**04 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.03; МИНТРАНС ЗАПЛАНИРОВАЛ НА БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВНЕПЛАНОВУЮ ПРОВЕРКУ МЕТРО ПЕТЕРБУРГА

**Минтранс** РФ в ближайшее время проведет внеплановую проверку Петербургского метрополитена, сообщают в ведомстве.

«В ближайшее время будет проведена внеплановая проверка юридического лица – ГУП «Петербургский метрополитен», – говорится в сообщении **Минтранса**, поступившем в «Интерфакс».

В ведомстве отметили, что для координации деятельности транспортных ведомств и организаций в **Минтрансе** создан оперативный штаб.

Руководство штабом поручено заместителю **министра транспорта** РФ Николаю **Захряпин**у, в его состав руководители федеральных агентств и ведомств министерства, в том числе «Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

В центральном аппарате и в территориальном Управлении по СЗФО в Санкт-Петербурге **Ространснадзор**а сформированы штабы по чрезвычайной ситуации.

**Минтрансом** России направлена телеграмма в субъекты транспортной инфраструктуры об усилении мер по антитеррористической защищенности на вверенных объектах.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** выразил соболезнования родным и близким погибших.

### ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2017.04.04; СТРОЙКА ПОГРЯЗЛА В КРИЗИСЕ

Кризис в строительной отрасли усугубляется. Падают госзаказ, кредитование и ввод недвижимости, зато растут просрочка и количество банкротств

Такой вывод следует из отчета Рейтингового агентства строительного комплекса (РАСК). В 2016 г. в России было выполнено строительных работ на общую сумму 6,18 трлн руб. Это на 4,3% ниже аналогичного показателя 2015 г. в сопоставимых ценах (данные Росстата). В целом стоимость строительных работ снижается в течение трех лет.

Одним из важнейших показателей развития отрасли аналитики РАСКа называют работы по госзаказу. Он обеспечивает более 60% инвестиций. Общая сумма государственных закупок по итогам года составила 5,8 трлн руб. По сравнению с 2015 г. сумма контрактов упала на 11%, а их количество – на 29%.

Падение было бы намного больше, если бы не строительство Керченского моста и футбольных стадионов к чемпионату мира – 2018, полагает член общественного совета при Минстрое Илья Пономарев. Основная часть этих инвестиций пришлась на дорожное строительство и нефтегазовую отрасль, говорится в отчете РАСКа. Год назад глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** заявлял, что его агентство откажется от новых строек из-за падения цен на нефть и сокращения расходной части федерального бюджета. Тогда проект федерального бюджета на 2016 г. предусматривал 553 млрд руб. на финансирование **Росавтодор**а, в 2017 г. – 494 млрд руб.

Сокращается и ввод недвижимости. Всего за 2016 г., по данным Росстата, в России было введено в эксплуатацию 131,4 млн кв. м (падение на 5,7%). В России впервые за шесть лет наблюдается сокращение ввода жилья, он составил 79,8 млн кв. м. Это на 6,5% меньше аналогичного показателя 2015 г., который стал рекордным за всю историю страны, – тогда сдали 85,3 млн кв. м. Этот успех был обусловлен проектами, которые стартовали в докризисный период, а в 2014–2015 гг. многие инвесторы откладывали новые проекты, указывается в отчете РАСКа.

«Доходность строительной отрасли, по Росстату, – 5,2%. Отрасль растет при условии, когда доходность достигает «инфляция плюс 1%». В прошлом году официальная инфляция была 5,4%. То есть, сколько бы вы ни вложили в отрасль, заработок будет ниже, чем инфляция», – комментирует Пономарев. Как результат – с рынка уходят компании, а кредитование сектора сокращается, указывает он.

Банкротами признаны 3183 компании, что превышает аналогичный показатель прошлого года на 17,3% (2713 банкротов). Причем среди признанных несостоятельными преобладают старожилы. 66% банкротов существовали не менее семи лет, говорится в отчете РАСКа. Еще 32% компаний существуют от трех до семи лет, и лишь 2% – молодые компании. Это отчасти и последствия мегапроектов, считает директор по маркетингу и исследованиям рынка ФСК «Лидер» Ксения Цаплина. Большую долю в банкротствах в Южном федеральном округе, по ее оценке, составляют компании, участвовавшие в стройках к сочинской Олимпиаде-2014.

Как следствие, с сентября 2014 г. доля строительной отрасли в кредитном портфеле банков непрерывно снижается – с 9,7 до 7,4%. Доля просроченной задолженности по рублевым кредитам составила 24,7% – каждый четвертый кредитный рубль является проблемным, говорится в отчете РАСКа. По итогам 2015 г. кредитов было выдано на 32,5% меньше, чем в 2014 г. В 2016 г. наблюдается увеличение всего на 6,4%. Практически половину всего портфеля кредитов формирует Москва (49,7%), следом идет Санкт-Петербург (8,1%).

Кредиты получить стало сложно. Например, если раньше по открытой кредитной линии финансирование объекта продолжалось в зависимости от стадии строительства, то сейчас банки смотрят на то, как идут продажи, указывает партнер «Химки групп» Дмитрий Котровский. «С 2014 г. происходит перестройка структуры рынка, увеличивается концентрация. Небольшие компании, которые продавали по 1–2 объекта, как и все, столкнулись со снижением спроса, – говорит Цаплина. – Это увеличило просроченную задолженность, усложнило финансирование со стороны банков, нарушило инвестиционный процесс и усилило банкротство мелких компаний. Это подтверждается и официальной статистикой».

