



Ежедневный мониторинг СМИ

22 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.03.21; АКИМОВ: ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ПРИНИМАЛО РЕШЕНИЕ О ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ С ПРОЕКТА ВСМ

Правительство пока не приняло никаких решений относительно возможности перераспределения 112 млрд рублей, предусматривавшихся на проект ВСМ «Москва – Казань», на финансирование проекта по сооружению терминала СПГ «Утренний», заявил журналистам вице-премьер **Максим Акимов**.

Ранее газета РБК со ссылкой на источник сообщила, что Минфин России выступил с предложением перераспределить 112 млрд рублей, предусмотренных на строительство участка высокоскоростной магистрали Москва – Казань холдинга РЖД, на проект «Новатэка» – терминал «Утренний» для завода «Арктик СПГ – 2».

«Нет такого решения, а идеи разные. Нет смысла обсуждать, потому что это только идеи. Есть документ, есть доклад правительства, согласованный с председателем правительства, в отношении реализации этого проекта [проекта строительства ВСМ]», – сказал **Акимов**.

Он напомнил, что существует поручение о подготовке доклада президенту о целесообразности реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали. «И это не отрицает того, что средства, недостающие средства необходимо будет изыскивать на терминал «Утренний». Это правда. И его надо реализовывать, как и все проекты, обеспечивающие деятельность по транспортировке сжиженного природного газа», – добавил **Акимов**.

Акимов 14 марта сообщил журналистам, что Минфин пока сомневается в обоснованности строительства участка ВСМ Москва – Нижний Новгород, судьбу проекта решит президент РФ в ближайшие недели.

Строительство ВСМ предусмотрено проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 790 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, первый участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд рублей может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ Москва – Казань **Минтранс** РФ оценивает в 1,7 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6243699>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.03.21; ИСТОЧНИК НОВОЙ ЭНЕРГИИ

Глава **Минтранса** является одним из наставников конкурса. Под его руководством финалисты искали ответы на авторское задание наставника, которое касалось расширения использования газомоторного транспорта в Российской Федерации. Эта тема сегодня – один из приоритетов государственной политики в области транспорта.

Затем Евгений **Дитрих** провел встречу с финалистами конкурса, выбравшими министра своим наставником.

Он рассказал об итогах приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», реализованного в 38 субъектах в 2017-2018 годах, и работе по стартовавшему в этом году

в 83 регионах национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Министр ответил на вопросы финалистов. Они, в частности, касались взаимодействия российской спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС и китайской БЕЙДОУ в транспортной сфере. Говорилось о грузовиках, загруженных сверх всякой меры, которые разрушают своим весом отремонтированные дороги, и о том, как решить эту проблему с помощью современных средств весогабаритного контроля. Речь также шла о субсидируемых авиаперевозках, развитии транспортного комплекса Крыма, тарифах на железнодорожные грузовые перевозки.

Подводя итоги своего участия в финале конкурса, Евгений **Дитрих** отметил возможность познакомиться с энергичными молодыми людьми, которые хотят сделать свою страну лучше. Он высоко оценил выдвигаемые ими идеи, многие из которых могут быть в скором времени претворены в жизнь. «Встречи с финалистами «Лидеров России» – это источник новой энергии, они придают драйв нашей работе и повышают чувство ответственности за принимаемые решения», – подчеркнул министр.

<http://transportrussia.ru/item/4847-istochnik-novoj-energii.html>

РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.03.21; СЕВЕРНЫЙ ХОД СУЗИЛСЯ НА 40 МИЛЛИАРДОВ; АУДИТ ИЗМЕНИЛ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА ЯМАЛЕ

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

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

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

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

Представитель группы ВИС не стал комментировать заявления губернатора.

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

Северную железную дорогу) с морским портом Сабетта и трассами Северного морского пути.

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

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

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

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

Зачем и кому нужен СШХ-2

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

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

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

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

После доставки в порт Сабетта продукция с СШХ-2 может пойти далее по Северному морскому пути на экспорт через Роттердам, а также в направлении Азии (Пусан, порты

Китая) и на внутренний рынок «за счет возможностей диверсификации направления грузопотоков при создании инфраструктуры проекта», говорится в описании проекта в мероприятиях комплексного плана.

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

Консультант Минприроды, руководитель компании «Гекон» Михаил Григорьев считает, что реальную грузовую базу конденсата может составить добыча с месторождений «Газпрома» на Ямале и проектов его СП «Ачимгаз». Он объясняет, что НОВАТЭК удобнее поставлять конденсат на завод в Усть-Луге и на Пуровский завод переработки конденсата. По его мнению, конденсат с «Арктик СПГ-2» будет выгоднее вывозить морским путем.

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

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

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/03/21/5c91fa159a79478573b231c7>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.03.21; ИТОГОВАЯ КОЛЛЕГИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА: ПОД ЗНАКОМ РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ

Виктор Басаргин: «Крайне тревожной остается ситуация с железнодорожными переездами».

21 марта 2019 года в Москве, в актовом зале **Ространснадзора** по адресу Ленинградский проспект, дом 37, корп.1 состоялось итоговое расширенное заседание Коллегии **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**.

Приветственный адрес **Министра транспорта** Российской Федерации Евгения **Дитриха** собравшимся огласил его заместитель – Николай **Захряпин**.

В главном он сводился к напоминанию о том, что «ключевыми показателями реформы контрольно-надзорной деятельности стали снижение на 50% количества смертельных случаев и травматизма на транспорте».

Главной содержательной частью мероприятия ожидаемо стал доклад руководителя **Ространснадзора** Виктора Басаргина «Об итогах контрольно-надзорной деятельности **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** и ее территориальных управлений в 2018 году и основных направлениях деятельности в 2019 году».

Виктор Федорович, разменявший уже третий год в кресле руководителя службы, привел в своем выступлении следующие цифры:

В 2018 году центральным аппаратом **Ространснадзора** и его территориальными управлениями количество плановых и внеплановых проверок хозяйствующих субъектов по сравнению с 2017 годом было снижено на 30% (39 тыс.) При этом количество вынесенных предписаний снизилось лишь на 26 % (21 тыс.). Однако в результате – рассмотренных дел об административных правонарушениях в сфере транспорта оказалось на 14% больше (360 тыс.). Показатель устранения нарушений составил 96,8% при установленной **Минтрансом** России норме в 83,58%. В результате деятельности **Ространснадзора**, в бюджетную систему РФ за 2018 год поступило 3 млрд. 616, 8 млн

рублей, что почти на 2 млрд больше по сравнению с предыдущим годом. По результатам проведенной работы арестовано на 13% больше (6,6 тыс.) транспортных средств.

Ситуация с железнодорожными переездами руководителем **Ространснадзора** была особо выделена и отмечена как «крайне тревожная». За прошедший год на них произошло 959 ДТП, где пострадало 175 человек, в том числе погибло – 58.

Среди основных задач на 2019 год, первой и главной была названа систематизация, сокращение количества и актуализация обязательных требований. Транспортная отрасль на сегодняшний день является одной из самых зарегулированных: общее количество нормативных актов – 456, а обязательных требований почти 9 (!) тысяч. К слову, о важности запуска «регуляторной гильотины» на полную мощность в ходе мероприятия говорили почти все спикеры.

Медленное развитие и развертывание совмещенных с федеральными агентствами информационных баз, по мнению главы **Ространснадзора**, серьезно тормозит решение задачи по профилактике предупреждению нарушений. «Если бы у нас были такие базы, например с **Росавиацией**, то я думаю, что мы могли бы избежать катастрофы с «Саратовскими авиалиниями», – заявил он.

Из новых задач Виктор Басаргин выделил необходимость создания системы контроля за беспилотными транспортными средствами. Также руководитель службы напомнил собравшимся об исключительной важности успешного прохождения в текущем году проверки ИКАО. «Это тест на нашу состоятельность», – отметил Виктор Федорович.

Из хронически нерешаемых проблем глава **Ространснадзора** с сожалением назвал неудачные попытки повысить уровень социальной защищенности инспекторского состава службы. По этому поводу он обратился к представителям **Минтранса** России, присутствовавшим на заседании. Профильное министерство кроме Николая **Захряпина**, также делегировало на Коллегию еще одного заместителя министра – Алексея **Семенова**.

Тему низкого уровня социальной защищенности инспекторов службы в своем выступлении также поднимал председатель Общественного совета при **Ространснадзоре** Владимир Белозеров.

На заседании Коллегии выступили представители ведомств и организаций, связанных со всеми четырьмя видами транспорта. Каждый со своей проблематикой.

Генеральный директор ФБУ «**Агентство автомобильного транспорта**» Алексей Двойных рассказал об итогах взаимодействия Росавтотранса с **Ространснадзором** в 2018 году.

Выступивший от железнодорожников, генеральный директор СРО «Союз участников железнодорожного рынка» Сергей Агеев рассмотрел методы повышения уровня безопасности на промышленном железнодорожном транспорте.

Моряков, как и год назад, представил президент «Российской палаты судоходства» Алексей Клявин. Темой его доклада стали новые формы взаимодействия организаций водного транспорта с контролирующими органами.

От авиации также выступил представитель общественной организации – старший вице-президент – исполнительный директор «Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» Александр Виндермут. Речь зашла об участии экспертов АЭВТ в рабочих группах, организованных **Ространснадзором** по выявлению избыточных и дублирующих требований в области авиационной безопасности и безопасности полетов.

Информационную поддержку главному итоговому мероприятию года **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** традиционно оказало РИА «Индустрия безопасности», кроме прочего представив его участникам свежий выпуск журнала «Транспортная безопасность и технологии», ограниченный тираж которого разошелся в считанные минуты.

Заседание Коллегии **Ространснадзора** также оказалось приуроченным к 15-летию создания службы в том виде, какой мы ее знаем всё последнее время.

Событие было отмечено открытием в стенах ведомства тематической выставки российских художников «Крымский мост», а также награждением лучших представителей **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**.

http://www.securitymedia.ru/news_one_9138.html

ПРАЙМ; 2019.03.21; РОСТРАНСНАДЗОР В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ АВТОМАТИЗИРОВАННУЮ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА БЕСПИЛОТНИКАМИ

Сообщил на итоговой коллегии глава надзорного ведомства Виктор Басаргин.

В марте замглавы Минпромторга РФ Александр Морозов сообщил, что первые автомобили-беспилотники выйдут на улицы Москвы и Татарстана в конце апреля-мае в рамках правительственного эксперимента по тестированию высокоавтоматизированных машин. В эксперименте примут участие «Яндекс», МАДИ, КБ «Аврора», «Камаз», «Иннополис», Таганрогский университет и другие. Беспилотники во время эксперимента получают знак «А» – «Автономное вождение».

«Перед нами стоит задача создания автоматизированной системы контроля за автоматизированными транспортными средствами. Я специально не говорю «летательными аппаратами», потому что система должна быть выстроена намного шире. То есть сегодня все технологии, вся система развивается в направлении беспилотных транспортных средств это и наземный транспорт, и воздушный транспорт, потому мы должны быть с вами готовы, в первую очередь, и к этому», – сказал Басаргин, озвучивая задачи **Ространснадзора** на 2019 год.

Представители пресс-службы рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» говорили РИА Новости, что беспилотные автомобили протестируют в Москве на Третьем транспортном кольце (ТТК), Кутузовском и Ленинском проспектах, а также в районах Бутово и Митино.

Первое беспилотное судно в РФ Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) планирует выпустить в 2020 году.

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2873663>

ТАСС; 2019.03.21; РОСТРАНСНАДЗОР ОШТРАФОВАЛ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ «ПЛАТОНА» НА 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА 2018 ГОД

Ространснадзор, получивший в июле 2018 года полномочия по контролю за нарушителями и вынесению штрафов по госсистеме «Платон», взыскал за это время штрафов на 1,4 млрд рублей. Об этом сообщил руководитель **Ространснадзора** Виктор Басаргин в ходе итоговой коллегии ведомства.

«В прошлом году мы активно включились в работу по взысканию штрафов по системе «Платон». **Ространснадзором** было оформлено 978,3 тыс. постановлений об административных нарушениях. Сумма взысканных штрафов составила 1,4 млрд рублей», – сказал он.

За это время было проверено свыше 146 тыс. транспортных средств, добавил Басаргин.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. За время работы системы было собрано порядка 63,8 млрд рублей. В системе зарегистрировано свыше 1,12 млн грузовиков.

Полномочия по контролю за нарушителями и вынесению штрафов по «Платону» были переданы 8 июля от МВД Ространснадзору.

<https://tass.ru/ekonomika/6242382>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c935daa9a794773e9a696d6>

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/rostransnadzor-oshtrafoval-polzovateley-platona-na-1-4-mlrd-rub-za-2018-g/>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.21; ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГУП «РОСМОРПОРТ» ЗА 2018 ГОД И ОПРЕДЕЛЕННЫ ПЛАНЫ НА 2019 ГОД

Итоги деятельности ФГУП «Росморпорт» за 2018 год и перспективы на 2019 год были озвучены 20 марта 2019 года на итоговом совещании руководства и директоров филиалов ФГУП «Росморпорт».

В совещании под председательством Генерального директора ФГУП «Росморпорт» Андрея Лаврищева приняли участие заместитель Руководителя Росморречфлота Захарий Джигоев, заместители руководителя предприятия и директора филиалов, а также представители структурных подразделений центрального аппарата ФГУП «Росморпорт». В своем выступлении Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев отметил положительную динамику ключевых показателей эффективности деятельности предприятия. Выручка предприятия за 2018 год выросла на 7 % по отношению к 2017 году и превысила отметку в 26 млрд руб., в том числе от основной деятельности – 20,8 млрд руб.; от арендного бизнеса – 3,0 млрд руб.; от прочих и сопутствующих видов деятельности – 3,1 млрд руб. В 2018 году предприятию впервые присвоен рейтинг кредитоспособности на уровне, соответствующем общероссийскому (ruAAA), прогноз по рейтингу – стабильный.

За отчетный период более 8,5 млрд руб. собственных средств было вложено предприятием в обновление и новое строительство портовой инфраструктуры.

В 2018 году в морском порту Сабетта завершено строительство комплекса ледозащитных сооружений и объектов системы обеспечения безопасности мореплавания. В морском порту Усть-Луга окончено строительство портового оградительного сооружения. В морском порту Холмск в сжатые сроки завершен ремонт подъемно-переходного моста паромной переправы «Ванино-Холмск». Навигационными услугами с использованием систем управления движением судов ФГУП «Росморпорт» в 2018 году воспользовались около 1 млн судов. Количество лоцманских операций за 2018 год, выполненных службами ФГУП «Росморпорт», составило более 180 тысяч. Общий объем ремонтных дноуглубительных работ, выполненных ФГУП «Росморпорт», в 2018 году составил порядка 8 млн м³.

Озвучивая планы на 2019 год, Андрей Лаврищев подчеркнул, что показатели деятельности предприятия на 2019 год сформированы в том числе исходя из задач, поставленных Президентом России в «майском» указе. В числе приоритетных задач выделено выполнение мероприятий, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, направленных на прирост мощностей морских портов России.

В прошедшем году на базе ФГУП «Росморпорт» создан ведомственный проектный офис Росморречфлота, в задачи которого входит внедрение современных методов управления крупными инвестиционными проектами, а также администрирование объектов федерального проекта «Морские порты России», включенного в комплексный план. Предприятие будет участвовать в реализации 40 мероприятий данного проекта, направленных на развитие объектов морской инфраструктуры.

В ходе совещания особое внимание было уделено вопросу цифровизации бизнес-процессов деятельности ФГУП «Росморпорт» как существенному фактору повышения эффективности. В числе задач на 2019 год выделена разработка и внедрение универсальных прикладных решений, позволяющих в кратчайшие сроки получать оперативную и актуальную информацию о важнейших аспектах деятельности ФГУП «Росморпорт». Другим направлением цифровизации станет создание «ситуационного

центра» предприятия, позволяющего визуализировать основные показатели деятельности предприятия.

В рамках мероприятия с докладами о производственных показателях работы, состоянии флота, обеспечении безопасности мореплавания и основных направлениях деятельности также выступили заместители Генерального директора предприятия и директора филиалов ФГУП «Росморпорт».

Согласно сложившейся традиции в рамках ежегодного совещания прошла церемония награждения филиалов ФГУП «Росморпорт». По итогам рассмотрения их деятельности за 2018 год были присвоены звания и вручены вымпела в следующих номинациях:

«Лучший филиал ФГУП «Росморпорт» – Архангельский филиал;

«Лучшая лоцманская служба ФГУП «Росморпорт» – Лоцманская служба Архангельского филиала;

«Лучшая служба управления движением судов ФГУП «Росморпорт» – Служба управления движением судов (СУДС) Астраханского филиала;

«Лучший ледокол ФГУП «Росморпорт» – ледокол «Красин» Дальневосточного бассейнового филиала;

«Лучшее судно служебно-вспомогательного флота ФГУП «Росморпорт» – сборщик льяльных вод «Коппи» Ванинского филиала;

«Лучшее судно дноуглубительного флота ФГУП «Росморпорт» – земснаряд «Кубань-2» Азовского бассейнового филиала.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77751>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЙСЕЛЬ ГЕРЕЙХАНОВА; 2019.03.21; ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» СОЗДАЛИ ГРУППУ ПО НАЦПРОЕКТАМ

На заседании президиума генсовета «Единой России» принято решение о создании группы контроля за исполнением национальных проектов.

Первый заместитель секретаря Генсовета «Единой России» Ольга Баталина заявила, что одним из инструментов такого контроля станет специальная партийная группа. «Цель которой – осуществлять выездные мероприятия в субъектах Российской Федерации, с одной стороны, оказывая помощь и поддержку региональным отделениям партии в реализации нацпроектов, с другой стороны, выявляя узкие места в нацпроектах, чтобы мы могли оперативно корректировать их после доклада председателю партии Дмитрию Медведеву», – пояснила она.

Координатором группы был назначен член генсовета партии, председатель Комитета СФ по Регламенту и организации парламентской деятельности Андрей Кутепов. В состав группы включены сенаторы и депутаты Госдумы – всего 66 человек, которые будут отвечать за контроль за исполнением в регионах нацпроектов. А ранее секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак заявлял, что депутаты всех уровней от партии будут контролировать реализацию нацпроектов по всей стране.

На заседании также обсудили вопросы, касающиеся льготной ипотеки для молодых и многодетных семей. В итоге президиум Генсовета рекомендовал министерству финансов и ЦБ рассмотреть возможности расширить программы льготной ипотеки для семей, в которых родился третий и последующий ребенок на приобретение вторичного жилья, а также рефинансирование уже полученных ипотечных кредитов. «Ипотека, которая есть сейчас, сделала доступной возможность многодетных семей расширять жилищные условия. Первичная ипотека – это хороший шаг, но все-таки вторичное жилье – это пока еще не открытые для многодетных семей возможности», – заявила координатор внутрипартийной дискуссионной площадки «Благополучие человека», ректор РГСУ Наталья Починок.

Еще одно партийное предложение – в два раза снизить размер первоначального взноса по ипотечному кредиту. «Сейчас он находится на уровне 20%. Мы считаем, что

министерство финансов совместно с Банком России могут сделать условия более доступными, по крайней мере в два раза снизить размер первоначального взноса», – заявила Починок.

<https://rg.ru/2019/03/21/v-edinoj-rossii-sozdali-gruppu-kontrolia-za-ispolneniem-nacproektov.html>

ТАСС; 2019.03.21; ЭКСПОРТ ПРОДУКЦИИ АПК БУДЕТ ПОДДЕРЖАН РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ – МИНСЕЛЬХОЗ РФ

Развитие экспорта продукции агропромышленного комплекса (АПК) в России будет поддержано проектами транспортной логистики. Об этом сообщил в четверг первый замминистра сельского хозяйства РФ Джамбулат Хатуов на заседании краевой аграрной конференции в Ставрополе.

«Есть указ президента [РФ Владимира Путина], стоит задача в два раза увеличить объем экспортного потенциала, государство в связи с этим будет тратить средства на логистику, строительство перевалочных мощностей, модернизацию существующих возможностей «Российских железных дорог» (РЖД), сегодня серьезным образом **министерство транспорта** рассматривает инвестиции с использованием водного транспорта», – сказал он.

Перед АПК стоит задача по наращиванию объемов производства. «Мы все понимаем, что понесенные затраты должны быть синхронизированы с тем объемом сельскохозяйственной продукции, которую мы должны произвести, отправить на экспорт, получить достойную выгоду», – пояснил Хатуов.

Нацпроект «Международная кооперация и экспорт» состоит из пяти федеральных проектов – «Промышленный экспорт», «Экспорт продукции АПК», «Логистика международной торговли», «Экспорт услуг» и «Системные меры развития международной кооперации и экспорта». Он ориентирован на достижение доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в ВВП до 20%, а также на рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров к 2024 году до 250 млрд долларов.

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.03.22; РЖД ЗАЯВИЛИ О РИСКЕ ПОТЕРИ Р2 ТРЛН В СЛУЧАЕ СБОЕВ В МАГИСТРАЛЬНОМ ПЛАНЕ

РЖД оценили влияние возможных сбоев в реализации магистрального плана правительства по развитию инфраструктуры. Проблемы с финансированием проектов могут привести к снижению грузооборота и лишит монополию почти 2 трлн руб.

«Российские железные дороги» (РЖД) предупредили о возможном падении грузооборота и сокращении доходов в случае невыполнения проектов из правительственного комплексного магистрального плана развития инфраструктуры. Такой риск указан в долгосрочной программе развития монополии. 20 марта документ утвердил председатель правительства Дмитрий Медведев.

Среди крупнейших проектов компании, включенных в комплексный план развития инфраструктуры, – расширение пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн т, ускорение контейнерного транзита с востока на запад, строительство ВСМ Москва – Нижний Новгород и Челябинск – Екатеринбург, обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

С учетом реализации правительственного плана монополия ожидает, что прироста грузооборота в 2025 году при базовом сценарии составит 21%, при оптимистичном – 37%. Основная доля погрузки придется на уголь, руду и стройматериалы.

Но на показатели могут повлиять сбои в реализации магистрального плана правительства, предусматривающего финансирование строительства крупных железнодорожных

проектов, указано в материалах РЖД. «К проблемам может привести решение акционера о направлении чистой прибыли монополии на выплату дивидендов, а не на проекты, предусмотренные в программе развития», – объяснил источник, близкий к РЖД.

«Для минимизации [последствий невыполнения плана] сформированы предложения об оценке рисков реализации проектов, предусмотренных указанным комплексным планом, а также укрупненные предложения об управлении ими», – говорится в плане РЖД. Также госмонополия отдельно отметила отсутствие государственного финансирования развития инфраструктуры – проекты будут финансироваться в том числе за счет чистой прибыли РЖД.

Доходы РЖД

Чистая прибыль РЖД по РСБУ, согласно базовому сценарию долгосрочной программы развития, вырастет с 18 млрд руб. по итогам 2018 года до 138 млрд руб. в 2025 году. Выручка в 2025 году планируется на уровне 2,66 трлн руб., показатель EBITDA – 790,8 млрд руб.

По оптимистичному сценарию чистая прибыль госмонополии может вырасти до 259,7 млрд руб. в 2025 году, выручка – до 2,99 трлн руб., показатель EBITDA – до 995,9 млрд руб. Кроме того, в период с 2019 по 2025 год РЖД планируют получить от своих дочерних компаний 157 млрд руб. дивидендов.

Согласно документу при базовом сценарии 1% снижения грузооборота в 2019-2025 годах приведет к сокращению доходов на 500 млрд руб., уменьшению чистой прибыли на 247 млрд руб., инвестиционной программы – почти на 700 млрд руб. При наихудшем сценарии (снижение грузооборота в этот период на 4%) может привести к потере доходов на 1,98 трлн руб., чистой прибыли – на 926 млрд руб. и к сокращению инвестпрограммы – на 2,47 трлн руб.

В августе прошлого года на совещании вице-премьеров Дмитрия Козака и **Максима Акимова** рассматривалась возможность пересмотреть дивидендную политику некоторых госкомпаний, чтобы они могли вместо дивидендов тратить прибыль на финансирование своих инвестиционных проектов. Глава РЖД Олег Белозеров настаивал на том, чтобы выплачивать дивиденды только по привилегированным акциям (в 2017 году компания выплатила по обыкновенным акциям 8,75 млрд руб., а по префам – 5 млн руб.). Против выступал министр финансов Антон Силуанов: по его мнению, менеджмент российских госкомпаний должен искать внутренние резервы для финансирования инвестпроектов и снижать издержки.

