнить условия движения на том или ином участке трассы, узнать, где и по какой цене продается GSM, и, конечно же, коллеги подскажут, где можно поесть и не «травануться».

О структуре придорожного общепита можно судить, сопоставив мнения самих дальнбойщиков, высказываемые в печати. Водители делят точки питания, расположившиеся вдоль дорог, на несколько типов. Во-первых, кафе в крупных придорожных торгово-сервисных комплексах, таких, как, к примеру, «Скорость» на трассе М–10 «Россия» на подъезде к Твери или «Визит» на автодороге М–7 «Волга» перед Нижним Новгородом. Это большие сервисные зоны, где останавливаются водители большегрузов, легковых автомобилей и рейсовых автобусов. Столуются там и пассажиры. Пропускная способность таких комбинатов питания – тысячи людей в сутки, там большой ассортимент блюд, все свежее, но пища в таких центрах, по словам координатора ассоциации «Дальнбойщик», главного редактора «Дальнбойщик Медиа Групп» Валерия Войтко, казенная. Подобного рода заведения общепита сосредоточены в основном на

федеральных автодорогах европейской части России, где большой поток транспортных средств, а следовательно, и клиентов.

Иная картина на трассах Сибири и Дальнего Востока. Поскольку интенсивность движения там гораздо ниже, доминируют более компактные точки общепита. Чаще это семейный бизнес, обслуживает такая столовка водителей нескольких десятков автомобилей в день. Зато и еда там больше напоминает домашнюю. Так, на трассе Р–254 «Иртыш», близ поселка Павловск, пользуются популярностью у водителей кафе–гостиница предпринимателя Андрея Власова и его фирменные пельмени с медвежатиной.

Дальше в лес – меньше ОДС

В кафе центральной части России, отмечают водители, чаще преобладает привычное русскому человеку меню: супы, котлеты свиные или говяжьи, сосиски, рис, гречка, макароны и т. п. А вот в ассортименте блюд в точках общепита на дорогах Татарстана и Башкортостана встречается конина. В направлении Южного Урала меню уже содержит хашламу, плов, манты, лагман. В кафешках же на маршруте от Новосибирска до Красноярска в меню появляются блюда сибирской кухни: например, пельмени из оленины. Но чем дальше на восток Сибири, тем меньше населенных пунктов и объектов дорожного сервиса на пути дальнобойщиков. На таежных участках трасс, где интенсивность движения невысока, точки питания встречаются редко, и водителям приходится полагаться на собственные припасы или покупать продукты в сельских магазинах.

Утолить голод можно и в кафе при сетевых АЗС. Там доминирует в основном фастфуд (сосиски в тесте, гамбургеры и т. п.). В таких точках, как, впрочем, и в кафе при торгово–сервисных комплексах, дальнобойщики питаются редко: дороговато там, да и невкусно, блюда готовятся не на месте, а откуда–то привозятся. Из чего они сделаны, сколько в них всевозможных пищевых добавок, неизвестно. «Кусаются» цены и в кафе–ресторанах при мотелях, рассчитанных на денежного клиента. Там чаще останавливаются водители легковых машин, которые едут в командировки по делам, и автотуристы. Дальнобойщикам такие точки питания не по карману.

Еще одна категория точек общепита – совсем захудалые заведения, размещающиеся в каких–то сараеподобных постройках или вагончиках. Там часто царит антисанитария, нет возможности помыть руки, отсутствуют туалеты, и непонятно, в каких условиях готовится еда. Такие «едални» дальнобойщики стараются объезжать стороной. Не советуют начинающим грузоперевозчикам бывалые коллеги перекусывать в кафешках, где пахнет прогорклым маслом, а еду подают в тарелках со сколами. Водители – народ непривередливый, но минимальный комфорт и определенный уровень качества должны быть.

На трассах, как, впрочем, и в других сферах, бизнес часто бывает «заточен» на максимальное извлечение прибыли, отмечают дальнобойщики. Поэтому на стоянках легковых автомобилей общепит может накормить вас чем угодно, включая блюда, приготовленные из некачественных продуктов. И все таким поварам сойдет с рук, ведь в подавляющем большинстве случаев водитель легковушки и его пассажиры мимо этого кафе уже вряд ли когда проедут. Что касается дальнобойщиков, то с ними такой номер не проходит. В тех кафе, которые их обслуживают, персонал дорожит репутацией. Профессиональная солидарность дает возможность водителям наказывать хапуг. Если кого–нибудь из коллег в какой–то точке питания «траванули», дальнобойщики объявляют ей бойкот. Оставшись без клиентов, кафе, принадлежащее недобросовестному предпринимателю, вскоре разоряется.

Приемлемые условия и качество пищи на крупных площадках отдыха дальнобойщиков. Изначально в удобных местах у магистральных дорог появились стоянки грузового транспорта, где группами кучковались водители. Вместе им было безопаснее, удобнее и сподручнее устраиваться на ночлег, готовить нехитрые походные блюда. Позже в местах

таких стоянок стали открываться кафе, ориентированные на вкусы и кошельки грузоперевозчиков. Вот в этих-то заведениях в основном и питаются дальнбойщики. Приемлемой ценой за обед, состоящий из первого блюда, второго с мясом или рыбой, салата и компота, считается чек в 250–350 рублей. В среднем суточные водителя составляют 500 рублей. Значит, за время двухдневной поездки он может хотя бы три раза поесть горячей пищи.

Тем не менее обед дальнбойщика, спешащего за день проехать как можно большую часть пути, тоже нередко составляет фастфуд. Вместо супа – лапша быстрого приготовления. А на второе или та же злополучная колбаса, или паштет и консервы да ломоть хлеба. Ну и, конечно, опять кофе, который помогает усталому водителю быть бдительным за рулем. Все это съедается буквально на ходу, во время небольшой остановки где-нибудь на обочине дороги.

Полноценная остановка и прием пищи в заведении общепита чаще приходится на вечернее время. Проголодавшийся мужчина за ужином старается отвести душу обильными мясными блюдами в придорожных кафе. Стейки, гамбургеры, пицца и шашлыки среди предпочитаемых блюд. Напряженный день за рулем быстро дает о себе знать, и почти сразу после ужина водители, как говорится, идут на боковую, чтобы с рассветом снова двинуться в путь.

Отель на колесах

Спят дальнбойщики нередко прямо в машине. В современных фурах за водительским креслом размещено спальное место с матрасом. В грузовиках старых марок спать приходится прямо в кресле. Ночевки в фуре, стоящей на обочине дороги, могут стать причиной ДТП, когда проезжающий автомобиль врывается в сливающийся с ландшафтом большегруз. Статистика последних лет включает множество примеров подобных трагедий с человеческими жертвами.

Конечно, лучше всего ночевать на специальных охраняемых площадках для дальнбойщиков. Там можно принять душ и нормально поесть. Но проблема в том, что таких площадок на российских дорогах мало, да и не все водители готовы тратить деньги на гостиничную услугу, несмотря на то, что в большинстве компаний предусмотрена оплата ночевки в придорожных отелях. Дальнбойщики идут на хитрость: проводят ночь в кабинах грузовиков, а для отчета предоставляют фальшивые квитанции о ночевке в гостинице. Неиспользованная сумма идет в доход водителя. Поддельные же квитанции и чеки обычно продают предприимчивые люди, ошивающиеся вблизи стоянок грузовиков.

Между прочим, специалисты пришли к выводу, что парковочные пространства у автодорог (площадки отдыха) должны иметь специализацию по видам транспорта. Как пояснил вице-президент Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Глеб Киндер, сейчас такие площадки универсальны, заезжать на отдых туда могут как большегрузы, так и легковые автомобили и автобусы. И хотя схема движения транспортных средств на площадках, зона размещения для легкового и грузового транспорта регламентированы, на самом деле этот порядок не соблюдается.

Вот и получается, что в одном месте концентрируются пассажиры легковых авто и междугородных автобусов, среди которых немало семей с детьми, и дальнбойщики. Разным категориям путешественников, понятное дело, нужны разные условия отдыха и ассортимент блюд в кафе. Там, где одним вполне комфортно, другие чувствуют себя не в своей тарелке. Поэтому не исключены какие-то конфликтные ситуации. Чтобы этого избежать, при строительстве новых площадок отдыха нужно учитывать такую специализацию и, разумеется, отражать этот момент в нормативно-правовых документах, считает Глеб Киндер.

С вице-президентом «Опоры России» солидарен президент Ассоциации компаний придорожного сервиса и туризма Денис Арсентьев. По его словам, в государствах Европы

стоянки на 100–200 грузовиков создаются и эксплуатируются владельцами автодорог. В России же де-факто нет больших парковочных пространств именно для грузовиков. В итоге большегрузные фуры заполняют площадки отдыха, рассчитанные в первую очередь на легковые автомобили и автобусы. Как в таких условиях развивать адресные сервисы, рассчитанные на водителей и пассажиров легковых авто?

Поэтому в развитии объектов дорожного сервиса надо плотнее работать с **Росавтодором** и Госкомпанией «Автодор». Ведь есть же примеры положительного опыта, напоминает Денис Арсентьев, в том числе многофункциональные зоны дорожного сервиса на подъезде к Крымскому мосту, открытые недавно. Но нужна системность в этом вопросе.

Адресные сервисы

Да, действительно, на 26–м и 25–м километрах (справа и слева) федеральной трассы А–290 Новороссийск – Керченский пролив, на подъезде к Крымскому мосту, открыты две МФЗ, которые начали оказывать автомобилистам полный спектр услуг. Там действуют площадки отдыха, АЗС, магазины, моечные пункты, станции техобслуживания и другие сервисы.

Строительство этих объектов стало возможным в рамках реализации Концепции развития дорожного сервиса в РФ и разработанной на ее базе Генеральной схемы размещения ОДС. **Федеральное дорожное агентство** реализовало пилотный проект совместно с ООО «Лукойл – Югнефтепродукт» и администрацией Краснодарского края, которая предоставила земельные участки под строительство. В свою очередь **Росавтодор** в рамках строительства автодороги выполнил работы по устройству площадок отдыха.

Немалый опыт создания таких сервисных зон имеет

Госкомпания «Автодор». Как рассказал руководитель центра управления проектами ООО УК «Автодор» Сергей Коротенко, в настоящее время основная задача компании – обустройство МФЗ дорожного сервиса на скоростной трассе М–11 Москва – Санкт–Петербург и на строящейся ЦКАД в Московской области. На М–11 предусмотрено создание 19 МФЗ, расстояние между ними 50–60 км. На площадках в 3 га планируется строительство торговых центров с пунктами общественного питания и АЗС. Кроме того, вспомогательная инфраструктура, включающая стоянки для грузовых и легковых автомобилей.

В настоящее время на трассе М–11 идет строительство четырех МФЗ: на 258–м и 423–м километрах справа и слева от дороги. А к 2024 году, по словам Сергея Коротенко, на дорогах госкомпании планируется создать около ста МФЗ. Именно на строительство новых многофункциональных зон сервиса, а не на развитие существующих объектов делают упор в госкомпании. Несколько инвесторов на одной площадке с едиными инженерными сетями в рамках комплексного проектирования и застройки договариваются друг с другом и подписывают соответствующие соглашения.

Что касается развития объектов дорожного сервиса на площадках отдыха, то ГК «Автодор» обязала дочернюю компанию придумать схему благоустройства таких площадок, чтобы они содержались и эксплуатировались и чтобы там оказывались нормальные услуги общественного питания, добавил Сергей Коротенко. Причем строить пункты питания будет именно ООО УК «Автодор», которое берет землю в полосе отвода в суб-аренду.

У **Росавтодора** свои планы создания придорожных услуг вдоль федеральных трасс, реализуемые в рамках упомянутой Концепции развития дорожного сервиса. Так, помимо двух МФЗ на автодороге А–290 Новороссийск – Керченский пролив построены МФЗ на 1859–м и 768–м километрах трассы М–5 «Урал». Подобные комплексные объекты также созданы на дорогах А–181 «Скандинавия» (120–й км), М–7 «Волга» (1282–й км), Р–297 «Амур»

(424-й км) и других. Кроме того, было осуществлено строительство трех отдельных ОДС на трассе М-5 «Урал», одного объекта на дороге Р-256 «Чуйский тракт» и еще четырех на трассе Р-240 Уфа – Оренбург.

В целом в 2019–2020 годах на федеральных автодорогах планируется создание более 30 новых объектов дорожного сервиса. Это будут как МФЗ, так и отдельно стоящие объекты, размещение которых запланировано в рамках Генеральной схемы ОДС. Новые МФЗ, включающие многотопливные заправочные станции, гостиницы, точки питания, автомойки, СТО и площадки отдыха, предполагается разместить на нескольких федеральных трассах. К примеру, такими комплексными объектами оборудуют трассу А-360 «Лена», где будут возведены две МФЗ на 370-м и 643-м км.

Еще несколько современных и удобных для автомобилистов МФЗ должны появиться на 745-м, 888-м, 1151-м и

1543-м км трассы М-5 «Урал», 721-м, 822-м, 878-м, 1214-м, 1282-м км дороги М-7 «Волга», 427-м, 653-м, 939-м км трассы Р-22 «Каспий», 111-м км автодороги Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, западном обходе Уфы на автодороге Р-240 Уфа – Оренбург, 8-м км трассы Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск и 100-м км федеральной дороги Р-258 «Байкал». Отдельно стоящие объекты сервиса (АЗС, СТО, площадки отдыха, пункты общественного питания) также расположатся на трассах М-5 «Урал», М-7 «Волга», М-10 «Россия», Р-22 «Каспий», Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, Р-240 Уфа – Оренбург и Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск.

Заинтересовать инвестора

Напомним, что Генеральная схема размещения ОДС вдоль федеральных автодорог предусматривает создание более 800 новых объектов, а также 250 МФЗ для обслуживания участников дорожного движения. География расположения сервисных пунктов и МФЗ должна охватить практически все регионы России, в том числе малонаселенные – для того, чтобы сделать передвижение по федеральным трассам для автомобилистов наиболее комфортным и безопасным.

Планомерная работа по развитию дорожной инфраструктуры пробуждает интерес частных инвесторов, готовых вложить средства в развитие придорожного сервиса. В настоящее время **Росавтодор** проводит работу с региональными властями и потенциальными инвесторами, способствуя созданию благоприятных условий для бизнеса, готового размещать ОДС на федеральных трассах. Промежуточным итогом такой деятельности стало подписание нескольких меморандумов о сотрудничестве между **Росавтодором** и рядом организаций, представляющих как крупный, так и средний бизнес. Одним из нововведений прошлого года стало упрощение процедуры выдачи технических требований и условий на присоединение ОДС к федеральной дорожной сети. Так, в прошлом году **Росавтодор** и подведомственные ему учреждения в регионах перешли на электронную систему взаимодействия с представителями бизнеса при подаче заявлений на получение технических требований и условий. Платформой для работы с пользователями стал новый сервис – «Портал электронных услуг Федерального дорожного агентства». Переход на цифровое взаимодействие ускорил процесс рассмотрения и согласования документов, благодаря чему предпринимателям стало проще реализовывать свои проекты.

<http://transportrussia.ru/item/5146-big-mak-doshirak-i-drugie.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РУСГИДРО И ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИМОРЬЯ ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ В РЕГИОНЕ

ПАО «РусГидро» (МОЕХ: HYDR) и Приморский край в рамках Восточного экономического форума подписали соглашение о развитии электротранспорта в регионе, сообщила энергокомпания.

Подписание соглашения вызвано ускоренной динамикой роста парка электромобилей в Приморском крае, где сосредоточена почти треть электромобилей в России. В связи с этим «РусГидро» и власти Приморья будут совместно разрабатывать и реализовывать программу развития электротранспорта и соответствующей необходимой зарядной инфраструктуры, включая общественный (электробусы), на территории Приморского края, говорится в сообщении.