Падение заказов со стороны государства только ухудшает ситуацию в отрасли и дает предпосылки стагнации в начале 2017 г., прогнозирует РАСК. Текущий год станет тяжелым для строителей, соглашается Пономарев: «Меняется законодательство: в июне запустят новую систему саморегулирования, в сентябре – новую систему ценообразования, параллельно принимается большой объем документов технического регулирования, меняется закон о долевом строительстве». Через пять лет, когда экономика начнет рост, может оказаться так, что строить будет некому, предупреждает он.

Рынок недвижимости адаптируется к этой новой реальности, связь между ним и макроэкономикой становится все более спорной и неоднозначной. В последние месяцы нефть отскочила выше $50 за баррель, укрепился рубль, однако всплеска спроса на недвижимость не произошло, скорее наоборот. Например, в Московском регионе предложение так велико, что продать все построенное, по-видимому, удастся лишь при условии революционного снижения стоимости жилья, говорит руководитель аналитического центра irn.ru Олег Репченко.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2017.04.03; БЮДЖЕТ ИЩЕТ ПАРТНЕРА

Антимонопольная служба объявила войну псевдоконцессиям

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) не собирается подвергать сомнению соглашение по системе «Платон», но будет продолжать воевать с имитацией концессионных проектов, где государство за счет бюджета компенсирует практически все расходы инвесторов.

Каким образом и в каких масштабах – об этом в интервью «Российской газете» рассказал заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы Рачик Петросян.

Федеральная антимонопольная служба настаивает на внесении изменений в концессионное законодательство. Из-за этого на последней коллегии минэкономразвития даже случился жаркий спор ФАС с **минтрансом**, свидетелями которого были журналисты. Чем вызвана необходимость правок?

Рачик Петросян: Представим ситуацию: государство решило построить дорогу. С одной стороны, у нас есть закон о контрактной системе. В рамках этого закона государство выставляет требования, отбирает подрядчика, принимает готовый объект и платит деньги.

С другой стороны, есть закон о концессиях, где в некоторых случаях происходит то же самое: орган власти определяет, что надо построить, в какие сроки, с какими требованиями, и выделяет средства из бюджета.

Но разница заключается в том, что в госзакупках более прозрачные и администрируемые требования к участникам. Поэтому конкуренция выше. В концессиях требования менее администрируемые и прозрачности меньше. Конкуренция при этом низкая. То есть ситуация, по сути, одна и та же, но регулирование разное. На наш взгляд, так быть не должно.

Все-таки чем отличаются концессионные соглашения с полным бюджетным финансированием от госзакупки?

Рачик Петросян: Некоторые коллеги указывают на то, что в концессиях государство не полностью финансирует строительство объекта, и частной компании приходится сначала вкладывать часть собственных или привлеченных средств, которые возмещаются государством позднее, на стадии эксплуатации. Однако в госзакупках происходит ровно то же самое – в большинстве случаев не предусмотрена выплата аванса подрядчику, он строит на собственные средства, и только после того, как работу примет заказчик, осуществляется оплата.

Тогда коллеги нам возражают тем, что в рамках концессионных соглашений сроки проектов более длительные, поэтому риск инвесторов якобы выше, и, следовательно, регулирование по отношению к ним должно быть менее жестким. Но, на наш взгляд, это лукавство.

Если называть концессионным проектом строительство объекта с полным государственным финансированием, рисков там не больше, чем в госзаказе. При этом, торги в таких концессиях проходят при меньшей конкуренции, и подрядчик заведомо оказывается в более вольготных условиях. Причем договор заключается на длительный срок, и победителю оплачивается не только строительство, но и эксплуатация построенного объекта.

По нашему мнению, в концессиях механизмы отбора в части их бюджетной составляющей должны быть приближены к механизмам отбора, которые действуют при госзакупках.

Что конкретно вы предлагаете?

Рачик Петросян: Сделать закрытый перечень требований к участникам торгов. Этот перечень должен быть однозначно определен в законе. Это первое.

Второе. Необходимо ввести электронные торги. К примеру, сейчас на электронных аукционах в госзакупках, заказчик и участники торгов до последнего этапа не знают, кто участник номер один, кто участник номер два... Это важно, чтобы предотвратить сговор между участниками. В случае концессионных соглашений все по-прежнему происходит через устаревший «бумажный» конкурс. От него давно пора отказаться.

Третье. Если даже в рамках концессии проводится конкурс, а не аукцион, нужно ограничить значимость неценовых, субъективных критериев при выборе исполнителя. У нас есть численно измеряемые критерии, администрируемые, а есть те, которые выставляются голосованием, баллами. Вот их значимость не должна превышать определенный процент.

В госзаказе, к примеру, в прошлом году правительство России установило, что значимость субъективных критериев на стройке не должна превышать 20 процентов. Для других видов услуг она может доходить до 40 процентов и даже больше. Но для стройки не больше 20 процентов, чтобы была конкуренция и обеспечивалась бюджетная эффективность.

В проектах без участия бюджетных денег предлагаемое ФАС «госзакупочное регулирование» включаться не будет?