<https://www.rbc.ru/business/21/03/2019/5c92732e9a7947300b4a4a14>

ТАСС; 2019.03.21; ОКОЛО 30 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ИРКУТСКЕ ЗА 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2019 ГОДУ

Свыше 320 тыс. кв. метров асфальта заменят в Иркутске в 2019 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В городе отремонтируют почти 30 километров улиц, говорится в четверг в сообщении пресс-службы администрации Иркутска.

«Почти 30 километров городских улиц отремонтируют в 2019 году в Иркутске в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». <...> Всего заменят 324 тыс. кв. метров асфальта, 87 тыс. кв. метров тротуаров, 78 километров бортовых камней, установят 12 километров новых дорожных ограждений. Кроме того, на шести перекрестках с трамвайными путями будут установлены резиновые плиты, хорошо зарекомендовавшие себя в предыдущие годы», – говорится в сообщении.

В 2019 году на ремонт дорог Иркутск направит более 1 млрд рублей. Из федерального бюджета выделено 533 млн рублей, 170 млн поступит из бюджета области, 353 млн – из муниципального бюджета.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6242453>

ТАСС; 2019.03.21; В КУЗБАССЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ СВЫШЕ 700 КМ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Дорожники Кузбасса отремонтируют за шесть лет более 700 километров дорожного полотна регионального значения в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На эти цели будет направлено свыше 15 млрд рублей из бюджетов всех уровней, рассказали ТАСС в департаменте жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Кемеровской области.

Как пояснил собеседник агентства, нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является трансформацией приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», в котором Кузбасс участвовал с 2017 года. В его рамках ремонт дорог проводился только в городах и пригородах, теперь федеральное финансирование по нацпроекту будет распространяться и на восстановление дорожного полотна за пределами агломераций.

«В проекте участвуют теперь не только Кемерово, Новокузнецк и Кемеровский район, как это было раньше, но и дороги регионального значения всей области. За шесть лет проекта мы должны привести в порядок 723 километра дорог регионального значения, на эти цели будет направлено финансирование в объеме 15,14 млрд рублей», – рассказали ТАСС в департаменте.

В 2019 году запланирован ремонт первых 93 километров региональных дорог в Кузбассе, финансирование утверждено в объеме 1,79 млрд рублей. Как рассказали в департаменте, в первую очередь будет проведен капитальный ремонт автомобильной дороги Ленинск-Кузнецкий – Прокопьевск – Новокузнецк, по этому участку проезжает весь транзитный транспорт, который движется из областного центра на юг Кузбасса. Кроме того, капитальный ремонт будет проведен на участках дорог регионального значения на севере области, где насыщено движение транзитного транспорта.

«Основная проблема севера области – автомобильная дорога Томск – Мариинск, на ее отдельных участках асфальтобетонное покрытие под воздействием сверхнормативных нагрузок от грузового транспорта разрушено полностью, в этом году будет продолжен капитальный ремонт на этом участке», – пояснили в ведомстве.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6242372>

ТАСС; 2019.03.21; СВЫШЕ 500 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Более 500 км автомобильных дорог общего пользования отремонтируют в 2019 году по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Курской области, сообщил в ходе отчета о работе администрации региона врио губернатора Роман Старовойт.

«В текущем году на развитие дорожного хозяйства планируется направить 7,2 млрд рублей. Это позволит отремонтировать более 520 км дорог, а также построить и реконструировать без малого 65 км автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения», – сказал Старовойт, отметив, что в прошлом году на эти цели регион потратил около 5,6 млрд рублей.

Более 500 млн рублей из общей суммы средств в 2019 году власти региона направят на ремонт и строительство дорог в селах. В совокупности мероприятия позволят добиться приведения в нормативное состояние почти 50% дорог в области. Как сообщалось, также в текущем году **Минтранс РФ** и **Росавтодор** приступят к масштабным проектам по реконструкции западного обхода Курска, северного и южного подъездов к городу.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6243507>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.21; БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА ДОРОЖНЫЙ РЕМОНТ В РЯЗАНИ

В Рязани в 2019 году планируют провести капитальный ремонт 20 участков дорог. На эти цели будет направлено более 600 млн рублей. Об этом сообщает сайт администрации города.

Дорожный ремонт будет проводиться в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Вопрос реализации проекта в Рязани обсудили на прошедшем в среду, 20 марта, заседании с участием руководителя регионального **Минтранса** Евгения Беленецкого и и.о. главы городской администрации Сергей Карабасова, пишет РИА «7инфо».

На дорожные работы в 2019 году будут направлены свыше 600 млн рублей, что почти в два раза больше финансирования прошлого года.

<https://iz.ru/859064/2019-03-21/bolee-600-mln-rublei-napraviat-na-dorozhnyi-remont-v-riazani>

ТАСС; 2019.03.21; ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В СЕЛАХ СТАВРОПОЛЬЯ УВЕЛИЧИЛОСЬ В 5 РАЗ С 2013 ГОДА- ВЛАСТИ

Власти Ставрополья направят на ремонт сельских дорог порядка 1,7 млрд рублей в 2019 году. Финансирование этого направления увеличилось более чем в пять раз с 2013 года, сообщил в четверг губернатор региона Владимир Владимиров во время прямой линии с жителями края.

«В 2019 году мы направляем 1 млрд 700 млн рублей только на сельские дороги. Можно сравнить: показательным будет 2013 год – мы тратили 300 млн рублей на сельские дороги. В 2014 году стали тратить 600 млн рублей и далее увеличивали», – сказал он.

По словам Владимирова, в общей сложности на ремонт дорог регионального и муниципального уровней на Ставрополье направят 5,5 млрд рублей в 2019 году. «Мы больше 150 км дорог [в год] никогда не ремонтировали. В прошлом году – 700 км отремонтировали, в этом году вплотную подойдем к показателю в 1 тыс. км», – отметил он.

По данным Министерства дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края, общая протяженность дорог в регионе составляет более 20,3 тыс. км. Протяженность дорог федерального значения превышает 827 км, региональных – 4,3 тыс. км, местного значения – 15 тыс. км.

<https://tass.ru/obschestvo/6245354>

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ. АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.03.22; ВЕСЕННИЕ ЗАМОРОЗКИ: ЦЕНАМ НА БЕНЗИН ПРИКАЗАНО ПОДОЖДАТЬ ДО ЛЕТА, СОГЛАШЕНИЕ С НЕФТЯНИКАМИ ПРОДЛЯТ НА ТРИ МЕСЯЦА

Очередная заморозка цен на топливо объясняется желанием правительства подстраховаться на случай роста экспортных котировок, считают опрошенные «Известиями» эксперты. Серьезных рыночных причин для такого шага нет – цены на заправках сейчас ниже установленного предела, а биржевые торги проходят в нормальном режиме. Как пояснили «Известиям» в аппарате вице-премьера Дмитрия Козака, окончательное решение о продлении сделки еще на три месяца планируется принять на встрече с нефтяниками, которая состоится до 28 марта.

Квартальная отсрочка

Правительство приняло решение продлить на три месяца соглашение с нефтяными компаниями о заморозке цен на топливо (бензин и дизель) в опте и рознице, сообщил вице-премьер Дмитрий Козак. По его словам, это необходимо для согласования с ЕАЭС нового механизма регулирования – лицензирования экспорта нефти и нефтепродуктов, которым решено заменить заградительные пошлины.

-- На этот период, пока мы разрабатываем механизм и он не вступит в действие, принято решение на один квартал продлить соглашение с нефтяниками о стабилизации цен, -- отметил вице-премьер.

Правительство обещало ввести заградительные пошлины для нефтекомпаний, если те не будут выполнять обязательства по поставкам топлива на внутренний рынок или произойдет резкий скачок цен. Однако при их введении нефтедобыча потеряла бы около 300 млрд рублей. Как пояснил «Известиям» представитель Дмитрия Козака Илья Джус, заградительные пошлины фактически «убивают» нефтепереработку.

Теперь от них предлагается отказаться, заменив на более мягкий механизм лицензирования экспорта нефти и нефтепродуктов. Лицензии получают все компании, но они должны гарантированно поставлять определенные объемы топлива на внутренний рынок.

Продолжая административное сдерживание цен, правительство в то же время допустило уступку нефтяникам, выразив готовность снизить цену отсечения по механизму демпинга с 56 до 51 тыс. рублей за тонну. Этот механизм предполагает получение нефтяниками компенсации за отказ от экспорта в пользу внутреннего рынка, если цены на внешнем достигают 56 тыс. рублей. Впрочем, по мнению замдиректора Института национальной энергетики Александра Фролова, они редко доходили до этой планки, поэтому нефтяники практически не имели возможности пользоваться механизмом. Теперь компенсации начнут выплачивать при цене в 51 тыс. рублей.

Предложения по стабилизации ситуации на рынке планируется обсудить с нефтяными компаниями на следующей неделе, сообщил Дмитрий Козак. Илья Джус пояснил «Известиям», что встреча пройдет, скорее всего, до начала Красноярского форума (28 марта), в котором вице-премьер примет участие.

Илья Джус подчеркнул, что окончательного решения по продлению сделки не принято. Есть только предложения, которые будут обсуждаться на встрече с нефтяниками, по итогам которой будут достигнуты финальные договоренности.

Вопреки ожиданиям

Соглашение с нефтяниками было заключено в ноябре прошлого года, срок его действия истекал 31 марта. Ожидалось, что правительство не будет его продлевать, так как ситуация с ценами на топливо стабилизировалась и в дальнейшем ее могли регулировать рыночные механизмы.

Заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы Анатолий Голомолзин не стал комментировать итоги совещания, но отметил что «во время действия соглашения ситуация была вполне рыночной -- баланс спроса и предложения обеспечивался динамикой изменения цен и объемов».

- Шла торговля нефтепродуктами в крупном опте как на бирже, так и вне биржевого сегмента, а также с нефтебаз. В мелкооптовом сегменте цены были ниже установленных соглашением параметров. Соответственно, розничные цены были стабильными и определялись экономическими факторами, -- отметил он.

Управляющий партнер компании «Петролеум Трейдинг» Максим Дьяченко также считает, что ситуация на рынке стабильная. По его мнению, правительство просто решило подстраховаться.

- Видимых причин для продления соглашения нет. Рынок нормально функционирует, а большинство потребителей уже запаслись нефтепродуктами впрок на случай возможного роста цен после 31 марта. Многие нефтехранилища и нефтебазы стоят, заполненные доверху, -- сказал он.

С нового года в нефтяной отрасли действует налоговый маневр, правительству нужно оценить этот опыт и внести корректировки, считает Александр Фролов.

- Похоже, кабинет министров берет паузу на реформатирование и адаптацию к текущим рыночным условиям, -- заявил эксперт.

- В случае отмены соглашения существовал риск роста цен на топливо при скачках нефтяных экспортных котировок и из-за сезонного увеличения спроса. Так как не было выработано другого механизма по сдерживанию цен, соглашение было продлено, – сказал главный экономист агентства Сергей Ежов.

В нефтяных компаниях решили воздержаться от комментариев по этой теме. Пресс-секретарь «Роснефти» Михаил Леонтьев в разговоре с «Известиями» посчитал некорректным обсуждать предложения кабинета министров.

- Это диалог внутри правительства, нефтяники в этом совещании не участвовали, – пояснил он.

В «Газпром нефти» и в «Лукойле» оперативно не ответили на запрос «Известий». По мнению экспертов VYGON Consulting, в случае продления соглашения заметной реакции оптового рынка не будет.

- Автобензин и так реализуют на 6 тыс. рублей за тонну дешевле установленного в соглашении уровня, при реализации дизельного топлива эта величина составляет до 2 тыс. рублей за тонну, – отметил Сергей Ежов.

<https://iz.ru/859262/nikolai-khrenkov/vesennie-zamorozki-tcenam-na-benzin-prikazano-podozhdad-do-leta>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/21/797012-pravitelstvo-zamorozilo-tseni>

<https://rg.ru/2019/03/21/medvedev-prizval-predotvratit-neobosnovannyj-rost-cen-na-benzin.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНДРЕЙ ПЕРЦЕВ, НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ, АНДРЕЙ САЗОНОВ; 2019.03.21; ПРИШЛО ВРИО МОЛОДЫХ; ВЛАДИМИР ПУТИН НАЗНАЧИЛ В МУРМАНСКУЮ И ОРЕНБУРГСКУЮ ОБЛАСТИ СОРОКАЛЕТНИХ АНДРЕЯ ЧИБИСА И ДЕНИСА ПАСЛЕРА

Весенняя ротация губернаторского корпуса 21 марта продолжилась отставками глав Мурманской и Оренбургской областей Марины Ковтун и Юрия Берга. Врио мурманского губернатора стал замминистра строительства в федеральном правительстве Андрей Чибис. Оренбургскую область возглавил председатель правления ПАО «Т Плюс» Денис Паслер, работавший до перехода в структуры «Реновы» главой свердловского правительства. Обоим ранее прочили губернаторские посты: Андрея Чибиса называли возможным преемником госпожи Ковтун еще в прошлом году, а Дениса Паслера – кандидатом на пост главы Челябинской области, тоже попавшей под ротацию.

Мурманский губернатор Марина Ковтун сообщила о своей отставке журналистам и депутатам заксобрания. «Мне не стыдно ни за один год, много сделано. У меня, возможно, были ошибки, но достижения наши их перекрывают», – заявила она. Время увольнения она объяснила тем, что новый врио «должен понять ситуацию, заручиться поддержкой» жителей до выборов. Марина Ковтун была назначена главой области в 2012 году. В 2014 году она победила на досрочных выборах с 64,7% голосов. Слухи о ее отставке возникали регулярно в последние годы. По словам источника “Ъ” в депутатском корпусе, Марина Ковтун «к концу срока полномочий конфликтовала почти со всеми – с мэрией Мурманска, с крупными корпорациями» (в регионе представлены «Норникель», «Росатом», «Фосагро»), «даже с местной ФСБ». Еще в 2013 году были арестованы крупный предприниматель Геннадий Шубин и спикер заксобрания Василий Шамбир. Считалось, что набирающий популярность спикер имеет губернаторские амбиции. В 2017 году против чиновников из ближайшего окружения губернатора, в том числе ее заместителя Игоря Бабенко, были возбуждены уголовные дела.

Врио губернатора президент назначил замминистра строительства и ЖКХ в федеральном правительстве Андрея Чибиса.

Господину Чибису давно прочили пост главы региона: в прошлом году обсуждалось его возможное назначение в Мурманскую область, в 2017 году его фамилия звучала в ряду

претендентов на пост главы Омской области (ее возглавил депутат Госдумы от «Справедливой России» Александр Бурков).

Господин Чибис был одним из слушателей курсов РАНХиГС, который называют «школой губернаторов». «За время работы Андрея Чибиса в министерстве при его активном участии успешно запущены такие масштабные проекты городского развития как «Формирование комфортной городской среды» и «Умный город». Глубокое погружение в особенности работы жизнеобеспечивающих отраслей будет особенно полезно при выстраивании качественной работы по управлению регионом», - охарактеризовал бывшего подчиненного глава Минстроя Владимир Якушев. «Марина Ковтун приняла непростое решение, думаю, она вела консультации с федеральным центром», - сказал «Ъ» депутат Госдумы от региона, единоросс Алексей Веллер. По его словам, «для региона хорошо, чтобы им руководил достойный человек с опытом хозяйственной работы и опытом работы на федеральном уровне, последним двум качествам Андрей Чибис соответствует». Заявление Юрия Берга об уходе появилось на портале правительства региона. В нем говорится, что перед Оренбургской областью стоят «амбициозные задачи», в частности, по реализации 11 нацпроектов, и до выборов «остается еще достаточно времени, чтобы новому руководителю доказать оренбуржцам свою эффективность». Юрий Берг возглавил регион в 2010 году, а до назначения был мэром Орска. На выборах 2014 года он получил 80,3% голосов, при этом депутат Госдумы от ЛДПР Сергей Катасонов был снят с выборов партией якобы из-за подозрений в его криминальном прошлом (впрочем, уже в 2016 году он избрался от ЛДПР в Госдуму).

В этом году силовики возбуждали уголовные дела против региональных чиновников, по подозрению в коррупции был арестован мэр Оренбурга Евгений Арапов, считавшийся ставленником Юрия Берга.

В прошлом году возникли проблемы у нескольких промышленных предприятий в Орске: в простое находится завод ОРМЕТО-ЮУМЗ (производит оборудование для машиностроительной отрасли), инициировано банкротство компании ТПК «Орские заводы», под процедуру банкротства попали также Орский вагонный завод и местный мясокомбинат.

«Ситуация в социально-экономической сфере критическая. Было понятно, что надо менять руководство области, чтобы ситуация не зашла в тупик. С федеральным центром у Берга не была налажена коммуникация, область в десятке худших регионов по экологии, а денег по федеральной программе у нас на эти цели не было», - сказал «Ъ» Сергей Катасонов. Источник, близкий к региональным властям, утверждает, что Юрий Берг не нашел общий язык с влиятельными оренбургскими группами: «Он из Орска, второго по численности города региона. А тут выходца из второго города назначают на первый пост в регионе. Кроме того, он начал подтягивать в правительство области именно орских, оренбургские остались на обочине».

Врио губернатора назначен председатель правления ПАО «Г Плюс» Денис Паслер, который до сих пор не был связан с Оренбургской областью. В 2012-2016 годы он возглавлял свердловское правительство (после его отставки кабинетом руководит губернатор), а с 2017 года работал в структурах «Реновы». Именно компания «Г-Плюс» реализует проект по вводу в эксплуатацию крупных солнечных электростанций в Оренбуржье.

Ранее господина Паслера называли в числе кандидатов на пост главы Челябинской области, глава которой Борис Дубровский также попал под ротацию.

Депутат Госдумы от региона спаворосс Дмитрий Ионин говорит, что Денис Паслер удачно сочетает в себе политика и управленца: «Многие губернаторы-технократы – не политики. Например, Бориса Дубровского люди не воспринимали, потому что область это не завод». По словам депутата, когда Денис Паслер работал премьером, в его кабинете часто ночами горел свет, он мог назначать совещания или встречи на 12 часов ночи. «Этот

человек крайне жестко ведет дела, но справедливо». По словам уральского политтехнолога Александра Белоусова, Денис Паслер – «политик росселевского типа» (Эдуард Россель – первый свердловский губернатор). «Он может и управлять, и находить общий язык с любыми людьми. Он может вскружить голову электорату, влюбить в себя», - считает эксперт.

По словам политолога Андрея Колядина, оба новых врио – «молодые люди, продвинутые в экономике», что редкость среди новых назначенцев. «Однако они получили назначения в регионы очень токсичные с точки зрения внутренней политики. Юрий Берг в Оренбурге как-то держал ситуацию, хотя скандалы и были. Мурманск всегда был на волне внутренней борьбы, Ковтун не столько инициировала конфликты, сколько защищалась. Новые врио столкнутся с элитами, которые убеждены, что могут съесть любого главу, и имеют такой опыт. Им понадобятся сильные политические менеджеры», - указывает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3918296#id1722870>

ТАСС; 2019.03.21; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ПОДАЛИ ЗАЯВКУ НА ВКЛЮЧЕНИЕ БЛАГОВЕЩЕНСКА В «СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК»

Власти Амурской области подали заявку на включение Благовещенска в состав экономической зоны «Свободный порт Владивосток». В заявку вошли три инвестиционных проекта на сумму более 3 млрд рублей, сообщается в четверг на сайте регионального правительства.

«Якорный» проект в заявке – трансграничная канатная дорога через реку Амур между российским Благовещенском и китайским Хэйхэ. Прокатиться по дороге, аналогов которой нет в мире, можно будет уже в 2021 году. В проект входит пассажирский терминал и комплекс беспошлинной торговли. Канатная дорога позволит российским и иностранным туристам максимально комфортно пересекать границу.

В заявку включен также проект соевого завода, который будет производить кормовой соевый шрот и гидратированное соевое масло. Компания готова перерабатывать до 300 т соевых бобов в сутки. Третьим в списке потенциальных резидентов числится завод по выпуску изделий из газобетона. Компания готова поставлять на строительный рынок области и ближайших регионов до 100 тыс. куб. м в год.

«<...> новая экономическая зона с облегченным налоговым и таможенным режимом значительно увеличит инвестиционный потенциал региона, обеспечит создание новых производств и занятость населения, создаст благоприятные условия для увеличения темпов социально-экономического развития территории. Кроме этого, новый режим позволит расширить туристический потенциал Приамурья», – цитирует сайт губернатора региона Василия Орлова.

Благовещенск – единственный в России город, расположенный на государственной границе. Ожидается, что статус «Свободного порта» он получит к концу этого года. Президент РФ Владимир Путин подписал федеральный закон «О свободном порте Владивосток» в июле 2015 года. На данный момент этот закон позволил открыть новое производство более 1 тыс. предпринимателям, которые создали более 60 тыс. рабочих мест для дальневосточников.

<https://tass.ru/ekonomika/6241654>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.03.21; НАЗВАНЫ САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ГОРОДА ДЛЯ ПОЕЗДОК С МЛАДЕНЦАМИ

Москва и Петербург возглавили рейтинг самых популярных городов для поездок с детьми до двух лет.

На столицу страны приходится 20,7 процента от всех перевозок с младенцами, в Петербург и обратно летят 8,4 процента пассажиров с маленькими детьми, сообщает сервис Туту.ру.

Третье место занимает Краснодар (3,4 процента). Далее идут Симферополь, Ростов-на-Дону, Сочи, Анапа, Минеральные Воды. Также в список популярных направлений попали Уфа, Тюмень, Махачкала, Новосибирск, Сургут, Мурманск, Екатеринбург, Новый Уренгой.

Родители маленьких детей чаще всего делают ставку в пользу авиапутешествий. Причем, в 86 процентах случаев с младенцами летают на внутренних рейсах. Популярность городов рейтинга объясняется тем, что из Москвы и Петербурга молодые семьи возят детей на малую родину. А на южные направления с младенцами летят, когда врачи рекомендуют им морской воздух.

На страны дальнего зарубежья приходится всего два процента от всех авиаперелетов с маленькими детьми.

<https://rg.ru/2019/03/21/reg-szfo/nazvany-samye-populiarnye-goroda-dlia-poezdok-s-mladencami.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.21; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПРИМЕНЯТЬ ЧИПЫ ПРИ ЗАКАЗНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Минтранс РФ хочет внести поправки в правила заказных перевозок пассажиров и багажа автотранспортом и городским наземным электротранспортом, чтобы осуществлять посадку пассажиров при помощи чипов в том числе с биометрическими данными, следует из проекта, опубликованного на портале правовых актов.

«Необходимо внесение изменений с целью установления возможности (по соглашению сторон) осуществления посадки лиц, определенных договором фрахтования, в транспортное средство, предоставленное для заказной перевозки пассажиров и багажа, путем идентификации таких лиц посредством электронных носителей информации и персональных данных (включая биометрические) при наличии соответствующей инфраструктуры и выполнении требований законодательства Российской Федерации в сфере безопасности информации, а также защиты персональных данных», – говорится в документе.

Планируется, что поправки вступят в силу в апреле 2020 года, следует из материалов.

<https://ria.ru/20190321/1551982775.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/21/mintrans-predlozhit-primeniat-biometriu-v-zakaznyh-avtobusah.html>

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/proekt-popravok-o-primenenii-chipov-pri-zakaznykh-passazhirskikh-perevozkakh-poka-tolko-v-stadii-raz/>

ТАСС; 2019.03.21; РОССИЯ И КИТАЙ ЗАВЕРШИЛИ РАБОТЫ ПО СОЕДИНЕНИЮ МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР

Российская бригада завершила работу по соединению пролета первого российско-китайского моста через реку Амур из села Нижнеленинское Еврейской автономной области (ЕАО) в городской уезд Тунцзян на северо-востоке КНР. Об этом сообщила в четверг администрация провинции Хэйлуцзян.