В основу программы развития электротранспорта ляжет, в том числе, опыт эксплуатации сети электрозаправок, которую «РусГидро» открыло в Приморском крае в преддверии ВЭФ. Открытие первой на Дальнем Востоке сети сможет не только удовлетворить текущий спрос на электрозаправки в Приморском крае, но и сформировать задел для развития электрозарядной инфраструктуры на Дальнем Востоке, надеются в компании.

По результатам опытной эксплуатации сети зарядных станций «РусГидро» будет принимать решение о дальнейшем ее развитии в Приморском крае и соседних регионах, отметили в компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; «ГАЗПРОМ ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО» ПЛАНИРУЕТ В 2020Г НАЧАТЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОНАПОЛНИТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ В ПРИМОРЬЕ

ООО «Газпром газомоторное топливо» планирует в 2020 году начать проектирование автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) в Приморском крае.

Создание сети газомоторной инфраструктуры в Приморье и использование природного газа в качестве моторного топлива согласовали врио вице-губернатора региона Елена Пархоменко и гендиректор ООО «Газпром газомоторное топливо» Олег Мелехин в четверг на Восточном экономическом форуме (ВЭФ-2019), сообщает пресс-служба региона.

По словам Мелехина, приведенным в сообщении, внедрение газомоторного топлива нужно начинать со строительства инфраструктуры - заправочных и сервисных станций, пунктов переоборудования старых автомобилей, лабораторий.

«Станции строятся по нашим требованиям, в нашем стиле, определяются наиболее удобные места для размещения станций, например, возле крупных предприятий, использующих газомоторное топливо для своей техники. И здесь необходима содействие региона в поиске наиболее оптимальных земельных участков», - сказал глава «Газпром газомоторное топливо».

Врио вице-губернатора, в свою очередь, напомнила, что власти Приморья рассматривают возможность строительства в регионе мало- или среднетоннажного завода по производству СПГ, в том числе для нужд малых котельных, работающих сейчас на мазуте или дизельном топливе.

«Стороны договорились синхронизировать действия администрации Приморья и газовиков по указанным направлениям, и в октябре этого года на Нефтегазовом форуме (в Санкт-Петербурге - ИФ) подписать соглашение о сотрудничестве, после чего уже можно будет приступать к практической реализации проекта», - говорится в сообщении.

В настоящее время в управлении «Газпром газомоторное топливо» находятся 235 газозаправочных объектов в 62 регионах России, 17 площадок с передвижными автогазозаправщиками (ПАГЗ), комплексы сжижения природного газа в Калининграде и Петергофе, «Московский газоперерабатывающий завод».

кл аг мв

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ЭЛЕКТРОННОГО ИЗВЕЩЕНИЯ О ДТП

Правительство РФ утвердило правила передачи информации о ДТП по европротоколу - сделать это можно будет с помощью приложения или бортовых устройств, без вызова сотрудников ГИБДД, соответствующее постановление опубликовано в четверг на портале правовой информации.

Как сообщал ранее кабмин, в пилотном режиме суперсервис «Оформление европротокола онлайн» запустят в Москве, Санкт-Петербурге, Московской и Ленинградской областях в период с ноября 2019 года по октябрь 2020 года.

Чтобы зарегистрировать происшествие через приложение, необходимо выполнение условий европротокола: количество участников ДТП должно быть не больше двух, оба участника должны иметь полисы ОСАГО, также не должно быть вреда жизни или здоровью, либо иному имуществу, кроме самих автомобилей. Оформить ДТП без вызова сотрудников ГИБДД можно уже сейчас, но пока необходимо передавать страховщику заполненное извещение на бумаге (и виновник, и потерпевший должны сделать это в течение 5 дней).

Согласно постановлению правительства, зафиксировать данные о ДТП можно будет с помощью приложения, интегрированного с «Госуслугами», либо с помощью бортовых устройств, здесь речь идет о системе реагирования ЭРА-ГЛОНАСС. Информация попадает в автоматизированную систему ОСАГО Российского союза автостраховщиков (РСА), откуда ее могут затем получить страховщики.

Систему спутникового извещения о ДТП внедряют во всех странах ТСРабота по внедрению в странах Таможенного союза системы экстренного реагирования при авариях ЭРА ГЛОНАСС идет активно, заявил журналистам в четверг президент НП «ГЛОНАСС» Александр Гурко. В России на эти цели выделено свыше 4 миллиардов рублей.

Также в постановлении указано, что именно нужно фиксировать - сюда относятся координаты автомобиля во время аварии, ее дата и время, замедление или ускорение транспортного средства во время ДТП, а также ряд других параметров, в том числе фото, список поврежденных частей автомобиля и личные данные водителей.

«Это соответствует требованиям, которые, как указывает закон, устанавливает РСА по согласованию с Банком России. Эти требования РСА установил еще в 2018 году и на основании них разработал мобильное приложение «ДТП.Европротокол», которое уже применяется для фиксации данных о ДТП, которые, в свою очередь, используются при урегулировании страховых случаев», - сообщили в РСА. Приложение пока не позволяет оформить ДТП в электронном виде без бумажного извещения, это станет возможно с 1 ноября.

В пресс-службе НП «ГЛОНАСС» пояснили РИА Новости, как работают устройства экстренного реагирования ЭРА-ГЛОНАСС. Ими автомобили обязательно оснащаются еще с 2017 года. Вызов поступает при серьезном ДТП, при возможном срабатывании подушки безопасности. Также есть возможность отправить вызов самостоятельно нажатием кнопки - согласно постановлению, это водитель должен сделать не позднее, чем через 10 минут после ДТП.

«В обоих случаях оператор получает следующие данные: координаты автомобиля с точностью до 15 метров, время ДТП, идентификационный номер транспортного средства, его скорость, величину ударных перегрузок, количество пристегнутых пассажиров, цвет машины, тип топлива... Модуль ЭРА-ГЛОНАСС имеет встроенную сим-карту, которая работает в режиме «виртуального оператора», то есть может использовать любую доступную сеть. Экстренный сигнал передается в приоритетном порядке», - объяснили в пресс-службе.

<https://ria.ru/20190905/1558366457.html>

ТАСС; 2019.09.05; УМНЫЕ СВЕТОФОРЫ ПОЯВЯТСЯ ЕЩЕ В ДЕВЯТИ ГОРОДАХ РОССИИ

Умные светофоры, решающие проблемы пробок на дорогах, появятся еще в девяти городах Российской Федерации. Об этом в четверг сообщил министр строительства и ЖКХ Владимир Якушев в ходе бизнес-диалога «Россия-Япония» на Восточном экономическом форуме (ВЭФ).

«Вот уже несколько лет на территории Воронежа и Москвы реализуется проект «Умный светофор». Накануне мы провели переговоры, чтобы расширить географию проекта. Определены еще девять городов, в которых компания «Киосан» начнет работу. Со своей стороны, мы выступаем в качестве коммуникаторов с российскими регионами», - сказал министр.

Якушев добавил, что реализацию проектов планируется обсудить на очередном заседании российско-японской рабочей группы по развитию городской среды в ноябре 2019 года. Впервые встреча пройдет в двухдневном формате с участием представителей регионов, заинтересованных в сотрудничестве с Японией по линии Минстроя России. «В рамках рабочей группы мы подведем итоги предыдущего этапа, а также обсудим дальнейшее расширение географии. Интерес к этому проекту у российских регионов огромен», - подчеркнул министр.

Проект «Умный светофор» направлен на решение проблем заторов на городских магистралях. Система состоит из контроллеров дорожной сигнализации (на каждом перекрестке), датчиков транспортного средства (на подъездах к перекрестку), связывающей коммуникационной сети (оптоволокно). Внедрение системы в Воронеже снизило количество заторов на улицах на 20 процентов, утверждает компания-поставщик. Упорядоченный дорожный трафик позитивно влияет на качество городской среды.

<https://tass.ru/ekonomika/6845180>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Umnie-svetofori-poyavyatsya-esche-v-9-gorodah-Rossii-2019-09-05/>

ТАСС; 2019.09.05; АВСТРАЛИЙСКАЯ TIGERS REALM COAL ПОСТРОИТ АВТОМОБИЛЬНУЮ ДОРОГУ НА ЧУКОТКЕ

Соглашение о сотрудничестве заключено на Восточном экономическом форуме правительством Чукотского автономного округа, Агентством по развитию Дальнего Востока и Арктики и австралийской компанией Tigers Realm Coal Ltd. Инвестор готов обустроить автомобильную дорогу на Чукотке и принять участие в реконструкции местного аэропорта, сообщила в четверг пресс-служба окружного правительства.

«На Восточном экономическом форуме заключено трехстороннее соглашение о сотрудничестве между правительством Чукотки, компанией Tigers Realm Coal Ltd и Агентством по развитию Дальнего Востока и Арктики. Компания рассмотрит возможность участия в реконструкции аэропорта Беринговский, обустроит автомобильную дорогу от морского порта до Беринговского каменноугольного бассейна, создаст генерирующие мощности на территории освоения месторождений. Отдельной строкой стоит подключение к широкополосному интернету за счет проектируемой оптоволоконной линии связи на Чукотку», - говорится в сообщении.

Tigers Realm Coal Ltd намерена продолжить поставки угля на местный рынок, будет участвовать в создании особо охраняемой природной территории регионального значения «Природный парк «Земля кулика-лопатня», поддержке коренных малочисленных народов Чукотки.

«Сотрудничество с Tigers позволяет округу диверсифицировать экономику. Благодаря этому сотрудничеству мы являемся производителями не только полиметаллических руд, но и вовлекаем другие ресурсы, которые есть у округа. Это дает дополнительные возможности для развития, делает экономику и жизнь людей в регионе более

устойчивыми. У компании большие планы по работе в регионе, и мы их поддерживаем», - приводятся в сообщении слова губернатора Чукотки Романа Копина.

Австралийская компания Tigers Realm Coal Ltd реализует проект в ТОР «Чукотка» по добыче угля в Амаамском угольном бассейне мощностями дочерней компании ООО «Берингпромуголь». В 2018 году компанией добыто 576 тыс. т угля и экспортировано 393 тыс. т. В планах 2019 года добыть до 750 тыс. т и реализовать до 650-720 тыс. т. Инвестор намерен стать значимым поставщиком коксующегося угля высокого качества на рынок морского экспорта через развитие активов, расположенных вблизи побережья Берингова моря в Чукотском автономном округе.

<https://tass.ru/ekonomika/6847098>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; НИКОЛАЕВ: МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ В ЯКУТИИ СОЕДИНИТ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И АРКТИКУ

Глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев заявил на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) о том, что строительство моста через реку Лену позволит соединить Дальний Восток и Арктику, сообщает пресс-служба главы и правительства региона.

Национальная программа развития Дальнего Востока должна решить одну из самых острых проблем - низкую транспортную связанность колоссальной территории макрорегиона. Об этом Николаев заявил на заседании президиума государственного совета под председательством президента страны Владимира **Путина**.

«Как глава региона не могу не сказать о значении моста через Лену в районе города Якутска. Его строительство соединит пространства Дальнего Востока и Арктики, рассеченные великой рекой от Байкала до Ледовитого океана», - приводятся слова главы республики.

Руководитель Якутии особо подчеркнул, что мост снимет инфраструктурные ограничения и повысит уровень экономической связанности всей территории Российской Федерации. В промышленный оборот будут вовлечены крупнейшие месторождения, увеличится приток инвестиций в несырьевые проекты.

Ленский мост соединит крупные объекты транспортной инфраструктуры: Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, три федеральные автомобильные дороги «Вилуй», «Колыма» и «Лена», пять региональных автомобильных дорог, Якутский речной порт, международный аэропорт «Якутск».

«К 2025 году с вводом моста круглогодичная транспортная доступность населения республики увеличится с 20,9% до 83%. Государственный бюджет получит существенную ежегодную экономию: расходы на северный завоз сократятся более чем на четыре миллиарда рублей», - отметил Николаев.

Пятый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 4-6 сентября. МИА «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером ВЭФ.

Директор проектного института Ленгипрогор Юрий Перельгин считает, что вопрос о необходимости постройки моста «давно назрел».

«Реалистичность воплощения данного проекта сейчас оценить достаточно сложно, а с точки зрения необходимости, то уже давно назрел вопрос о возведении этого сооружения. Еще с довоенных времен он был необходим. Тридцать лет назад у меня была командировка в этот регион и уже тогда все ждали этот мост. Судите сами - трехсоттысячный Якутск, который в наше время не связан нормальными коммуникациями с другими регионами страны, - это неправильно. Особенно, в условиях континентальной Сибири, когда за окном температура минус 50 и нет возможности гарантированно добраться куда-либо», - прокомментировал Перельгин РИА Новости заявление главы Якутии.

С точки зрения экономики проекта, добавил он, подсчеты говорят, что мост может полностью окупиться в течении 15-20 лет. «Для подобных проектов такой срок окупаемости считается отличным», - отметил Перельгин.

По мнению эксперта, при строительстве моста могут быть использованы механизмы ГЧП. «Блестящий пример - Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Его быстро построили, проект быстроокупаемый. На этом примере можно говорить и про мост через Лену - здесь возможно применение такого рода концессии, например, возведение платных автодорог на некоторых участках в Якутии», - заключил он.

Доцент кафедры мостов, тоннелей и строительных конструкций МАДИ Сергей Зега, в свою очередь, полагает, что при наличии финансирования мост можно было закончить за 3-4 года.

Проект очень сложный, носит в целом стратегический характер и вряд ли сразу даст экономический эффект, полагает он,

«Мост через Лену, в отличие от Керченского моста, расположен в достаточно удаленном месте, поэтому его строительство будет сопряжено с логистическими трудностями. Все стройматериалы придется подвозить через северный завоз. Это будет тоже довольно дорого. При достаточно активном финансировании проект вполне может быть реализован, технический срок его реализации предсказать трудно, думаю, что он может составить порядка трех-четырёх лет», - прокомментировал он РИА Новости.

Вице-президент московского Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков полагает, что включение проекта строительства моста через Лену в нацпрограмму по развитию Дальнего Востока, - правильный шаг, который может изменить жизнь Якутии, а его реализация зависит от выделения соответствующих средств в федеральном бюджете.

«То, что его включают в нацпрограмму по развитию Дальнего Востока, - это правильно, давно пора. Следующий этап - это выделить на него деньги. Этим занимаются правительство Якутии, министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики и **министерство транспорта России**. Когда это произойдет, сложно сказать», - отметил он в беседе с РИА Новости.

По его мнению, помочь этому процессу может хорошее технико-экономическое обоснование проекта. «В нем оптимизирована стоимость строительства, сокращена доля капитального гранта, который требуется для проекта, есть частный партнер», - пояснил он.

«Вопрос в том, как федеральное правительство оценит этот проект по отношению к другим проектам, которые претендуют на финансирование. В том, что мост нужен, уже никто не сомневается, особенно при нынешнем уровне проработки проекта», - добавил эксперт.

Чистяков согласен с тем, что постройка моста изменит перспективы развития региона.

«Для Якутии это один из ключевых проектов. Во-первых, это сокращение транспортно-логистических затрат для освоения природных богатств. По большому счету, это даст круглогодичный доступ к месторождениям Западной Якутии, к тому же Томторскому месторождению, будут оптимизированы логистические затраты. Наверняка найдутся месторождения, которые с мостом будет выгодно разрабатывать. Это и эффект для жителей Якутии - связь двух частей региона. Это и удешевление стоимости ГСМ. Сейчас горючее складывается в Нижнем Бестяхе, перегружается на реку, переправляется через нее, снова перегружается на берег, складывается. Если мост будет, то материалы можно будет просто довозить на автомобилях», - пояснил он.

<https://ria.ru/20190905/1558370493.html>

ТАСС; 2019.09.05; ЭКСПЕРТЫ: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА УСКОРИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Власти Санкт-Петербурга смогли ускорить реализацию ряда инфраструктурных проектов, преимущественно, касающихся развития дорожной сети и ввода в эксплуатацию новых станций метрополитена, поделился мнением с ТАСС в среду эксперт по транспортному развитию территорий Института территориального планирования «Урбаника» Илья Резников.