Рачик Петросян: Критерии, связанные с бюджетными деньгами, применяться не будут, но другие наши предложения, связанные, например, с ясностью требований к потенциальным участникам торгов, должны применяться в любом случае.

ФАС еще предлагала ввести минимальный порог участия частного капитала в концессионных проектах. Эта инициатива остается?

Рачик Петросян: Если мы повысим администрируемость требований к участникам и прозрачность процедуры торгов, то вопрос введения доли иных (не бюджетных) источников финансирования не будет стоять так остро. Механизмы отбора исполнителей в случае с концессиями со стопроцентным бюджетным финансированием не должны отличаться от госзакупочных, если существо правоотношений то же.

А если все-таки ваши стандарты не поддержат? На каком минимуме частных средств в концессии ФАС считает возможным остановиться?

Рачик Петросян: Мы пока не проводили анализ рынка. Есть некое субъективное ощущение, но думаю, что такое решение должно приниматься на уровне правительства исходя из управленческих задач.

Когда антимонопольная служба планирует представить свои предложения по реформе закона о концессиях?

Рачик Петросян: По распоряжению Игоря **Иванов**ича Шувалова (первый вице-премьер. – Прим. ред.) на базе минэкономразвития будет создана рабочая группа, которая будет заниматься вопросом разработки поправок в закон о концессиях. Как только коллеги эту группу создадут и назначат дату первого заседания, мы готовы будем представить наши инициативы.

**Росавтодор** заявил, что позиция ФАС препятствует запуску новых инвестиционных проектов в транспортной сфере, потому что она пугает инвесторов. Что скажете?

Рачик Петросян: Думаю, что это преувеличение. Желающие гарантированно получить деньги от государства за свои работы и услуги всегда найдутся. Мы считаем, что повышение прозрачности процедуры торгов на заключение концессионных соглашений привлечет больше инвесторов. Прежде всего из числа независимых участников рынка. Инвесторы, которые привыкли по старинке получать бюджетное финансирование, могут лишиться необоснованных доходов из-за того, что им придется конкурировать на равных с другими компаниями. Но это нормально.

ФАС добивается того, чтобы суд аннулировал результаты конкурса на заключение концессионного соглашения о строительстве дороги Стерлитамак – Магнитогорск. Если вы получите положительное решение по этому делу, будете распространять его на новые концессионные соглашения?

Рачик Петросян: Конечно. Мы будем защищать свое решение, потому что мы вынесли его, основываясь на нормах закона, считаем его правильным и обоснованным.

Почему, кстати, ФАС приняла решение аннулировать результаты именно этого конкурса, если аналогичные соглашения заключались и раньше?

Рачик Петросян: По конкурсу на строительство дороги в Башкирии поступила жалоба, поэтому мы обязаны были ее полноценно рассматривать. Нам пеняют, что мы делаем это публично. Прямо говорят: чего вы такой шум подняли? Мы, во-первых, шум не поднимали. А, во-вторых, наши обязанности по раскрытию информации установлены законодательно: наши решения – на сайте, информация о поступлении жалоб – там же, позиция правовая – публична. Нужно, чтобы мы тихо все делали, под ковром? Это неприемлемо.

Ключевой вопрос

«Платон» вне подозрений

Что ФАС собирается предпринять в отношении других уже заключенных концессионных соглашений?

Рачик Петросян: Мы не оспариваем концессионные соглашения инициативно, а только когда поступает жалоба и только до подписания договора. Отменить результаты торгов на заключение концессионного соглашения мы можем только по результатам рассмотрения жалобы до заключения договора. На сегодняшний день новых жалоб в ФАС не поступало. Уже подписанные договоры антимонопольный орган не отменяет, это может сделать только суд.

При этом большинство концессий, о которых часто идет речь, предусматривает иные источники финансирования, кроме бюджета. Например, «Платон» взимает плату с каждого проезжающего по дороге большегруза, значит, существует доход с рынка и, следовательно, нет стопроцентного бюджетного финансирования.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.03; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ СИБИРИ ОБРАТЯТСЯ В ГОСДУМУ С ПРОСЬБОЙ ОТМЕНИТЬ ИНДЕКСАЦИЮ ТАРИФА «ПЛАТОНА»

Сибирская ассоциация автомобильных перевозчиков в ближайшее время направит председателю комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ Евгению Москвичеву обращение с просьбой отменить индексацию на 25% с 15 апреля тарифа системы взимания платы с грузовиков-двенадцатитонников «Платон» и понизить его до 1 рубля за 1 км пути, сообщил президент ассоциации Вячеслав Трунаев журналистам в понедельник.

«Мы как считали, так и считаем – достаточно 1 рубля (за 1 км – ИФ)», – сказал В.Трунаев.

Ассоциация предлагает добиваться качественной работы системы «Платон» в связи с тем, что, по мнению В.Трунаева, добросовестно оплачивают тариф «Платона» только представители крупных компаний, а также автоперевозчики, работающие в пределах Московской области, где действует очень жесткий контроль оплаты.

«Добейтесь должного контроля, чтобы все участники рынка были в равных условиях и платили по 1 рублю (за 1 км пути – ИФ)», – призывает В.Трунаев.