«Утром 20 марта была вмонтирована последняя стальная балка: со своей стороны Россия полностью завершила работы. Это означает, что первый железнодорожный мост между двумя странами в целом успешно соединен, – говорится в заявлении, опубликованном на ее сайте. – Передвижение транспорта по нему будет возможно ориентировочно в июле».

В нем отмечается, что в последние годы китайско-российский товарооборот постоянно возрастает, в связи с чем транспортные перевозки железной дорогой со сравнительно невысокими издержками становятся особенно актуальными.

В феврале губернатор ЕАО Александр Левинталь на Российском инвестиционном форуме в Сочи проинформировал, что данное инженерное сооружение начнет функционировать в сентябре 2019 года.

Мост, связывающий Нижнеленинское и Тунцзян – первый в своем роде железнодорожный объект между РФ и Китаем. Его длина – 2 209 м, 309 м из них приходится на российскую сторону. Соглашение о его строительстве было подписано в 2013 году, стоимость первоначально должна была составить 9 млрд рублей.

Позднее работы потребовали дополнительных ассигнований, которые были увеличены на 15-20%. На 25% объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% – Российский фонд прямых инвестиций через российско-китайский фонд (СИС). Через мост в Китай планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

<https://tass.ru/ekonomika/6241661>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/22/reg-dfo/posledniaia-ferma-mosta-mezhdu-rossiej-i-kitaem-legla-na-oporu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ПОЧТИ КАЖДЫЙ ШЕСТОЙ РОССИЯНИН СЧИТАЕТ ОПАСНЫМИ ПОЕЗДКИ НА ТАКСИ – ОПРОС ВЦИОМ

Большинство россиян (79%) полагают, что поездки на такси безопасны, свидетельствуют данные опроса ВЦИОМ, поступившие в «Интерфакс».

По данным социологического исследования, абсолютно безопасными поездки на такси считают 6% сограждан, скорее безопасными – 73% респондентов.

В свою очередь, 17% россиян считают опасным ездить на такси (2% опрошенных считают это очень опасным, и 15% респондентов – скорее опасным), отмечают в ВЦИОМ.

При этом две трети всех опрошенных считают основным требованием обеспечения безопасности в такси соблюдение водителем правил дорожного движения, 62% опрошенных – аккуратную манеру вождения автомобиля, и 59% сограждан в качестве приоритетного требования указали на техническую исправность и отсутствие повреждений автомобиля.

По данным опроса, 52% сограждан считают, что за последние пять лет техническое состояние автомобилей такси улучшилось, каждый третий (34%) полагает, что оно не изменилось. Вместе с тем, каждый десятый россиянин уверен, что техническое состояние автомобилей такси стало хуже.

По данным ВЦИОМ, 77% россиян считают, что в их городе достаточное количество работающих такси, 16% опрошенных полагают, что их слишком много. 6% участников опроса придерживаются мнения, что количество работающих такси скорее не достаточно.

Социологи отмечают, что большинство россиян (61%) считают цену на такси соответствующей качеству, более четверти (28%) полагают, что цена завышена. Заниженными цены на эту услугу считают 8% сограждан.

Опрос ВЦИОМ был проведён 18-19 марта 2019 года по заказу Общественного Совета по развитию такси в регионах России среди 800 респондентов в возрасте от 18 лет. В опросе принимали участие пассажиры такси, проживающие в городах-миллионниках.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.03.21; ШЛАГБАУМ – ПЕРЕД «ГРЯЗНЫМ» ГРУЗОВИКОМ; СТАРЫМ ЛЕГКОВУШКАМ НЕ ЗАКРОЮТ ВЪЕЗД В МОСКВУ

Обсуждаемый в СМИ запрет на въезд в Москву транспорта с низким экологическим классом не коснется легковых автомобилей. С таким заявлением выступил столичный департамент транспорта.

Напомню, закрыть Москву для автомобилей, загрязняющих воздух выхлопами, предложил в конце прошлого года Совет при президенте РФ по правам человека (СПЧ). Согласно инициативе, ограничения должны быть введены для транспорта экокласов «Евро-3» и ниже. А это практически все отечественные автомобили, выпущенные до 2010 года, и иномарки, произведенные до 2005-го. При этом городу нужно определить зоны, где будут введены данные меры. Без внимания столичного правительства это предложение не осталось – его детальную проработку поручили департаменту транспорта. Владельцы «пожилых» железных коней не на шутку заволновались – неужели теперь придется ездить только своим ходом? Но о легковушках речи и не было. Пока на повестке общественный и грузовой транспорт.

Теперь в дептрансе водителей успокаивают. «Мы считаем, что на данном этапе ограничения не должны касаться легковых автомобилей, адресованы они лишь автобусам и тяжелым грузовикам», – сообщила пресс-служба ведомства. Эксперты уверены, что это правильный шаг, и запрет в первую очередь должен быть направлен на тех, кому транспорт приносит доход. «Такая мера, безусловно, позитивно скажется на экологической обстановке. Но владельцы так называемых «грязных» автомобилей – это, как правило, пожилые и небогатые люди. Они вообще не очень активно пользуются машиной, разве что иногда выезжают на дачу. Я полностью согласен с московскими властями, которые решили с ними не ссориться», – сказал «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, председатель общественного совета при Минтрансе России Михаил Блинкин. По его словам, задуматься об обновлении автопарка следует в первую очередь бизнесу. Если, например, частная компания постоянно использует для городских перевозок грузовой транспорт, то он обязан соответствовать жестким экологическим стандартам, считает эксперт.

За очищение экологии же Москва предпочитает бороться в основном не запретами. Например, в сентябре прошлого года в городе запустили электробусы. Этот новый вид транспорта не дает никаких вредных выбросов в атмосферу, а в скорости и комфорте не уступает дизельным «коллегам». В марте электробусы уже вышли на шестой по счету маршрут (№ 36 от ВДНХ до Бескудниковского переулка). С 2021 года столица начнет закупать только электробусы.

Кстати

Выбросы вредных веществ в атмосферу Москвы сократились на 15% за последние 8 лет.

<https://rg.ru/2019/03/21/reg-cfo/vlasti-prokommentirovali-zapret-na-vezd-v-moskvu-neekologichnyh-mashin.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.03.21; РЕКОНСТРУКЦИЮ ГОРЬКОВСКОГО ШОССЕ В РАЙОНЕ БАЛАШИХИ ЗАВЕРШАТ К КОНЦУ ГОДА

Пробки на Горьковском шоссе в районе подмосковной Балашихи должны исчезнуть уже в этом году. К концу года завершится реконструкция шоссе, которая сейчас собирает глухие пробки в обе стороны.

В настоящий момент, как рассказал спикер Мособлдумы Игорь Брынцалов, побывав на объезде в Балашихе, на Горьковке строится три разворотных петли. Одна – разворот на Москву, другая позволит транспорту легко развернуться в сторону Владимира. Третья петля также обеспечит разворот на Москву и съезд с федеральной трассы М-7 «Волга» в жилой микрорайон Сакраменто. Также в рамках реконструкции предусмотрено расширение Горьковского шоссе в районе Балашихи до шести полос.

«Работа по улучшению транспортной инфраструктуры города ведется на протяжении долгого времени – это и строительство данных развязок, и предпроектные работы на Носовихинском шоссе. Планируется построить дублер и Щелковского шоссе. В ближайшие годы в районе Балашихи появится современный транспортный узел и пробки из города уйдут навсегда», – уверен Брынцалов.

<https://rg.ru/2019/03/21/reg-cfo/rekonstrukciiu-gorkovskogo-shosse-v-rajone-balashih-zavershat-k-koncu-goda.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.03.21; УМНОМУ ГОРОДУ – УМНЫЙ ТРАНСПОРТ, А УМНОМУ ТРАНСПОРТУ – УМНЫЙ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ

Скажем откровенно: сегодня разобраться в тех сервисах, которые предлагает пассажиру современный городской общественный транспорт, непросто, но, поверьте, сделать это стоит. В этом убедились участники прошедшего недавно в Москве уже 4-го ежегодного форума «Инновационные платежные решения для транспорта – 2019».

Оплата проезда

Оплата проезда – операция, обязательная для каждого законопослушного пассажира на любом виде транспорта. Именно ее массовый характер заставляет обращаться к современным технологиям, которые бы обеспечивали быструю, простую, эффективную с точки зрения затрат оплату проезда. Пассажир должен быть уверен, что он всегда может оплатить проезд, а перевозчик должен быть уверен в сборе средств за проезд в соответствии с количеством перевезенных пассажиров. Более того, услуга по перевозке при обязательном соблюдении ее безопасности в идеале должна иметь стандартный набор опций вне зависимости от места ее оказания (крупный мегаполис или небольшой районный центр, столица или провинция и т. д.).

Стандартизация деятельности общественного транспорта в рамках госпрограммы «Цифровизация экономики Российской Федерации» по направлениям «Умный город» и «Транспорт и логистика» как раз и началась с универсализации системы его оплаты. О концепции универсальной системы оплаты на городском пассажирском транспорте, разработанной по заказу **Министерства транспорта РФ** специалистами Аналитического центра при Правительстве РФ, мы уже подробно рассказывали («ТР» № 11 за 2018 г. «Возможности третьего поколения»).

Подготовлен проект изменений в федеральный закон № 220, который регулирует пассажироперевозки общественным транспортом, а также изменения в другие отраслевые нормативно-правовые акты. Гармонизируется федеральное, муниципальное и региональное законодательство в этой области.

В пилотном режиме начинает внедряться система, которую называют универсальной системой оплаты третьего поколения. Ключевым звеном системы станет облачный сервис, к которому подключены пассажиры, перевозчики, а также финансовые организации и регуляторы. Единое информационное пространство включает множество сегментов: федеральных, региональных и муниципальных ИТ-систем, которые работают в рамках единого информационного поля по унифицированным стандартам взаимодействия.

Использование одних лишь смарт-карт, дающих возможность оплаты разовых поездок, не решает комплексных задач по управлению общественным транспортом, которые встают перед регулятором и перевозчиком. Не отвечают они современным запросам граждан. Выбор тарифного меню, отложенные платежи, управление маршрутной сетью, реестрами перевозчиков, мониторинг, взаиморасчеты и многое другое – вот тот круг вопросов, которые должна решать универсальная система оплаты.

В качестве пилотных регионов по апробации инновационных сервисов в сфере городского общественного транспорта традиционно выступают Москва, Нижний Новгород, Екатеринбург. Причем, что очень важно, инициатива внедрения новых сервисов идет не от федерального центра, а «снизу» – от крупных перевозчиков, городских и областных департаментов транспорта и дорожного хозяйства. Безусловным лидером в этой области является ГУП «Мосгортранс», крупнейший оператор наземного транспорта, располагающий более чем 6,5 тыс. единиц подвижного состава. Ежедневно транспортными средствами Мосгортранса перевозятся 5,5 млн человек, что больше, чем

население такой страны, как Норвегия. Мосгортранс лидирует не только по объемным показателям, хотя и они впечатляют.

Комплексный подход – вот что отличает инновационную политику крупнейшего столичного перевозчика. Инновации на практике, то есть инноватика, начинаются с системы управления транспортным средством. В качестве уже традиционных опций транспортные средства оборудованы бортовыми УКВ-радиостанциями, бортовыми навигационно-связными терминалами и тревожными кнопками. Система видеонаблюдения включает в себя видеорегистратор и видеокамеры переднего и заднего вида, салонные и наблюдения за водителем. Безопасность перевозки обеспечивают датчики задымления и повышения температуры, датчики уровня топлива, а также табло «СТОП», которым оснащены более 1500 транспортных средств. Подсчет пассажиров ведут контроллеры автоматизированной системы мониторинга. Как правило, эта часть сервисов для пассажиров незаметна, но благодаря им в салонах столичных автобусов, троллейбусов стали возможны бестурникетная система (100%-ный охват подвижного состава) и оплата проезда бесконтактными банковскими картами и всеми видами PayPal, пока, правда, на 47 маршрутах. 900 транспортных средств оснащены мультимедийными экранами и USB-розетками. Московский транспорт становится значительной зоной бесплатного Wi-Fi (зафиксировано 54 млн авторизаций). В результате пассажир не только едет в комфортных климатических условиях, но и общается в режиме онлайн, оплачивая при этом проезд в одно касание. А если надоест Интернет (иногда и от него надо отдохнуть), может посмотреть телевизор.

И выходит из такого замечательного автобуса (троллейбуса и т. д.) пассажир на остановку, где установлены информационные табло (более 900), круглосуточные терминалы по продаже билетов (176 автоматов). А 900 камер передают видео обстановки в режиме онлайн, что повышает городскую безопасность в целом. Предварительно закачанные мобильные приложения позволяют видеть движение транспорта в режиме реального времени, что позволяет планировать маршрут поездки. Так что от прежней остановки остались только козырек над головой и скамья для сидения!

Платежные решения

Сегодня развитие платежных решений на городском общественном транспорте невозможно без современных банковских технологий. В этой работе участвуют такие топовые банки, как ВТБ, Газпромбанк и другие.

В столице, как известно, самым универсальным средством платежа стал проездной «Тройка». Технически эти карты – бесконтактный носитель данных, получающий энергию от считывателя. Он используется помимо прочего в электронных паспортах и визах.

Разовые билеты на общественный транспорт – простейшие чипы в картонной оболочке. Чипы этих карт способны хранить информацию в памяти на протяжении 10 лет и выдерживают порядка 100 000 циклов записи. Цикл работы с билетом, записанным на карту, происходит в среднем за 0,1 секунды. Вместимость памяти от 2 до 4 кБ. Это не много, но достаточно, чтобы записать до 5 различных проездных билетов на городской общественный транспорт и билет на пригородный железнодорожный транспорт. Будучи универсальным средством оплаты проезда, «Тройка» не получила бы такую популярность, если бы ее нельзя было пополнить буквально на каждом углу. И на этом этапе без возможностей банка, причем крупного банка уровня ВТБ, не обойтись.

Действовавшая до недавнего времени сеть продаж билетов в Москве нуждалась не просто в расширении, но в коренной модернизации. Дело в том, что буквально три года назад основным каналом продажи билетов на городской общественный транспорт оставались старые добрые киоски. По Москве их было расставлено более 500. Такое положение дел оказалось невыгодно городу и неудобно его жителям.

Билеты продавались преимущественно за наличные, современные платежные системы почти не использовались. Отдельные точки продаж были нерентабельны, а время работы кассиров не совпадало с периодами наибольшего спроса на билеты.

Первым шагом на пути к решению проблемы доступности транспортных карт стали автоматы по продаже билетов, которые также позволяют пополнить баланс карты «Тройка». Постепенно количество киосков сокращалось на фоне роста числа автоматов, сейчас их около 200, но этого количества, безусловно, мало для Москвы.

С 2015 года подобные устройства по продаже билетов были установлены в вестибюлях метрополитена, правда, стояли они в теплых и сухих помещениях и под охраной.

Автоматы же Мосготранса должны были работать на улицах при изменяющихся температуре и влажности без постоянного присмотра. Естественно, что обслуживание таких автоматов, в том числе и банковское, сложнее.

Прежде в билетных киосках устанавливались небольшие девайсы – кодировщики бесконтактных карт. Все операции с ними производил человек. Он принимал деньги, выдавал сдачу, вел бухгалтерию и передавал средства инкассаторам. В результате все преимущества бесконтактных карт «съедал» человеческий фактор. Теперь процесс автоматизирован. Алгоритм действия следующий: карта, введенная в картридер, встроенный в автомат, распознается. Серийный номер и данные по ранее записанным на карту билетам передаются на сервер во внутреннюю сеть Мосготранса. С сервера аппарат получает информацию о том, какие билеты можно записать на карту. Покупатель выбирает из предложенного на экране меню и совершает оплату. Автоматы по продаже билетов работают со всеми современными способами оплаты: от бесконтактных карт до платежных систем Apple Pay, Google Pay и Samsung Pay.

Информация о зарегистрированной продаже помимо банковской системы отправляется на серверы билетной системы Мосготранса. В ответ там формируется электронный образ для записи на карту. Он передается картридеру, а тот записывает билет в память проездного.

Постоянное подключение датчиков автомата к системе мониторинга позволяет выявлять неполадки в оборудовании сразу после их возникновения. В результате автоматически формируется заявка на ремонт, и бригада технического обслуживания выезжает на место.

Кроме того, используемая телеметрия сигнализирует в ВТБ о том, когда необходимо провести инкассацию, которая происходит без участия сотрудников Мосготранса.

В банковском сообществе решили, что универсальный проездной не обязательно должен быть обыкновенной картой. «Тройка» – многофункциональное транспортное приложение, оно не привязано к конкретному носителю и может существовать в виде брелока, браслета. Процесс записи образа билета на транспортную карту можно эмулировать, что позволило предложить департаменту транспорта несколько альтернативных цифровых каналов распространения проездных билетов: приложение на чипованной дебетовой мультикарте, решения для пополнения транспортных карт на государственных интернет-порталах, а также мобильное приложение «Мой проездной».

Новые возможности

Речь идет об оплате проезда в салоне транспортного средства, то есть о быстрой оплате проезда на валидаторе при помощи банковских карт и смартфонов с функцией Apple Pay, Samsung Pay, Android Pay.

Внедрение этой функции помимо удобства связано с желанием снизить долю такого архаичного канала распространения проездных, как продажа билетов водителем, а это расходы для предприятий на приобретение билетов, организацию их продажи, контроль за реализацией и обеспечение пассажиров сдачей. Продажа билетов водителем в определенной мере снижает уровень безопасности движения. Кроме того, упрощение процесса продажи проездного сказывается на цене поездки. Стоимость прохода по

банковской карте получается на треть ниже, чем стоимость разового проездного: 40 руб. по карте против 55 руб. у водителя.

Опуская технические сложности, с которыми пришлось столкнуться специалистам банка при отработке бесконтактных платежей на валидаторах, устанавливаемых в общественном транспорте, можно сказать, что сегодня они работают без сбоев на 47 регулярных автобусных, трамвайных и троллейбусных маршрутах. Всего же валидаторами нового образца планируется оснастить около трех тысяч единиц общественного транспорта.

Повсеместный переход на безналичную форму оплаты товаров и услуг, в том числе и транспортных, требует от банковской сферы не просто разработки отдельных решений, а разработки комплексных программ. Причем программ с расширяющимися возможностями по включению новых продуктов и технологий. К таким можно отнести банковскую систему «Транспортный процессинговый сервис» (ТПС).

ТПС Газпромбанка обеспечивает обработку и фискализацию безналичной оплаты проезда в транспорте общего пользования с использованием банковских карт. У него широкие возможности по использованию максимального количества выпущенных банковских карт и минимизации наличных расчетов. Кроме того, информационную поддержку получают все участники перевозочного процесса в части финансовой отчетности. Очень важно, что при внедрении новых систем безналичной оплаты проезда не требуется переналадка системы ТПС.

На всех терминалах во всех регионах обеспечен прием карт Mastercard, VISA, «Мир» с возможностью оплаты сервисами Apple Pay, Samsung Pay, Android Pay.

Параллельно с банковскими картами обеспечен прием локальных транспортных карт.

Система ТПС выгодна всем участникам перевозочного процесса. Для пассажиров это, прежде всего, сокращение времени на покупку билета и равенство в наличной и безналичной оплате. Администрация региона получает единый технический стандарт оплаты проезда, а это в свою очередь обеспечивает прозрачность сбора доходов. Перевозчики имеют возможность анализировать пассажиропоток, сокращать операционные издержки, повышать собираемость платы за проезд.

Система ТПС Газпромбанка уже получила широкое распространение, а это ни много ни мало 36 муниципалитетов, в которых Газпромбанк является банком-эквайером систем оплаты проезда на транспорте. С 2018 года ТПС оказывает процессинговые услуги для региональных банков в Мурманской области, Рязани, Нижнем Новгороде, Ульяновске, Чувашии, Екатеринбурге, Челябинске, и не только. В рамках ТПС возможны безналичные платежи по банковской карте, наличные платежи и даже обслуживание льготников по банковской карте. Система располагает как мобильным решением для кондуктора, так и стационарным бескондукторным.

Одним из пилотных регионов внедрения ТПС Газпромбанка стал г. Губкин Белгородской области. В проекте были задействованы 50 перевозчиков на 49 маршрутах, а это 124 автобуса с таким же количеством мобильных терминалов. Эмиссия льготных банковских карт составила 6 тыс. На диаграмме наглядно видна положительная динамика количества операций оплаты проезда банковскими картами: со 160,5 тыс. в августе 2017 года до 293 тыс. в декабре 2018 года.

Внедрение ТПС в г. Губкин (88 тыс. человек) – пример того, что инновационные платежные решения на транспорте с успехом применяются не только в крупных городах, но и в совсем небольших. А таких в России большинство.

<http://transportrussia.ru/item/4852-umnomu-gorodu-umnyj-transport.html>

РБК; РОМАН КИЗЫМА; 2019.03.21; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЗВАЛИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МЕТРО

Смольный планирует начать строительство участка Кольцевой линии метрополитена от «Лесной-2» до «Ладожской-2» в 2027 году. Предполагается, что работы будут завершены

к 2034 году, пишет газета «Коммерсантъ» со ссылкой на пресс-службу комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга.

На участке будут расположены станции метро «Лесная-2», «Арсенальная», «Площадь Калинина», «Полюстровский проспект-2», «Большеохтинская-2» и «Ладужская-2».

В декабре прошлого года РБК Петербург сообщал, что первый участок Кольцевой ветки (от станции «Большой проспект-2» до «Лесная-2») должен быть открыт в период между 2028 и 2030 годом. В январе проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы. Строительство этого участка оценивается в 78,68 млрд руб.

Предполагается, что вся ветка будет включать 20 станций, 14 из которых будут пересадочными узлами. На линии будут расположены станции: «Большой проспект-2», «Средний проспект», «Спортивная», «Ботаническая», «Кантемировская», «Лесная-2», «Арсенальная», «Площадь Калинина», «Полюстровский проспект-2», «Большеохтинская-2», «Ладужская-2», «Дальневосточный проспект», «Елизаровская-2», «Фарфоровская», «Международная-2», «Витебская», «Парк Победы-2», «Броневая-2», «Нарвская-2» и «Двинская». Общая протяженность «кольца» составит 40 км.

Бывший губернатор Северной столицы Петербурга Георгий Полтавченко оценивал примерную стоимость строительства всей Кольцевой линии в 300 млрд руб.

https://www.rbc.ru/spb_sz/21/03/2019/5c933cd39a7947662d55ef5e?from=regional_newsfeed

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.03.21; РЖД СОБИРАЕТСЯ ЗАКУПАТЬ ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ ДЛЯ «ЛАСТОЧЕК»; ВЫПУСК ВАГОНОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ОРГАНИЗОВАТЬ НА СОВМЕСТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ SIEMENS И «СИНАРЫ»

РЖД и «Уральские локомотивы» (паритетное СП Siemens и группы «Синара») подписали соглашение о расширении парка скоростных пассажирских поездов «за счет инновационных электропоездов нового поколения, имеющих двухуровневую компоновку», сообщили компании. Предполагается, что двухэтажные вагоны будут выпускаться в России и поставляться по контракту жизненного цикла.

Нынешним контрактом РЖД с «Уральскими локомотивами» предусмотрены поставки 1200 вагонов для скоростных одноэтажных поездов «Ласточка». Уже поставлено более 600, выпущенных в Германии и России. Дополнительные вагоны в этот контракт не войдут – предполагается подписание нового, уточняет представитель РЖД. Он будет заключен после оценки всех затрат и технических требований к вагонам, а также определения необходимого количества поездов, поясняет он.

Сейчас в парке холдинга РЖД более 200 скоростных и высокоскоростных поездов. Помимо 177 поездов «Ласточка» (с разным количеством вагонов) в этом списке четыре скоростных поезда «Аллегро» (семь вагонов в каждом), семь скоростных «Стрижей» (по 20 вагонов) и 16 высокоскоростных «Сапсанов» (по 10 вагонов), приводит данные представитель РЖД.

О готовности локализовать в России двухэтажные «Ласточки» в декабрьском интервью «Ведомостям» говорил президент Siemens в России, Белоруссии и Центральной Азии Александр Либеров. Среди других возможных вариантов новой техники для холдинга РЖД – электропоезда со спальными вагонами на базе «Ласточки», локализация и поставка новых «Сапсанов», которые до этого импортировались в Россию, пояснял он.