«С начала 2019 года власти Санкт-Петербурга приступили к ускоренной реализации ряда проектов транспортной инфраструктуры города, преимущественно, касающихся развития дорожной сети, например - открытие рабочего движение по участку Богатырского и Комендантского проспектов, а также достройка новых станций Фрунзенского радиуса городского метрополитена», - сказал он, добавив, что это уже сейчас положительно отразилось на работе всей транспортной системы города.

Дорожная инфраструктура

Одной из болевых точек в городе всегда была ситуация с ремонтом дорог. Чтобы решить эту проблему, власти Петербурга планируют включить требование о повышении гарантийного срока службы дорог до 12 лет в условия конкурсов на подряды по их ремонту. Это позволит привести в нормативное состояние более 85% городских дорог к 2024 году, что соответствует требованиям **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Ранее соответствующее поручение дал временно исполняющий обязанности губернатора города Александр Беглов.

Первого сентября открыто рабочее движение на Богатырском проспекте (от Гаккелевской улицы до Байконурской улицы) и на Комендантском проспекте (от Шуваловского проспекта до Глухарской улицы) в Приморском районе после поручения Беглова в оперативном режиме завершить восстановительные работы, которые ведутся с 2013 года.

«По нашим оценкам, в Приморском районе необходимо увеличить пропускную способность примерно на 40-50%, что связано с активной жилой застройкой. Поэтому открытие рабочего движения на обновленном участке Богатырского проспекта и Комендантского проспекта крайне необходимо одному из самых густонаселенных районов Петербурга», - считает директор Научно-исследовательского и проектного института транспортной инфраструктуры Светлана Воронцова.

Эксперты отметили и другие важные проекты, благотворно отразившиеся на транспортной доступности районов города. Третьего сентября открылось рабочее движение по новой развязке Западного скоростного диаметра (ЗСД) на пересечении с Новым шоссе у Белоострова в Курортном районе Санкт-Петербурга. Новая развязка разгрузит транспортное сообщение на Новом шоссе и Выборгском шоссе, а также откроет перспективы для развития расположенной рядом промышленной зоны «Белоостров».

Запуск Фрунзенского радиуса

Помимо интенсивных работ по ускоренному вводу дорожных объектов, городские власти взяли под особый контроль работы на новых станциях метрополитена. Летом ускорилась работа по строительству трех новых станций Фрунзенского радиуса петербургской подземки - «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары». Их официальное открытие намечено на 5 сентября. Как отметил эксперт Института территориального планирования «Урбаника», необходимость ускорить строительные работы на этих станциях была обусловлена частыми переносами сроков их сдачи. Поэтому за соблюдением выполнения работ потребовался более пристальный контроль городских властей.

Для решения транспортных проблем быстро растущего города Кудрово в Ленинградской области, с населением до 50 тыс. человек, власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области согласовали совместный проект строительства станции метрополитена «Кудрово» на территории одноименного населенного пункта. Ввод второй станции городской подземки на территории области намечен на 2025 год. Большинство жителей Кудрова

ежедневно ездят в Санкт-Петербург, ближайшая станция метро («Улица Дыбенко») расположена в двух километрах от населенного пункта.

«Строительство станции метро «Кудрово» - наиболее оптимальный вариант, так как вестибюль ближайшей к Кудрово станции метро «Улица Дыбенко» не справляется с пассажиропотоком. Сравнивая с обсуждаемой инициативой по строительству трамвайной линии, выигрывает проект строительства станции метро, учитывая большой объем пассажиропотока», - подчеркнул Резников.

Расширение трамвайной сети

Первого сентября правительство Санкт-Петербурга совместно с «Транспортной концессионной компанией» запустило движение скоростных трамваев «Чижик» на двух новых маршрутах в Красногвардейском районе от станции метро «Ладожская» до улицы Потапова и улицы Передовиков. Система с выделенной полосой дает возможность жителям удаленных районов добраться до метро в течение 10-20 минут.

«Открытие двух новых линий скоростного трамвая «Чижик» повысило транспортную связанность на востоке города», - отметила Воронцова.

Сейчас жителям Красногвардейского района доступны четыре трамвайных маршрута скоростного трамвая. В перспективе городское правительство также намерено согласовать проекты новых маршрутов трамвая «Чижик» - от станции метро «Шушары» (проектное название «Южная») в город Колпино на юге Санкт-Петербурга и от станции метро «Купчино» до Славянки через поселок Шушары.

Новые железнодорожные маршруты

Существенный прогресс наметился и в обновлении железнодорожной инфраструктуры. Власти Петербурга достигли предварительных договоренностей с «Российскими железными дорогами» (РЖД) о стратегии развития петербургского железнодорожного узла. На текущей неделе на заседании правительства Санкт-Петербурга компания представила первый этап концепции по развитию железнодорожной инфраструктуры до 2030 года.

По прогнозам городского комитета по экономической политике и стратегическому планированию, объем грузовых перевозок на петербургском железнодорожном узле увеличится к 2030 году в 1,4 раза (в сравнении с показателем 2018 года) - до 261 млн тонн. Прогнозируемая динамика обусловлена перспективами роста портовых мощностей.

В связи с прогнозами роста грузопотока РЖД совместно с властями Санкт-Петербурга и Ленинградской областью прорабатывает возможность организации Северо-Восточного и Юго-Западного железнодорожных обходов города, рассказал на заседании городского правительства заместитель генерального директора - начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов РЖД Олег Тони.

«Планы по развитию Санкт-Петербургского железнодорожного узла, озвученные РЖД накануне на совещании городского правительства, интересны и важны с точки зрения потенциала дальнейшего экономического роста региона. Актуализация вопроса организации Северо-Восточного и Юго-Западного грузовых железнодорожных обходов города оправданная и давно назревшая потребность, с учетом растущего грузопотока», - отметил Резников.

Юго-Западный железнодорожный обход повысит транспортную доступность порта Бронка, Северо-Восточный обход - будущего «Приморского универсально-перегрузочного комплекса» в Выборгском районе Ленинградской области и морского порта Высоцк. Необходимость обходов также оправдана, в частности, для снижения техногенной нагрузки на Санкт-Петербург», - добавил эксперт по транспортному развитию территорий Института территориального планирования «Урбаника» Илья Резников.

В части развития пассажирского железнодорожного сообщения, РЖД намерены организовать два новых пассажирских железнодорожных маршрута в Санкт-Петербурге к

2030 году для повышения транспортной доступности Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги (ОЖД). Первый маршрут будет пролегать от железнодорожной станции Белоостров Выборгского направления ОЖД вдоль северного побережья Финского залива до станции Ораниенбаум. Второй маршрут - от станции Токсово Приозерского направления ОЖД также до станции Ораниенбаум.

«Маршруты объединят юго-западные, северо-западные и северо-восточные районы с центром города. Планы по развитию петербургского железнодорожного узла, озвученные в Смольном, является результатом планомерной работы координационного совета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области, где представители научной сферы, промышленности и проектных институтов участвуют в обсуждении концепции развития транспортной инфраструктуры регионов», - сказал ТАСС проректор Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I (ПГУПС) Петр Рыбин.

<https://tass.ru/ekonomika/6844407>

ТАСС; 2019.09.05; БЕГЛОВ: СЕМЬ НОВЫХ СТАНЦИЙ ОТКРОЮТ В ПЕТЕРБУРГЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

Семь новых станций планируется открыть в Санкт-Петербурге в течение пяти лет, сообщил метростроителям в четверг врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов во время объезда новых станций Фрунзенского радиуса метро.

«За пять лет планируем открыть семь станций. Впереди немало работы, 29 станций в плане», - сказал он.

Как уточнили журналистам в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры, в течение пяти лет в городе планируется открытие двух станций «Шуваловский проспект» на фиолетовой и зеленой линиях городского метрополитена, а также станций «Путиловская», «Казаковская», «Горный институт», «Театральная» и «Богатырская» («Туристская»).

<https://tass.ru/ekonomika/6847711>

RNS; 2019.09.05; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТЛОЖИЛИ ЗАПУСК ТРЕХ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО

В Санкт-Петербурге открытие трех новых станций метро Фрунзенского радиуса — «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары» — отложили из-за ряда недоработок. Соответствующее решение принял врио губернатора Петербурга Александр Беглов, сообщают «Невские новости».

Решение отложить открытие было принято из-за того, что ряд автоматизированных систем управления движением, а также сигнализационного оборудования были не до конца настроены и откалиброваны, что может сказаться на безопасности пассажиров. Врио губернатора Петербурга подчеркнул, что безопасность пассажиров превыше всего и что нужно доработать все.

«Станции сегодня работают в тестовом режиме. Была проблема с течью, но ее устранили. На сегодняшний день все сделано для того, чтобы в штатной ситуации метро работало безопасно. Я принял решение, чтобы даже при нештатной ситуации были приняты все меры для безопасности пассажиров, и метро пока будет работать в тестовом режиме», — сказал он.

Работа над тремя станциями южного участка «фиолетовой» ветки петербургского метро велась с 2013 года. В общей сложности на их строительство было потрачено 33,99 млрд рублей.

Во время осмотра станций он также сообщил, что в течение пяти лет в Санкт-Петербурге планируется открыть семь новых станций метро.

«Впереди у нас семь станций, которые мы должны сдать в течение пяти лет. Это большой объем работ, к ним уже приступили. Надо работать, у нас 29 станций в плане», — рассказал он.

<https://rns.online/transport/V-Peterburge-otlozhili-zapusk-treh-novih-stantsii-metro--2019-09-05/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6847815>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛАРИСА РОЗОВА; 2019.09.05; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ СТАНОВИТСЯ БЕЗОПАСНЕЕ

Обновление подвижного состава стало одним из главных факторов роста безопасности общественного транспорта мегаполиса. Количество дорожно-транспортных происшествий с городским транспортом столицы существенно сократилось - до 12% в 2018 году. Об этом говорится в ежегодном отчете Департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. По мнению экспертов в области транспорта, этому способствует, прежде всего, активное обновление подвижного состава как магистрального наземного транспорта, так и рельсового в течение последних восьми лет.

Так, за этот период парк вагонов метрополитена обновился на 49% (с 2010 года на линии вышли 2413 новых вагонов), на 52% - парк пригородных железнодорожных поездов (2653 новых вагона с 2010 года) и на 100% - парк автобусов (9993 единицы с 2010 года). Также в городе появился новый вид транспорта - электробусы. Как сообщает Дептранс, к концу 2020 года их парк должен составить 900 единиц.

В результате средний возраст городского транспорта снижен на треть, что снижает риск аварий и внезапных поломок. А благодаря высокому качеству и технологическим нововведениям в новом подвижном составе повышается уровень безопасности всех пассажиров, находящихся в салоне.

В целом, состояние подвижного состава и дорожно-транспортной инфраструктуры эксперты относят к понятию активной транспортной безопасности (пассивная транспортная безопасность относится к действиям пассажиров) и оценивают ее уровень в Москве как очень высокий.

«В плане активной безопасности в столице сейчас большое внимание уделяется видеонаблюдению, спутниковой навигации, организации удобных и заметных аварийных выходов. В целом, количество происшествий сократилось, общественный транспорт стал безопаснее», - отмечает руководитель Центра независимых комплексных транспортных исследований **Российского университета транспорта (МИИТ)** Алексей Колин.

В авангарде тренда обеспечения активной безопасности - железнодорожный транспорт столицы. Например, с учетом всех последних тенденций и требований спроектированы поезда «Иволга», которые сегодня ходят по направлениям Москва Белорусская – Одинцово, Москва Белорусская - Усово, Царицыно - Подольск.

За активную безопасность в поезде отвечает множество конструктивных особенностей. В частности, в поезде нет тамбуров. С одной стороны, это играет существенную роль для снижения рисков противоправных действий, поскольку межвагонное пространство хорошо освещено и оснащено камерами видеонаблюдения. С другой - позволяет пассажирам равномернее заполнять пространство салонов и беспрепятственно проходить поезд насквозь. Таким образом, уменьшена вероятность давки, скопления большого количества людей в одной точке - как в поезде, так и на платформах.

Вместе с тем, в «Иволге» достаточное количество разноуровневых поручней - на спинках кресел, подвесных, вертикальных и горизонтальных. Кроме того, новая компоновка сидений по схеме 2+2 и сокращение их количества упрощают проход пассажиров по салону. В расширенных туалетных комнатах достаточно пространства как для пассажиров с детьми, так и для маломобильных групп граждан - для них есть специальные поручни.

Стеллажи для мелко- и крупногабаритного багажа надежно фиксируют чемоданы и ручную кладь, для велосипедов есть специальные велокрепления, они не мешают движению пассажиров и не создают риск получения травм.

Эксперты отмечают, что внутреннее пространство «Иволги» реализовано с упором на безопасность. «Сейчас в тренде появление новых видов транспорта и важно, чтобы они были не только комфортными, но и не создавали дополнительных угроз. В «Иволге» есть видеонаблюдение, датчики подсчета пассажиров, отсутствуют тамбуры, где выше вероятность противоправных действий, курения, распития спиртного, - рассказывает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. - К тому же не надо забывать и о современной системе кондиционирования - она ведь тоже относится к безопасности, поскольку важна для сердечников, у которых часто «скачет» давление».

Кроме того, каждый вагон «Иволги» оснащен огнетушителями и аварийными выходами. Головные вагоны оборудованы краш-модулями, которые поглощают удар в случае столкновения, обеспечивая безопасность находящихся внутри людей. Также в поезде внедрена система контроля бдительности машиниста и цифровое управление составом.

Уже в конце этого года 39 обновленных составов должны пойти по первым двум линиям Московских центральных диаметров (МЦД) - от Одинцова до Лобни и от Нахабина до Подольска. По сути, это новый для города вид транспорта - наземное метро, которое соединит города Подмосковья между собой через центр столицы и будет интегрировано в существующую транспортную систему.

По МЦД начнут ходить «Иволги» в новой модификации, получившие ряд существенных улучшений, начиная от экстерьера (поезд получил новую «маску») и заканчивая технологическими нововведениями, такими как цветные маршрутные табло и обновленные индикаторы открытия дверей.

Новая модификация поезда была представлена в рамках международного железнодорожного салона «PRO//Движение. Экспо», который прошел 28-31 августа 2019 года в подмосковной Щербинке.

В целом, по данным Дептранса, к концу 2019 года пригородный железнодорожный транспорт Москвы будет обновлен до 74% - его пополнят 1365 новых вагонов.

Поставки нового подвижного состава ждут также столичную подземку (2776 новых вагонов, или обновление до 80%) и наземный магистральный транспорт (4 000 единиц новых автобусов).

<https://rg.ru/2019/09/05/obshchestvennyj-transport-moskvy-stanovitsia-bezopasnee.html>

ТАСС; 2019.09.05; БОЛЕЕ 600 НОВЫХ АВТОБУСОВ ВЫЙДУТ НА МАРШРУТЫ В ПОДМОСКОВЬЕ ДО АПРЕЛЯ 2020 ГОДА

Свыше 600 новых автобусов планируется вывести на загруженные маршруты в Московской области до апреля 2020 года. Об этом в интервью portalу правительства Подмосковья сообщил генеральный директор «Мострансавто» Владислав Мурашов.

«До апреля 2020 года в наш автопарк поступит 632 автобуса большого класса в пригородном исполнении. Они будут выходить на маршруты «Мострансавто» поэтапно: в первую очередь туда, где большой пассажиропоток и перевозки осуществляются по регулируемым тарифам, с предоставлением льгот для пенсионеров, школьников и других категорий», - сказал Мурашов.

Он отметил, что всего автопарк «Мострансавто» насчитывает около 5 тыс. автобусов. Также он пояснил, что около 30 новых автобусов, которые выйдут на маршруты в регионе до апреля, будут оборудованы учебной кабиной.

«В салоне стажерского транспортного средства будет предусмотрено рабочее место инструктора с дублирующими педалями и контрольными приборами. Оно находится за креслом стажера», - добавил Мурашов.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6847798>

ТАСС; 2019.09.05; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИНЯЛИ ЗАКОН О СНИЖЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА 30%

Депутаты Сахалинской областной думы в четверг приняли во втором, окончательном чтении закон о снижении в регионе транспортного налога на 30%, передает корреспондент ТАСС.