Кроме того, сибирские перевозчики предлагают ввести лицензирование деятельности в сфере грузовых автоперевозок, а также увеличить допустимую нагрузку на ось до 11,5 тонны и отменить весенние ограничения для грузовиков.

В тех городах, где нет объездных дорог, по мнению ассоциации, необходимо передать часть улиц, связывающих федеральные трассы, в федеральную собственность. «Дайте возможность транзитному транспорту спокойно проезжать без всяких ограничений!», – предлагает В.Трунаев.

Также ассоциация считает необходимым ввести ряд корректировок в сфере весового контроля: уменьшить размер штрафов до разумных пределов; использовать динамические весы в комплекте со стационарными; ввести единый сертификат взвешивания, который должен иметь юридическую силу при проведении административного расследования о нарушении; запретить взвешивание наливных грузов на динамических весах.

Как сообщалось, тариф системы взимания платы с грузовиков-двенадцатитонников «Платон» с 15 апреля будет проиндексирован на 25%, до 1,91 руб. за 1 км пути.

Первоначально при запуске «Платона» тариф планировалось установить на уровне 3,73 руб. за 1 км и ввести штрафы за неоплату проезда до 1 млн рублей. Но после массовых акций протеста дальнобойщиков и обращений бизнеса был введен так называемый льготный тариф – 1,53 руб. за 1 км, который планировалось поднять до 3,06 руб. за 1 км с 15 апреля 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.03; ПУТИН ПЛАНИРУЕТ ПРОЕХАТЬ ЗА РУЛЕМ ПО МОСТУ В КРЫМ

Президент России Владимир Путин заявил, что намерен проехать за рулем по Керченскому мосту после завершения его строительства.

«Да», – сказал он в ходе четвертого медиа-форума ОНФ, отвечая на соответствующий вопрос, озвученный сопредседателем ОНФ, режиссером Станиславом Говорухиным.

С.Говорухин пояснил, что в преддверии медиа-форума был объявлен конкурс на самый лаконичный вопрос президенту. После этого режиссер попросил президента ответить на несколько таких вопросов.

Еще один вопрос, заданный главе государства, касался места, в котором В.Путин еще не был, но хотел бы посетить.

По словам главы государства, таким местом является Чукотка.

Еще один вопрос, заданный С.Говорухиным, звучал как «Кому на Руси жить хорошо?»

«Режиссерам и другим представителям творческих профессий», – ответил на это президент.

Керченский мост соединит Крымский полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 г., поездов – 1 декабря 2019 г.

### ДОРИНФО; 2017.04.03; ОПУБЛИКОВАН СПИСОК ДОРОГ КРАСНОДАРА, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2017 ГОДУ

**Минтранс** Краснодарского края разместил перечень дорог, которые планируется отремонтировать в столице края в текущем году. Согласно перечню объектов, в него вошли 46 участков улиц.

Как сообщает пресс-служба правительства Краснодарского края, общая протяженность дорог, которые отремонтируют в агломерации, составляет более 70 километров. На это затратят два миллиарда рублей.

В перечень дорог, в частности, вошли улица Восточно-Кругликовской, где планируется провести реконструкцию, улицы Новороссийской и Тургенева, которые ждет капитальный ремонт, автомобильный подъезд к поселку Индустриальный от улицы 1-го Мая до Евдокимовской улицы, а также улицы Чапаева, Промышленная, Кузнечная, Воронежская, Уральская, Дзержинского и другие.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2017.04.03; ДОКУМЕНТ О ЗАПРЕТЕ ВЫСАДКИ МАЛОЛЕТНИХ БЕЗБИЛЕТНИКОВ ПРОХОДИТ СОГЛАСОВАНИЕ В ПРИЧАСТНЫХ ВЕДОМСТВАХ

На данный момент документ, касающийся запрета высадки из городского транспорта малолетних безбилетных пассажиров находится на согласовании в причастных ведомствах, об этом сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Асаул** в ходе заседания общественного совета при **Минтрансе** Россиии.

Документ о запрете высадки малолетних безбилетников проходит согласование в причастных ведомствах

Он пояснил, что в последнее время участились случаи высадки таких пассажиров. «По горячим следам мы разослали телеграмму об избыточности такой меры. На данный момент подготовлены изменения в пункт 84 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и наземным городским транспортом, которые устанавливают запрет на принудительную высадку из транспортного средства безбилетного пассажира не достигшего 16-летнего возраста. Также устанавливается норма, согласно которой оплата проезда безбилетного пассажира будет производиться его родителями или иными законными представителями», – пояснил он.

Н. **Асаул** добавил, что сейчас документ проходит согласования в причастных ведомствах.

«Мы считаем, что это повысит гуманность по отношению к детям и в то же время не позволит в дальнейшем распространяться практике безбилетного проезда», – заключил замминистра.

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ ЛИТОВЧЕНКО; ДМИТРИЙ МАРАКУЛИН; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; АННА ПУШКАРСКАЯ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2017.04.03; ЧЕРНАЯ ВЕТКА

Теракт в петербургском метро унес жизни 11 человек

В понедельник в Санкт-Петербурге во время визита президента Владимира Путина экстремисты попытались совершить двойной теракт в вагонах метрополитена. Акция, давно отработанная на Северном Кавказе и в столичном метрополитене, удалась лишь отчасти. В результате взрыва бомбы, заложенной в автомобильный огнетушитель, погибли 11 человек, а еще около 50 получили ранения различной степени тяжести. По некоторым данным, привести вторую бомбу в действие помешало блокирование телефонов предполагаемых террористов. Последних уже в ближайшее время могут задержать или ликвидировать.