Локализация новых двухэтажных вагонов в случае подписания контракта составит не менее 80%, говорится в сообщении РЖД. Локализация одноэтажных «Ласточек», выпускаемых в России, превышает 80%. За рубежом, например, закупаются алюминиевый профиль для сварки кузовов и элементы тормозного оборудования, перечислял Либеров.

«На предприятии успешно внедрены необходимые технологии для выпуска скоростных электропоездов: сформирована сильнейшая конструкторская школа, отлажено производство кузовов из алюминиевого профиля, используются современные технологии

окраски, рамы тележек и колесные пары выпускаются на роботизированных комплексах, – приводятся в сообщении «Уральских локомотивов» слова гендиректора предприятия Олега Спаи. – Предприятие готово к реализации инвестиционных проектов по расширению модельного ряда и организации серийного выпуска новых электропоездов».

Потенциально завод может производить до 250 вагонов электропоездов в год, передал «Ведомостям» первый заместитель гендиректора по технической политике «Уральских локомотивов» Виталий Брексон. Инвестиции в новый проект будут зависеть от выбранных технических характеристик поезда и размера договора поставок, говорит он: «По предварительной оценке, потребуется расширение производственной площадки предприятия, парка оборудования, а также планируются инвестиции в инжиниринг».

Стоимость двухэтажных вагонов при одинаковой длине будет выше примерно на 60-80% в зависимости от размера контракта, полагает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Учитывая, что при разработке двухэтажных «Ласточек» будет использоваться уже локализованный одноэтажный вариант, инвестиции в проект могут составить около 1 млрд руб., а 80%-ный уровень локализации будет достигнут практически сразу после начала серийных поставок», – считает он.

У холдинга РЖД уже есть двухэтажные вагоны – почти 390, поставленных «Трансмашхолдингом» (ТМХ) в 2013-2019 гг. Их конструкция позволяет следовать со скоростью до 160 км/ч (скоростное движение), говорит представитель РЖД. Сейчас эти вагоны эксплуатируются в составе 12 поездов (в том числе скоростных) по девяти маршрутам. В феврале 2019 г. «Трансмашхолдингом» заключен семилетний контракт на поставку 3730 вагонов для Федеральной пассажирской компании – среди них будут и двухэтажные вагоны новой серии, говорит представитель ТМХ.

С 2017 г. скоростные двухэтажные поезда использует и «Аэроэкспресс» – их у компании 11. Они были выпущены швейцарской компанией Stadler и способны развивать скорость до 160 км/ч. Поезда курсируют по маршрутам Киевский вокзал – аэропорт «Внуково» и Павелецкий вокзал – аэропорт «Домодедово». За полтора года эксплуатации двухэтажные поезда «хорошо себя зарекомендовали как с технической точки зрения, так и с точки зрения создания нового уровня комфорта для пассажиров», говорит представитель «Аэроэкспресса». По его словам, текущего количества поездов достаточно для обслуживания пассажиров компании.

Двухэтажные скоростные поезда экономически оправданы на маршрутах с большим пассажиропотоком и интенсивным графиком движения, когда уже исчерпаны резервы за счет увеличения числа вагонов поездов, комментирует член общественного совета при Минтрансе России Кирилл Янков. Это, прежде всего, сообщение между Москвой, Санкт-Петербургом и другими крупными городами, а также отдельные участки в Сибири и на юге страны, поясняет он. Общую потребность в двухэтажных вагонах для скоростных междугородних перевозок в России Янков оценивает в 200-300 единиц, а с учетом пригородного сообщения – 1500-2000 шт.

Крупнейший в России оператор электричек – Центральная пассажирская пригородная компания (ЦППК) – использует только одноэтажные поезда. Покупать двухэтажные вагоны компания не планирует, говорил в интервью «Ведомостям» гендиректор ЦППК Максим Дьяконов: «Много технических вопросов, связанных с вместимостью, быстрым входом и выходом пассажиров». Эту проблему можно решить за счет вагонов с большим количеством дверей, советует Янков.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/21/797017-rzhd-sobiraetsya-zakupat-vagoni-lastochek>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/21/lastochki-v-mezhregionalnom-soobshchenii-stanut-dvuhetazhnyimi.html>

<https://rns.online/transport/Uralskie-lokomotivi-budut-postavlyat-RZHD-dvuhetazhnie-poezda-2019-03-21/>

<https://tass.ru/ekonomika/6242671>

РБК-ПЕРМЬ; НАТАЛЬЯ КАЛЮЖНАЯ; 2019.03.21; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ЗАТРАТЫ В 42 МЛРД НА РАЗВИТИЕ ПЕРМСКОГО УЗЛА РЖД

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 19 марта подписал распоряжение правительства, которым утверждена долгосрочная программа развития ОАО «Российские железные дороги» до 2025 года. На развитие Пермского железнодорожного узла документом предусмотрено 42,32 млрд рублей. Документ публикует официальный сайт кабмина РФ.

Общий размер инвестиционных затрат РЖД в 2019 – 2025 годах, по оптимистичному сценарию, составляет 5,7 млрд рублей, а с учетом средств прочих инвесторов – 9,7 млрд рублей, сообщается в документе.

Наряду с увеличением пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей до 180 млн тонн к 2024 году, повышением объема транзитных перевозок контейнеров в России в четыре раза и прочими задачами федерального значения в документе утверждены также расходы на развитие железнодорожной инфраструктуры Прикамья с годовым планом поступления траншей.

Так, на развитие направления Пермь – Соликамск за 2018 год, согласно документу, уже потрачено 255,9 млн рублей. В 2019 году на эти цели предусмотрено финансирование в размере 653,7 млн рублей, в 2020 году 3902,3 млн рублей, в 2021 году 3269,4 млн рублей, в 2022 году 180,4 млн рублей, в 2023 году – 576,9 млн рублей, в 2024 году – 1031,7 млн рублей, в 2025 году – 3784,8 млн рублей. Всего на 2019-2025 годы на «обеспечение перевозки перспективных объемов грузов на направлении Соликамск-Пермь-Сортировочная» предусмотрено 13399,2 млн рублей.

На еще одну статью доходов, актуальную для Прикамья – развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода в 2018 году – было потрачено 150 млн рублей. В ближайшие годы, согласно госпрограмме, на это направление предусмотрены следующие траты: в 2019 году – 1550 млн рублей, в 2020 году 4714,1 млн рублей, в 2021 году 3600 млн рублей, в 2022 году 5700 млн рублей, в 2023 году 9750 млн рублей, в 2024 году 7010,3 млн рублей, в 2025 году 10000 млн рублей. Всего с 2019 по 2025 годы затраты на развитие пермского узла РЖД составят 42324,4 млн рублей (затраты на развитие направления Соликамск – Пермь-Сортировочная в 13,3 млрд рублей в эту сумму не входят, они проходят отдельной строкой бюджета). Согласно документу, по отношению к базовому сценарию затраты на развитие узла с мостовым переходом уменьшились на 5 млрд рублей.

Ожидаемый результат от затрат в 42 млрд, согласно распоряжению, заключается в «обеспечении перевозки прогнозируемого объема грузов из Пермско-Соликамского узла» и «оптимизации перевозочного процесса железнодорожным транспортом внутри города за счет строительства нового железнодорожного обхода Перми (от станции Пальники через реку Кама до станции Блочная), включающего в себя сооружение железнодорожного мостового перехода через реку Каму».

Таким образом, на развитие инфраструктуры РЖД в Прикамье будет суммарно направлено свыше 55 млрд рублей.

Как ранее сообщал РБК Пермь, инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Свердловской магистрали в 2019 году составят 26,8 млрд рублей (в 2018 году – 24,7 млрд). 13,7 млрд рублей, по данным пресс-службы Свердловской железной дороги, озвученным в феврале, будет вложено в модернизацию Березниковско-Соликамского узла до 2025 года. По данным РЖД, планируется завершение проектирования и начало строительства в 2019 году объектов первого этапа реконструкции узла (12 станций, 2 тяговые подстанции, 9 вольтодобавочных устройств для усиления электроснабжения контактной сети). На эти цели предусмотрено 653,7 млн рублей. Также в 2019 году планируется продолжить

изыскательские и проектные работы по строительству северного железнодорожного обхода города Перми в обход плотины Камской гидроэлектростанции.

<http://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c934c1d9a79476bed7832ae>

РБК; ОЛЬГА КОЗЛОВА; 2019.03.21; В КАЛИНИНГРАД ВПЕРВЫЕ ДОСТАВИЛИ ГРУЗ ПО ПУТИ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ

Для компании Калининградской области впервые доставили груз в составе контейнерного поезда, по маршруту Китай – Европа – Китай. Об этом сообщает пресс-служба Калининградской железной дороги.

На станции Дзержинская – Новая Калининградской железной дороги 20 марта состоялась выгрузка 40-футового контейнера, следовавшего в составе контейнерного поезда по маршруту Китай – Европа.

Контейнер весом 40 футов содержал товары народного потребления. Из города Чунцин в Калининград груз дошел за 8 суток. Как отметили в пресс-службе, отправка груза по пути из Европы в Китай и обратно была предложена калининградскому предприятию в качестве альтернативы грузоперевозок по морскому пути.

К концу первого полугодия 2019 года КЖД планирует увеличить перевозки из Китая в адрес калининградских грузоотправителей до 100 контейнеров в месяц. За 2018 год объем контейнерных перевозок на калининградском направлении составил 150 тысяч TEU, что на 24% больше по сравнению с показателями 2017 года.

Как ранее сообщал РБК Калининград, увеличить объем грузов, перевозимых в регион через российско-польские погранпереходы, удалось за счет инвестиций. В 2018 году ОАО «РЖД» вложило в инфраструктуру транспортно-логистических центров Калининградской железной дороги более 300 млн рублей. Особое внимание руководство компании уделяет проекту «Один пояс, один путь».

Контейнерные поезда между Калининградом и Китаем были запущены в ноябре прошлого года. Новый проект мультимодальных перевозок из Китая в Европу через порты Калининградской области должен сократить издержки, повысить эффективность и доходность для перевозчиков. По мнению губернатора региона Антона Алиханова, в области имеются все возможности, чтобы завоевать ощутимую часть транспортного рынка.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/21/03/2019/5c9378ab9a79478075abb824>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.21; В РЖД НАЗВАЛИ ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ

РЖД в своей долгосрочной программе развития до 2025 года указали перспективные и возможные направления строительства в России скоростных и высокоскоростных железных дорог, среди которых линии из Москвы в Казань, Красное (Смоленская область), Санкт-Петербург, Адлер с продлением маршрута, в частности, до Крыма, Белгорода, Воронежа, следует из документа.

Глава правительства Дмитрий Медведев в среду на встрече с гендиректором РЖД Олегом Белозеровым сообщил, что утвердил долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года. Позднее само распоряжение и документ, включающий планы и проекты развития РЖД, были опубликованы на сайте кабмина.

«Приоритетными являются следующие линии, составляющие потенциальный высокоскоростной железнодорожный трансконтинентальный коридор «Евразия»: Железнодорожный – Владимир – Гороховец с организацией движения от г. Москвы до г. Нижний Новгород, как первая часть магистрали Москва – Казань; Казань – Екатеринбург; Екатеринбург – Челябинск; Москва – Красное (Смоленская область)», – говорится в опубликованной к распоряжению программе.

Сейчас в России нет ВСМ. Первым проектом должна стать Москва-Казань, а ее пилотным участком Железнодорожный (Московская область) – Гороховец (Владимирская область) с движением от Москвы до Нижнего Новгорода. Стоимость проекта оценивается в 621,5 миллиарда рублей.

«Актуальными являются линии, обеспечивающие агломерационные социально-экономические эффекты, улучшающие транспортную доступность крупнейших макрорегионов России (Москва – Санкт-Петербург, Москва – Ростов-на-Дону – Краснодар – Адлер (с продлением маршрута до республики Крым), Москва – Орел – Курск – Белгород, Москва – Тула – Воронеж, Новосибирск – Барнаул, Москва – Ярославль)», – говорится в программе развития.

Представитель РЖД отметил, что говорить о том, какие именно линии могут скоростными, какие высокоскоростными, пока рано. В долгосрочной программе развития отмечается, что для каждой из указанных линий должны быть разработаны организационно-правовая и финансовая модели, а также проектная документация. «При реализации программы организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ прогнозируется эффект региональной экспансии скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения за счет значительного увеличения протяженности линий и создание в итоге единого опорного каркаса высокоскоростной железнодорожной сети в России», – говорится в программе.

<https://ria.ru/20190320/1551970170.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; РЖД БУДУТ ЕЖЕМЕСЯЧНО СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМИ ПЛАНЫ ПОГРУЗКИ В АДРЕС ПОРТОВ Д.ВОСТОКА

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) будет ежемесячно согласовывать с грузоотправителями планы погрузки в адрес портов Дальнего Востока, сообщает пресс-служба Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал РЖД).

Согласование будет проводиться «с учетом наличия груза на сети, на дороге, количества отставленных от движения поездов, а также плана проведения работ по текущему содержанию и ремонту инфраструктуры».

По информации пресс-службы ДВЖД, вопросы синхронизации производственных планов грузоотправителей с ограничениями, связанными с проведением ремонтно-путевых работ, обсуждались в среду в Хабаровске на заседании Дальневосточного межрегионального координационного совета.

В сообщении отмечается, что в период технологических «окон» для ремонта пропускная способность железной дороги снижается до 20%, что требует соответствующей корректировки планов погрузки.

При этом железная дорога обещает приложить максимум усилий для пропуска поездов в сложный период. «Особое внимание будет уделено выполнению графика проведения ремонта. Продолжит применяться технология движения соединенных поездов. Число таких поездов в прошлом году выросло на четверть и составило 6,925 тыс.», – отмечается в сообщении.

Ранее сообщалось, что ДВЖД в январе-феврале 2019 года сократила погрузку на 0,7% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, до 7 млн 793,5 тыс. тонн.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; ПГК ВНЕДРЯЕТ ЦИФРОВУЮ ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЮ ВАГОНОВ НА ТЕРМИНАЛАХ ГРУППЫ UCL

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) разработало систему цифровой диспетчеризации вагонов для морских портов, сообщила компания.

В марте услугой информационно-диспетчерского сопровождения вагонов начнут пользоваться входящие в UCL Holding АО «Туапсинский морской торговый порт» (МОЕХ: ТМТР) (ТМТП, Краснодарский край) и АО «Морской порт Санкт-Петербург», говорится в сообщении.

Цифровая диспетчеризация позволяет прогнозировать поступление вагонопотоков на горизонте 2 месяцев, что повышает качество планирования подхода судов и грузовых операций, отмечает компания.

«Первым пользователем новой услуги стал «Универсальный перегрузочный комплекс» (УПК, Усть-Луга, входит в UCL Holding). У партнера была потребность в организации равномерного прибытия грузовых поездов, чтобы в соответствии с этим формировать рабочий график портовых бригад и обработки судов. Специально для него мы разработали онлайн систему сбора и анализа нужных данных. На основе этих сведений формируется отчет о прибытии всех груженых вагонов в адрес УПК. Тестирование завершилось в декабре прошлого года. Сейчас услуга оказывается на постоянной основе», – заявил начальник департамента по оказанию комплексных логистических услуг Александр Плаксин, процитированный в сообщении.

ПГК планирует масштабировать сервис не только на порты, входящие в UCL Holding, но и на другие промышленные предприятия, говорится в пресс-релизе.

ИА REGNUM; 2019.03.21; МАРШРУТ ПЕТЕРБУРГСКОЙ «ЛАСТОЧКИ» ХОТЯТ ПРОДЛИТЬ ДО ПЕЧОР ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Маршрут скоростного поезда «Ласточка» из Санкт-Петербурга продлили до города Печоры Псковской области, но пока в тестовом режиме. Как сообщили ИА REGNUM в пресс-службе администрации региона, первая такая поездка состоялась сегодня, 21 марта. В ней приняли участие представители РЖД и псковские чиновники – специалисты регионального комитета по транспорту и дорожному хозяйству.

Поездка от Пскова до Печор заняла 40 минут, остановки были предусмотрены в Моглино (там находится псковская особая экономическая зона) и в Новом Изборске.

По словам председателя комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Бориса Елкина, вопросы по включению этого направления в маршрутную сеть ещё будут прорабатываться.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, скоростной поезд «Ласточка» между Псковом и Санкт-Петербургом начал курсировать в ежедневном режиме с августа 2018 года. С 1 марта на маршруте работают три пары поездов – утренние, дневные и вечерние. Кроме того, с конца февраля из Пскова ежедневно ходит «Ласточка» в Петрозаводск через Великий Новгород .

<https://regnum.ru/news/economy/2596175.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; RM RAIL В I КВАРТАЛЕ ПРОИЗВЕДЕТ 2,5 ТЫС. ВАГОНОВ, ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСК АЛЮМИНИЕВЫХ ВАГОНОВ – ВЛАСТИ

Группа RM Rail («РМ Рейл», входит в корпорацию «Русские машины») в первом квартале 2019 года выпустит на своем мордовском предприятии 2,5 тыс. вагонов, сообщает пресс-служба правительства Мордовии со ссылкой на генерального директора «РМ Рейл» Павла Овчинникова.

По информации П.Овчинникова, в Саранске запущена производственная площадка, где приступили к изготовлению платформ, а в дальнейшем планируется производство инновационных алюминиевых вагонов.

В RM Rail «Интерфаксу» не назвали планируемый объем производства вагонов в текущем году и объем выпуска в минувшем. В декабре прошлого года со ссылкой на П.Овчинникова сообщалось о планах выпустить в 2018 году 7,6 тыс. вагонов (против 4,2 тыс. единиц в 2017 году).

В пресс-релизе также отмечается, что RM Rail увеличивает объемы производства на ООО «ВКМ-Сталь», в январе завод начал выпускать инновационное литье.

Кроме того сообщается, что в связи с ростом объемов производства за последние полгода на предприятия компании было дополнительно принято 900 человек, в настоящее время общая численность сотрудников составляет 6,5 тыс. человек.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.03.21; АКТУАЛЬНЫЙ ДИАЛОГ

В Санкт-Петербурге состоялась конференция «Контейнеры и контейнерные перевозки. Актуальные вопросы, идеи, решения», организованная Российским морским регистром судоходства (РС).

Выступая на ее открытии, генеральный директор РС Константин Пальников отметил, что конференция Регистра по контейнерам проводится раз в два года, и с каждым разом ее аудитория растет. В этом году профессиональный форум объединил представителей 95 организаций контейнерного бизнеса. На конференции представители отрасли – проектные организации, изготовители оборудования, материалов и комплектующих, эксплуатирующие компании и научные институты – имеют возможность обменяться опытом и обсудить актуальные проблемы контейнерных перевозок. Такой открытый диалог помогает продвигать инициативы, внедрять новые технологии и находить совместные решения по развитию транспортной логистики и отрасли в целом.

Ряд компаний представили на конференции свои новые разработки. В частности, специалисты компании «КОТТА контейнер» рассказали о новой технологии перевалки насыпных грузов, в рамках которой создан инновационный контейнер с возможностью нижней выгрузки, способный выполнять функции вагона, склада и грейфера. Представители промышленной группы «Безопасные технологии» представили транспортно-заправочные комплексы для космической отрасли, включающие контейнеры-цистерны для транспортировки компонентов ракетного топлива. Компания ICT (Innovative Container Technology) презентовала 20-футовый контейнер стандарта ИСО для перевозки тарно-штучных, жидких и сыпучих грузов, универсальная конструкция которого позволяет быстро переходить от одного типа груза к другому.

Компания Eurotainer выступила с обзором участников мирового рынка танк-контейнеров, основное производство которых сегодня сосредоточено в Китае: 83% приходится на компании CIMC, Nantong Tank Containers, Singamas и CXIC Group. Представитель крупнейшей из них – CIMC, доля которой от общего числа мирового производства составляет 56%, присутствовал на мероприятии. Регистр работает со всеми крупными китайскими производителями, а также с российскими компаниями, эксплуатирующими такое оборудование. В рамках форума прошел «круглый стол», посвященный вопросам эксплуатации контейнеров производства КНР на территории Российской Федерации.

Развитие рынка танк-контейнеров и вопросы импортозамещения в этом сегменте стали темой доклада представителя компании UNICON 1520, специализирующейся на организации транспортных услуг и мультимодальной логистике наливных, в том числе опасных грузов. Представитель компании «Инфотек-Балтика М», парк танк-контейнеров которой составляет 20% от общего числа такого оборудования, работающего в России, рассказал об опыте двухлетней опытной эксплуатации контейнера-цистерны из полимерных композитных материалов (ПКМ), созданного Концерном «Уралвагонзавод» в сотрудничестве со Сколковским институтом науки и технологий при участии Регистра. По его словам, контейнер показал себя надежным, простым в эксплуатации и в ремонте, подтвердил ряд прогнозируемых преимуществ по сравнению с остальными аналогами. Несмотря на то, что такое оборудование востребовано на рынке перевозки опасных грузов, его применение в международных морских перевозках не допускается из-за отсутствия необходимых международных требований. Для решения этого вопроса от имени Российской Федерации в экспертную комиссию ООН направлена нота о включении

соответствующих требований в типовые правила ООН, а затем – в нормативные документы ИМО. Рассмотрение документа в ООН пройдет в рамках TDG 55 в конце июня – начале июля.

Представитель Сколковского института науки и технологий рассказал, что применение ПКМ сегодня актуально не только для создания сосудов контейнеров-цистерн, но и при изготовлении запорной арматуры для таких контейнеров, так как стальная арматура имеет очень короткий срок службы (в среднем один год) и постоянно требует замены или ремонта. Однако применение и производство в России арматуры из ПКМ ограничено отсутствием необходимой нормативной базы и расчетно-экспериментального обоснования для нее. Решить эту задачу позволит разработанная Сколковским институтом науки и технологий в рамках Национальной технологической инициативы экспериментально-цифровая платформа сертификации, с помощью которой возможно создавать цифровые модели материалов и изделий, прогнозировать их состояние и вероятность отказов с учетом всех возможных технологических дефектов, предполагаемых эксплуатационных повреждений и факторов воздействия окружающей среды.

Большое внимание на конференции было уделено офшорным контейнерам, так как развитие нефтегазовых проектов на шельфе привело к активному росту этого сегмента – только за прошедший год объем технического наблюдения РС за такими контейнерами в эксплуатации увеличился в 2,5 раза и продолжает расти. Такие контейнеры существенно отличаются от контейнеров ИСО серии 1 – имеют большую прочность, усиленную раму, эксплуатируются в более сложных условиях (перегрузка выполняется в открытом море), не стандартизированы по массе и размерам, поэтому Правила перевозки грузов в контейнерном транспорте на них не распространяются. К ним применяются требования циркуляра MSC/Circ. 860, стандарты серии EN 12079, а также вступившие в силу в 2018 году стандарты серии ISO 10855, разработанные при участии Регистра. Однако для их безопасной эксплуатации необходима разработка национальной нормативной базы, которая содержала бы, в частности, методики определения оптимального крепления таких контейнеров на судне с учетом расчетов остойчивости, критериев качки и т. д.

Как отметили участники конференции, отсутствие необходимой нормативной базы, а также несоответствие национальных и международных требований – ощутимый сдерживающий фактор развития контейнерной отрасли в РФ. В качестве одного из возможных решений, например, в отношении контейнеров, подпадающих под требования Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК), Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (КТК), Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ), было предложено рассмотреть вопрос о прямом применении требований соответствующих стандартов ИСО.

В фокусе внимания специалистов на форуме также были вопросы безопасной транспортировки и предупреждения потерь контейнеров в море, проблемы развития рынка рефрижераторных контейнеров, внедрения цифровой составляющей в организацию схем управления контейнерными перевозками.

<http://transportrussia.ru/item/4850-aktualnyj-dialog.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.03.21; САХАЛИНСКОЕ УСКОРЕНИЕ

Такая задача поставлена перед портовиками в Комплексном плане по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры до 2024 года, утвержденном Правительством РФ. И многое в решении этой задачи зависит от того, насколько успешно приумножат свои возможности порты Сахалинской области. Основания для этого есть.