Законопроект был внесен по инициативе врио губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко. Новая льгота будет распространяться на все виды легкового транспорта независимо от мощности. К примеру, размер ежегодных платежей за автомобиль мощностью 100-150 лошадиных сил будет снижен с 5285 до 3775 рублей, мощностью до 100 лошадиных сил - с 1 тыс. до 700 рублей. С 7 до 5 тыс. рублей сократят налог на транспорт мощностью 200 лошадиных сил.

«Мы не могли не поддержать идею Валерия Лимаренко о снижении транспортного налога. О необходимости принятия подобного закона в областной думе говорили несколько лет. Теперь с этой важной для всей области инициативой выходит первое лицо региона. Я считаю, что уменьшение размеров ежегодной выплаты поможет островитянам сэкономить семейный бюджет», - прокомментировал решение депутатов председатель Сахалинской областной думы Андрей Хапочкин.

В свою очередь парламентарии выступили с законодательной инициативой о снижении транспортного налога на 30% для водителей мотоциклов и мотороллеров. За принятие тех и других изменений в закон о транспортном налоге депутаты проголосовали единогласно. Уже в 2020 году жители региона будут вносить платеж за 2019 год с учетом новой льготы. Ранее сообщалось, что, по предварительной оценке, доходы областного бюджета в результате снижения ставок уменьшатся в 2019 году на 9,2 млн рублей, в 2020 году - на 170 млн, в 2021 году - 178 млн. Депутаты отметили, что налог передан с областного уровня на местный и зачисляется в дорожные фонды, поэтому дотации муниципалитетам будут увеличены на покрытие выпадающих доходов.

<https://tass.ru/ekonomika/6846328>

ПРАЙМ; 2019.09.05; МОСКВА И СЕУЛ РАБОТАЮТ НАД ПРОБНЫМ СНЯТИЕМ ЗАПРЕТА НА Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ КНДР - МИНТРАНС

Россия вместе с южнокорейскими партнерами ищет возможности для снятия ограничений на отправку первого грузового поезда через территорию КНДР, заявил РИА Новости **заместитель министра** транспорта России **Владимир Токарев**.

«В прошлом году мы в тестовом режиме проехали на пассажирском поезде из Южной Кореи в Северную Корею. Там была символическая церемония соединения железных дорог. Сейчас мы с моим южнокорейским коллегой ведем переговоры по тому, чтобы провезти в тестовом режиме первый контейнер», - сказал он.

По словам замглавы **Минтранса**, Сеул полностью поддерживает российскую позицию о необходимости очередных изъятий для продолжения исследований в ходе тестовых поставок.

«Они со своей стороны готовы, и мы готовы по дипломатическим каналам начать работу с Совбезом ООН по снятию ограничений на провозку в тестовом режиме контейнера из Южной Кореи по территории Северной в Российскую Федерацию и далее в Европу», - сообщил **Токарев**.

«У меня будет двусторонняя рабочая встреча с коллегами из Северной Кореи. Мы и с ними, безусловно, ведем диалог. Сейчас есть некоторая напряженность, и они заявляли, что сомневаются в открытости и намерениях своих коллег из Южной Кореи. Но, думаю, мы сможем их убедить. И мы вчера с моим южнокорейским визави это обсуждали: нужно дать им посыл, что мы настроены окончательно решить этот вопрос», - рассказал **замминистра**.

Он отметил, что для получения необходимых послаблений из санкционного режима против КНДР необходимо будет немало поработать с членами Совета Безопасности ООН. «Поэтому здесь нам и нужна Южная Корея, чтобы она договорилась со своими старшими партнерами, что это нужно, в первую очередь, ей самой. В мае этого года уже были попытки такого диалога, они начались. Но это потребует времени, не все так быстро», - подытожил замглавы **Минтранса**.

В конце декабря 2018 года на северокорейской пограничной станции Пханмун прошло символическое мероприятие, посвященное планируемому началу работ по модернизации Транскорейской железнодорожной магистрали. Церемонии предшествовала 18-дневная проверка состояния путей, в ходе которой специалисты Южной Кореи и КНДР обследовали почти 2,6 тысячи километров железных дорог, проехав вдоль западного и восточного побережья Корейского полуострова вплоть до границ с Россией и Китаем. Однако это потребовало длительных согласований с США, которые отказывались открывать границу для южнокорейских поездов из-за опасений нарушения санкционного режима против Северной Кореи.

ПРАЙМ; 2019.09.05; ПРОБНАЯ ПОСТАВКА УГЛЯ ИЗ РФ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ ЧЕРЕЗ КНДР МОЖЕТ ПРОЙТИ ДО КОНЦА ГОДА - МИНТРАНС

Россия и Южная Корея предварительно договорились возобновить пробные поставки российского угля через северокорейский порт Раджин, заявил РИА Новости **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**.

«Нам удалось договориться, что они в тестовом режиме вернутся к работе в проекте Хасан - Раджин в части провозки угля. Надеюсь, что мы эту работу сделаем до конца года», - сообщил **Токарев** по итогам переговоров в Сеуле.

По мнению замглавы российского **Минтранса**, с учетом обширных санкций, введенных против КНДР, сейчас довольно сложно прогнозировать, какими могут быть конфигурации дальнейшей модернизации северокорейских магистралей и развития железнодорожных перевозок.

«Сейчас первостепенная задача - добиться того, чтобы прошел первый контейнер. Для этого сегодня достаточно возможностей, он может просто проехать. И северокорейская сторона это подтвердила. Так что это пункт номер один. Добьемся - дальше будем маленькими шагами двигаться. Как говорится, быстро - это медленно, но без перерывов», - заявил **Токарев**.

Совместная эксплуатация реконструированного силами СП «Расонконтранс» («дочка» РЖД) железнодорожного участка Хасан (Россия) - Раджин (КНДР) и третьего пирса северокорейского порта Раджин - масштабный двусторонний проект России и КНДР.

Железнодорожную линию Хасан - Наджин (Раджин) и сам северокорейский порт Раджин совместно реконструировали РЖД и КНДР. Проект «Хасан-Раджин» был запущен несколько лет назад и предполагал доставку по железной дороге из России грузов в город Раджин с последующей переправкой морем в порты Южной Кореи или других стран.

В 2014-2015 годах состоялись три тестовых отгрузки российского угля в Южную Корею общим объемом около 300 тысяч тонн, и в начале 2016 года ожидалось заключение контракта на регулярные поставки, однако после очередных ядерных и ракетных испытаний КНДР договоренности сорвались.

ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.09.06; «УРАЛХИМ» И «УРАЛКАЛИЙ» ПОЖАЛОВАЛИСЬ В ФАС НА ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС; РЕЗКИЙ РОСТ ЦЕН НА КОЛЕСА МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОДРОЖАНИЮ УДОБРЕНИЙ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ОНИ

«Уралхим» и «Уралкалий» (основным бенефициаром обеих компаний является Дмитрий Мазепин) обратились в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) с просьбой

проверить цены на железнодорожные колеса. Об этом рассказал «Ведомостям» директор по правовым вопросам «Уралхима» Дмитрий Татьянин. «Уралкалий» не устраивает «необоснованный рост цен на стальные колеса», из-за этого он несет издержки, поэтому и обратился в ФАС, подтвердил представитель компании. Начальник управления контроля промышленности ФАС Нелли Галимханова через представителя подтвердила получение обращения. Первое заседание комиссии назначено на 12 сентября.

Цены на стальные железнодорожные колеса росли с 2017 г. В декабре 2016 г. колесо стоило 24 000 руб., в ноябре 2018 г. стоимость доходила до 38 100 руб., а в июне 2019 г. «Уралхим-транс» (логистическая компания в составе «Уралхима») покупал колеса на торгах, организованных ОМК, по цене более 100 000 руб. за штуку, сообщил через представителя директор «Уралхим-транса» Всеволод Ковшов. В управлении компании находится 8000 вагонов. «Уралкалий» располагает собственным парком еще из 8000 вагонов. Ежегодная средняя потребность «Уралхима» и «Уралкалия» в колесах – 12 000 шт. в год, рассказал Ковшов. Стоимость обслуживания вагонного парка для «Уралхим-транса» и «Уралкалия» по итогам 2019 г. вырастет на 725 млн руб. Это чистый убыток, существенный для группы, заключает он.

Российская ассоциация производителей удобрений (РАПУ) также планирует обращаться в ФАС с просьбой взять ситуацию под контроль, сообщил представитель ассоциации. В РАПУ обеспокоены резким подорожанием цельнокатаных колес, их дефицитом и отказом ОМК от заключения долгосрочных контрактов, сообщил он: «Производители удобрений, имеющие собственные парки вагонов, вынуждены отвлекать средства от финансирования инвестиционных программ и нести дополнительные расходы, которые могут сказаться на цене минеральных удобрений».

Представитель «Тольяттиазота» (1500 вагонов) рассказал, что ежегодно компания закупает 200–250 колесных пар преимущественно у ремонтных депо. «В 2017 г. стоимость колесной пары составляла 70 000–80 000 руб., в этом году может достигать до 250 000 руб.», – сообщил через представителя директор по транспорту и логистике «Тольяттиазота» Владислав Уткин. Рост цен на комплектующие увеличил стоимость транспортировки продукции, отметил он. «Рост расходов на содержание парка увеличивает стоимость логистики, влечет риск простоя вагонов, – согласен Ковшов. – При этом компания обязуется не повышать цены на удобрения на внутреннем рынке». Затраты «Фосагро» на содержание вагонного парка (5000 вагонов) в 2018 г. выросли в 1,5 раза – дополнительные расходы достигли 400 млн руб., привел данные представитель компании. В России железнодорожные колеса производят Evraz и ОМК. Производители удобрений не являются традиционными клиентами ОМК, они приобретают услуги у вагоноремонтных компаний, сказал представитель компании. «В июне 2019 г. «Уралхим-транс» купил по конкурсной процедуре 480 колес по цене, предложенной самим покупателем. Других сделок с производителями удобрений не было», – сообщил он. Купленных «Уралхим-транс» колес достаточно для ремонта 1500 вагонов, привел расчеты представитель ОМК. Вагонный парк производителей удобрений, входящих в состав РАПУ, составляет около 24 000 вагонов.

Доказать наличие картельного сговора на товарном рынке достаточно сложно: ключевым индикатором является динамика изменения цен, которые могут меняться не только вследствие наличия незаконного соглашения, но и по объективным рыночным факторам, говорит партнер юридической компании НАФКО Павел Иккерт.

«После аварий на предприятиях бразильской Vale в конце года выросла цена на железную руду. Это привело к росту цен на сталь и, как следствие, на стальную заготовку, закупаемую компаниями для производства стальных колес», – отмечает аналитик АКРА Максим Худалов.

Если антимонопольный орган придет к выводу, что ценовой сговор был, может быть возбуждено дело и назначены штрафы в размере до 15% выручки от реализации товара на

соответствующем рынке, отметил Иккерт. Представители «Еврохима», «Акрона» и Evraz не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/05/810596-uralhim-i-uralkalii>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.05; БЕРУТ ВАГОН В ОБОРОТ; СПЕЦИАЛИСТЫ О НЕОБХОДИМОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

АКТУАЛЬНО!

В первой половине 2019 года на сети РЖД ухудшился оборот вагона – в целом на 5,4% (в годовой динамике). Только в июле количество отставленных от движения полувагонов на путях общего пользования по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло в 8 раз. По мнению первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Анатолия Краснощека, необходимо принять во внимание и темпы прироста вагонного парка на сети. В 2022 году он может достигнуть уровня 2014 года – максимального за весь постсоветский период (1221 тыс. вагонов). Между тем оборот грузового вагона – основной показатель эффективности работы подвижного состава. В условиях его профицита грамотное управление парком становится ключевым фактором обеспечения скорости перевозок.

Обратный эффект

Во второй половине года перед железнодорожной отраслью стоят масштабные задачи. Традиционно на этот период приходится высокая концентрация ремонтно–путевых и строительных работ на инфраструктуре. Их проведение осложняется ростом грузооборота на ключевых экспортных направлениях.

Проблема возникает, когда порожний парк забивает все пути отстоя и падает провозная способность дорог. По оценкам специалистов, доля простаивающих порожних вагонов, не занятых в производстве, по некоторым основным операторским компаниям составляет более 10% от всего парка вагонов, находящихся в их распоряжении, а доля порожнего пробега превышает 40%.

ОАО «РЖД» как собственник инфраструктуры вынуждено постоянно регулировать ситуацию. В январе 2019 года компания уже на 6% увеличила плату за порожний пробег полувагонов. Но коэффициент порожнего пробега в первом квартале года все равно вырос на 0,7%. Почему же был достигнут обратный эффект? Такая ситуация во многом объясняется положительной динамикой экспорта через порты Дальнего Востока в силу повышенного спроса на азиатских рынках. Дальнейшие прогнозы говорят о сохранении тенденций роста грузопотока в восточном направлении.

В июне текущего года в ОАО «РЖД» предложили снизить тариф на порожний пробег полувагонов на расстояниях до 2,4 тыс. км на 12%, но повысить на 15% при дальних перевозках. Участники рынка выступили против этих мер, в качестве компенсации предлагая отменить льготные тарифы на порожний пробег инновационных вагонов.

Реализовать потенциал роста перевозок в условиях ограниченных провозных мощностей возможно только через оптимизацию логистики на сети, снижение порожнего пробега вагонов и повышение их универсальности, справедливо полагает первый заместитель генерального директора АО «Новая перевозочная компания» Вячеслав Станиславский. Он отмечает, что изменение тарифов на порожний пробег полувагонов в привязке к расстоянию приведет к перераспределению тарифной нагрузки на грузоотправителей, но не решит задачу по оптимизации порожних вагоноотправок.

По мнению Вячеслава Станиславского, на экспортных направлениях (Октябрьской, Северо–Кавказской и Дальневосточной железных дорогах) возможности по увеличению обратной загрузки подвижного состава ограничены в силу несбалансированности внешнеторговых потоков. С этих дорог от 60 до 80% вагоноотправок осуществляется в порожнем состоянии. На ДВЖД доля порожних отправок вагонов на расстояние свыше

2,4 тыс. км и вовсе составляет 90%. Повышение тарифов на порожний пробег на дальние расстояния неизбежно приведет к увеличению стоимости перевозки для экспортных грузов.

В настоящее время, считает Вячеслав Станиславский, необходимо вернуться к вопросу организации контейнерных перевозок в полувагонах со станций РЖД. В этом случае в положительную сторону может измениться логистика работы на основных грузонапряженных направлениях, в том числе на Дальневосточном полигоне. В первую очередь снизится необходимость в порожних платформах для перевозки крупнотоннажных контейнеров, поступающих в порты Дальнего Востока. За счет этого высвободится дефицитный подвижной состав на других направлениях. Благодаря обратной загрузке там уменьшится порожний пробег полувагонов. Снижение порожнего пробега вагонов приведет к освобождению пропускных способностей на полигоне, которые можно будет использовать для увеличения экспортных и транзитных перевозок без дополнительных капитальных вложений.

Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук полагает, что дифференциация тарифов на «порожняк» для перевозок на определенные расстояния приведет лишь к росту транспортных издержек и не сможет сократить порожний пробег. При этом есть примеры тех же угольных компаний, занимающихся вопросом обратной загрузки в условиях технической возможности и экономической рентабельности. Так, Сибирская угольная энергетическая компания (СУЭК) не только перевозит свой груз, но и является пятой компанией по объему предоставления вагонов под перевозку щебня, оптимизируя таким образом порожний пробег, в том числе инновационных вагонов.

Действительно, если порожние вагоны следуют мимо попутного груза без его подхватывания, то это создает дополнительную непроизводительную нагрузку на железнодорожную инфраструктуру, увеличивая совокупные транспортные издержки. Поэтому сама идея создания экономических стимулов для перевозки попутных грузов, безусловно, имеет право на обсуждение.