Взрыв произошел в 14:40 в третьем вагоне электропоезда, двигавшегося по синей ветке петербургского метрополитена. Случилось это через несколько минут после того, как состав отправился от станции «Сенная площадь» в сторону «Технологического института». Взрывной волной выбило одну из дверей вагона и покорежило его стенки, а находившиеся в бомбе поражающие элементы в виде металлических шариков практически выкосили всех находившихся вокруг людей. Машинист электропоезда решил не тормозить на перегоне, а дотянуть состав до следующей станции. Как полагает официальный представитель СКР Светлана Петренко, таким образом машинисту удалось спасти жизни нескольких пострадавших – его действия «позволили незамедлительно приступить к эвакуации и оказании помощи потерпевшим».

Несмотря на ужасные последствия взрыва, паники не было. После прибытия поврежденного состава на станцию «Технологический институт» его пассажиры начали самостоятельно выводить и выносить пострадавших из поезда на перрон и уже там оказывать им первую помощь. Спустя несколько минут на место прибыли спасатели МЧС и врачи. Как сообщили “Ъ” в МЧС России, всего было эвакуировано более 1200 человек.

Жертвами взрыва, по данным Национального антитеррористического комитета, стали 11 человек, еще 45 человек были госпитализированы в больницы. Как минимум десять из них находятся в тяжелом состоянии. Отметим, что для эвакуации пострадавших использовались не только десятки скорых, но и вертолет Ка-32 МЧС России.

Главным управлением СКР по Санкт-Петербургу было возбуждено уголовное дело о теракте (ст. 205 УК РФ), которое по распоряжению председателя Следственного комитета Александра Бастрыкина передали для расследования в центральный аппарат следственного ведомства. Связано это с тем, что его сотрудники уже имеют опыт расследования взрывов в столичном метро, а кроме того, им, по данным “Ъ”, поручено дать объективную оценку действиям по предотвращению террористической атаки как сотрудников метрополитена, так и региональных правоохранительных органов.

По неофициальным данным, следствие уже получило изображение одного из подозреваемых в совершении теракта – бородатого мужчины, зафиксированного камерой наблюдения на входе в метро. Несколько свидетелей опознали его и как человека, входившего в поезд на станции «Сенная площадь». Он якобы поставил у дверей рюкзак с бомбой и за мгновение до отправления выскочил из вагона.

При этом число жертв террористической атаки могло быть гораздо больше. Как рассказали “Ъ” в региональном управлении ФСБ, около трех часов дня на станции метро «Площадь Восстания» под одной из лавок было обнаружено другое самодельное взрывное устройство, схожее по конструкции со сработавшей бомбой. Оно также находилось в черной мужской сумке. В качестве корпусов для обоих СВУ использовались пустые металлические автомобильные огнетушители (несколько подобных бомб, кстати, было взорвано в 2010 году в Дагестане). Внутри них находилась взрывчатка, поверх которой с помощью скотча были закреплены стальные шарики от подшипников и монеты. По первоначальным оценкам экспертов, мощность взрывных устройств составляла от 300–500 г в тротиловом эквиваленте. Какое именно взрывчатое вещество использовали создатели «адских машинок», эксперты пока не уточняют. По некоторым данным, это была взрывчатая смесь на основе селитры. В действие обе бомбы, по предварительным данным, приводились звонками с сотовых телефонов.

По данным заслуживающего доверия источника “Ъ”, спецслужбы знали о подготовке акции в Санкт-Петербурге, но информация у них была далеко не полной. Ее предоставил россиянин, сотрудничавший с запрещенной в нашей стране террористической организацией «Исламское государство» и задержанный после возвращения из Сирии. Этот человек, по данным собеседника “Ъ”, занимал низшую ступень в иерархии боевиков, поэтому знал некоторых участников отправленной в Россию диверсионной группы. При этом даже со своими контактерами он поддерживал лишь телефонную связь.

Определив таким образом мобильные номера предполагаемых террористов и пробив их, оперативники выяснили, что все сим-карты были приобретены на рынках и не привязаны к реальным людям, поэтому были вынуждены ограничиться прослушкой переговоров боевиков, надеясь в итоге найти их самих или хотя бы выяснить подробности их замыслов.

Однако раскрыть всю сеть спецслужбы не успели – опытные эмиссары ИГ прибегали к помощи мобильников редко, а все их разговоры ограничивались короткими фразами, в которых не уточнялись имена, время и места встреч. После прогремевшего в метро взрыва оперативную игру пришлось срочно прервать, однако проведенная разработка все равно дала свои результаты – выявив телефонные номера, так или иначе задействованные среди участников сети, спецслужбы заблокировали их, разом лишив связи все подполье. Второй исполнитель, оставшись без связи, видимо, запаниковал и, отказавшись от исполнения задуманного, просто оставил сумку с бомбой под лавкой. Впрочем, пока это лишь предварительные, официально не подтвержденные данные.