Взятое за основу

Напомним: Сахалинская область расположена на 59 островах и имеет сложную транспортную схему, связывающую регион с основной частью страны. Обладая выгодным географическим расположением, исключительными природными ресурсами, такими как нефть, газ, уголь, область при этом пока относится к регионам с неустойчивым транспортным сообщением.

Островное положение Сахалинской области предопределяет ведущую роль морского транспорта в обеспечении ее внутренних потребностей, в реализации транспортно-экономических связей с материковыми районами России, так как практически все грузы на остров Сахалин и Курилы, а также в обратном направлении, на материк, и в зарубежные страны доставляются морем.

Морские порты являются основой всей транспортной структуры Сахалина.

В настоящее время инфраструктура морского транспорта региона включает в себя 11 морских портов и несколько портовых пунктов (морских терминалов). Несколько портопунктов имеется на Курильских островах, они приписаны к Невельскому морскому порту.

Глубины у причалов в портах Сахалина довольно незначительны. Поэтому в большинстве портов острова грузовые операции производятся исключительно на открытом рейде. В других портах (Холмск, Корсаков и Шахтерск) глубины у грузовых причалов (6-8 м) и особенности акваторий не позволяют принимать суда грузоподъемностью свыше 6-7 тыс. тонн.

В портах Холмск, Корсаков, Пригородное и Красногорск навигация осуществляется круглогодично, в других портах – от 180 до 270 суток, в самом северном порту острова Москальво навигация длится не более 150 суток.

Морские порты Холмск, Невельск, Корсаков и Поронайск связаны подъездными путями с железнодорожной сетью острова.

В основном в портах Сахалина осуществляется перевалка угля, нефти и нефтепродуктов, леса, стройматериалов, контейнеров и других грузов народнохозяйственного значения. В структуре грузоперевозок преобладают генеральные грузы – более 60%, навалочные – примерно 30%, нефтеналивные – остальное. Словом, грузовая база стабильна и способна к дальнейшему росту.

С дальним прицелом

К значимым для региона морским гаваням можно отнести порты Холмск, Корсаков и порт Пригородное со специализированным терминалом по отгрузке нефти и сжиженного природного газа (СПГ), построенный в рамках шельфового проекта «Сахалин-2».

Порт был построен специально для обслуживания первого в РФ завода по производству СПГ, а также терминала по перевалке нефти. Через этот порт Россия впервые начала поставлять на международный рынок высокотехнологичную дорогую продукцию нефтегазовой отрасли. В короткий срок морской порт Пригородное стал ведущим по грузообороту портом острова.

Строительство в поселке Пригородное завода по производству СПГ и морского порта для отгрузки продукции завода на экспорт преследовало цель обеспечить круглогодичную добычу с нефтегазовых месторождений, то есть добиться их комплексной разработки. Сегодня нефть и газ поступают с месторождений к заводу СПГ, а затем на морской терминал по береговым трубопроводам. По всей длине трубопроводы снабжены системой сейсмического мониторинга, поскольку территория Сахалина сейсмоопасна.

По словам специалистов, на заводе применяются криогенные технологии (использование температур ниже -165 °С), однако в таком масштабе, в каком наша страна еще не видела – мощность завода составляет около 10 млн тонн сжиженного газа в год.

При сжижении газа компанией были использованы преимущества холодного климата, характерного для острова Сахалин, и разработана специальная технология сжижения с применением двойного смешанного хладагента (смеси азота, метана, этана и пропана). С

помощью этого хладагента природный газ охлаждается до температуры -160°C . Переходя в жидкое состояние, газ уменьшается в объеме в 600 раз. Избыточный газ, образующийся при сжижении, сжигается, что оказывает на экологию менее негативное воздействие, чем выбросы невоспламененного газа. Хранится сжиженный газ в изотермических резервуарах.

Отгрузка газа производится на специальном терминале отгрузки СПГ, снабженном 4 стендерами, которые подсоединяются к трубопроводам танкера-газовоза. С завода сжиженный газ по трубопроводу поступает в грузовые танки судна. Процесс отгрузки контролируется из операционного зала завода и практически полностью автоматизирован. Для приема тяжелых танкеров-газовозов на акватории причала выполнены дноуглубительные работы (146 тыс. кубометров) и берегоукрепление.

Отгрузка сырой нефти на танкеры осуществляется через подводный трубопровод отгрузки нефти (ТОН), подсоединенный на берегу к двум накопительным танкам по 100 тыс. кубометров каждый, а в море – к выносному погрузочному устройству (ВПУ). Судовой приемный трубопровод, расположенный в носовой части судна, соединяется с ВПУ при помощи специального отгрузочного шланга.

Морской порт Пригородное принимает в основном крупнотоннажные суда дедевейтом до 100 тыс. тонн. Поэтому, несмотря на небольшое число судозаходов (по плану около 260 в год), он занимает второе место по грузообороту среди портов Дальнего Востока. Введение в эксплуатацию завода СПГ и нового порта дало прибавку портовых мощностей и увеличило общий объем грузооборота российских портов.

Судоходные компании получили возможность осваивать новый сегмент рынка – перевозки СПГ – и осваивать ранее не применявшиеся ими технологии, приобретать необходимый опыт для дальнейшего участия в таких проектах, тем самым повышая собственную конкурентоспособность на рынке.

По мнению экспертов, подобные проекты для нашей страны должны быть приоритетными, поскольку они позволяют не просто повышать объемы продаж нефти и газа за границу, за счет которых государство привыкло решать все проблемы. Важно, что, освоив переработку природных ресурсов, мы сможем постепенно вырваться из петли сырьевой экономики, наладить производство внутри страны и полнее использовать ресурсы морского транспорта.

Традиции – в позитивной динамике

«Воротами Сахалинской области» был и остается морской порт Холмск, расположенный на западном побережье Сахалина. Через него проходит основной канал, связывающий Сахалин с территориальной частью России – морская железнодорожная паромная переправа Ванино – Холмск. Специализация порта – переработка сухих грузов и обработка паромов. Грузооборот порта за последние годы доходит до 4,5 млн т в год.

Глубины у грузовых причалов составляют от 7,2 до 9,5 м. При необходимости порт может принять судно с осадкой до 8,5 м. Для обработки грузов используются 14 порталных кранов, 35 автопогрузчиков, пневмоколесные краны, гусеничные краны, специализированное оборудование для переработки труб, угля, леса, контейнеров. На территории торгового порта находятся открытые склады общей площадью 40 тыс. м², крытые склады площадью 15 тыс. м² и емкости для хранения нефтепродуктов общей вместимостью 5 тыс. тонн.

Основным смежным транспортом для порта Холмск является железнодорожный – по территории порта проходят несколько железнодорожных веток, связанных со станцией Холмск Сахалинской железной дороги.

В последние годы в порту прошла реконструкция береговых сооружений паромной переправы и входных молов, что предусмотрено федеральными целевыми программами «Модернизация транспортной системы России» и «Экономическое и социальное развитие

Дальнего Востока и Забайкалья». Планируемый объем финансирования превысил 1 млрд руб. за счет средств федерального бюджета.

По внепрограммным мероприятиям проведена реконструкция ряда причалов и других гидротехнических объектов, большая работа проделана компанией «Сахалин Шельф Сервис» по модернизации западного района Холмского порта. В 2002 году в Холмском морском рыбном порту компания «Сахалин Шельф Сервис» создала береговую базу снабжения для проекта «Сахалин-2». Впоследствии она получила название «Сахалинский западный морской порт» (СЗМП).

СЗМП был серьезно реконструирован: отремонтированы причалы и производственные помещения, проведены дноуглубительные работы, был расширен и углублен до 10 м входной канал, подняты затонувшие суда. Это позволило порту принимать ледоколы-снабженцы и крупные грузовые суда. Вся модернизация порта была осуществлена без привлечения средств из государственного бюджета.

Сегодня СЗМП является береговой базой снабжения для проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», а также используется для обеспечения морских буровых работ по проекту «Сахалин-3». В настоящий момент СЗМП является основной площадкой Сахалина, занимающейся транспортным обслуживанием региональных шельфовых нефтегазовых проектов.

Важное значение для дальнейшего развития порта приобрела модернизация паромной переправы Ванино – Холмск, которая позволит порту принимать крупнотоннажные суда.

Реконструкция причального комплекса началась с ремонта подъемно-переходного моста, по которому происходят заезд железнодорожных вагонов и автомобилей на суда и их выезд с борта паромов. Обновленный мост уже прошел испытание.

Ремонт подъемно-переходного моста – только первый этап масштабной реконструкции главных морских ворот Сахалинской области. Чтобы расширить возможности грузовых и пассажирских перевозок, в дальнейшем будут проведены работы по дноуглублению. К моменту завершения полной реконструкции причального комплекса будут построены два новых парома на судостроительном заводе в Комсомольске-на-Амуре. Планируется, что суда начнут работу на линии Ванино – Холмск в конце 2019 – начале 2020 года.

Паромная переправа играет важнейшую роль для связи острова с материком. Данный объект является социально значимым в жизнеобеспечении Сахалинской области. Ежемесячно по этому пути путешествуют около пяти тысяч пассажиров и поступает около 100 тысяч тонн народнохозяйственных грузов в островной регион.

Порт Корсаков: стабильный рост

Морской порт Корсаков – важнейшее транспортное звено Дальневосточного морского бассейна и имеет первостепенное значение для экономики Сахалинской области. Порт Корсаков обеспечивает осуществление транспортных связей с другими регионами России, связан регулярными линиями с портом Владивосток и морскими терминалами Курильских островов. В настоящее время порт имеет статус международного с пунктом пропуска через государственную границу России. Грузооборот составляет порядка 1,7 млн т. По разным оценкам пропускная способность порта составляет 2-2,8 млн т. КМТП специализируется на обработке контейнеров (до 70% грузооборота), перевалке нефти и нефтепродуктов, генеральных грузов, леса, угля, автомобилей. Ввозимые грузы составляют 53% от общего грузооборота, вывозимые – 47%.

Морской порт принимает различные суда с осадкой до 7,5 м: танкеры, балкеры, контейнеровозы, пассажирские суда, включая специализированные суда, перевозящие персонал морских буровых платформ, рыболовецкие суда и обеспечивающий флот. На протяжении длительного времени перевозки генеральных грузов занимают лидирующую позицию. В 2017 году на втором месте находились танкеры, а третье место по заходам занимали пассажирские суда. В 2018-м ситуация несколько изменилась, и на второе место вышли пассажирские суда. Увеличение количества заходов пассажирских судов

обусловлено работой пассажирской линии Сахалин – Курилы и ростом круизных пассажироперевозок ввиду интереса к островному региону со стороны иностранных туристов.

В этом году порт посещали круизные суда Японии и США. В летний период осуществляла работу пассажирская паромная линия Корсаков – Вакканай. Также открылась грузовая линия Корсаков – Курильск – Южно-Курильск – Малокурильское – Корсаков.

Конечно, для полноценного развития порта и увеличения числа судозаходов необходима модернизация транспортной составляющей. Эти вопросы необходимо решать собственникам и арендаторам причалов, которые должны не только зарабатывать на инфраструктуре, но и инвестировать в нее.

Количество приписанных к порту судов постоянно растет, в основном в связи с увеличением рыболовецкого флота. Суда, работающие в рамках проекта «Сахалин-2» и обеспечивающие работу газозовов и танкеров в порту Пригородное, также внесены в судовые реестры в морском порту Корсаков.

В порту функционирует пункт пропуска через государственную границу РФ «Корсаков». В соответствии с полномочиями, установленными нормативными актами **Минтранса** России, капитаном порта обеспечивается организация работы пункта пропуска в части, касающейся установления времени, места и количества судов, подлежащих таможенно-пограничному контролю в пункте пропуска.

В порту Корсакова, получившем статус свободного, сегодня реализуется проект по строительству пассажирского терминала. Его главные составляющие – здание нового морвокзала и вынесенный в море на несколько сотен метров причал. Задача в том, чтобы новые сооружения в южной части порта были рассчитаны на приемку в летний период больших круизных судов, а также в течение всего года – паромов. В порту уже проведены гид-

рологические изыскания, идет уточнение наиболее приемлемых технических решений. Значительную долю средств на проведение работ – более 1 млрд руб. – готов выделить федеральный бюджет. Предусмотрено областное софинансирование стройки.

Не углем единым

Дальнейшее развитие ждет и Невельский порт, который сегодня специализируется в основном на отгрузке угля. Топливо отсюда поставляют в Японию, Корею и регионы Дальнего Востока. За счет частных инвестиций в порту завершают ремонт уже третьего причала. В планах – практически вдвое увеличить объемы перевалки угля – до 1,8 млн тонн.

В реконструкцию портовых сооружений за последние три года вложено около 1 млрд руб. Было создано порядка 100 рабочих мест.

Сейчас идет работа над проектом современного терминала, который будет удален от города и вынесен в море, что исключит негативное воздействие на экологическую обстановку. Также в планах компании – уйти от автомобильных перевозок угля в порт. Вместо этого использовать железнодорожный транспорт. В этом случае дороги в районе будут освобождены от большегрузов. А порт начнет принимать значительно большие объемы угля.

Впрочем, надо учитывать, что Невельск является универсальным портом. Он обрабатывает как каботажные, так и экспортно-импортные генеральные грузы широкой номенклатуры: навалочные, насыпные, рефрижераторные, наливные (нефтепродукты), рыбопродукцию, лес и пиломатериалы, контейнеры, автомобили и строительную технику. Для ускорения их развития власти региона предложили ввести на территории районов, где расположены морские порты, режим свободного порта. Это позволит не только увеличить грузо- и пассажирооборот с модернизацией наземной инфраструктуры, но и дать толчок к открытию новых производств с привлечением современных технологий, запуск которых

может оказать мультипликативный эффект для всех ближайших регионов Дальнего Востока.

Придание территориям такого статуса, по оценкам, позволит реализовать там целый ряд проектов развития портовой и горнодобывающей инфраструктуры. Не дожидаясь окончательного решения по данному вопросу, основной инвестор – Восточная горнорудная компания – продолжает наращивать объемы производственной деятельности. В ближайшее время инвесторы, которые заинтересованы в развитии портового хозяйства Сахалина, предоставят дорожные карты по реализации проектов. Предусмотрены регулярные совещания по координации действий между властью и бизнес-структурами. Это даст возможность отслеживать ход работ, оперативно определять меры и объемы необходимой инвесторам поддержки. Комплекс реализуемых мероприятий позволит создать устойчивую систему работы сахалинских портов, чтобы они могли принимать пассажиров и обрабатывать грузы при помощи современных терминалов.

<http://transportrussia.ru/item/4851-sakhalinskoe-uskorenie.html>

РЖД-ПАРТНЕР; БЕЛОВ ПАВЕЛ 2019.03.21; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПОРТЫ СОХРАНЯЮТ ОТКРЫТУЮ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ

Дальневосточные порты сохраняют открытую перевалку угля, но реализуют программу по переходу на максимально безопасные с точки зрения природоохранной деятельности технологии обработки сыпучих грузов.

Уголь остается ведущей номенклатурой грузов в портах Дальнего Востока. В настоящее время активную перевалку угольной продукции осуществляют порядка 20 стивидорных компаний, принимающих груз с Дальневосточной железной дороги. Сегодня среднесуточно на припортовых станциях магистрали выгружается примерно 3,5 тыс. вагонов с углем.

Большая часть предприятий, осуществляющих перевалку топлива, расположена на территории Находкинского городского округа. К сведению, в феврале на станции Находка-Восточная выгружалось в среднем 1,5 тыс. вагонов в сутки, Находка – 352, Мыс Астафьева – 290, Рыбники – 40.

Работа с сыпучими грузами открытым способом сопряжена с выбросами загрязняющих веществ. И значительная нагрузка на прибрежную зону и населенные пункты потребовала реакции государства. В прошлом году **Минтранс**ом были разработаны поправки в ФЗ «О морских портах в Российской Федерации», дающие право досрочного расторжения договоров аренды при неисполнении стивидорами предписаний надзорных органов и повторных нарушений санитарного и экологического законодательства. Кроме того, для стимулирования перехода портов на наилучшие доступные технологии в Минприроды подготовлен законопроект по внесению изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях. Инициатива предусматривает ужесточение ответственности за экологию – вплоть до приостановления стивидорных операций.

Главная часть реализуемых стивидорами мер связана с решением проблемы рассеивания пыли при работе с угольной продукцией, ее хранении. Это установка защитных экранов по периметру производственных площадок, граничащих с городской застройкой. Так, в «Находкинском морском торговом порту» сейчас идет монтаж новых металлических ограждающих упоров, которые формируют угольные штабеля и препятствуют просыпанию груза в акваторию. Конструкции обладают повышенной прочностью и устойчивостью, а их плотное примыкание друг к другу обеспечивает более надежную защиту от просыпей угля на проезжую часть и в акваторию бухты, пояснили в компании.

Такие же усилия прилагают другие стивидоры. Как рассказал помощник главы Находки Николай Усов, компания «Восточные ворота – Приморский завод» монтирует ветрозащитный экран с южной стороны грузового склада. Конструкция замедляет скорость воздушных потоков, которые приводят к пылению груза. «Восточный лесной

порт» дополнительно приобрел полога для укрытия грузовых складов, произведенные из специальной противопопылевой полиэтиленовой сетки, структура которой задерживает проникновение в воздух твердых веществ.

Еще один шаг – внедрение пылеподавляющих установок. К примеру, на «Терминале Астафьева» одновременно работают 19 пылеподавляющих установок. Их одновременная работа обеспечивает покрытие территории предприятия снежным покровом в зимнее время года и водяным туманом в летний период, что ведет к оседанию пыли. В планах компании «Малый порт» – применение особых реагентов для стабилизации угольных штабелей. Специальные вещества способны проникать в глубокие слои и надежно связывать частицы сыпучих грузов.

Отметим, большинство стивидоров Находки подписало соглашение с **Министерством транспорта, Росморпортом, Росприроднадзором** и администрацией Приморского края об улучшении технологии по экологически безопасной перевалке грузов. Кроме того, портовики сегодня проходят соответствующий аудит. Так, в марте компания «Аттис Энтерпрайс» получила положительное заключение государственной экологической экспертизы документации, обосновывающей хозяйственную деятельность по перевалке угля во внутренних водах и территориальном море РФ. Заключение выдано Тихоокеанским морским управлением Росприроднадзора сроком на 5 лет.

Соответствующее решение недавно принято и в отношении «Восточной стивидорной компании» (ВСК). «В соответствии с выводами экспертов, деятельность предприятия отвечает экологическим требованиям, установленным техническими регламентами и законодательством в области охраны окружающей среды», – проинформировали в ВСК, отметив, что предусмотренные компанией технические решения и запланированные природоохранные мероприятия обеспечивают минимизацию негативного воздействия на окружающую среду.

В то же время это не освобождает портовиков от контроля со стороны госорганов. В настоящий момент сотрудники Роспотребнадзора проводят внеплановые проверки стивидорных компаний в поселке Врангель (входит в состав Находкинского городского округа), где расположен порт Восточный. Там, по данным социально-гигиенического мониторинга атмосферного воздуха, установлено превышение предельно допустимой концентрации пыли с содержанием двуоксида кремния до 20%. Это первый неудовлетворительный результат в припортовом микрорайоне в 2019 году.

«По факту несоответствия гигиеническим нормативам качества атмосферного воздуха в мониторинговой точке территориальным отделом проводятся внеплановые выездные проверки с организацией дополнительного лабораторного контроля в отношении 3 предприятий, занятых перегрузкой угля, в зоне влияния которых находится контрольная точка: АО «Восточный порт», ООО «Восточная стивидорная компания» и ООО «Восточно-Уральский терминал», – сообщила начальник территориального отдела управления Роспотребнадзора по Приморскому краю в Находке Людмила Череванина.

В целях беспристрастного контроля применяются автоматические комплексы. В качестве последнего примера Николай Усов приводит компанию «Геомар», которая ввела в эксплуатацию пункты наблюдения за состоянием воздуха. Теперь оценку эффективности использования стивидором природоохранных мер дает автоматика. Для объективного мониторинга задействованы портативные анализаторы пыли: один комплект оборудования установлен на промышленной территории, второй – в границах санитарно-защитной зоны предприятия. Информация с комплексов передается on-line в Тихоокеанское морское управление Росприроднадзора и Приморское управление гидрометеослужбы.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/dalnevostochnye-porty-sokhranyayut-otkrytuyu-perevalku-uglya/>

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.21; ПОРТОВЫЕ ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПОРТЫ РЕГИОНА СОБЛЮДАЮТ ВСЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА

Порты Приморского края, два из которых попали в список портов назначения для судов, которые США обвиняют в перегрузке нефти в открытом море для КНДР, соблюдают все установленные требования и правила, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в администрации портов Приморского края.

«Мы соблюдаем все нормы и правила», – сказал собеседник агентства, комментируя это сообщение.

Как сообщалось, Минфин США в четверг внес российские суда «Тантал» и «Витязь» в списки нарушителей санкционного режима в отношении Северной Кореи.

По данным США, российские суда участвовали в схемах перевозки нефти в КНДР в обход международных санкций и санкций США.

Всего в списках нарушителей фигурируют более 60 судов, в четверг к ним добавили еще 18 наименований из разных стран, в том числе из Сингапура, Панамы, Сьерра-Леоне, Того и других стран.

В документах Управления по контролю за иностранными активами (ОФАС) этого американского ведомства опубликована карта, на которой Владивосток и Находка указаны в списке портов назначения для судов, которые США обвиняют в перегрузке нефти в открытом море для Северной Кореи.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; АПЕЛЛЯЦИЯ 29 АПРЕЛЯ РАССМОТРИТ ЖАЛОБУ МАХАЧКАЛИНСКОГО МОРПОРТА НА ВЗЫСКАНИЕ 47 МЛН РУБ. В ПОЛЬЗУ РОСМОРРЕЧФЛОТА

Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд 29 апреля рассмотрит жалобу АО «Махачкалинский морской торговый порт» на решение Арбитражного суда Дагестана, постановившего взыскать с него 46,8 млн рублей в пользу **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот)**, следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Суд принял апелляционную жалобу в производство 20 марта.

Ранее сообщалось, что в январе 2019 года Арбитражный суд Дагестана постановил взыскать с «Махачкалинского морского торгового порта» 46,8 млн рублей в пользу **Росморречфлота**, в том числе, 37,1 млн рублей составляет необоснованное обогащение, 9,7 млн рублей – проценты за пользование чужими денежными средствами.

Суд частично удовлетворил требования Росморречлота, добивавшегося в суде взыскания с порта 59,4 млн рублей.

Росморречфлот обратился в Арбитражный суд Дагестана с иском о взыскании с махачкалинского морпорта 59,4 млн рублей в мае 2018 года. В том числе 44,861 млн рублей из суммы иска составляло необоснованное, по мнению истца, обогащение за пользование 8 земельными участками в период с 1 июля 2014 года по 1 апреля 2018 года и двумя участками с 1 июля 2014 года по 21 апреля 2017 года, еще 14,579 млн рублей – проценты за пользование чужими денежными средствами.

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

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИКТОР ДЕВИЦЫН; 2019.03.21; ПЕРВОЕ В РОССИИ КРУИЗНОЕ СУДНО СПУСТЯТ НА ВОДУ В 2020 ГОДУ

В Нижнем Новгороде в 2020 году будет спущено на воду первое в России пассажирское речное круизное судно RV300 отечественного производства. Об этом сообщает РИА Новости со ссылкой на первого зампреда правительства Нижегородской области Евгения Люлина.

По его словам, строительство судна началось еще в 2017 году. Лайнер VIP-класса рассчитан на перевозку 342 пассажиров и будет курсировать по маршрутам Москва – Санкт-Петербург и Москва – Астрахань – Ростов на Дону. Судно будет оборудовано ресторанами, конференц-залами, детскими комнатами, а также SPA-центром.

Евгений Люлин подчеркнул, что это самый современный круизный лайнер, построенный в России за последние 60 лет. Он отметил, что водный туризм всегда был популярен у россиян, однако речной транспорт в стране исчез, из-за чего наблюдается нехватка современных лайнеров. Кроме того, у нового судна имеется и экспортный потенциал.