Как подчеркивают в ИПЕМ, рассчитать экономические последствия от предлагаемых ОАО «РЖД» тарифных новаций все же затруднительно, так как они содержат лишь общие подходы, без детализации. А ведь такое обсуждение должно сопровождаться более подробными экономическими и технологическими оценками влияния на участников перевозок, включая владельца инфраструктуры, операторов, грузовладельцев, бюджетную систему. Не исключено, что оптимизируя тарифную систему в части порожнего пробега, можно будет создать условия для снижения совокупных транспортных издержек в экономике.

Как избежать коллапса

Существует корреляция снижения показателя оборота вагона и увеличения общего парка грузовых вагонов. Рынок полувагонов качнулся в сторону профицита еще в середине 2018 года. Тогда специалисты предупреждали, что на сеть поступает гораздо больше вагонов, чем необходимо для перевозок. В июне 2019 года общая численность грузовых вагонов на сети выросла на 4,3% по сравнению с июнем 2018-го. А в июле текущего года рабочий парк вагонов увеличился аж до 998 тыс. ед. (+0,7% к июню 2019 г.). Причем если одно время он пополнялся в значительной мере за счет вагонов с увеличенной нагрузкой на ось, то затем клиенты стали чаще закупать обычные вагоны. Спрос подстегивается обманчивым впечатлением, которое складывается из-за наличия локального дефицита и высоких ставок операторов на предоставление вагонов. Такой дефицит связан скорее со снижением оборота вагона в силу того, что большая часть парка востребована на наиболее загруженных экспортных направлениях, где за спросом на перевозку не успевают возможности инфраструктуры.

Кстати, в своем докладе «Железнодорожный транспорт России: вызовы до 2025 года» специалисты ИПЕМ отмечают, что интенсивность работы железнодорожного транспорта, которую можно охарактеризовать грузонапряженностью (количеством тонно–километров, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины), постоянно возрастает. Рост грузонапряженности связан с изменением структуры перевозок, увеличением отправок на дальние расстояния на фоне незначительного роста протяженности путей, так как инвестиции в инфраструктурный комплекс направляются в первую очередь на увеличение пропускной и провозной способности существующих линий.

Серьезное замедление оборота грузовых вагонов на железных дорогах во многом вызвано действиями их операторов, грузоотправителей и грузополучателей, считают в ОАО «РЖД». Средний срок оборота вагона составляет 16 суток. Потери в замедлении оборота вагона по ответственности операторов, грузоотправителей и грузополучателей составляют 5,8 суток, из которых основная доля – это время нахождения на путях необщего пользования. Ситуацию усугубляет тот факт, что направления движения порожних вагонов в настоящее время определяются каждым оператором подвижного состава самостоятельно, исходя из внутренних интересов отдельно взятой компании, и не учитывают эффективность работы сети в целом, где работают более 1600 операторов.

По словам первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Анатолия Краснощека, сегодня общее количество грузовых вагонов на сети РЖД приближено к уровню 2014 года. В этих условиях дополнительный выпуск подвижного состава может быть компенсирован повышением эффективности его эксплуатации. Подразделениям компании необходимо добиваться сокращения оборота вагона за счет увеличения скоростей движения, сокращения простоев на технических и промежуточных станциях, а также станциях погрузки–выгрузки, увеличения гарантийных плечей обслуживания вагонов и участков обращения локомотивов.

Анатолий Краснощек напоминает о том, что в соответствии с долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» к концу 2025 года предполагается увеличение объемов погрузки с 1289 млн т в 2018 году до 1526 млн т по базовому сценарию и 1677 млн т – по оптимистичному, или 4181 тыс. и 4596 тыс. т в среднем в сутки соответственно. При этом погрузка грузов, перевозка которых преимущественно осуществляется в полувагонах, будет расти опережающими темпами.

Освоение возрастающих объемов перевозок только за счет наращивания погрузочных ресурсов приведет к разбалансировке мощностей инфраструктуры, неэффективному использованию пропускных способностей железнодорожных линий, замедлению оборота вагона.

Если не принимать мер по повышению технологической эффективности использования грузовых вагонов и повышению их оборачиваемости, то для освоения указанных объемов перевозок, по оценкам ОАО «РЖД», потребуется вагонный парк в размере более 1,3 млн единиц, в том числе более 600 тыс. полувагонов.

Увеличение численности вагонного парка до этого уровня сопряжено с существенными рисками увеличения нагрузки на железнодорожную инфраструктуру до критических значений, снижением маневренности сети и ухудшением эксплуатационной обстановки в целом. На практике это выльется в сокращение участковой скорости и производительности локомотива, замедление оборота вагона, что в конечном итоге приведет к увеличению транспортных затрат грузовладельцев и снижению оборачиваемости их оборотных средств, рискам необеспечения вывоза продукции в полном объеме и другим негативным последствиям.

<http://transportrussia.ru/item/5144-berut-vagon-v-oborot.html>

ТАСС; 2019.09.05; СБЕРБАНК: УСЛОВИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Сбербанк рассчитывает, что условия финансирования концессионного соглашения по строительству Северного широтного хода будут финализированы до конца текущего года, сообщил журналистам зампредправления Сбербанка Анатолий Попов в кулуарах ВЭФ.

«По Северному широтному ходу обсуждаются условия финансирования по концессионному соглашению. Здесь уже продвинутая фаза. Надеюсь, что до Нового года все решения будут приняты по этому проекту», - сказал Попов.

Северный широтный ход - проект железной дороги длиной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений в северных районах полуострова Ямал. Стоимость проекта предварительно оценивается более чем в 200 млрд рублей, начало строительства запланировано на 2018 год. При создании СШХ впервые в российском железнодорожном строительстве будет использована концессия. Прогнозируемый объем перевозок по СШХ составит 23,9 млн тонн грузов в год, основную часть будет составлять, в частности, транспортировка газового конденсата.

Он также сообщил, что Сбербанк получил от ряда потенциальных претендентов на покупку пакета акций (50% плюс две акции) «Трансконтейнера» заявки на финансирование сделки, предложения находятся на рассмотрении госбанка.

«В банк обратилось несколько потенциальных претендентов на покупку акций за привлечением долгового финансирования под эту сделку. Мы их рассматриваем, интерес, очевидно, есть», - сказал он.

Условия аукциона по продаже 50% плюс две акции «Трансконтейнера» были опубликованы 7 августа, стартовая и минимальная цена продажи акций - 36,159 млрд руб. Проведение аукциона назначено на 27 ноября 2019 года.

В конце августа стало известно, что Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ одобрила ходатайство компании «Енисей Капитал», аффилированной с совладельцами Evgaz - Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым, на приобретение контрольного пакета в «Трансконтейнере». Сейчас у «Енисей Капитала» 24,5% в «Трансконтейнере».

<https://tass.ru/ekonomika/6844928>

ТАСС; 2019.09.05; КОСВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ЦИФРОВИЗАЦИИ СОСТАВЯТ ДЛЯ КЛИЕНТОВ РЖД ДО 500 МЛРД РУБЛЕЙ

Косвенные эффекты для клиентов Российских железных дорог от реализации Цифровой стратегии холдинга составят около 500 млрд рублей. Об этом в ходе сессии «Цифровое будущее транспортных коридоров через Дальний Восток: международный опыт и российские реалии» на полях Восточного экономического форума заявил генеральный директор компании Олег Белозеров.

«Мы посчитали, что эффект для РЖД, который реализация этой программы (Цифровой стратегии холдинга - прим. ТАСС) должна дать - это более 150 млрд рублей. Но мы посчитали в том числе и косвенные эффекты. Косвенные эффекты - это то, что получим не мы, а получают наши партнеры, это порядка 500 млрд рублей», - сказал Белозеров.

Глава РЖД добавил, что в Цифровую стратегию компании входят восемь открытых цифровых платформ.

«Они касаются практически всех сфер жизни - это и грузы, это внешняя среда, это и перевозки, внутренняя наша среда, это и иные процессы», - продолжил Белозеров.

По его словам, программу в ближайшее время утвердит совет директоров холдинга.

<https://tass.ru/ekonomika/6846128>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-otsenili-ekonomicheskii-effekt-ot-tsifrovizatsii-zhd-perevozok-2019-09-05/>

ТАСС; 2019.09.05; ОЖД В ОКТЯБРЕ ВВЕДЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ В РАБОТЕ С ПОСТАВЩИКАМИ

Октябрьская железная дорога (ОЖД, филиал «**Российских железных дорог**») в октябре введет в коммерческую эксплуатацию цифровую платформу на основе технологии распределенного реестра (блокчейн) в работе с поставщиками компании, сообщил ТАСС в четверг начальник департамента информатизации **РЖД** Кирилл Семион.

Технология распределенного реестра позволяет повысить надежность договорных отношений благодаря оперативной отслеживаемости всего процесса доставки, также позволяет ускорить сроки выполнения работ посредством сокращения числа посредников между контрагентами.

«В октябре ОЖД приступит к коммерческой эксплуатации смарт-контрактов [технология распределенного реестра], после чего начнем разрабатывать план внедрения системы в остальных филиалах **РЖД** с определением необходимого объема финансирования. У нас сформирован пул партнеров, заинтересованных в работе на основе смарт-контрактов. В части поставок вагонных комплектующих в вагоноремонтные предприятия с нами, к примеру, сотрудничает «Уралвагонзавод» [УВЗ, входит в Ростех]», - отметил он.

ОЖД уже успешно завершила пилотный проект по заключению договоров на основе технологии распределенного реестра на поставку колесных пар для грузовых вагонов, добавил Семион.

Каждой сделке или финансовой транзакции, осуществленной на базе системы распределенных реестров, присваивается уникальный шифр, содержащий данные о времени, дате, участниках, стоимости сделки, а также подробные сведения о произведенном товаре. Моментальное обновление информации, у всех участников договорных отношений, о стадии реализации заказа и происхождении той или иной продукции, позволяет снизить вероятность появления контрафактной продукции и избежать возможных неточностей в доставке.

Октябрьская железная дорога - филиал **ОАО «Российские железные дороги»** - одна из крупнейших **российских железных дорог**, имеет эксплуатационную длину более 10,4 тыс. км и обслуживает шесть регионов (Московский, Санкт-Петербург-Витебский, Санкт-Петербургский, Петрозаводский, Мурманский и Волховстроевский) с населением более 25 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6846266>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ЧАСТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД СВЯЖЕТ ВЛАДИВОСТОК С КИТАЕМ

ООО «Международный экспресс» (Приморский край) до конца 2019 года планирует запустить пассажирский поезд по маршруту Владивосток-Суйфэньхэ (КНР), сообщил временно исполняющий обязанности вице-губернатора Приморского края Константин Богданенко.

«Оттуда появляется возможность получить доступ почти на всю территорию Китая», - сказал Богданенко в рамках Восточного экономического форума.

Он отметил, что запуск регулярного сообщения с провинцией Хэйлунцзян - это «один из ближайших проектов, который достаточно давно находится в стадии решения».

«Я очень рассчитываю, что до конца года у нас появится решение по вопросу перевозок, которое мы ждем с 2014 года, когда были отменены российские поезда, входящие на территорию Китая в этом направлении», - привела слова чиновника пресс-служба администрации Приморья.

Ранее власти региона обратились к китайской стороне за поддержкой в реализации проекта по запуску международного пассажирского состава.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», компания «Международный экспресс» была зарегистрирована в 2009 г. Уставный капитал - 1 млн руб. Учредителями выступают генеральный директор фирмы Мовсес Барсегян (30%) и его партнеры Татьяна Ахоян (50%) и Людмила Форицова (20%).

Ранее сообщалось, что в 2022 году планируется завершить реконструкцию железнодорожного грузопассажирского пункта пропуска через границу РФ «Пограничный» (Приморский край) - Суйфэньхэ (Китай).

ТАСС; 2019.09.05; РЖД ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ДО 11 ДНЕЙ

«Российские железные дороги» планируют сократить время доставки грузов по Транссибу из Японии в Европу с 19 до 11 дней. Об этом сообщил журналистам на Восточном экономическом форуме гендиректор компании Олег Белозеров.

По его словам, сейчас срок доставки из Японии до Польши уже снизился до 19 дней. Речь идет о тестовом маршруте из японской префектуры Тояма до Владивостока морем, а затем по Транссибу в Европу. При перевозке морем через Суэцкий канал путь занимает порядка 45 дней. «А мы планируем сократить его еще больше - это будет порядка 11-14 дней», - сказал Белозеров.

Он добавил, что для демонстрации возможностей маршрута 4 сентября по нему была отправлена партия контейнеров с автозапчастями, оформленная с использованием электронной единой технологии оформления документов на морскую и железнодорожную перевозку. «Мы таким образом сэкономим порядка четырех суток за счет оформления», - подчеркнул глава РЖД.

Белозеров отметил, что Транссиб вызывает большой интерес у японских компаний. «Почти треть перевозок по Транссибу приходится на японские грузы, которые по итогам 2018 года составили более 45 млн т. При этом контейнерные перевозки растут более чем на 11% в год», - добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6845684>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-planiruyut-sokratit-sroki-dostavki-gruzov-po-Transsibu-2019-09-05/>

ТАСС; 2019.09.05; ПЕРВЫЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОБОЙДЕТСЯ В \$260 МЛН

Затраты на первый этап модернизации Улан-Баторской железной дороги (УБЖД) оцениваются в \$260 млн. Об этом в кулуарах Восточного экономического форума сообщил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«Разработана программа средне- и долгосрочного развития УБЖД, которая включает первоочередные мероприятия <...> стоимостью \$260 млн», - сказал топ-менеджер.

По словам Мишарина, проекты должны реализовать в течение 2020 и 2021 годов. Программа включает как модернизацию инфраструктуры, так и приобретение новых активов. В дальнейшем планируется ряд дополнительных проектов, в частности строительство железнодорожного пути до границы с Китаем. Предполагается, что с целью реализации программы УБЖД докапитализируют на 40 млрд рублей равными долями со стороны РФ и Монголии.

«Нужна еще докапитализация примерно на такую же сумму и строительство второго выхода на Китай», - добавил топ-менеджер.

Мишарин отметил, что в Монголии реализуются и другие железнодорожные проекты, в которых РЖД предлагают принять участие. Среди них - строительство ветки протяженностью 430 км к месторождению Таван-Толгой.

«Кроме того, программой развития Монголии предусмотрено строительство Северного железнодорожного обхода и других проектов. <...> Важным условием реализации этой программы является принятие правительством Монголии среднесрочной и долгосрочной тарифной политики (по схеме инфляция минус - прим. ТАСС)», - уточнил Мишарин.

Аргументом для участия в масштабных проектах на территории Монголии является улучшение финансовых и операционных показателей УБЖД.

«РЖД сегодня выполняет функции доверительного управляющего 50% пакетом акций Улан-Баторской железной дороги, за последнее время дорога не только вышла на прибыль, работает рентабельно, но и каждый год демонстрирует увеличение объема перевозки. В прошлом году грузооборот вырос почти на 13%, за семь месяцев этого года погрузка выросла на 9%, грузооборот вырос на 13,5%. И впервые за последние 10 лет растут пассажирские перевозки», - заключил Мишарин.

«Улан-Баторская железная дорога» - совместное монголо-российское предприятие, которое обслуживает железнодорожную инфраструктуру Монголии, осуществляет пассажирские и грузовые перевозки по территории страны.

<https://tass.ru/ekonomika/6845278>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.06; «ПЕЛЛА» ВЫХОДИТ НА ЛЕД; ВЕРФЬ ПОСТРОИТ СВОЙ ПЕРВЫЙ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ «РОСМОРПОРТА»

Линейный ледокол мощностью 18 МВт для Дальневосточного бассейна построит судостроительный завод «Пелла» Герберта Цатурова. Верфь, никогда не строившая ледоколы, взялась реализовать проект к сентябрю 2024 года за 7,5 млрд руб. Источники «Ъ» полагают, что судно будет построено на площадке «Пеллы» в Гамбурге, а готовность верфи взяться за заказ по такой цене считают авантюрой. Эксперты не исключают, что «Пелла» рассчитывает на корректировку стоимости в будущем и продление серии.