После ЧП была полностью остановлена работа городского метрополитена. Все станции работали только на выход. А все объекты метрополитена, включая подземные перегоны, обследуют сотрудники силовых ведомств и пожарно-спасательных подразделений МЧС. По предварительным данным, полностью движение поездов метро возобновится лишь во вторник.

По распоряжению правительства Санкт-Петербурга проезд в городских автобусах, троллейбусах и трамваях, а также электричках и части маршрутных такси в течение всего дня был бесплатным. Кроме того, в связи с происшествием в метрополитене и полной остановкой движения поездов открыто движение по временным автобусным маршрутам, дублирующим линии метро. На Западном скоростном диаметре в связи со взрывом в петербургском метро открыли все шлагбаумы для свободного проезда автотранспорта. «Проезд останется бесплатным до нормализации транспортной ситуации в городе»,– пояснили “Ъ” в компании «Магистраль Северной столицы».

Сразу же после инцидента транспортная полиция усилила меры безопасности на всех подконтрольных объектах, включая вокзалы и аэропорт Пулково. А комитет по образованию в связи с происшедшими событиями принял решение об усилении мер безопасности в образовательных учреждениях и переводе их 3 апреля на особый режим работы. Образовательным учреждениям предписано организовать мероприятия по усилению контроля за пропускным режимом во всех зданиях, провести дополнительно тестирование систем безопасности, обследование прилегающих территорий. Допуск посетителей в здания образовательных учреждений осуществлять с обязательной фиксацией в журнале посещений. Кроме того, по специальному распоряжению в связи со сложной транспортной ситуацией все школы и детские сады сегодня работали в особом продленном режиме, чтобы дети могли дожидаться родителей под присмотром педагогов.

Как сообщила “Ъ” вице-губернатор Анна Митянина, по распоряжению губернатора Георгия Полтавченко из городского бюджета для помощи пострадавшим будет выделено 23 млн руб.: семьям погибших выплатят по 1 млн руб., пострадавшим, получившим тяжелые ранения,– по 500 тыс. руб., а легкораненым – по 250 тыс. руб. Кроме того, всем пострадавшим будет обеспечена медицинская и психологическая помощь в полном объеме – как в федеральных, так и в региональных медицинских учреждениях. С семьями погибших и пострадавших уже работают психологи, сказала вице-губернатор.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; ВАЛЕРИЯ МИШИНА; ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШЕВА; 2017.04.04; МИНТРАНС СПУСКАЕТСЯ В МЕТРО

Подземка Москвы и Петербурга вновь усиливает меры безопасности

**Минтранс** в ближайшее время проверит ГУП «Петербургский метрополитен», которое ранее планировало запросить из бюджета более 2,2 млрд руб. на усиление безопасности. Опрошенные «Ъ» эксперты считают, что видимые меры безопасности, такие как рамки металлоискателей при входе, существуют скорее для психологического комфорта пассажиров, которые, в свою очередь, должны быть готовы оказать друг другу помощь в возможной чрезвычайной ситуации.

Внеплановая проверка ГУП «Петербургский метрополитен» будет проведена «в ближайшее время», сообщили вчера в **Минтрансе**. «Также будет направлена телеграмма в субъекты транспортной инфраструктуры об усилении мер по антитеррористической защищенности на вверенных объектах»,– уточнили в ведомстве. Как сообщал «Ъ», в феврале этого года петербургский метрополитен заявил о планах привлечь более 20 млрд руб. в инфраструктуру, включая 2,2 млрд руб. на безопасность. Средства федерального и регионального бюджетов планировалось потратить на закупку и монтаж технических средств безопасности, в том числе систем интеллектуального видеонаблюдения. Рамки металлоискателей впервые появились в метро Санкт-Петербурга в августе 2011 года.

Вице-мэр Москвы Максим Ликсутов, в свою очередь, заявил об усилении мер безопасности в московской подземке – увеличено количество сотрудников на досмотровых зонах, усилены наряды полиции, патрулирующие инфраструктуру: «Будет увеличено количество досмотровых операций, будут мобилизованы дополнительные наряды с кинологами. Данный режим будет действовать до особого распоряжения».

В марте 2004 года тогдашний начальник подземки Дмитрий Гаев сообщил о начале программы повышения безопасности, включающей установку камер в 4,5 тыс. вагонов в течение полутора-двух лет: на этот проект из госбюджета планировалось выделить 2,5 млрд руб. Сам метрополитен тратил на безопасность 1 млрд руб. в год. В сентябре 2005 года господин Гаев сообщил о планах за 2,5 года оснастить станции металлоискателями и газоанализаторами взрывчатки. В 2009 году в МВД заявили, что камерами в итоге оснастили только 469 вагонов. Первые досмотровые зоны с металлоискателями в московском метро появились лишь в декабре 2010 года. 31 марта 2010 года после терактов на станциях метро «Лубянка» и «Парк культуры» президент Дмитрий Медведев подписал указ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Программа предусматривала выделение на безопасность метро 12 млрд руб. в течение трех лет и включала монтаж у входов в метро систем видеонаблюдения, рентгеновских установок и газоанализаторов. В 2012 году в московском метро была создана отдельная служба безопасности. Сейчас там действует более 17 тыс. камер, в том числе 5,7 тыс.– в вестибюлях, 3,9 тыс.– в поездах, 3,5 тыс.– на платформах. С прошлого года идет тестирование экспериментальных камер, способных распознавать «потенциально опасные ситуации». За безопасностью следят более 10,5 тыс. сотрудников. В 2016 году при входах в станции было досмотрено более 50 млн пассажиров и 22 млн единиц багажа, в результате было обнаружено (и запрещено к проносу) 77,7 тыс. потенциально опасных предметов.