В пресс-службе правительства Нижегородской области добавили, что в этом году на территории региона планируется возобновление речных перевозок. В ходе презентации Евгений Люлин рассказал о перспективном проекте судна на подводных крыльях «Валдай 45Р», который является преемником легендарных «летающих кораблей».

По его словам, на данный момент ведутся переговоры о поставке в регион четырех судов подобного класса. С их помощью будет открыт речной маршрут Нижний Новгород – Городец и Нижний Новгород – Макарьево. Это позволит облегчить доступность древнейших культурных центров области, которые привлекают туристов и жителей региона.

Вице-губернатор подчеркнул, что производство судов на подводных крыльях возобновлено после 30-летнего перерыва. Корабли строят в ЦКБ по СПК им. Алексеева при поддержке правительства РФ по федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники».

<https://rg.ru/2019/03/21/reg-pfo/pervoe-v-rossii-kruiznoe-sudno-spustiat-na-vodu-v-2020-godu.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190319/1551935422.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.21; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОДАЛ ИСК К МИНТРАНСУ И РОСАВИАЦИИ НА 46 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы зарегистрировал иск АО «Международный аэропорт «Шереметьево» о взыскании около 46 миллионов рублей с министерства транспорта России и Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), следует из информации в картотеке арбитражных дел.

Иск поступил в арбитраж 20 марта, к производству он пока не принят, основания исковых требований в материалах суда на данный момент не сообщаются.

«АО «Международный аэропорт Шереметьево» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится Росавиацией в пределах установленных лимитов. За оказанные в 2015 году услуги АО «МАШ» не получило оплату. Ввиду данных обстоятельств, АО «МАШ» обратилось в Арбитражный суд с требованием к Росавиации, Минтрансу РФ о взыскании недополученных денежных средств», – говорится в сообщении пресс-службы «Шереметьево».

Это второй за последнее время иск «Шереметьево» к Минтрансу и Росавиации. В конце февраля аэропорт потребовал взыскать с соответчиков более 20,6 миллиона рублей. Представитель «Шереметьево» пояснил тогда РИА Новости, что иск связан с неполной оплатой Росавиацией услуг аэропорта, оказанных в 2016 году, по обеспечению полетов

государственным организациям. Комментариями ответчиков РИА Новости не располагает. Предварительное заседание по первому делу назначено на апрель.

Маршрутная сеть «Шереметьево» составляет свыше 220 направлений. По итогам 2018 года аэропорт «Шереметьево» обслужил 45,836 миллиона пассажиров, что на 14,3% превысило итоги 2017 года.

Пресс-служба аэропорта в январе сообщала, что «Шереметьево» вошел в топ-10 хабов Европы по объему пассажиропотока, согласно данным агентства Блумберг, и стал первым по темпам роста пассажиропотока среди крупнейших аэропортов континента.

<https://ria.ru/20190321/1552000958.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/SHeremetevo-obyasnilo-podachu-iska-k-Mintransu-i-Rosaviatsii-na-46-mln-rublei-2019-03-21/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.03.21; BOEING: САМОЛЕТ И ЧЕЛОВЕК; КАК СКАЖУТСЯ ДВЕ ТЯЖЕЛЫЕ КАТАСТРОФЫ НА БУДУЩЕМ АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО ГИГАНТА

Расследование двух подряд, с разницей в полгода, серьезных авиакатастроф с Boeing 737 MAX8 продолжается. Вопросов много. Ответов пока мало. Но уже очевидно одно: результаты скажутся не только на судьбе этих самолетов, но и, без преувеличения, на развитии всей мировой авиации. Почему? Об этом корреспондент «РГ» беседует с генеральным директором Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Сергеем Мельниченко.

Сергей Александрович, какая последняя информация о расследовании авиакатастроф в Эфиопии и Индонезии, в которых погибли три с половиной сотни человек?

Сергей Мельниченко: Что касается катастрофы в районе Аддис-Абебы, то все данные расшифровки «черных ящиков» переданы эфиопской стороне. Они изучаются. Между тем, из аудиозаписей переговоров рейса Boeing 737 MAX индонезийской Lion Air, который разбился 29 октября 2018 года, стало известно: спустя уже две минуты после взлета второй пилот сообщил диспетчеру о «проблеме с управлением». Следующие девять минут компьютер самолета предупреждал о сваливании и заставлял нос опускаться. Три различных источника, знакомых с расшифровкой пленки, утверждают: пилоты не понимали, что происходит. Капитан каждый раз переводил машину в набор, но компьютер продолжал опускать нос вниз. Летчики нервно искали в руководстве подсказку, но им не хватило времени.

Кстати, накануне вечером с аналогичной проблемой в том же (!) самолете столкнулся другой индонезийский экипаж. И решил ее! Однако почему-то не передал всю информацию о проблеме, с которой столкнулся. Роковая ошибка.

Эксперты говорят, что катастрофы имеют явную схожесть. В чем она?

Сергей Мельниченко: Да, **министр транспорта** Эфиопии подтвердила: катастрофы в районе Джакарты и Аддис-Абебы имеют явную схожесть. В центре внимания экспертов – система MCAS. Это система улучшения характеристик маневрирования Boeing 737 MAX8. Надо сказать, что у многих российских СМИ сложилось впечатление, что эта система дала сбой, в результате чего произошло две катастрофы, в которых погибли три с половиной сотни человек. Это не так. Система отработала штатно. Вопросы в другом: почему в самолете, все системы которого имеют двойное, а то и тройное резервирование, компьютерная программа использовала информацию, поступающую только от одного датчика угла атаки? Чем объясняется такое исключительно странное инженерное решение? Тем, что эти датчики никогда не будут выходить из строя?..

А вы можете объяснить на пальцах, в чем принцип работы MCAS?

Сергей Мельниченко: Система срабатывает автоматически, когда: угол атаки велик; автопилот отключен; закрылки убраны; выполняется крутой разворот. Система опускает

нос самолет вниз, чтобы предотвратить сваливание. MCAS отключается, когда: угол атаки в достаточной степени уменьшен; пилоты «пересиливают» систему ручным управлением. Поэтому есть и еще вопросы. Почему система вмешивалась в управление самолетом, не ставя пилотов об этом в известность? Почему фирма-производитель не сочла нужным информировать о таком важном нововведении авиакомпании и пилотов? Почему занятия по новому программному обеспечению не были предусмотрены в программе переучивания пилотов? Почему на момент поставки первых самолетов в мире еще не существовало ни одного тренажера Boeing 737 MAX?

Как долго может длиться расследование?

Сергей Мельниченко: В Индонезии сообщили, что власти пытаются ускорить расследование в связи с эфиопской катастрофой. Отчет может быть выпущен в июле или в августе. ИКАО рекомендует проводить расследование в течение одного года с момента события. Причем предварительный отчет должен выйти в течение 30 суток. То есть мы вправе ожидать до 10 апреля предварительный отчет по эфиопской катастрофе. И окончательный – через год. Как пойдет с расследованием? Думаю, при том внимании, которое обращено во всем мире на эти две катастрофы, в сроки уложатся.

Какие есть прецеденты? Возьмем нашумевшее исчезновение самолета Boeing 777 Малазийских авиалиний в марте 2014 года. Окончательный отчет был опубликован только через четыре года после события. И в том отчете, честно говоря, ничего нет. Самолет не найден, черных ящиков нет. Расследование прекращено.

Как теперь может сложиться судьба Boeing 737 MAX8?

Сергей Мельниченко: Не думаю, что случится что-то плохое. Самолеты Boeing – это надежные рабочие лошадки. В данной ситуации слишком много различных моментов сошлись воедино. Но я уверен, что будут внесены изменения в компьютерную программу. Во всяком случае Boeing уже заявил, что 25 марта все будет сделано. Будут разосланы бюллетени и будут внесены изменения в порядок подготовки пилотов.

Полеты каких еще самолетов Boeing приостанавливались?

Сергей Мельниченко: В 2013 году Федеральное управление гражданской авиации США (FAA), а также Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) временно приостановили суперсовременный Boeing 787 Dreamliner. Это произошло после нескольких происшествий с «Лайнером мечты». Так, через два года после того, как он начал летать с пассажирами, на борту рейса японской авиакомпании All Nippon Airways случился пожар. Пилоты срочно посадили самолет на ближайшем аэродроме. Никто из пассажиров серьезно не пострадал. А буквально через несколько дней в Бостоне на стоявшем на парковке пустом самолете из аккумуляторного отсека пошел дым... От американских эксплуатантов потребовали доказать надёжность установленных на Dreamliner передовых Li-ion аккумуляторов. После проведенного расследования и конструктивных изменений в аккумуляторах полеты примерно через три месяца были возобновлены.

Но приостанавливались полеты самолетов и других фирм: в 2000-2001 годы – европейского Concorde, в 1982-1984 годы – нашего Як-42, в 1979 году – McDonnell Douglas DC-10, в 1954 году – британского de Havilland DH 106 Comet...

Летчики говорят, что Boeing слишком увлекся внедрением интеллектуальных систем в управление техникой, превратив пилота в простого оператора. Вы согласны?

Сергей Мельниченко: Это вопрос не только к Boeing. Все новейшие воздушные суда сейчас строятся с тем расчетом, что автоматизация должна как можно больше помогать пилоту безопасно управлять самолетом. Это и Embraer, Airbus, Bombardier... Вопрос в другом.

Сегодня летчик вручную управляет самолетом без автопилота очень короткое время. Буквально пару минут после взлета и примерно столько же до посадки. Навыки ручного управления, естественно, теряются, деградируют. Этим вопросом, скорее всего, займутся

международные авиационные организации, в том числе и ИКАО. Не исключено, что могут быть пересмотрены программы и нормативы подготовки летного состава, связанные с ручным управлением. Это мое мнение.

Вообще слово «оператор», мне кажется, очень обидное для пилотов. Это серьезная профессия, которая требует очень большого объема знаний, практических навыков. Если вы хотите обидеть пилота, назовите его оператором.

Кстати, на момент начала эксплуатации Boeing 737 MAX в Ethiopian Airlines имелся только один тренажер самолета предшествующей модификации – Boeing 737-700 NG. Первый тренажер Boeing 737 MAX 8 в авиакомпании начал функционировать только в середине января нынешнего года. Занятие по самопроизвольной перекладке триммера стабилизатора было включено в программу для Boeing 737-700 NG и Boeing 737 MAX 8 только в марте 2019 года. Поскольку отраслевые стандарты предусматривают обучение экипажей на тренажере через каждые шесть месяцев, то возможно, что экипаж потерпевшего катастрофу самолета такую подготовку не проходил.

Boeing несет не только имиджевые потери, но и финансовые. Приостановка полетов Boeing 737 MAX 8, по разным оценкам, обойдется от 1 до 5 миллиардов долларов

Наверное, можно говорить о серьезных репутационных потерях не только Boeing, но и FAA, которая подтвердила летную годность Boeing 737 MAX?

Сергей Мельниченко: Boeing несет не только имиджевые потери, но и финансовые. Падение курса акций началось после эфиопской катастрофы и усилилось после объявления Трампа о приостановке полетов. По мнению финансовых экспертов, на падении акций производитель потерял более 20 миллиардов долларов, а приостановка полетов, по разным оценкам, обойдется от 1 до 5 миллиардов долларов дополнительно.

Однако на фоне финансовых потерь мало кто говорит о серьезных репутационных потерях Федерального управления гражданской авиации США (FAA). На протяжении десятилетий стандарты обеспечения безопасности полетов в FAA были настолько высоки, что Управление проводило некоторые аудиты безопасности от имени ИКАО. Однако в ситуации с Boeing 737 MAX Управление показало себя не лидером в обеспечении безопасности полетов, а сторонним наблюдателем, в течение нескольких суток обвинявшим СМИ в нагнетании истерии, а государства – в панических настроениях. Не следует забывать, что именно FAA выдало сертификаты, подтверждающие летную годность самолетов.

Какие уроки должна извлечь из всей этой трагической истории российская авиация?

Сергей Мельниченко: У авиаторов есть поговорка: учись на ошибках чужих, жизни не хватит повторить их все. Это как раз тот случай. Нужно изучать опыт пилотов, которые не смогли справиться с возникшей ситуацией в Индонезии, опыт пилотов в Эфиопии. И заранее быть готовыми к возможным появлениям таких отказов на машинах, которые используются сейчас в России. Их не так много. Всего две. Одна на подходе. Я думаю, что уж этот урок мы извлечем по полной.

Вопрос: Кто этим должен заняться? **Минтранс, Росавиация, авиакомпании?**

Сергей Мельниченко: Все. Но главный спрос, конечно, с регулятора, которой в национальном масштабе должен нести ответственность за безопасность полетов. Во всяком случае, так принято во всем мире. Но в чем у нас проблема? Еще в 2008 году в России была утверждена Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов. Однако жесткого контроля за исполнением ее так и не наступило. Более того, когда через пять лет ИКАО опубликовало серьезнейший документ – Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов», наш документ нужно было привести в соответствии с новыми международными требованиями. Но ничего не сделано. Не было внесено ни единой поправки!

Свое название Boeing получил по имени основателя – Уильяма Эдварда Боинга, простого парня из Детройта, который поначалу лишь сдавал в аренду имеющийся в распоряжении аэроплан. Пример роли личности в истории авиации?

Сергей Мельниченко: Это интересная история. Уильям Боинг, не доучившийся в Йельском университете, в 22 года начал заниматься производством пиломатериалов. В 1909 году на выставке в Сиэтле он впервые увидел полет самолета. Записался в летную школу в Лос-Анжелесе и купил у нее один из самолетов. Когда во время посадки его пилот-испытатель повредил самолет, Боинг узнал, что запчасти придется ждать долгие месяцы. Именно тогда он сказал своему другу Джорджу Вестерфельду: «Мы бы смогли и сами построить самолет, и сделать это быстрее».

Вскоре был построен первый гидросамолет Боинга, получивший название B & W Seaplane. Он оказался очень удачным, а по характеристикам на то время просто выдающимся. Через месяц, в апреле 1917 года, США вступили в первую мировую войну, и военно-морское ведомство заключило с Боингом контракт на строительство 50 самолетов. К концу войны Боинг начал заниматься производством коммерческих самолетов. Сначала это были самолеты по перевозке почты, позднее – пассажирские...

Потомки Боинга имеют отношение к авиации?

Сергей Мельниченко: У Боинга было три сына – двое от предыдущего брака его жены и один общий сын. Один из пасынков руководил продажами самолетов у конкурента Боинга – фирмы Douglas Aircraft, которая впоследствии стала McDonnell Douglas, которую не так давно купил концерн Boeing.

Второй пасынок стал выдающимся пилотом частной авиации и промышленником в области недвижимости. Родной сын Боинга, Уильям Боинг-младший, также был успешным застройщиком недвижимости. Он внес колоссальный вклад в сохранение всего, что было свидетелем зарождения авиации в США, – начиная с первой верфи, которую купил его отец, и которую они называли «Красный сарай». Этот «сарай» сейчас – составная часть авиационного музея в Сиэтле.

Один человек создал самолетостроительную – и не только – империю. А может ли самолет перечеркнуть сделанное?

Сергей Мельниченко: Думаю, нет. Ситуации, подобные с Boeing 737 MAX8, уже случались. Например, есть такая фирма de Havilland в Великобритании. Она выпускала реактивные самолеты Comet. Первый коммерческий полет с пассажирами состоялся в 1952 году. А в 1954 года произошло сразу две авиакатастрофы: самолет разламывался на части в воздухе. Еще один самолет после происшествия без жертв был списан. Последовало аннулирование свидетельства лётной годности. Это положило конец стремительному успеху первых модификаций «Comet». Но не компании.

<https://rg.ru/2019/03/21/ekspert-obiasnil-skazhutsia-li-dve-aviakatastrofy-na-budushchem-boeing.html>

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.03.22; «МЫ ОРИЕНТИРУЕМСЯ НА ОПЫТ ЖУКОВСКОГО»; ВЛАДЕЛЕЦ ХК «ЕВРОСИБ» ДМИТРИЙ НИКИТИН О РАЗВИТИИ АВИАЦИОННОГО НАПРАВЛЕНИЯ, ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ И ПРОГНОЗАХ НА БУДУЩЕЕ

Холдинг «Евросиб», основу бизнеса которого составляют железнодорожные перевозки и авторитейл, в конце прошлого года впервые вышел на рынок авиационного транспорта. Компания купила контрольный пакет в «Псковавиа», а также занимается развитием аэропорта Сиверский в Ленобласти. Об основных бизнесах компании и перспективах новых отраслей рассказал в интервью «Ъ» собственник «Евросиба» Дмитрий Никитин.

- Какие финансовые результаты у холдинга в 2018 году и какой прогноз на следующий год?

-
- По итогам прошлого года выручка перевалила за 30 млрд рублей, чистая прибыль составила около 2 млрд рублей. В 2019 году мы ожидаем рост выручки на 15%. При этом выросла доля автобизнеса в холдинге: сейчас она составляет 40% с учетом роста стоимости автомобилей, раньше на него приходилось около 30%, остальное занимали железнодорожные перевозки.
 - Доля авторитейла дорастает почти до половины выручки, вас это устраивает?
 - Дело в том, что автомобильный бизнес – это импортный сегмент, в свою очередь, транспортный бизнес – преимущественно экспортный. Эти дивизионы находятся в противофазе в зависимости от курса рубля: рубль падает – увеличивается объем экспортных перевозок, рубль укрепляется – улучшается платежеспособность спроса.
 - В рамках стратегии отраслевой диверсификации какие еще транспортные отрасли могли бы освоить?
 - Наш конек – железнодорожный транспорт. Мы видим перспективы в управлении вагонным парком и терминалами, во внедрении грузовых технологий и в создании транспортных цепочек. Также в приоритете остаются контейнерные перевозки, и у нас в отношении этого направления большие планы. Нам жаль, что реформа РЖД притормозила в сегменте локомотивной тяги. Мы были готовы брать в аренду малодеятельные участки Октябрьской железной дороги, которые монополия считает неэффективными, разрабатывали технологии эксплуатации, рассматривали возможность покупки локомотивов, несколько единиц даже приобрели на опережение.
 - Какие участки пути готовы были брать в эксплуатацию?
 - Мы рассмотрели много участков, из них двадцать готовы к эксплуатации. Например, участок между Карелией и Кольским полуостровом с примыкающими к погранпереходам в Финляндию путями. К сожалению, государственное управление не всегда эффективно, а либерализация пока не происходит. Пример этому – ситуация с уходом 1,5 млн тонн файнштейна (полупродукт в процессе получения никеля.- «Ъ») с железной дороги на автомобильный транспорт. Мы предлагали схему транспортировки грузов на участках Никель – Мурманский, Мурманск – Мончегорск с использованием собственных поездных формирований, позволявшую снизить тарифную нагрузку. Однако курсирование собственных поездных формирований нам не согласовали, и клиент принял решение в пользу автоперевозок, которые в контексте данного конкретного примера организуются на пределах нормативов провода грузов по федеральной трассе. Вернуть этот груз на железную дорогу объективно сложно. В свою очередь, рассматриваемый участок дороги ОАО РЖД все равно обязано содержать – по нему проходят воинские перевозки. На деле же он стал еще более убыточным. Надеюсь, реформа с некоторыми корректировками все же получит развитие, несмотря на тенденцию огосударствления экономики. Как показывает опыт работы с парком, частные компании активно вкладывают в него средства. Благодаря этому ситуация с подвижным составом за прошедшие годы решилась, и российский вагонный парк сегодня – один из самых молодых в мире.
 - Как вы в целом оцениваете сложившуюся ситуацию с парком вагонов?
 - Нет однозначного ответа, что именно хорошо: профицит парка или же его дефицит. На сегодняшний день есть разные подходы и разные расчетные модели. Первое, на что следует обратить внимание, – по-прежнему дорогой доступ к инфраструктуре РЖД. Второе – необходимы специализированные финансовые институты для транспорта.
 - Какие у «Евросиба» планы по пополнению парка вагонов?
 - Согласованные на текущий год инвестиции – приобретение до 1 тыс. вагонов.
 - Ожидаете ли рост ставки предоставления вагонов в этом году, она зафиксировалась или будет падать?
 - Роста ставки мы не ожидаем. Предполагаю некоторое охлаждение со второй половины года.

- Как развивается обслуживание поездов на Дальнем Востоке, наблюдаете ли сложности с движением вагонов?

- Ситуация с сервисом так быстро не решается, но есть положительные моменты, связанные с работой ускоренных контейнерных поездов. В частности, что касается объединения рефрижераторных перевозок с универсальными контейнерами. Отсутствие сквозного технологического планирования перевозок, как с терминалами навалочных грузов, так и с контейнерными терминалами, дает скачкообразную, тяжелую в обработке загрузку. К этому прибавляется дефицит инфраструктуры на подходах к портам, в связи с чем проблема никуда не уходит. Уголь продолжает оставаться чрезвычайно востребованным на внешних рынках, и это вносит серьезные ограничения для отгрузки других видов грузов.

- В водный транспорт планируете инвестировать?

- Водный транспорт, наверное, может представлять интерес для нашей компании, только государство слишком долго не занималось поддержкой внутренних водных путей. Тем не менее речной транспорт может и должен занять свою нишу: речь идет о перевозках металла, продукции ЛПК, о перевозках по сибирским рекам – Оби, Лене и Енисею. С использованием внутреннего водного транспорта потенциально можно было бы перевозить около 300 млн тонн инертных грузов. Отдельно стоит развивать смешанные перевозки, но **Минтранс** их не видит: у чиновников разделены парокходство, речные порты, железная дорога. Хотя планирование перевозок грузов и соответствующих им транспортных решений должно быть головной болью **Минтранса**.

- Представляет ли для вас интерес портовый бизнес?

- Это непростой бизнес. Порты занимают значимую долю в транспортной цепочке по многим видам грузов, например, минеральным удобрениям. Во взаимодействии железнодорожников и портовиков **Минтранс** должен играть роль системного интегратора. На деле же получается так: портовики сначала строят комплексные объекты, а потом требуют, чтобы инфраструктуру к ним подвели бесплатно. В одном порту может осуществляться перевалка восьми видов грузов, и для такого грузопотока требуется сортировочная станция стоимостью 5-8 млрд рублей, но об этом ведь никто заранее железнодорожников не предупреждает. На Дальнем Востоке функционируют порты, обрабатывающие одновременно уголь, контейнеры, химические грузы. Вагонопотоки идут скопом, эффективность обработки грузов снижается, необходима четкая специализация портов. Если мы и задумаемся о покупке порта, то с целью развития одной из транспортных цепочек, допустим, в перевозке удобрений или контейнеров. Работу с портовиками готовы рассматривать в формате альянсов и долгосрочных партнерств.

- А как обстоит дело с другими сегментами? С логистикой, информационными технологиями?

- Рассчитываем, что государство обратит внимание на логистическую отрасль как таковую. Во всем мире логистика и агентирование – серьезный сектор экономики с большим потенциалом роста. Все чаще стали говорить о цифровизации. Пока что это скорее удобный мем, не больше. Посадить всех на цифровую платформу, как в случае наших ГИС, например, – это еще не цифровизация. Важно создать экономическую модель отрасли, определить правила взаимодействия, установить отраслевые стандарты. После этого можно будет говорить о цифровизации.

- Как «Евросиб» принял решение выйти на авиарынок?

- Начала тормозиться реформа РЖД, нужно было определиться с векторами дальнейшего развития. На тот момент мы серьезно прорабатывали вопрос диверсификации, в том числе возможность покупки Северо-Западной пригородной пассажирской компании (СЗППК) у РЖД. В пятимиллионном городе, который стремится развиваться как агломерация с потенциалом роста населения и туризма, пассажирский транспорт – очень серьезный сегмент, который в настоящее время недооценен. В отличие от Москвы, в Санкт-

Петербурге и Ленинградской области вопрос этот не решен: плохая ситуация с пригородным движением, отсутствует нормальный автовокзал. Кроме этого, ведутся бесконечные разговоры о том, нужен ли аэроэкспресс до Пулково. Наконец, существует перманентный конфликт города и «Метростроя» (ОАО «Метрострой» – генеральный подрядчик строительства метрополитена в городе.- «Ъ»). Когда мы все это изучили, оказалось, что и у Пулково не все однозначно хорошо с пропускной способностью и тарифами на обслуживание. Мы предложили межрегиональную авиационную модель, которая дальше преобразовалась в идею создать аэропортовый комплекс на базе Сиверского в Ленобласти. Таким образом, продолжая тему диверсификации, у нас появился бы проект стоимостью 10-15 млрд рублей, которым можно будет заняться, если, допустим, РЖД откажется от реформы и вернет себе приватный парк. В преддверии работы в Сиверском мы пробуем свои силы на аэропорте Пскова.