«Пелла» Герберта Цатурова построит для ФГУП «Росморпорт» ледокол мощностью 18 МВт для Дальневосточного бассейна, следует из протокола конкурса на сайте госзакупок. Всего на конкурс была подана одна заявка, в связи с чем он был признан несостоявшимся, и контракт заключен с единственным участником. Предложенная «Пеллой» цена за строительство ледокола — 7,54 млрд руб. Согласно конкурсной документации, линейный ледокол проекта 21900M2 мощностью 18 МВт должен обеспечивать круглогодичную работу в замерзающих морских портах Дальневосточного бассейна. Судно будет иметь ледовый класс Icebreaker7. Срок завершения работ — 30 сентября 2024 года. Финансирование ведется из бюджета.

Судостроительный завод «Пелла» специализируется на катерах, буксирах, а также ведет строительство многофункциональных судов портового обслуживания и рыбопромысловых судов.

Источники «Ъ» в отрасли отмечают, что у верфи нет опыта в строительстве столь сложных заказов, как ледокол.

Но источник «Ъ» на «Пелле» говорит, что руководство внимательно изучило этот проект и решило, что сможет построить его в названные сроки и суммы. Он напоминает, что верфь строила для «Росморпорта» буксиры ледового класса, которыми ФГУП остался доволен и теперь решил доверить строительство ледокола.

«Росморпорт» эксплуатирует три ледокола такого проекта в Северо-Западном бассейне. Длина судов — 119,8 м, ширина — 27,5 м, осадка — 8,5 м, скорость — 17 узлов, ледопробитость — до 1,5 м. Их построил в 2012–2016 годах Выборгский судостроительный завод (ВСЗ, входит в Объединенную судостроительную корпорацию), контракт был заключен на 12,3 млрд руб. Заказ был проблемным из-за случившейся в 2014 году девальвации и санкций, на нем ВСЗ получил 0,8 млрд руб. убытка. ВСЗ считался основным претендентом и на строительство модернизированного ледокола, но, как рассказывают собеседники «Ъ», готов был это сделать за 10,5 млрд руб.

Источник “Ъ”, знакомый с деталями проекта, полагает, что «Пелла» будет строить ледокол на своей верфи в Гамбурге — Pella Sietas.

Это позволяет конкурсная документация, кроме того, на верфи «Пелла» в Ленинградской области такой ледокол не пройдет по глубинам, считает он. Источник “Ъ” на «Пелле» сообщил, что решение о месте строительства будет приниматься исходя из стапельного расписания, и не исключил кооперацию с немецкой верфью.

По мнению собеседника “Ъ” в отрасли, «Пелла» столкнется с трудностями при постройке ледокола — большая часть оборудования импортная, что приводит к высоким рискам верфи из-за колебаний курса. Кроме того, верфи придется осваивать новое производство, искать специалистов, которых сейчас нет на площадках «Пеллы» в Ленинградской области и Гамбурге. В сложившейся ситуации строить такой ледокол за 7,5 млрд руб.— авантюра, считает собеседник “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что для «Пеллы» заключение подобного контракта — масштабный прорыв даже несмотря на то, что компания получила его по существенно заниженной цене (минимум на 20%), а также взяла на себя серьезные валютные риски. Вероятнее всего, «Пелла» рассчитывает, что в процессе выполнения контракта стоимость может быть скорректирована. Также верфь может ожидать, что заказ будет расширен до серии из трех судов, что позволит компенсировать убытки, связанные со строительством головного судна, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4082280>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ИНВЕСТИЦИИ СУЭК В I ЭТАП УВЕЛИЧЕНИЯ МОЩНОСТИ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В ВАНИНО СОСТАВЯТ 12 МЛРД РУБ.

Инвестиции АО «Дальтрансуголь» (угольный терминал в порту «Ванино» в Хабаровском крае, входит в АО «СУЭК») в первый этап проекта развития мощности терминала по перевалке до 40 млн тонн угля в год составят около 12 млрд рублей, сообщил заместитель гендиректора - директор по логистике АО «СУЭК» Денис Илатовский на площадке Восточного экономического форума (ВЭФ-2019).

Как сообщает пресс-служба АО «Корпорация развития Дальнего Востока», соответствующее соглашение о сотрудничестве по реализации проекта «Дальтрансуголь» заключил в четверг на ВЭФ с корпорацией и Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АПИ).

«При запуске терминала АО «Дальтрансуголь» мы ориентировались на необходимость перевалки всего 12 млн тонн в год, но, благодаря строительству ОАО «РЖД» Кузнецовского тоннеля и увеличению провозной способности была реализована вторая очередь с ростом до 24 млн тонн в год. В рамках реализации Магистрального плана по развитию инфраструктуры мы приступили к реализации 3-й очереди терминала до 40 млн тонн годовой перевалки», - приводит слова Илатовского пресс-служба.

Предполагается, что проект будет реализован в три этапа.

В терминале будет построена дополнительная закрытая линия выгрузки вагонов с тройным вагоноопрокидывателем, установлено складское автоматизированное оборудование.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; КОНСТАНТИН ЛАПТЕВ: «ЗВЕЗДА» САМА СМОЖЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПОСТРОИТЬ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР»

Президент России **Владимир Путин**, выступая на V Восточном экономическом форуме, заявил, что Россия открыта для иностранных инвестиций и сотрудничества в любых областях промышленности, включая судовой верфь «Звезда» в Приморском крае. О значении «Звезды» для Дальнего Востока и российской экономики в целом, строительстве самых больших в мире атомных ледоколов «Лидер», портфеле заказов и новых перспективных контрактах судовой верфи в интервью РИА Новости на полях форума рассказал врио

генерального директора АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» Константин Лаптев. Беседовала Галина Цыганова.

— Президент России поставил задачу по созданию судостроительного кластера на Дальнем Востоке, основой которого должна стать судовой верфь «Звезда». Расскажите, пожалуйста, на какой стадии сегодня находится реализация инвестпроекта по созданию суперверфи «Звезда»? В чем уникальность этого проекта? Какое влияние окажет создание судовой верфи на Дальнем Востоке на судостроительную отрасль России и экономику страны?

— Судовой верфь «Звезда» — это первый в России комплекс крупнотоннажного судостроения. Она способна удовлетворить потребности отечественных заказчиков в строительстве судов и морской техники для обеспечения добычи и транспортировки углеводородов на континентальном шельфе страны.

Высокий уровень автоматизации и новейшее оборудование позволяют «Звезде» выполнять заказы на строительство самых современных высокотехнологичных судов, в том числе высокого ледового класса.

«Звезда» — резидент территории опережающего развития «Большой Камень». Статус резидента дает достаточно много привилегий: это и льготные налоговые условия, и упрощенные административные процедуры, и многое другое. Все это обеспечивает верфи дополнительные конкурентные преимущества.

Уже введены в эксплуатацию ключевые объекты первой расширенной очереди – блок корпусных производств, камеры очистки и окраски блоков, а также тяжелый достроечный стапель. Мощности первой расширенной очереди используются для выполнения имеющихся заказов. Одновременно ведется сооружение объектов второй очереди, в том числе сухого дока и достроечных набережных. По завершении строительства второй очереди «Звезда» сможет выполнять заказы по изготовлению любых существующих типов современных судов и морской техники без ограничения по спусковому весу и типоразмеру.

По сути, создание ССК «Звезда» знаменует собой новый этап в развитии судостроительной промышленности России, вносит значительный вклад в обеспечение импортозамещения и экономической безопасности страны в отрасли гражданского судостроения.

— Масштаб работ на судовой верфи впечатляет. Часть объектов еще строится, в завершённых уже кипит работа по созданию судов. К какому году планируется завершить строительные работы на площадке «Звезды» и полностью запустить в эксплуатацию производственный комплекс? Есть ли вероятность, что это удастся сделать с опережением плановых сроков? В частности, когда именно планируется сдать сухой док верфи?

— Плановый срок сдачи в эксплуатацию объектов второй очереди – 2024 год. Принимая во внимание большой объем уже полученных и перспективных заказов, мы стараемся завершить строительство верфи в максимально короткие сроки.

Сооружение сухого дока, который не имеет аналогов в мире, идет с опережением графика – его мы сдадим в эксплуатацию уже в следующем году, на три года раньше проектного срока. В июле на территории дока смонтировали мощный кран «Голиаф», уже второй на судовой верфи, завершаются пуско-наладочные работы. В конце года установят батопорт. Сухой док не имеет аналогов в России. Для того, чтобы спускать на воду суда большим водоизмещением, как например, атомный ледокол «Лидер», в акватории бухты Большой Камень ведутся дноуглубительные работы.

— Глава «Роснефти» Игорь Сечин говорил, что суперверфи «Звезда» для стабильной работы необходимы заказы на 178 судов. Каков на сегодня портфель заказов верфи и к какому году удастся выйти на требуемый уровень? Есть ли перспективы роста портфеля заказов или мощности верфи уже загружены полностью?

— Для работы верфи, как и любой другой компании, безусловно, требуется стабильная загрузка заказами. Когда мы говорим о количестве в 178 судов, речь идет о перспективном портфеле заказов, на которые верфь рассчитывает при планировании деятельности до 2035 года.

В настоящее время портфель заказов ССК «Звезда» насчитывает 39 судов, а с учетом опционов – 59. В свою очередь, «Роснефть» разместила заказы на 28 судов.

С учетом уже введенных в эксплуатацию мощностей первой очереди верфи, эти заказы позволяют обеспечить необходимую загрузку в ближайшей перспективе. Однако предстоящий вскоре ввод в эксплуатацию объектов второй очереди позволит значительно, в разы, увеличить производственные возможности верфи. С учетом этого уже сегодня ведется работа по заключению новых контрактов на строительство судов.

— Насколько увеличился портфель заказов «Звезды» в первом полугодии 2019 года, какой прирост ожидаете к концу года?

— В первом полугодии 2019 года заказчиком были подтверждены опционы на три мелкосидящих ледокола. Ведется активная работа по целому ряду перспективных заказов. Наиболее актуальной в текущем году для верфи является работа по заключению контрактов на строительство судов-газовозов для проекта «Арктик СПГ-2», ледоколов, работающих на СПГ-топливе для компании «Новатэк», а также научно-исследовательских судов для Минобрнауки. С учетом этих заказов, ССК «Звезда» планирует заключить до конца 2019 года контракты на строительство еще порядка 5-8 судов.

— К какому году судовой верфь может перейти к полномасштабному производству? Некоторые эксперты полагают, что какие-то крупные узлы «Звезда» не будет делать сама. Есть ли необходимость в создании производства полного цикла или развитие пойдет в соответствии с европейским опытом, когда блоки судна изготавливаются на условиях субподряда?

— ССК «Звезда» спроектирована и строится как верфь полного цикла. Более того, на базе «Звезды» создается целый судостроительный кластер. Эта работа ведется в рамках программы повышения локализации производства судового оборудования и материалов в Российской Федерации. Хороший пример — завод по выпуску судовых винто-рулевых колонок, который построен на территории судостроительного комплекса. Кроме того, предполагается локализация производства судовых красок, материалов и компонентов для мембранных систем СПГ-танкеров, другого судового оборудования.

Крупноузловая сборка и передача части работ субподрядчикам является общепринятой практикой в судостроении. ССК «Звезда», так же, как и другие верфи, не исключает использование таких опций с учетом того, что объекты второй очереди находятся в стадии строительства. Кроме того, просчитывается актуальная загрузка.

«Звезда» широко использует кооперацию с рядом зарубежных партнеров в целях получения передового опыта и внедрения лучших технологий производства судов различных типов, которые ранее не строились на отечественных верфях, в частности крупнотоннажных танкеров и судов-газовозов. Это является оптимальным вариантом получения необходимых компетенций на этапе становления верфи.

Стратегическая программа развития ССК «Звезда» предполагает производство полного цикла с максимальной локализацией всех операций на территории России.

— В России активно развивается ряд проектов, которым для вывоза продукции потребуются крупнотоннажные суда. В частности, компания «Новатэк» построила на полуострове Ямал завод по производству сжиженного природного газа, планирует в ближайшие годы построить еще один завод. Для доставки СПГ потребителям потребуется значительное количество газовозов ледового класса. «Новатэк» попросил власти страны субсидировать заказы на строительство судов. Требуется ли для судостроительной отрасли дополнительные меры поддержки со стороны государства? Если да, то какие?

— Поддержка судостроительной отрасли государством является распространенной мировой практикой. Именно таким образом действовали и действуют все лидеры судостроительной отрасли, такие как Южная Корея или Китай. Судостроение является одной из наиболее высокотехнологичных и капиталоемких областей производства и поэтому требует определенной поддержки. Это особенно важно в условиях жесткой конкуренции с зарубежными верфями и с учетом того, что такие сложные суда, как например, газовозы, никогда ранее в России не строились. Руководство страны уделяет данному вопросу самое пристальное внимание.

— А как «Звезда» планирует строить суда-газовозы для «Новатэка», какая будет степень локализации?

— Суда-газовозы проекта «Арктик СПГ-2» ПАО «Новатэк» планируется строить с максимальной степенью локализации. Так, начиная уже с первого судна серии, на территории России предполагается сборка и окраска корпуса судна, монтаж всего судового оборудования и систем, установка мембранной системы СПГ-танкеров, проведение пуско-наладочных работ и испытаний. Таким образом, практически все ключевые операции предполагается выполнять на ССК «Звезда».

Задача локализации производства судового оборудования и материалов является одним из наиболее важных приоритетов. ССК «Звезда» совместно с Минпромторгом России, Совкомфлотом и «Новатэком» ведется целенаправленная серьезная работа в этом направлении.

Закладка киля пилотного газовоза для «Новатэк» планируется в 2021 году.

— «Новатэк» планирует выделить средства на строительство четырех ледоколов на СПГ-топливе для обеспечения навигации в западной части Севморпути. Возможно ли исполнение этого заказа на мощностях ССК «Звезда»? Когда может состояться закладка головного судна? Какие предприятия могут выступить партнерами по исполнению этого заказа?

— «Звезда», разумеется, заинтересована в получении заказа на строительство ледоколов на СПГ-топливе. А сроки строительства и возможные варианты по организации реализации данного судостроительного проекта в настоящий момент прорабатываются.

Необходимо отметить, что судовой верфь в настоящее время имеет в портфеле заказов как ледоколы и суда высокого ледового класса, так и суда, работающие на СПГ-топливе. Такой набор компетенций является уникальным не только для российских, но и для ведущих мировых верфей.

— Обсуждается ли возможность строительства на мощностях «Звезды» научно-исследовательских судов (НИС) для Минобрнауки? «Звезда» планирует участвовать в конкурсе на постройку НИСов, их проектирование?

— Да, возможность строительства НИС для Минобрнауки на мощностях «Звезды» обсуждается, верфь участвует в конкурсе на проектирование и строительство этих судов. Оба судна серии целесообразно строить на одной верфи в целях оптимизации графика постройки и затрат на их строительство.

При этом, с учетом наличия на ССК «Звезда» фактически двух производственных площадок – открытый достроечный стапель и сухой док, – «Звезда» может выполнить заказ на постройку НИС в намеченные сроки. Строительство судов такого размера возможно именно на достроечном стапеле, в то время как сухой док будет отведен под строительство крупнотоннажных судов, таких как газовозы.

Общий уровень локализации по данным судам будет зависеть, в частности, от состава судового оборудования, которое с учетом наличия научно-исследовательской составляющей, может быть уникальным. С точки зрения работ самой верфи по постройке судов, ССК «Звезда» готова обеспечить максимальную локализацию.

— Когда начнется строительство ледокола «Лидер»? Какая у него будет степень локализации в России?

— Сейчас ведется работа по проектированию судна, начата разработка рабочей-конструкторской документации. И согласно предварительному графику, начало строительства судна (резка стали), запланировано на 2020 год.