 «Рамки и системы досмотра существуют скорее для психологического комфорта пассажиров,– пояснил «Ъ» председатель общественной организации «Союз пассажиров» Кирилл Янков.– Специфика метрополитена такова, что если начать проверять всех, он просто остановится. По этой причине после терактов в Париже рамки в метро не поставили: толку от них мало, гораздо больший эффект приносит работа, которой мы не видим – агентурная работа, работа в соцсетях и т. д.». Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников напомнил, что с 2007 года в России действует федеральный закон «О транспортной безопасности», в котором «написано, сколько должно быть металлоискателей, сколько камер, какие силы транспортной безопасности должны быть задействованы на каждом объекте. Но возникает вопрос, насколько эффективны эти механизмы и как они реализуются».

Волонтер «Лизы Алерт» Денис Греков, прошедший международный курс оказания первой помощи, во время поездок в московском метро носит с собой аптечку и рекомендует другим пассажирам быть готовыми к возможной чрезвычайной ситуации, «чтобы не оказаться в прострации, а попытаться помочь». По его словам, в случае ЧС в метро могут пригодиться жгут для остановки кровотечения, бинты, медицинские перчатки, клапан для проведения искусственного дыхания, поликарбонатные очки, маркер и ножницы, а также респиратор и налобный фонарь.

### ТАСС; ЕЛЕНА ПЕТЕШОВА; МАРИЯ СТЕПАНОВА; 2017.04.03; ГОСДУМА НЕ БУДЕТ МЕНЯТЬ ЗАКОН О СТРАХОВКЕ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ИЗ-ЗА ВЗРЫВА В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА

Комитет Госдумы по финансовому рынку не будет инициировать изменения в закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков (ОСГОП) в связи со взрывом в метро Петербурга. Об этом ТАСС сообщил председатель комитета Анатолий Аксаков.

«Метрополитен платит (компенсации пострадавшим пассажирам – прим. ТАСС), и это прописано в законе, в соответствии с правилами, прописанными для страхования всех остальных перевозчиков. Обязанность платить компенсации у метрополитена есть, обязанности перечислять (взносы – прим. ТАСС) в страховые компании – нет», – пояснил депутат. Менять эти правила, по его словам, не планируется.

Как сообщалось ранее, взрыв неустановленного устройства произошел около 14:40 мск в вагоне поезда на перегоне между станциями метро «Технологический институт» и «Сенная площадь» в Петербурге. Следственный комитет РФ квалифицировал происшествие как теракт, но проверяет и другие возможные версии.

Информация о погибших и пострадавших противоречива. По данным главы Минздрава РФ Вероники Скворцовой, пострадали 37 человек, еще 10 погибли. В свою очередь, пресс-служба администрации Петербурга сообщает, что в больницы были доставлены 43 пострадавших, но не уточняет данных по погибшим.

Закон об ОСГОП был разработан после крушения теплохода «Булгария», и действует с 1 января 2013 года. По закону перевозчики обязаны страховать ответственность перед пассажирами минимум на 2 млн 25 тыс. руб. (при гибели пассажира, компенсации за травмы рассчитываются в зависимости от их тяжести). У метрополитена в законе особый статус – страховку покупать он не обязан, но в случае ЧП самостоятельно отвечает перед пассажирами в том же объеме и в тех же случаях, что и остальные перевозчики, только компенсацию платит не страховая компания, а сам метрополитен.

Как ранее сообщил президент Всероссийского союза страховщиков Игорь Юргенс, родственники жертв взрыва в петербургском метро по закону получат 2 млн 25 тыс. руб. от метрополитена, пострадавшие получат компенсацию в зависимости от тяжести травм. Выплата полагается независимо от причин взрыва, за сам факт происшествия на транспорте, уточнил он ТАСС.

Страховое сообщество обращалось в правительство с предложением обязать метро страховать ответственность наравне с другими перевозчиками после аварии на Арбатско-Покровской линии в июле 2014 года, напомнил Юргенс. Тогда это предложение было отвергнуто, повторных обращений ВСС не планирует, заявил он ТАСС.

Страховать слишком дорого

Особый статус метрополитена в законе об ОСГОП связан с тем, что стоимость страхования для него получается слишком высокой, так как пассажиропоток метро несопоставим с другими видами транспорта, пояснил Аксаков. «Через метрополитен ежедневно проходят миллионы людей, и, если исходить из численности перевозимых людей – это будет огромная цифра, большая нагрузка», – заявил он.

Жалоб пострадавших на выплату компенсаций метрополитеном не было, указал замруководителя фракции «Справедливая Россия» в Госдуме Михаил Емельянов. «Пока такие жалобы не появляются, какую-то дополнительную финансовую нагрузку на метрополитен, которая бы включала в себя маржу страховых компаний, думаю, налагать не надо», – считает депутат.