- Какой прогнозный пассажиропоток у аэропорта Пскова и куда можно будет летать?

- Псков может обслуживать до 200 тыс. авиапассажиров. Исторически аэропорт был «заточен» под перелеты в Москву, Санкт-Петербург, Мурманск, в ближайшее время могут добавиться сезонные отправки в Крым, города Черноморского побережья. Сейчас еженедельно три рейса в Москву обслуживает авиакомпания «Азимут». Частота этих перелетов может быть выведена на ежедневную основу. Ежегодно Псков посещает около 600 тыс. туристов, в том числе и с паломническими целями. Регулярное авиасообщение позволит этот поток увеличить. Мы планируем развивать летную часть за счет привлечения партнеров – авиакомпаний, в первую очередь ориентированных на развитие региональных авиаперевозок. Переговоры уже ведутся. С одной стороны, это будет способствовать расширению маршрутной сети и увеличению объема перевозок, с другой – даст толчок инвестированию в новые воздушные суда. Мы же сможем сконцентрироваться на аэропортовой деятельности, модернизировать материальную базу, создать комфортные условия для пассажиров. Финансовые ресурсы для решения этих задач уже заложены в бюджет. Мы вложили в проект около 150 млн рублей.

- А какова модель развития Сиверского?

- Мы являемся инициаторами проекта, и наша роль в нем – управляющая компания. Как правило, около 40% инвестиций в такие проекты – все, что относится к взлетно-посадочным полосам, техническому и метеорологическому оборудованию,- поступает со стороны государства. 10% остается за субъектом. В оставшуюся половину 30% средств вносят прямые инвесторы, 70% привлекают финансовые институты. Наша задача в проекте – обеспечение интеграции. Вот поглядим: еще очередь из прямых инвесторов выстроится, как только будут представлены стратегия, бизнес-модель и бизнес-план предприятия.

- Является ли соглашение о партнерстве между Санкт-Петербургом и Ленобластью в сфере развития авиационной деятельности ограничением для Сиверского? Там же есть ограничение по развитию этого проекта, потому что в Москву летать нельзя, например.

- Не является. Есть соглашение, согласно которому Петербург не приветствует развитие Ленобластью своего аэропортового комплекса, и Александр Дрозденко (губернатор Ленинградской области.- «Ъ»), выясняя обстоятельства всех этих формулировок, получил официальное заключение от ФАС о том, что они могут это делать и как таковых ограничений нет.

- Сколько пассажиров может обслуживать Сиверский и как будет складываться конкуренция с Пулково?

- Как Пулково, так и горожанам конкуренция пойдет только на пользу. Группа «Аэрофлот» планировала запустить прямые рейсы из Петербурга, но угловая стыковка рейсов в Москве остается, и это неудобно для петербуржцев. Сиверский был действующим аэродромом, а в нынешней обстановке острой нехватки мест для взлета и посадки восстановление его деятельности для перевода региональной авиации видится

куда более рациональным вариантом по сравнению со строительством третьей полосы в Пулково. Развитие региональной авиации в Сиверском будет способствовать увеличению пропускной способности Пулково по широкофюзеляжным самолетам. Мы рассчитываем, что из Сиверского можно будет осуществлять перелеты не только в регионы, но и за границу. Потенциал пассажиропотока – до 1,5 млн человек.

- Вас вдохновляет опыт подмосковного аэропорта Жуковский (четвертый аэропорт Москвы, открыт в 2016 году.- «Ъ»)?

- Мы ездили в Жуковский. В целом мы ориентируемся на их положительный опыт. Однако все сложилось бы куда лучшим образом, если бы к этому аэропорту шел аэроэкспресс. Это позволило бы увеличить пассажиропоток с имеющихся 1,5 млн человек до 2,5-3 млн. Что касается железнодорожного сообщения с Сиверским, то у нас есть предпроектное решение по запуску электрички с Балтийского вокзала, время в пути которой составит 40 минут. Мы прорабатываем этот вопрос с Октябрьской железной дорогой. Помочь с этим также готовы СЗППК и ряд других перевозчиков. Это не такие уж большие инвестиции. Взять подвижной состав в лизинг и поставить его в работу несложно, мы в состоянии это сделать и сами.

«Как звезды сойдутся»

- Предлагали ли вам продать бизнес?

- Предлагали неоднократно.

- Когда поступало последнее предложение?

- Я раз в квартал получаю такое предложение.

- Собираетесь ли вы покупать других операторов?

- Посмотрим, как звезды сойдутся. Пока что способный нас заинтересовать бизнес никто не продает. То, что нам действительно интересно, либо стоит необоснованно дорого, либо не продается вообще, либо третий вариант – у компании большая задолженность, а значит, целесообразности в таком приобретении вовсе нет. Взять ту же Fesco – хорошая, динамично развивающаяся компания с профессиональным менеджментом. Но она обременена накопленными убытками и долгами. Единственное условие для ее покупки в такой ситуации – списание большей части долга либо же его субординация лет на двадцать вперед. Никто не готов брать на себя чужие обязательства и риски. Есть ли на рынке компании, являющиеся хорошими объектами для поглощения? Мой ответ – нет. Среди не перегруженных долгом компаний с хорошей корпоративной культурой и командой профессионалов мы в тройке лучших в России. Если в рейтинг железнодорожных операторов добавить здравый смысл менеджмента компании, уровень закрединанности и желание акционеров развиваться, то первые пятнадцать компаний будут списаны автоматически.

- А кто еще в топ-3, по-вашему?

- Я поскромничал и не сказал, что мы номер один, потому что это прозвучало бы самонадеянно, поэтому я расширил список до трех позиций.

- Как будет развиваться автодилерский бизнес «Евросиба»?

- Весь автодилерский бизнес переживает нелегкие времена. Сами производители, к сожалению, не могут сказать, каким образом будет выглядеть модель работы с дилерами в пятилетней перспективе, поэтому нам остается держать свою клиентскую базу, улучшать сервис и находить пути для кооперации. Положение идентично ситуации в среде железнодорожных операторов: дилеры либо перегружены долгами, либо у них нет желания договариваться. Два-три года нам точно есть куда расти, однако речь идет пока только о Петербурге.

- У вашего сына (старший сын Дмитрия Никитина – Николай.- «Ъ») был ресторан «Волна Gourmet Cafe» на Петроградской стороне. Что сейчас с бизнесом?

- Это была его практическая работа после окончания университета. Он им занимался, но продал год назад.

- Но вы выдали ему «семейный» кредит на развитие этого бизнеса, вернул ли он долг?
- Скажем так, я реструктуризировал задолженность.
- Вы рассчитываете, что ваши дети продолжат основной бизнес?
- Большинство отцов надеется, что их дети продолжат дело. Но главное, чтобы они были хорошими людьми, ценили заслуги других и умели трудиться. Продолжат ли они бизнес родителей или же станут художниками, учеными, врачами – тут уж как сложится. Со своей стороны я прилагаю усилия и выделяю время на то, чтобы научить их основам бизнеса.

Комментарий комитета по транспорту Петербурга о создании нового аэропорта

По договору о ГЧП с ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (оператор аэропорта) о реконструкции Пулково между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью заключено дополнительное соглашение о партнерстве в сфере развития авиационной деятельности. В соответствии со статьей 4 соглашения стороны договорились не проводить мероприятий, направленных на создание на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области нового аэропорта гражданской авиации, обслуживающего коммерческие воздушные перевозки (пассажирские, грузовые), осуществляемые за вознаграждение или по найму в международном сообщении (за исключением приграничной зоны), а также в прямом авиационном сообщении с аэропортами Москвы, за исключением перевозок, осуществляемых авиацией общего назначения (гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ) и вертолетами. Санкт-Петербург соблюдает положения соглашения и гарантирует выполнение своих обязательств.

В правительстве Ленинградской области отказались от комментариев, сославшись на то, что еще согласовываются «принципиальные позиции», схема реализации и параметры проекта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3918396>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.03.22; RED WINGS ПОСТРАДАЛА ЗА SSJ 100; РОСАВИАЦИЯ ЗАБЛОКИРОВАЛА ЕЙ ПОСТАВКИ КАНАДСКИХ A220-300

Как выяснил “Ъ”, авиакомпания Red Wings вынуждена была отказаться от поставок шести судов Airbus A220-300 из-за решения **Росавиации** не выдавать сертификат типа на данный самолет. Источники “Ъ” утверждают, что решение **Росавиации** стало ответом на отказ канадской стороны сертифицировать российский самолет SSJ100 и вертолет «Ансат». Отказ Канады мог быть связан с отсутствием соглашения с **Росавиацией** по сертификации самолетов, которое так и не было подписано с момента передачи этих полномочий от Межгосударственного авиационного комитета в 2015 году.

Авиакомпания Red Wings отказалась от эксплуатации шести самолетов Airbus A220-300, поскольку машины не были сертифицированы **Росавиацией** для использования в России, рассказали “Ъ” источники в авиаотрасли. Прежнее название этого самолета – Bombardier CS300, он выпускается в Канаде. По данным “Ъ”, решение **Росавиации** стало ответом на отказ канадского регулятора Transport Canada Civil Aviation (ТССА) выдавать сертификат типа российским самолету SSJ 100 и вертолету «Ансат». В **Росавиации** не предоставили комментарий, в ТССА пообещали дать ответ на следующей неделе.

Самолеты должна была поставить перевозчику Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Там утверждают, что причиной отказа от контракта стала возросшая цена самолета, что привело к увеличению лизинговой ставки: «Самолеты будут ремаркетированы – на рынке есть спрос на эти суда. Сделкой занимается дочерняя компания GTLK Europe». В ГТЛК добавили, что будут искать покупателей в Европе.

Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев подтвердил “Ъ”, что перевозчику пришлось «выйти из проекта», отказавшись назвать причину. Он отметил, что из-за отказа от Airbus

A220-300 компания не сможет в этом году открыть несколько маршрутов. «Мы рассматривали новые маршруты под этот тип самолетов, но продажу на них не открывали», - сказали в пресс-службе Red Wings. Там отметили, что компания понесла расходы на обучение персонала по этому проекту, «считать это потерями мы не считаем возможным».

Осенью Red Wings приостановила эксплуатацию пяти самолетов Ту-204 из-за их низкой экономической эффективности. В парке перевозчика осталось четыре самолета Airbus A320 и восемь Airbus A321. До конца весны поступят четыре Airbus A321, которые будут использованы на действующих маршрутах. В 2020 году компания планирует получить еще четыре Airbus A321. За 2018 год Red Wings перевезла 1,6 млн пассажиров, что на 65% больше, чем в 2017 году, планы на этот год – 3,2 млн человек.

В Airbus отметили, что в России эксплуатировать самолеты Airbus A220-300 планировала только Red Wings. Каталожная цена такого судна составляет \$91,5 млн, всей серии – \$549 млн, однако при заказе серии покупатель обычно получает скидку.

Собеседники “Ъ” считают, что основная причина, по которой Канада отказалась сертифицировать SSJ 100 и вертолет «Ансат», заключается в запутанной ситуации с системой сертификации в России. До конца 2015 года сертификацию авиатехники проводил Межгосударственный авиационный комитет (МАК), чья система сертификации признана авиавластями США, ЕС и других стран. С 2016 года полномочия по сертификации были переданы **Росавиации**, которая с тех пор использует в качестве базового документа авиационные правила МАКа. В них уполномоченным органом указан МАК, что, по словам источников “Ъ” на рынке, является основанием для авиавластей других стран не признавать новый статус **Росавиации**.

В феврале **Росавиация** сообщила о подписании технического соглашения с ТССА о взаимном признании сертификационных документов, но процедуры реализации соглашения с Канадой, регламентирующие порядок взаимодействия, не были подписаны. «Канадские авиавласти не могли провести валидацию российской техники, так как самой системы сертификации в России сегодня нет», - считает источник “Ъ” в отрасли. Другой источник “Ъ” говорит, что при наличии политической воли можно найти недостатки в любом типе самолета. «В начале 2000-х годов в России иностранную технику практически не сертифицировали. Почти десять лет ждал сертификации Embraer 170. Считалось, что это конкурент Ан-148 и SSJ 100, поэтому лучше не пускать его на рынок», - говорит он.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий считает, что найти эксплуатанта для шести Airbus A220-300 в Европе будет несложно: «В мире и Европе в частности сегодня не хватает самолетов». По словам эксперта, обязательство провести сертификацию обычно лежит на производителе, поэтому расторжение договора на поставку должно пройти безболезненно для Red Wings.

<https://www.kommersant.ru/doc/3918380>

ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ СИМАКОВ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.03.21; ВТБ ПОДАЛ ИСК К БЫВШИМ ВЛАДЕЛЬЦАМ «ТРАНСАЭРО» НА 249 МЛРД РУБЛЕЙ; БАНК ОБВИНЯЕТ СЕМЬЮ ПЛЕШАКОВЫХ В ИСКАЖЕНИИ ОТЧЕТНОСТИ И ВЫВОДЕ СРЕДСТВ ИЗ КОМПАНИИ

Один из кредиторов авиакомпании «Трансаэро» – банк ВТБ подал в Арбитражный суд Санкт-Петербурга иск о привлечении к субсидиарной ответственности бывших совладельцев перевозчика: Александра Плешакова, его жены Ольги Плешаковой и матери Татьяны Анодиной. Сумма иска – 249,2 млрд руб., столько осталась должна «Трансаэро» всем кредиторам. Иск опубликован в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве.

Кроме того, конкурсный управляющий «Трансаэро» Алексей Белокопыт подал в тот же суд отдельный иск о привлечении к субсидиарной ответственности бывшего гендиректора

«дочки» «Аэрофлота» авиакомпании «Россия» Дмитрия Сапрыкина, с сентября по ноябрь 2015 г. руководившего «Трансаэро». С 2018 г. он работает гендиректором аэропорта «Внуково». Сумма иска не указана.

«Трансаэро» была второй по трафику авиакомпанией в России после «Аэрофлота». Под контролем семьи Плешаковых с учетом 12% квазиказначейских акций было 53% акций перевозчика, пишет ВТБ в иске. В конце 2015 г. все бумаги аккумулировал Плешаков, собрав 59,48%, сообщала «Трансаэро».

Плешаков много лет возглавлял совет директоров авиакомпании, Плешакова с 2001 по 2015 г. была ее гендиректором, а Анодина, являющаяся бессменным руководителем Межгосударственного авиационного комитета (МАК; занимается сертификацией самолетов и расследованием авиапроисшествий), входила в совет директоров «Трансаэро» и владела 3% ее акций.

В сентябре 2015 г. у «Трансаэро» не осталось средств на операционную деятельность, ее полеты оплачивал «Аэрофлот». Сделка по вхождению «Трансаэро» в «Аэрофлот» сорвалась. Росавиация отозвала у «Трансаэро» сертификат эксплуатанта с 26 октября 2015 г. В декабре перевозчик был признан банкротом. В сентябре 2017 г. суд ввел в компании конкурсное производство.

Сам ВТБ в 2014-2015 гг. выдал «Трансаэро» кредитов на 12,5 млрд руб. ВТБ указывает, что из-за действий Плешаковых и Анодиной невозможно полное погашение «Трансаэро» требований кредиторов. Банк обвиняет ответчиков в выводе средств из компании, а также искажении отчетности.

ВТБ обвиняет: переписанная отчетность

В предоставленной кредиторам бухгалтерской отчетности за подписью Плешаковой и главного бухгалтера А. Е. Ковалева за 2012 г. – первые три квартала 2014 г. была отражена прибыль и положительные чистые активы. А в 2015 г. кредиторы получили скорректированную отчетность, согласно которой в 2012-2013 гг. чистые активы «Трансаэро» были отрицательными (13 млрд и 29 млрд руб. соответственно), а в 2013-2014 гг. она имела убытки.

Истец указывает, что руководитель должника должен был обратиться с заявлением о банкротстве в случае, если размер обязательств компании превышает стоимость имущества. Проведенный в ходе банкротства «Трансаэро» анализ ее финансового состояния показал: «начиная с 2012 г. должник фактически уже отвечал признакам банкротства». У компании были постоянные убытки от текущей деятельности, которые рассчитываются как разница между выручкой и полной себестоимостью продаж. В 2013, 2014 и 2015 гг. этот показатель составил 12,4 млрд, 293 млн и 17,1 млрд руб. соответственно. При этом ликвидационная стоимость активов «Трансаэро» составляет всего 1,5 млрд руб. – почти в 150 раз меньше ее обязательств.

ВТБ обвиняет: из «Трансаэро» выводились средства

Поскольку компания была на самом деле убыточной, то дивидендов она платить не могла, указывает ВТБ. Но за 2013 г. компания выплатила акционерам 138 млн руб. Истец считает это выводом средств.

Конкурсный управляющий «Трансаэро» уже оспаривает в суде выплату дивидендов Плешакову и членам его семьи на сумму 59,6 млн руб. (соответствует доле в 43%), говорится в иске.

Кроме того, компания платила вознаграждение ключевому управленческому персоналу – в 2013 и 2014 гг. соответственно 136 млн и 148 млн руб. Хотя по факту премировать было не за что, так как компания несла убытки.

Компания вольно распоряжалась средствами, выдавая подчас невозвратные займы дочерним структурам, говорится в иске. Так, в 2013 г. 100%-ная «дочка» «Трансаэро» Jeimbo Surgus получила 2 млрд руб. А другая 100%-ная «дочка» – ООО «Трансаэро-

финансы» – 1,3 млрд руб. По состоянию на 1 января 2016 г. непогашенные вложения в «дочек» «Трансаэро» составили 5,4 млрд руб.

Летом 2014 г. Jeimbo Surgus выкупила у лизингодателей часть использовавшихся «Трансаэро» самолетов и перепродала их другим лизингодателям. О каких самолетах и компаниях идет речь, в иске не говорится. Но в нем указано, что всего от сделок Jeimbo Surgus получила \$31 млн, а ее маржа составила около \$7 млн. При этом «Трансаэро» оплатила лизингодателям расходы на заключение договоров купли-продажи и организационный взнос в размере 0,95% от суммы сделки.

Наконец, в марте 2015 г. «Трансаэро» предоставила заем самой Плешаковой на 4 млн руб. Также с июля 2013 г. по июль 2014 г. компания выплатила Плешаковой 11,3 млн руб. за аренду здания. Эти сделки тоже оспариваются в суде конкурсным управляющим «Трансаэро».

Роль бывшего топ-менеджера «Аэрофлота»

Сапрыкин до прихода в «Трансаэро» был заместителем гендиректора «Аэрофлота». Он руководил «Трансаэро» чуть меньше трех месяцев, а потом вернулся в группу «Аэрофлот» и возглавил «Россию». Назначение Сапрыкина в «Трансаэро» сопровождалось рядом нарушений, говорится в иске к нему конкурсного управляющего. Так, он не уведомил **Росавиацию** о своем назначении и не прошел обязательную аттестацию и обучение по программам подготовки государственных инспекторов. Это оказалось одним из оснований для аннулирования сертификата «Трансаэро».

Кроме того, Сапрыкин распорядился прекратить с 1 октября 2015 г. продажу билетов на рейсы «Трансаэро». Это привело к существенному снижению выручки и ухудшению финансового состояния «Трансаэро», говорится в иске. Размер претензий к Сапрыкину в иске не указан. Так как не все требования кредиторов включены в реестр и не проводились расчеты с ними, установить «размер ответственности <...> не представляется возможным». Поэтому конкурсный управляющий просит приостановить производство по иску «до окончания расчетов с кредиторами» «Трансаэро».

Сапрыкин на запрос «Ведомостей» не ответил. «Если имела место фальсификация отчетности, то это серьезное основание требовать полной субсидиарной ответственности гендиректора и акционеров по всем обязательствам должника», – говорит управляющий партнер юрфирмы «Ковалев, Тугуши и партнеры» Сергей Ковалев. Но иск логично предъявлять именно к Плешаковым, а не к Сапрыкину, который руководил «Трансаэро» короткое время и, по сути, по решению правительства и готовил компанию к вхождению в группу «Аэрофлот», считает Ковалев.

«Иск о субсидиарной ответственности подается хоть и кредитором, но чаще на всю сумму требований кредиторов. Ответчики вправе доказывать как наличие оснований для отказа в таком иске, так и оснований для уменьшения суммы ответственности», – поясняет партнер юрфирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Клеточкин.

Где искать Плешаковых

О фальсификации Плешаковыми отчетности и выводе средств заявлял суду Южного округа Флориды еще в 2017 г. «МТС банк». Но он требовал не взыскания убытков, а раскрытия Плешаковым информации обо всех своих активах. В 2017 г. суд удовлетворил иск, но Плешаков решение обжаловал. Апелляция еще не рассмотрена. Иск ВТБ – первое имущественное требование к Плешаковым и Анодиной.

«С заявлением ВТБ мы не согласны. Бухгалтерская отчетность компании не подвергалась каким-либо искажениям, своевременно раскрывалась и постоянно проходила проверку как со стороны аудиторов, налоговой службы и иных контролирующих органов, так и со стороны самого банка», – говорит представляющий интересы Плешаковых адвокат бюро «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры» Евгений Гурченко. Руководство «Трансаэро» открыто и добросовестно руководило компанией, его действия полностью соответствовали интересам «Трансаэро». Каких-либо сделок по выводу активов в

указанный период не совершалось, в том числе упомянутые в иске дочерние компании также направляли все денежные средства на погашение обязательств перед российскими банками и финансовыми организациями. При этом ряд сделок уже признан судами законными, а действия руководства «Трансаэро» добросовестными, заявил Гурченко.

Доводы о признаках банкротства «Трансаэро» с 2012 г. также противоречат целому ряду вступивших в законную силу решений судов в рамках дела о банкротстве, решения судов говорят об отсутствии признаков банкротства в течение всего срока полномочий Плешаковой, добавил Гурченко.

Плешаковы в 2015 г. уехали из России. Плешаков письменно сообщал суду Флориды, что проживает в Азербайджане и странах Евросоюза. В США он не был с 2012 г. Анодина также много времени проводит в Азербайджане, где у МАКа есть филиал. Представитель МАКа на запрос «Ведомостей» не ответил. Так же поступили ВТБ и другие банки-кредиторы – Альфа-банк, «Абсолют банк», МКБ, Новикомбанк, РСХБ, Газпромбанк. Представитель Сбербанка от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/21/797005-vtb-podal-isk>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3918320>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3918459>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; BOEING ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВЛИВАТЬ НА СВОИХ САМОЛЕТАХ СЕМЕЙСТВА МАХ СИГНАЛИЗАЦИЮ О НЕИСПРАВНОСТИ СИСТЕМЫ MCAS – СМИ

Компания Boeing приняла решение о том, что сигнализация о неисправности датчиков системы MCAS («Увеличение характеристик системы маневрирования») будет устанавливаться на всех лайнерах семейства 737 Max в обязательном порядке.

По оценкам специалистов, именно неисправность датчиков системы стала причиной аварий самолетов этой модели в Индонезии и Эфиопии.

Ранее сигнализация о неисправности датчиков устанавливалась на самолетах по желанию заказчика в качестве дополнительной опции за отдельную плату.

Внедрение системы MCAS стало необходимым из-за особенностей конструкции нового Boeing.

737 Max получил новые двигатели, оказавшиеся чуть большего диаметра и большей мощности, чем на предшественнике 737-800 NG. Их пришлось вынести вперед и немного поднять, что изменило поведение самолета в воздухе, и у него появилась тенденция к «кабрированию» – он стал как бы немного «задирать нос».

Такое поведение самолета в воздухе надо было как-то исправлять, потому что неконтролируемое кабрирование может привести к потере скорости, а это чревато сваливанием, и пилотам требовалось слегка опускать нос лайнера.