Что касается уровня локализации данных ледоколов, то с учетом типа судового оборудования, устанавливаемого на них, в частности энергетической установки, можно с уверенностью сказать, что это будут практически полностью российские суда.

— Государство определило, что судовой верфь «Звезда» будет исполнителем заказа по строительству ледокола «Лидер». ССК «Звезда» планирует привлекать мощности ОСК для постройки этого ледокола?

— Возможные варианты межзаводской кооперации по строительству ледокола типа «Лидер», в том числе, и с предприятиями ОСК, при необходимости такой кооперации, безусловно, будут рассматриваться. Но при этом необходимо отметить, что производственные мощности ССК «Звезда» в кооперации с АО «ДВЗ «Звезда», входящим в группу АО «ДЦСС» и имеющим опыт работы с атомными энергетическими установками, позволяют обеспечить выполнение всего объема работ по строительству ледоколов типа «Лидер».

Президент РФ **Владимир Путин** и премьер-министр Индии Нарендра Моди во время совместного посещения судостроительного комплекса Звезда в городе Большой Камень

— Что касается СП «Звезда-Hyundai», какие планы, перспективы его развития, планируется ли менять соотношение долей в СП? Какие стратегические преимущества оно дает верфи и планируется ли привлекать к нему других инвесторов?

— Совместное предприятие создано в 2017 году и успешно действует. СП оказывает технологическую поддержку «Звезде» при строительстве танкеров типа «Афрамекс» путем разработки проектной документации и оказания инжиниринговых услуг.

Каких-либо других инвесторов или участников в СП «Звезда-Hyundai» привлекать необходимости нет.

<https://ria.ru/20190905/1558341817.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190905/1558353611.html>

<https://ria.ru/20190905/1558354281.html>

<https://ria.ru/20190905/1558354089.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; АНАТОЛИЙ СЕРДЮКОВ: АВИАСТРОЕНИЕ, ВЕРОЯТНО, ЖДЕТ МАСШТАБНАЯ РЕФОРМА

Авиастроение в России переживает переломный момент: завершается вхождение Объединенной авиастроительной корпорации в Ростех, формируются дивизионы боевой, транспортной, стратегической и гражданской авиации, на предприятиях идет аудит. Глава авиационного кластера госкорпорации «Ростех» Анатолий Сердюков в ходе авиасалона МАКС-2019 дал интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину, в котором рассказал о возможной масштабной реформе отрасли, о сокращениях руководителей в ОАК, а также о сроках создания двигателя «второго этапа» для Су-57.

- Анатолий Эдуардович, как проходит процесс вхождения ОАК в Ростех? Когда все необходимые мероприятия будут завершены? Укладываетесь ли в сроки?

- Сейчас идет аудит и оценка предприятий ОАК, эти процессы мы рассчитываем завершить к концу года. Юридическое завершение передачи активов планируется во втором квартале 2020 года.

При этом мы уже прорабатываем дальнейшие сценарии развития ОАК. Главная задача на предстоящем этапе - налаживание эффективной кооперации заводов ОАК с другими предприятиями авиационного кластера Ростеха, среди которых холдинги со специализацией в области двигателестроения, авионики, авиационного оборудования, вертолетостроения. Мы - это созданная в корпорации рабочая группа по вопросам

интеграции группы ОАК в Ростех - за последнее время побывали практически на всех заводах ОАК. Из этих поездок и рабочих совещаний следует однозначный вывод, что есть резервы для более тесной и эффективной совместной работы авиастроительных предприятий и поставщиков.

- Насколько вы оцениваете возможность слияния ОАК с «Вертолетами России»? Когда это может произойти?

- Такое объединение возможно. На базе «Вертолетов России» и ОАК может быть создана крупная авиастроительная компания.

Модель, когда проектирование, производство компонентов, финишная сборка вертолетной техники и самолетов, а также послепродажное обслуживание объединяются в рамках одной структуры, имеет определенные преимущества. Такой подход позволяет сократить цикл создания авиатехники, при этом издержки оптимизируются за счет эффекта масштаба. Другой вопрос - в каком формате это может быть реализовано. Объединение в рамках одного юридического лица или, например, холдинговая компания - решений на данном этапе нет, говорить о конкретных шагах пока рано.

- Уже есть понимание по оптимизации и перенастройке ОАК? Как это будет выглядеть? Что будете убирать, а что добавлять?

- Нам предстоит большой объем работ, включая оптимизацию структуры производства и управления. Необходимо синхронизировать бизнес-процессы, внимательно оценить цепочки поставок, выстроить эффективную кооперацию внутри авиационного кластера Ростеха.

В ОАКе уже идет упорядочивание активов по видам авиации - военная, стратегическая, транспортная. В дальнейшем возможно выделение гражданского производства в отдельную структуру. При этом в гражданский дивизион могут быть привлечены инвесторы, российские или зарубежные, которые возьмут на себя часть инвестиционной программы.

Выделение гражданских программ под отдельное управление - это логичный шаг с точки зрения бизнеса. Идет активная разработка и вывод на рынок конкурентоспособной гражданской техники. Сегмент гражданских пассажирских самолетов - это отдельный высококонкурентный глобальный рынок, где работают свои методы финансирования программ, свои цепочки поставок и международной кооперации. Поэтому рисками и развитием по каждому из этих направлений эффективнее управлять в рамках отдельной компании.

- Как перенастройка ОАК скажется на кадрах и управленческом персонале? Будет ли меняться оргштатная структура?

- Интеграция предполагает совершенствование процессов корпоративного управления, а также внедрение стандартов и практик, принятых в Ростехе. Одна из проблем ОАК - избыточное количество руководителей различного уровня. В связи с этим были даны рекомендации по оптимизации центрального аппарата. В частности, с 15 до 11 сократилось количество руководителей и подразделений, находящихся в непосредственном подчинении президента ОАК. Кроме того, упразднено пять должностей заместителей генерального директора. В дочерних компаниях ОАК также запущены процессы оптимизации административно-управленческого и вспомогательного персонала. Отмечу, что квалифицированный инженерный и конструкторский состав оргштатные мероприятия не затрагивают.

- Как будете решать вопросы с достаточно крупными долговыми обязательствами некоторых компаний, входящих в контур ОАК?

- У нас вызывает особую озабоченность значительный кредитный портфель ОАК. Компания не допускает дефолтов по долговым обязательствам. Однако ее операционный поток недостаточен для того, чтобы гасить старые долги и в ходе деятельности не наращивать новые.

Следует учитывать, что эти долги были сформированы в ходе решения государственных задач. Поэтому проблема их расщивания требует комплексного решения с участием государства. Вопрос сейчас прорабатывается в тесном контакте с федеральными органами исполнительной власти. Вместе с тем мы понимаем, что помощь государства обязывает нас вносить существенные изменения в операционную деятельность ОАК и, возможно, повлечет реформирование авиастроения в целом.

- Подписан ли контракт с Китаем по созданию тяжелого вертолета нового поколения АНЛ? Если нет, то когда ожидается подписание?

- «Вертолеты России» и компания Avicopter действительно завершили переговоры по контракту на создание тяжелого вертолета и согласовали все контрактные документы. Сейчас контракт проходит процедуру одобрения в государственных органах Китайской Народной Республики. Мы надеемся на его подписание в ближайшее время.

- На какой стадии испытания двигателя второго этапа для Су-57? Когда они завершатся и когда он начнет устанавливаться на серийные самолеты?

- Создание двигателя второго этапа для самолета Су-57 планируется завершить в согласованные с заказчиком сроки. В настоящий момент выполняются испытания опытных образцов двигателя, проводятся ресурсные и специальные виды испытаний. Установка на серийные самолеты станет возможной после завершения ОКР.

- Открыта ли ОКР по перспективному боевому вертолету? Если нет, то когда планируется ее открыть?

- Опытно-конструкторская работа на создание перспективного боевого вертолета еще не открыта. Ранее холдинг «Вертолеты России» успешно выполнил научно-исследовательскую работу по определению облика перспективного боевого вертолета. В итоге заказчиком была выбрана классическая «милевская», сейчас ведутся переговоры относительно дальнейших этапов работ. Их сроки будут зависеть от решения Минобороны России.

- Проходила информация о том, что Минобороны и «Вертолеты России» не могли договориться по цене на Ми-28НМ. Как в итоге этот вопрос был урегулирован? Холдинг пошел на уступки основному заказчику?

- Цена любого изделия, особенно такого высокотехнологичного, как новый боевой вертолет, всегда складывается из множества составляющих. Не в последнюю очередь вопрос зависит от поставок множества участников кооперации - в частности, двигателей, радиоэлектронного оборудования, систем вооружения и других дорогостоящих комплектующих. Холдинг «Вертолеты России» провел соответствующую работу вместе с поставщиками, что позволило утвердить финальную цену на продукцию, устраивающую как заказчика, так и производителя.

- Нашло ли понимание в правительстве ваше предложение по вертолетному trade-in? Есть ли какое-то решение на этот счет?

- Программа trade-in, которая позволит эксплуатантам снизить затраты на приобретение новой вертолетной техники, внесена в проект бюджета на 2020-2021 годы. Кроме того, рассматривается возможность субсидирования лизинга вертолетов Ми-38 и Ка-62 из федерального бюджета. Сегодня по такой схеме ведутся поставки вертолетов типа Ми-8 и «Ансат». Эта модель доказала свою эффективность в ходе реализации программы развития санитарной авиации РФ.

Внедрение системы trade-in потребует перестройки многих элементов производственной цепочки. Необходимо не только разработать приемлемые лизинговые схемы для большинства операторов, но и наладить систему утилизации или ремонта старых бортов, возвращаемых в рамках trade-in.

Вместе с тем, без государственной поддержки эту задачу не решить. Пока компании-перевозчики не будут заинтересованы в смене своего летного парка, сложно говорить об его эффективном обновлении.

- Что происходит с планируемым к подписанию контрактом на поставку Индии 48 вертолетов Ми-17В-5? Он будет подписан или все же нет? Если да, то, когда?

- Контракт не подписан. Поставки Ми-17В-5 начнутся сразу после подписания контракта и в соответствии с согласованным сторонами графиком поставки. Сам проект уже согласован.

- Недавно Сергей Чемезов заявлял о том, что двигатель для «Ансата» будет готов через четыре года. Не слишком ли амбициозные сроки?

- Это реалистичные сроки. ОДК приступила к разработке нового вертолетного двигателя в классе мощности 400-700 лошадиных сил в 2018 году, проект движется согласно графику. Двигатель будет предназначен для установки на легкие многоцелевые вертолеты типа Ка-226, «Ансат», а также на перспективные зарубежные платформы взлетной массой 3-3,6 тонн. Его сертификация запланирована на 2023 год.

- Будет ли продлена программа оснащения санавиации новыми вертолетами, которая заканчивается в феврале 2020 года?

- Развитие санитарной авиации на сегодняшний день - один из приоритетных проектов в сфере здравоохранения. Именно санавиация спасает в случаях, когда жизнь и здоровье пациента зависят от скорости оказания медпомощи, загруженности дорог, удаленности населенного пункта от медицинского учреждения и других факторов. Итоги пилотных проектов применения санавиации демонстрируют существенное снижение летальности среди экстренных пациентов.

Только в 2018 году благодаря действиям санавиации 7500 человек получили своевременную помощь (на 75% больше, чем в 2017). Из них 1500 - дети. Было совершено 5500 вылетов - на 73% больше, чем в 2017 году.

В соответствии с планами Минздрава, в 2019 году количество регионов, в которых действует санитарная авиация, будет увеличено с 34 до 49, а к 2022 году проект должен охватить все регионы России. В паспорте **нацпроекта** «Здравоохранение» прописано, что к 31 декабря текущего года количество вылетов санитарных вертолетов должно составить не менее 7,5 тысяч, а к 2024 году составить уже 12,5 тыс. Также к 31 декабря 2020 года планируется построить или реконструировать не менее 78 вертолетных площадок, находящихся в непосредственной близости от медицинских учреждений.

Масштабные планы государства по развитию данного направления позволяют нам прогнозировать расширение программы оснащения санавиации новой вертолетной техникой.

Если же говорить о централизации данного процесса, то, как вы знаете, мы создали «Национальную службу санитарной авиации». Это масштабный проект, который в перспективе охватит всю территорию страны. В 2018 году на Гидроавиасалоне НССА и «Вертолеты России» заключили соглашение на поставку 104 модернизированных вертолетов «Ансат» и 46 Ми-8АМТ с медицинскими модулями. Первые 8 вертолетов были переданы в НССА в начале года и уже выполняют задачи в Санкт-Петербурге, Амурской, Ленинградской, Московской, Тверской, Новгородской, Новосибирской, Магаданской, Свердловской областях и Хабаровском крае. Еще несколько вертолетов будут переданы до конца года.

Помимо поставок авиатехники проект подразумевает создание 130 точек базирования санитарных воздушных судов, сети мобильных топливно-заправочных комплексов, вертолетных площадок на территориях более полутора тысяч учреждений здравоохранения.

Для обеспечения бесперебойного функционирования системы деятельность санитарной авиации будет синхронизирована с системами обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру 112 в субъектах Российской Федерации и Единой государственной информационной системой в сфере здравоохранения.

Ростех обладает всеми необходимыми компетенциями для комплексной реализации проекта: мы производим воздушные суда, делаем необходимое медоборудование, имеем серьезный опыт строительства наземной и цифровой инфраструктуры, реализовали множество успешных проектов в формате частно-государственного партнерства.

- Александр Иноземцев сообщал, что на базе газогенератора перспективного ПД-35 планируется создать двигатель для Ан-124 «Руслан». Когда такой двигатель будет создан? Как он будет называться?

- О конкретных сроках и названии двигателя говорить рано. Действительно, унифицированный газогенератор, разрабатываемый для ПД-35, будет обладать всеми необходимыми характеристиками, чтобы на его основе создать силовую установку для Ан-124 «Руслан». Но, напомню, его испытания начнутся только в 2021 году. При этом ОДК обладает всем необходимым научно-техническим и производственным потенциалом для того, чтобы обеспечить разработку и создание такой силовой установки.

- Как вы оцениваете шансы поставить ПД-35 на CR-929?

- На наш взгляд, одним из перспективных и приоритетных вариантов может стать применение на CR929 двигателя ПД-35, либо создание совместно с китайскими партнерами двигателя на его основе. Мы уверены, что ПД-35 будет высококонкурентоспособным изделием, и его преимущества по достоинству будут оценены нашими международными партнерами.

- Недавно сообщалось, что Китай проявляет интерес к новейшему российскому двигателю ПД-14. Ведутся переговоры? Сколько двигателей они хотят? Когда мы готовы начать поставки?

- Китай активно развивает собственную гражданскую авиацию (в том числе сегмент среднемагистральных узкофюзеляжных авиалайнеров). В этих условиях созданный ОДК двигатель ПД-14 представляет собой не только конкурентоспособный продукт, но и возможность быть полностью независимыми от западных производителей.

Следует отметить, что рынок Китая не ограничивается только авиастроительными корпорациями - ПД-14 может быть интересен и для авиакомпаний этой страны, являющихся потенциальными эксплуатантами авиалайнеров МС-21. Поставки могут начаться после международной валидации российского сертификата типа ПД-14. Уже сейчас ОАК ведет работу с потенциальными покупателями самолета МС-21 о возможности их поставки с двигателями ПД-14 после получения сертификата летной годности на самолет.

- Сообщалось, что российские заказчики планируют купить еще около 300 двигателей ПД-14. Кто эти заказчики, помимо «Аэрофлота»?

- Результаты испытаний уже сейчас подтверждают высокую надежность и экономичность отечественной силовой установки. Не вижу причин, по которым она не будет востребована на рынке, но отмечу, что спрос на нее будет зависеть от маркетинговых успехов проекта МС-21 в целом. Заказчики, если мы говорим об авиакомпаниях, покупают все же не двигатели, а воздушные суда. В настоящий момент контрактация на МС-21 находится на уровне 175 самолетов как с двигателями ПД-14, так и с двигателями Pratt&Whitney. Эта цифра, безусловно, будет расти с учетом перспективных прогнозов российского и мирового рынка сегмента среднемагистральных воздушных судов.

- Когда будет создан двигатель для перспективного сверхзвукового самолета на базе Ту-160, создание которого поручил начать **Путин**? Это будет принципиально новая силовая установка или за основу будет взят уже существующий мотор?

- На текущий момент говорить о создании такого двигателя преждевременно, задача по его разработке поставлена не была. Отметим, что ОДК обладает всем необходимым научно-техническим потенциалом для создания силовой установки для подобного самолета. В случае постановки такой задачи корпорация готова создать

высокоэффективную силовую установку с применением всех передовых технологий, освоенных при реализации других проектов.

<https://ria.ru/20190905/1558309071.html>

ТАСС; 2019.09.05; СЕРГЕЙ ИВАНОВ УВЕРЕН, ЧТО ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ РАНО ИЛИ ПОЗДНО СТАНУТ БЕСПИЛОТНЫМИ

Пассажирские самолеты и поезда со временем станут беспилотными, хотя сейчас это сложно представить с психологической точки зрения. Такое мнение высказал спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, выступая на сессии Восточного экономического форума, посвященной цифровым транспортным коридорам через Дальний Восток.

Он предположил, что его поколение «наверное не доживет до того времени, когда пассажирский самолет и поезда будут беспилотными». «Но я свято убежден, что это будет, рано или поздно к этому придет», - сказал Иванов. Он при этом добавил, что такая трансформация потребует, в том числе, очень серьезных изменений на рынке труда, «но это отдельный вопрос». «Но и поезда, и самолеты будут, благодаря цифровизации, в первую очередь, беспилотными», - еще раз подчеркнул спецпредставитель президента РФ. Он отметил, что «психологически это очень сложно представить». «И я с трудом представляю, как я, например, пассажир зашел в самолет, и беспилотный самолет полетел. Как-то, знаете, странно ощущал бы себя», - заметил Иванов, добавив однако, что постепенно человеческая психология в этом вопросе может поменяться. «Может быть, первые беспилотные самолеты будут с пилотом, как дубляж, чтобы люди поняли, что можно и так, и так. То же самое с поездами», - заключил спецпредставитель президента РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6846201>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Sergei-Ivanov-rasskazal-o-bespilotnih-samoletah-buduschego-2019-09-05/>

ТАСС; 2019.09.05; ПРОГРАММА ПО ПОДДЕРЖКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК БУДЕТ СОЗДАНА ДЛЯ АРКТИКИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Минтранс совместно с Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики начали работу над единой программой господдержки внутренних пассажирских авиаперевозок в северных и восточных регионах. Об этом сообщил в четверг на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков.

«Еще одна инициатива - разработка отдельной программы по поддержке внутренних авиаперевозок в Арктике и на Дальнем Востоке, чего долго регионы добивались. Здесь решение принято, то есть отдельную программу с **Минтрансом** мы уже начали готовить», - сказал Крутиков на сессии «Законодательное обеспечение развития Арктики», не уточнив, какое время может занять подготовка данной программы.

Проблема транспортной доступности регионов Арктики и Дальнего Востока складывается из нехватки авиабилетов и высоких цен на авиаперевозки, в том числе и внутрирегиональные. Эти вопросы удастся решать корректировкой бюджета и субсидированием перевозок. По программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в экономическом классе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

О необходимости создания единой системы транспортной доступности дальневосточных регионов в конце июня заявляла и председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко,

призывая Минвостокразвития активнее решать вопросы транспортной доступности и обеспечения доступности цен на авиаперевозки на Дальнем Востоке.

<https://tass.ru/ekonomika/6845903>

ТАСС; 2019.09.05; НА ВЭФ ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА НОВОГО УРЕНГОЯ

ВЭБ.РФ, Фонд развития Дальнего Востока (ФРДВ), Газпромбанк и ООО «Уренгойаэроинвест» подписали на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) соглашение о финансировании строительства нового пассажирского терминала в аэропорту Нового Уренгоя (ЯНАО), сообщила в четверг пресс-служба ФРДВ.

«Кредитные средства будут предоставлены на строительство нового пассажирского терминала внутренних авиалиний площадью порядка 18 тыс. кв. м. На первом этапе он будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Пропускная способность терминала составит 840 пассажиров в час и 1,5 млн пассажиров в год. Также будет проведена полноценная реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, построен новый перрон. Общая стоимость проекта превышает 10 млрд рублей», - говорится в сообщении.

Пассажирский терминал в аэропорту Нового Уренгоя - первый арктический проект ФРДВ. Строительство начнется уже в этом году, завершить его планируется до конца 2021 года.

<https://tass.ru/ural-news/6847049>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБСУЖДАЕТ С «АЭРОПОРТАМИ РЕГИОНОВ» ИНВЕСТПРОЕКТ АЭРОПОРТА ЗА ЧЕРТОЙ ГОРОДА

Губернатор Омской области Александр Бурков и председатель совета директоров ГК «Ренова», развивающей региональные аэропорты, Виктор Вексельберг обсудили на полях V Восточного экономического форума (ВЭФ-2019) перспективы реализации инвестпроекта по строительству аэропорта «Омск-Федоровка», говорится в сообщении пресс-службы правительства Омской области.

«Компания «Аэропорты регионов» (входит в ГК «Ренова» - ИФ) проявляет интерес к участию в данном проекте. Сегодня на встрече обсуждали степень их участия, объемы финансирования, сроки и дальнейшее взаимодействие с федеральными правительственными органами. Потому что без участия федерального центра, без финансовой поддержки этот вопрос не решить на уровне региона и с одним частным инвестором», - приводятся в сообщении слова Буркова.

Он подчеркнул, что региону важно понимать, кто из инвесторов предложит наибольшую сумму инвестиций и наименьшую стоимость авиаперелета.

«Сумма достаточно большая, более 20 млрд рублей, потому что придется, к сожалению, перестраивать всю взлетно-посадочную полосу, все аэронавигационное оборудование, здания. Сегодня есть земельный участок, дороги к нему подведены и часть сетей. Но тот объект, который был построен на 82% - аэропорт «Федоровка», он, к сожалению, уже пришел в негодность», - пояснил губернатор.

В настоящее время площадка аэропортового хозяйства, расположенная в 27 км от города, представляет собой комплекс недостроенных зданий и сооружений.

Ранее сообщалось, что строительство нового аэропорта планируется на основе государственно-частного партнерства с участием средств области, инвестора и федерального центра. Помимо «Аэропортов регионов», среди потенциальных инвесторов - холдинг «Новоапорт».

В настоящее время авиаперевозки в Омске осуществляются через единственный аэропорт «Омск-Центральный», который находится в черте города. По итогам 2018 года «Омск-Центральный» увеличил пассажиропоток на 16% по сравнению с 2017 годом, до 1,1 млн человек.

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/6849952>

ТАСС; 2019.09.05; НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПОСТРОЯТ К АВГУСТУ 2020 ГОДА

Строительство здания аэровокзала аэропорта «Петрозаводск» должно быть завершено к лету 2020 года. Об этом в среду журналистам сообщил министр по дорожному хозяйству, транспорту и связи Карелии Алексей Кайдалов.

«В следующем году, летом, строители должны уже завершить строительно-монтажные работы. Действительно, для такого технологически сложного объекта, как новое здание аэровокзала, это сверхзадача. Но я уверен, что с ГВСУ [Главное военное строительное управление - ТАСС] Министерства обороны эта задача будет реализована», - сказал Кайдалов.

Срок сдачи объекта у подрядчика, назначенного специальным указом президента РФ, стоит 15 августа 2020 года, для пассажиров аэровокзал начнет работать с 1 октября 2020 года, уточнили в пресс-службе регионального ведомства. К сегодняшнему дню строители уже провели подготовительные работы - вырыт котлован, залит бетонный фундамент.

Новый аэровокзал будет представлять собой двухэтажный комплекс из стекла и металлоконструкций с пропускной способностью 300 пассажиров в час. «Новый аэровокзальный комплекс позволит обеспечить обслуживание пассажиров на высоком уровне согласно российским и международным нормам, комфортное и безопасное пребывание пассажиров», - отметили в **Минтрансе** Карелии.

Новый аэровокзал должен появиться в столице Карелии в рамках федеральной программы развития республики до 2020 года. Стоимость контракта составила 817,9 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6843517>

ТАСС; 2019.09.05; НОВЫЙ АЭРОПОРТ ПЕТРОЗАВОДСКА ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА

Возведение нового аэровокзального комплекса в Петрозаводске, в котором участвуют военные строители, планируется завершить к весне 2020 года. Об этом говорится в распространенном в четверг сообщении Минобороны РФ.

«Планируется, что возведение объектов нового аэровокзала Петрозаводска завершится уже весной 2020 года. Пропускная способность терминала составит 300 человек в час», - отметили в военном ведомстве.

На сегодняшний день специалисты Военно-строительного комплекса Минобороны России выполнили первый этап проекта - залили фундамент.

«Строительство нового аэровокзала - это один из самых крупных объектов Федеральной целевой программы по подготовке к столетию Карелии. Здесь работает Военно-строительный комплекс Министерства обороны. Хочется поблагодарить его сотрудников за проделанную работу в самые кратчайшие сроки. Действительно, для такого технологически сложного объекта, как новое здание аэровокзала, это сверхзадача. Но я уверен, что в следующем году министерство обороны эту задачу реализует», - приводит ведомство слова министра по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия Алексея Кайдалова.

Новый аэровокзал должен появиться в столице Карелии в рамках федеральной программы развития республики до 2020 года. Стоимость контракта составила 817,9 млн рублей.

Аэропорт Петрозаводска - единственный аэропорт Карелии, он включен в список аэропортов федерального значения, предназначен для обслуживания внутренних и международных авиaperевозок. Транспортный объект расположен в 26 км от Петрозаводска в деревне Бесовец Прионежского района. Из аэропорта установлено авиасообщение с Москвой, Архангельском, Череповцом, Симферополем, Сочи и Анапой.

<https://tass.ru/v-strane/6848239>

ТАСС; 2019.09.05; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В САРАТОВ В СЕНТЯБРЕ

Авиакомпания «ИрАэро» начнет летать из Москвы в новый саратовский аэропорт Гагарин с 11 сентября, сообщает в четверг пресс-служба аэропорта.

«Новый рейс из столичного аэропорта Домодедово запускает авиакомпания «ИрАэро» с 11 сентября», - говорится в сообщении, распространенном пресс-службой.

Уточняется, что рейсы будут выполняться на самолетах Sukhoi Super Jet-100, рассчитанных на 103 посадочных места в салоне экономического класса. Полеты будут выполняться четыре раза в неделю. Уточнить расписание полетов можно на официальном сайте аэропорта Гагарин.

Авиакомпания «ИрАэро» - это уже седьмая авиакомпания, которая приступит к выполнению регулярных рейсов по маршруту Москва-Саратов-Москва. В настоящий момент из Саратова можно вылететь во все аэропорты Московского авиационного узла. Так, авиакомпании «Аэрофлот», Pegas Fly и NordWind осуществляют полеты в аэропорт Шереметьево, S7 - в аэропорт Домодедово, авиакомпании «Победа» и «РусЛайн» - во Внуково.

<https://tass.ru/moskva/6849446>

ТАСС; 2019.09.05; S7 СОКРАТИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ САРАТОВА В МОСКВУ ИЗ-ЗА РОСТА ТАРИФОВ В АЭРОПОРТУ ГАГАРИН

Авиакомпания S7 вдвое сократила число рейсов из Саратова в Москву из-за роста тарифов в новом аэропорту Гагарин, об этом ТАСС сообщили в пресс-службе авиакомпании в четверг.

«В связи с ростом тарифов на обслуживание рейсов мы сократили частотность с четырех до двух рейсов в день. С учетом недавно опубликованного расписания конкурентов мы провели оценку экономики в зимний период и приняли решение, что больше двух рейсов в день летать коммерчески нецелесообразно. По прежним аэропортовым тарифам мы летали бы в два раза чаще», - пояснили в пресс-службе компании.

По данным авиакомпании, в Саратове, где живет более 850 тыс. человек, выполняется семь рейсов в день. В сопоставимые по численности города - Пермь, Волгоград, Краснодар, Тюмень и другие - осуществляется 10-20 рейсов в день.

Тарифы на услуги аэропортов устанавливаются ФАС России. В старый аэропорт Саратова летали региональные самолеты, новый аэропорт может принимать ближне- и среднемагистральные самолеты. За счет большей вместимости таких воздушных судов снижаются потребность в количестве рейсов и затраты авиакомпаний на одно кресло.

Новый саратовский аэропорт начал работу 20 августа, стартовым стал рейс из Москвы. Это второй в России аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6850817>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ПРИЗВАЛ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ЕГО ИСКУ ПРОТИВ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ БОНДОВ ЮТЭЙР

Индивидуальный предприниматель Сергей Давыдовский предложил владельцам облигаций «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) присоединиться к его судебному иску о недействительности реструктуризации выпусков серий 01 и 02, следует из сообщения на ленте раскрытия.

Владельцы бондов «Финанс-Авиа», дочерней структуры «ЮТэйр», договорились о реструктуризации выпусков серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб. соответственно на общем собрании 15 июля. Это позволило отсрочить большую часть выплат на 35 лет: изначально погашаться облигации должны были в 2022 и 2027 гг., но по новым условиям основные выплаты перенесены на 31 июля 2054 года.

Давыдовский, очевидно, не согласный с этим решением, 29 июля подал в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа иск к «Финанс-Авиа». В качестве третьих лиц привлечены «Национальный расчетный депозитарий» и ООО «Корпоративный менеджмент РУС». Заседание по нему назначено на 1 октября.

«Давыдовский Сергей Васильевич, как лицо, обратившееся в защиту прав и законных интересов группы лиц, предлагает всем владельцам облигаций (...) присоединиться к требованию признать недействительным решение, принятое на общем собрании владельцев облигаций», - говорится в сообщении, опубликованном в четверг.

Ранее с аналогичным иском к «дочке» «ЮТэйр» обращался другой индивидуальный предприниматель - Альберт Ерицян (подал иск в арбитражный суд ХМАО 23 июля). Он также просил суд наложить обеспечительные меры, чтобы соглашение о новации подписать не успели. В случае исполнения оспариваемых решений «миноритарные владельцы облигаций понесут значительные финансовые потери», указывалось в судебных актах. Судья Игорь Неугодников, заменявший находившуюся в отпуске судью по этому делу Светлану Гавриш, 30 июля принял иск Ерицяна к рассмотрению, а также удовлетворил его заявление о наложении обеспечительных мер. Он запретил исполнять решения, принятые владельцами облигаций «Финанс-Авиа» на собрании 15 июля.

В «ЮТэйр» не стали раскрывать долю физлиц среди держателей бондов, ссылаясь на закон об инсайде. При этом в компании заявляли, что не намерены вести отдельные переговоры с инвесторами-физлицами. «Условия реструктуризации едины для всех. Все бондхолдеры связаны решением большинства (75%), которое проголосовало «за» условия реструктуризации, вступившие в силу 29 июля», - комментировал «Интерфаксу» представитель перевозчика. Источник, близкий к «ЮТэйр», при этом утверждал, что физические лица были в составе держателей бондов еще до первой реструктуризации в 2015 году. Кроме того, бумаги «Финанс-Авиа» могли быть куплены физлицами на вторичных торгах. «Некоторые спекулятивно настроенные инвесторы, видя, что бумаги торгуются сильно ниже номинала, покупали их», - объяснял собеседник агентства.

Общий долг «ЮТэйр» перед кредиторами составляет 75,8 млрд рублей. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из синдикредитов - семилетнему на 15,4 млрд рублей - в декабре 2018 года, а затем в июне 2019-го компания допустила дефолт. Также дефолт был допущен по отдельному кредиту Сбербанка - на 17,4 млрд рублей. Все это время «ЮТэйр» пытается договориться о реструктуризации долгов.

«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» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

[Вернуться в оглавление](#)