Как сообщалось, Boeing рассчитывает к понедельнику следующей недели обновить ПО, используемое на 737 Max, предотвращающее кабрирование, а Федеральное управление гражданской авиации (FAA) планирует вновь сертифицировать самолет, а также провести переподготовку пилотов в апреле-мае.

В то же время прокуроры Минюста США выдали несколько повесток в рамках расследования по сертификации Федеральным управлением лайнеров Boeing-737 Max, сообщил ранее телеканал CNN со ссылкой на информированные источники.

Отмечается, что следователи изучают, каким образом компания сертифицировала самолет, и данные об этой процедуре. Телеканал уточняет, что расследование ведут отделение ФБР в Сиэтле и уголовный отдел Минюста в Вашингтоне.

О намерении заслушать представителей производителя и FAA уже заявили в американском сенате.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6246131>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; КАНАДА И ЕВРОПА САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОВЕРЯТ САМОЛЕТЫ BOEING-737 MAX, ПРЕЖДЕ ЧЕМ ВНОВЬ ДОПУСТИТЬ ИХ К ПОЛЕТАМ

Авиационные власти Канады и европейских стран самостоятельно, независимо от Федерального управления гражданской авиации (FAA) США, проверят безопасность самолетов Boeing-737 Max и новое программное обеспечение (ПО), над которым работает производитель, сообщило агентство Associated Press.

В настоящее время самолеты этой модели не допущены к полетам практически во всех странах мира.

Компания Boeing рассчитывает к понедельнику следующей недели обновить ПО, используемое на Boeing-737 Max, предотвращающее кабрирование (подъем носа лайнера в полете), а FAA планирует вновь сертифицировать самолет, а также провести переподготовку пилотов в апреле-мае.

Вместе с тем, как сообщил представитель европейского регулятора Патрик Кью, будет проведена «очень глубокая и конкретная проверка» изменений, которые проведут Boeing и FAA для обеспечения безопасности эксплуатации самолетов.

«Я могу гарантировать, что мы с нашей стороны не допустим самолеты к полетам до тех пор, пока не получим приемлемые ответы на то, что сделано со стороны FAA», – заявил чиновник.

Министр транспорта Канады Марк Гарно также сообщил, что «когда изменения в ПО будут завершены, а на это требуется несколько недель, мы в Канаде проведем свою сертификацию, даже если это будет уже сделано FAA».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА III ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП АЭРОПОРТА ЯКУТСКА ЗА 2,2 МЛРД РУБ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) объявило конкурс с ограниченным участием на право реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта «Якутск» в рамках третьего этапа работ, следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

Начальная (максимальная) цена контракта – 2,235 млрд рублей.

Подрядчику предстоит до 30 сентября 2021 года провести ремонт взлетно-посадочной полосы, а также обустроить коммунальную инфраструктуру (очистные сооружения, канализационную насосную станцию, сети связи, трансформаторные подстанции, сети электроснабжения), возвести ограждение аэродрома с техническими средствами охраны, систему светосигнального оборудования, выполнить другие работы.

Итоги конкурса будут подведены 19 апреля.

Как сообщалось, стоимость реконструкции ВПП аэропорта «Якутск» составит 4,5 млрд рублей, финансирование предусмотрено государственной программой развития транспортной системы, рассчитанной до 2022 года. Реконструкция ВПП ведется в несколько очередей, на 2019-2021 годы запланирован последний, третий этап.

Ожидается, что после завершения реконструкции ВПП, а также обновления международного терминала аэропорт «Якутск» начнет принимать самолеты первого класса (Boeing-777, A320 и другие), что будет способствовать росту пассажиропотока и увеличит число авиакомпаний-партнеров, в том числе иностранных. По предварительным прогнозам, на международных направлениях пассажиропоток возрастет с 40 тыс. до 100 тыс. человек в год.

Международный аэропорт «Якутск» является крупнейшим аэропортом Якутии, здесь базируются авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии». Из аэропорта выполняются

регулярные прямые рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Благовещенск, Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Улан-Удэ. Осуществляются полеты в Пекин, Харбин, Сеул, Токио, Пхукет.

ВПП аэропорта имеет длину 3,4 км, покрытие – армобетон.

На ту же тему:

<https://iz.ru/859018/2019-03-21/vtoruiu-vzletnuuu-polosu-aeroporta-iakutska-dostroiat-v-2021-godu>

ТАСС; 2019.03.21; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» НАЧНЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ С ВОССТАНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ В СЕУЛ И ХАРБИН

Авиакомпания «Якутия» начнет возобновление международных перелетов с выполнения рейсов в Сеул и Харбин, сообщил ТАСС в четверг председатель правительства Якутии Владимир Солодов.

Ранее сообщалось, что авиакомпания возобновит полеты по международным маршрутам, которые ограничены по решению **Росавиации** с конца прошлого года, в течение первого квартала 2019 года.

«Сейчас все проверки [**Росавиации**] пройдены. Мы ждем финального оформления [разрешения на выполнение международных рейсов], уже в начале апреля должны восстановить международные полеты. Начнем с Сеула и с Харбина в первую очередь», – сказал он.

По словам Солодова, международные полеты важны для жителей Якутии с точки зрения развития туризма. «Во-вторых, они всегда были прибыльными маршрутными сетями «Якутии», – отметил он.

Ранее ожидалось, что ограничения сертификата эксплуатанта «Якутии» могут быть сняты до конца 2018 года. В ноябре прошлого года авиакомпания направила в адрес **Росавиации** заявку на снятие ограничения на выполнение международных рейсов. Ограничение сертификата действует с 5 ноября 2018 года до устранения выявленных нарушений. Основной акционер авиакомпании Министерство имущественных и земельных отношений Якутии.

<https://tass.ru/ekonomika/6241768>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; «ТЕХНОДИНАМИКА» СДЕЛАЛА ПЕРВЫЙ В РФ ОЗОНовый КОНВЕРТЕР ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ, ХОЧЕТ ЗАПУСТИТЬ В СЕРИЮ В 2020Г

Холдинг «Технодинамика» при участии «Росхимзащиты» (обе компании входят в «Ростех») изготовил полностью российский экспериментальный образец озонового конвертера для пассажирских самолетов, сообщила пресс-служба «Технодинамики».

Озоновый конвертер применяется в современных системах кондиционирования воздуха для защиты пассажиров и оборудования самолетов от негативного воздействия озона. Конвертер позволяет снизить концентрацию озона в поступающем воздухе до допустимой величины путем каталитического разложения озона на кислород, уточнили в пресс-службе.

Как отмечается, работа выполнялась при поддержке Минпромторга РФ в рамках федеральной программы развития гражданской авиатехники.

«В настоящее время озоновые конвертеры для ведущих самолетостроительных корпораций изготавливаются единственной компанией в мире, расположенной в США, поэтому развитие компетенции производителя озоновых конвертеров холдингом представляет большой интерес не только для российских, но и зарубежных компаний, – отметил гендиректор «Технодинамики» Игорь Насенков, процитированный в сообщении.

Испытания полноразмерного экспериментального образца конвертера будут продолжены в течение этого года. Ожидается, что в серийное производство изделие поступит в конце 2020 года.

ТАСС; 2019.03.21; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВВЕДЕТ БЕЗБАГАЖНЫЕ ТАРИФЫ НА 36 НАПРАВЛЕНИЯХ ПОЛЕТОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Тарифы без оплаты стоимости багажа, которые позволят снизить стоимость билетов, появятся на 36 из 42 направлениях полетов авиакомпании «Россия» из Санкт-Петербурга. Как сообщил ТАСС официальный представитель авиакомпании, билеты по новым тарифам можно будет приобрести со 2 апреля.

«На рейсах авиакомпании «Россия», выполняемых под коммерческим управлением «Аэрофлота», со 2 апреля вводятся безбагажные тарифы. Тарифы, позволяющие пассажиру сэкономить на перелете, не оплачивая ненужные ему услуги, появятся в общей сложности на 36 направлениях полетов из Санкт-Петербурга», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что билеты без оплаты багажа можно будет приобрести на 22 внутренних направлениях, которые выполняет «Россия» из петербургского аэропорта Пулково, кроме единственного рейса в Москву.

Также безбагажные тарифы будут предложены пассажирам 14 международных направлений. Билеты без оплаты багажа не будут предлагаться только на пяти направлениях «России» из Петербурга: в Барселону, Бургас, Ниццу и Париж, а также в Тель-Авив.

<https://tass.ru/obschestvo/6244553>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3918397>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; RED WINGS СНИЗИТ МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЕС БЕСПЛАТНОЙ РУЧНОЙ КЛАДИ В БЕЗБАГАЖНОМ ТАРИФЕ С 10 ДО 5 КГ

Авиакомпания Red Wings снизит максимальный вес бесплатной ручной клади в своем самом дешевом безбагажном тарифе «Лайт» с 10 до 5 кг, следует из информации на сайте перевозчика.

Также будут уменьшены максимальные габариты ручной клади в этом тарифе: вместо нынешних 55x40x20 см вводятся 40x30x20 см.

Условия перевозки меняются для пассажиров, купивших билеты после 1 марта на рейсы, которые будут выполняться с 31 марта.

В тарифе «Стандарт», который включает перевозку в грузовом отделении самолета багажа весом до 23 кг, будут уменьшены его максимальные габариты – с нынешних 203 см в сумме трех измерений до 158 см. Условия перевозки ручной клади в этом тарифе не поменяются: по-прежнему в салон можно будет взять вещи с габаритами до 55x40x20 см и весом до 5 кг. Аналогичные условия будут действовать для нового тарифа компании – «IT».

Самый дорогой тариф Red Wings – «Базовый» – также претерпит изменения. В багажное отделение, по-прежнему, можно будет сдать две сумки до 23 кг каждая, однако их максимальные габариты, как и в тарифах «Стандарт»/«IT», сокращаются с 203 до 158 см. Вместе с тем максимальный вес ручной клади для пассажиров «Базового» увеличивается с 5 до 10 кг, габариты остаются прежними – 55x40x20 см.

Red Wings работает в альянсе с авиакомпанией Smartavia (новый бренд «Нордавиа»). Согласно информации в бортовом журнале последней, с 31 марта у компаний будут общие тарифные группы.

По данным **Росавиации**, в 2018 года Red Wings перевезла 2,6 млн человек, став десятой крупнейшей авиакомпанией РФ. Пассажиропоток «Нордавиа» составил 1,2 млн человек, это 16-е место в статистике **Росавиации**.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; «ПОБЕДА» НЕ СМОГЛА ПОЛУЧИТЬ ДОПУСКИ К РЕЙСАМ В ТУРЦИЮ, ИТАЛИЮ, ГРЕЦИЮ И ГРУЗИЮ

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ отказалась выдать авиакомпании «Победа» допуски к рейсам в ряд городов Турции, Италии, Греции и Грузии, свидетельствует опубликованный в четверг приказ **Росавиации**.

Разрешения не получены на полеты из Москвы в турецкие Даламан и Бодрум (а также из Краснодара в Анталию); итальянские Римини, Бари, Бергамо, Кальяри, Катанию, Геную, Рим, Палермо и Тревизо; греческие Салоники и Ираклион, а также по двум грузинским направлениям – из Москвы в Кутаиси и из Петербурга в Батуми.

Кроме того, комиссия отказалась увеличивать частоту полетов «Победы» из Москвы в Пизу с 6 до 7 раз в неделю.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; S7 ПОЛУЧИЛА ДОПУСК К РЕЙСАМ МОСКВА – МИНСК

Авиакомпания «Сибирь» (летает под брендом S7 Airlines) получила допуск **Росавиации** к выполнению регулярных рейсов по маршруту Москва – Минск, свидетельствует приказ ведомства по итогам заседания межведомственной комиссии при **Минтрансе** РФ.

Допуск позволяет совершать полеты до семи раз в неделю.

Сейчас прямые рейсы между столицами РФ и Белоруссии выполняют три авиакомпании: «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) и «Белавиа». При этом ранее на маршрут претендовали и другие перевозчики, в том числе «Победа». Последняя неоднократно пыталась запустить рейсы, но сначала не могла добиться аккредитации авиавластей Белоруссии, а затем столкнулась с высокими тарифами обслуживания в аэропорту Минска.

В начале марта сообщалось, что авиавласти РФ и Белоруссии на консультациях в феврале договорились об увеличении частот на линии Москва – Минск до 63 в неделю для каждой из сторон. При этом отмечалось, что для российской стороны дополнительные 7 рейсов в неделю будут предоставлены перевозчикам, «фактически не выполняющим рейсы по маршруту Москва – Минск».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» 2 АПРЕЛЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ КРАСНОДАРА В НИЖНИЙ НОВГОРОД

Авиакомпания «Азимут» в рамках летнего расписания 2 апреля откроет рейс из Краснодара в Нижний Новгород, сообщает пресс-служба краснодарского аэропорта.

Рейсы будут выполняться дважды в неделю – по вторникам и субботам. В период со 2 апреля по 14 мая вылет из Краснодара будет осуществляться в 13:10, прибытие в Нижний Новгород – в 15:20, в обратном направлении вылет – в 16:10, прибытие в столицу Кубани – в 20:15. С 18 мая вылет из Краснодара сместится на 18:15, прибытие в Нижний Новгород – в 20:40, в обратном направлении вылет – в 21:30, прибытие в Краснодар – в 23:40.

Все рейсы будут выполняться на самолетах российского производства Sukhoi Superjet 100. Кроме того, согласно сообщению, в рамках летнего расписания полетов «Азимут» с апреля начнет полеты из Краснодара в Пермь, Самару, Волгоград и Челябинск.

Направление Краснодар – Пермь открывается 1 апреля, рейсы будут выполняться дважды в неделю по понедельникам и четвергам. В этот же день открывается направление Краснодар – Самара, рейсы будут выполняться три раза в неделю: по понедельникам, средам и пятницам.

Рейсы между столицей Кубани и Волгоградом откроются 3 апреля и продлятся до 25 октября текущего года. Они будут выполняться три раза в неделю – по средам, пятницам и воскресеньям.

Полеты в Челябинск будут осуществляться по пятницам и воскресеньям, первый вылет из Краснодара запланирован на 1 апреля.

«Азимут» – региональный авиаперевозчик, базируется в аэропортах Ростова-на-Дону и Краснодара. Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года. Парк состоит из самолетов Sukhoi Superjet 100: сейчас их восемь, по итогам 2019 года число этих лайнеров возрастет до 10.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; «НОРДАВИА» ОТКРЫВАЕТ РЕЙС ИЗ ПЕТЕРБУРГА В УФУ

Авиакомпания «Нордавиа – региональные авиалинии» открыла продажу авиабилетов по маршруту Уфа – Санкт-Петербург, сообщает пресс-служба АО «Международный аэропорт «Уфа».

Начало прямых регулярных рейсов запланировано на 13 апреля.

Планируется, что полеты будут выполняться четыре раза в неделю (по понедельникам, четвергам, пятницам и субботам), на самолетах семейства Boeing-737.

В 2018 году «Нордавиа» перевезла почти 1,2 млн пассажиров, заняв 16-е место среди авиакомпаний РФ. Бенефициаром компании является бизнесмен Сергей Кузнецов, часть акций – у менеджеров перевозчика. «Нордавиа» работает в альянсе с авиакомпаниями Red Wings (на 100% принадлежит лизинговой «Ильюшин Финанс Ко»): у них единая маршрутная сеть и самолетный парк.

Аэропорт Уфы обслуживает более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, имеет две взлетно-посадочные полосы. Маршрутная сеть авиаузла – более 70 направлений, включая 33 крупнейших города России. Аэровокзальный комплекс, состоящий из двух терминалов, обеспечивает общую пропускную способность 1,4 тыс. пассажиров в час. Средний пассажиропоток превышает 2,5 млн человек в год. Владельцем 100% акций аэропорта является Башкирия.

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.03.21; ИЗ СОЧИ ЗАПУСТЯТ АВИАСООБЩЕНИЕ В КИТАЙ И ЧЕХИЮ

Самолеты из Сочи будут летать в китайский Шеньчжень и Прагу. Сегодня Росавиация опубликовала на своем сайте новый приказ о допусках авиаперевозчиков к выполнению международных рейсов, сообщают «Вести Сочи».

Разрешение на полеты из аэропорта курорта в столицу Чехии получила авиакомпания Уральские авиалинии. Перевозчик намерен осуществлять рейсы по этому направлению 3 раза в неделю. Авиакомпания «АйФлай» теперь имеет право на полеты из Сочи в Шеньчжень. Перевозчик намерен осуществлять перевозки пассажиров 4 раза в неделю. Сроки начала полетов не указаны.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3128893>

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.03.21; НЕБО НАД ШАНТАРАМИ ЗАКРЫЛИ ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Минтранс России закрыл небо для полетов над Шантарским и Анюйским нацпарками. Ограничение касается воздушного пространства ниже 500 метров.

Такие границы нужны, чтобы шум, создаваемый летательными аппаратами, не беспокоил животных. За соблюдением норм будут следить специалисты службы аэронавигации. Таким образом, за самостоятельный полет на Шантары – без согласованной заявки – придется заплатить штраф. Для турфирмы или авиакомпании он может составить до полумиллиона рублей.

Также без согласования с администрацией «Заповедного Приамурья» морским судам запрещено приближаться ближе 5 километров к архипелагу, сообщает ГТРК «Дальневосточная».

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3128568>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; СУД ОТКЛОНИЛ КАССАЦИЮ «ПОБЕДЫ» ПО ДЕЛУ О ВЗЫСКАНИИ УБЫТКОВ С АЭРОПОРТА УЛЬЯНОВСКА

Арбитражный суд Поволжского округа (Казань) в четверг оставил без удовлетворения кассационную жалобу ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) по делу о взыскании убытков с АО «Аэропорт Ульяновск» (международный аэропорт «Баратаевка»), говорится в материалах электронной картотеки арбитражных дел.

Кассационный суд без изменения оставил решение первой инстанции, отказавшей авиакомпании в удовлетворении иска к ульяновскому аэропорту, и постановление апелляционной инстанции, подтвердившей решение суда первой инстанции.

Ранее сообщалось, что аэропорт «Баратаевка» был закрыт – с середины 2016 года шла реконструкция летного поля, в том числе взлетно-посадочной полосы. Сначала аэропорт планировалось открыть в 2017 году, но затем сроки несколько раз переносились. В результате аэропорт принял первый регулярный рейс только 11 сентября 2018 года.

Аэропорт «Баратаевка», в очередной раз обещавший возобновить работу в январе 2018 года, в середине того месяца уведомил авиакомпанию о проблемах с сертификацией аэродрома. «Победа» тогда сообщила о вынужденной отмене своих рейсов, на которые успела продать билеты. Деньги за них авиаперевозчик обещал вернуть в полном объеме.

По утверждению «Победы», в период с 13 декабря 2017 года по 1 марта 2018 года она реализовала 288 авиабилетов по маршруту Москва – Ульяновск – Москва на общую сумму 6 млн 694,835 тыс. рублей. Эту сумму авиакомпания «Победа» и пыталась взыскать с аэропорта через суд, поскольку слоты на эти рейсы были заблаговременно согласованы аэропортом. Авиакомпания сочла, что аэропорт должен компенсировать ей причиненные убытки, однако Арбитражный суд Ульяновской области 30 августа 2018 года отказал в удовлетворении иска «Победы».

Суд указал, что «Победа», являясь авиаперевозчиком, учитывая длительный срок закрытия аэропорта на реконструкцию и представленную переписку, не могла не знать об отсутствии у аэропорта действующего свидетельства о госрегистрации и годности аэродрома к эксплуатации. Данный вывод также подтверждается письмом истца от 9 августа 2018 года, из которого следует, что авиакомпания проводила переговоры с аэропортом о начале осуществления воздушно-транспортного сообщения, но договор так и не был заключен, с другими аэропортами «Победа» работает на основании договоров.

Суд установил, что, поскольку между истцом и ответчиком в спорный период отсутствовали договорные отношения, оснований для продажи билетов у авиакомпании не имелось. Доводы «Победы» о том, что основанием для продажи билетов стало согласование аэропортом слотов, противоречит приказу **Минтранса** РФ, согласно которому согласование слотов необходимо для формирования расписания.

Суд также посчитал, что «Победа» не представила доказательства вины аэропорта в невозможности оказания услуг авиакомпании. Кроме того, авиакомпания не представила суду доказательства реализации билетов на заявленную сумму.

В итоге арбитраж счел, что авиакомпания «Победа» не доказала противоправное поведение аэропорта «Баратаевка», причинно-следственную связь между поведением аэропорта и упущенной выгодой, наличие и размер упущенной выгоды. В связи с этим суд первой инстанции в полном объеме отказал в удовлетворении исковых требований «Победы». Авиакомпания не согласилась с вынесенным решением и подавала апелляционную жалобу. Однако Одиннадцатый арбитражный апелляционный суд 15

ноября 2018 года отказал «Победе» в удовлетворении апелляционной жалобы и оставил решение суда первой инстанции без изменения.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; KOREAN AIR НА ЛИНИИ СЕУЛ – МОСКВА ЗАМЕНИТ A330 НА БОЛЕЕ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ DREAMLINER

Korean Air с 31 марта будет использовать на маршруте Сеул – Москва самолеты Boeing 787 Dreamliner, которые заменят Airbus A330, сообщила авиакомпания в четверг.

Как отмечается, замена лайнера приведет к увеличению количества кресел в эконом-классе на каждом рейсе с 188 до 245 (+30%). Обновление воздушного судна связано «с растущим спросом на перевозки между Россией и Южной Кореей», отметил региональный директор Korean Air в России и СНГ Сон Сон Хве, которого цитирует пресс-служба.

«В первые месяцы (летнего расписания – ИФ) полеты будут выполняться каждый день, за исключением вторника и четверга. С июня по сентябрь расписание полетов станет ежедневным», – отмечает компания.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; ФАС ОТЛОЖИЛА РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛА О ПРИЗНАКАХ НАРУШЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ АЭРОФЛОТОМ И ГРУЗОВОЙ «ДОЧКОЙ» ШЕРЕМЕТЬЕВО

Федеральная антимонопольная служба России отложила рассмотрение дела по признакам заключения антиконкурентного соглашения между «Аэрофлотом» (МОЕХ: AFLT) и ООО «Москва Карго», дочерним предприятием АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ), занимающимся обработкой грузов.

«В целях полного, всестороннего и объективного рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства необходимо получить дополнительные доказательства (...) Назначить дело к рассмотрению на 11 апреля 2019 г.», – говорится в материалах ФАС.

Как сообщалось, дело было возбуждено в конце декабря, его планировалось рассмотреть в начале февраля. ФАС объясняла, что, по ее мнению, «Аэрофлот» и «Москва Карго» достигли соглашения, «которое могло создать препятствия для других хозяйствующих субъектов в доступе на рынок услуг хранения грузов в терминалах аэропорта «Шереметьево». В службе отмечали, что «у ряда компаний, располагающих складами временного хранения грузов, а также пользующихся услугами «Аэрофлота» для отправки и доставки грузов, отсутствует возможность выбора какого-либо терминала хранения, кроме ООО «Москва Карго».

До этого, в августе, Московское областное УФАС сообщало о жалобе на МАШ, поступившей от АО «Шереметьево-Карго» – работающего на территории аэропорта частного оператора по обслуживанию грузов и почты. Компания утверждала, что МАШ ущемлял ее интересы. В ходе проверки УФАС установило, что аэропорт уклонялся от выдачи сотрудникам «Шереметьево-Карго» пропусков в контролируемую зону, создавались «дискриминационные условия» для их работы.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНЯЕТ В ПЯТНИЦУ СЕМЬ ПАРНЫХ РЕЙСОВ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) отменяет в пятницу, 22 марта, семь парных рейсов из аэропорта «Шереметьево», сообщается на сайте перевозчика.

Решение принято «в связи с прогнозом неблагоприятных метеоусловий в аэропорту», поясняет компания.

Ссылаясь на эту же причину, «Аэрофлот» изменит время отправления «на более позднее» восьми рейсов из Москвы, девяти – из внебазовых аэропортов в направлении «Шереметьево».

Министерство транспорта РФ

«Оповещение пассажиров проводится через центр информации и бронирования. Прибывшие на регистрацию будут обеспечены всем необходимым в соответствии с федеральными авиационными правилами и стандартами «Аэрофлота», – говорится в сообщении.