Обязанность покупать страховку не может не отразиться на тарифах метрополитена, отмечает член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр **Старовойт**ов. Однако он отмечает, что вопрос страхования – дискуссионный. «В Госдуме сейчас рассматривается законопроект о метро. Не исключаю, что по мере того, как он будет принят, будет обсуждаться этот вопрос», – заявил парламентарий.

Сложность заключается в том, каким образом обеспечивать безопасность, указал **Старовойт**ов. «Перевозчик, страхуя риски, должен обеспечивать безопасность граждан, чтобы в случае страхового случая все издержки несли страховые компании. Но сейчас нельзя технически обеспечить таким уровнем безопасности, чтобы полностью исключить возможность проноса взрывчатых веществ», – рассуждает депутат.

По мнению президента Ассоциации защиты страхователей Николая Тюрникова, более важный вопрос – сумма компенсаций. «Нужно планомерно двигаться к повышению суммы компенсаций за жизнь и здоровье человека, и лимит уже должен быть поднят до 10-20 млн. 2 млн руб. – это смехотворная сумма», – считает он.

Аргументы за страховку

Недостаток существующего механизма выплат за аварии на метрополитене в том, что сейчас выплаты по мелким происшествиям в метро в основном происходят через суд, рассказывал ранее ТАСС начальник управления организации страховых и компенсационных выплат Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Валерий Карпов. По его словам, этот порядок вызывает у метрополитена конфликт интересов – он должен выдать потерпевшему документ о происшествии, и сам же по нему заплатить. Кроме того, выплата компенсаций – непрофильный для перевозчика вид деятельности, указывал он.

Как ранее сообщал ТАСС, в феврале стало известно, что **Минтранс** планирует разработать правила и процедуры выплаты компенсации за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров при перевозках метрополитеном. Сначала ведомство предлагает наделить себя правом разработки такого нормативного акта (сейчас **Минтранс** не контролирует деятельность метрополитена).

Риски метрополитена Петербурга как владельца опасного объекта были застрахованы в «АльфаСтраховании», сообщил ТАСС представитель компании. «В то же время, согласно 225-ФЗ, диверсии и теракты на опасном объекте являются исключением и не являются страхуемым риском для опасных объектов», – отметил он. Кроме того, в компании ЭРГО было застраховано имущество метрополитена, которое, по предварительным данным, не пострадало, рассказали в пресс– службе страховщика.

### ФОНТАНКИ.РУ; 2017.04.04; ЗА РАМКАМИ БЮДЖЕТА

После взрыва в петербургском метро многие задались вопросом, насколько разумно потрачены миллионы, ушедшие на систему безопасности. «Фонтанка» посчитала деньги, потраченные на «баррикады» метрополитена и поговорила с экспертами о реальных проблемах в системе безопасности подземки.

Нынешние металлические «баррикады» появились в петербургском метро еще два года назад. Станциями-первопроходцами стали «Автово», «Площадь Восстания и «Проспект Ветеранов». Установить металлодетекторы в метро – указ президента РФ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». После взрыва в Домодедово в 2011 году, по поручению Дмитрия Медведева, по стране начали устанавливать рамки металлоискателей, начиная от аэропортов и железнодорожных вокзалов и заканчивая метрополитеном.

Тогда в петербургской подземке впервые появились датчики радиации во всех турникетах. Как уже писала «Фонтанка», их установка обошлась городу в 181 млн рублей. Тогда же, в 2011 году, в правила пользования петербургским метро внесли изменения. Так, сотрудники службы контроля метрополитена получили право досматривать пассажира и его багаж, а в случае отказа – вправе не пустить его на станцию. Но и это еще не все. На 67 станциях метро заработали металлоискатели «Рубикон» стоимостью 150 тысяч рублей за штуку. Кроме того, город приобрел переносные досмотровые комплексы «Шмель» по цене около 1 млн за штуку. А в специальном огороженном помещении станций заработали рентгенотелевизионные комплексы для досмотра багажа. Модели установили разные: некоторые аппараты – «Калан-2М» – стоят 590 тысяч, другие – HI-SCAN 6040i – около 1 млн рублей.

А дальше, в 2013 году Комитет по транспорту объявил первый конкурс на подготовку проекта установки металлоискателей. Тогда в конкурсе победили москвичи – компания «Техно». Два года назад компания начала проходить процедуру ликвидации.

В 2015 году ведомство объявило тендер на поставку досмотровых рамок. Цена вопроса – 60 млн рублей. Единственным участником стала столичная компания ЗАО «Современные наукоемкие технологии»( ЗАО «СНТ»). По данным самой компании, на данный момент 325 металлодетекторов SmartScan установлены на всех станциях петербургского метрополитена.

«Как только оружие или другой целевой металлический предмет проносится через какую-либо зону, компьютер мгновенно рассчитывает положение объекта в пространстве под аркой. Многофункциональный индикатор точно отображает местонахождение металлических предметов в пространстве под аркой. Служба безопасности может незамедлительно обнаружить подозрительный объект. Как следствие, повышается эффективность досмотра. Одновременно уменьшается нагрузка на персонал: поиск предмета может происходить в несколько раз быстрее», – гордо рассказывают о петербургской модели представители ЗАО «СНТ» на просторах собственного сайта.

Единственная погрешность, про которую сразу сказали в компании – пропускная способность металлодетектора. Так, по словам разработчиков SmartScan, при установке рамок в метро не всегда есть возможность изыскать достаточное количество сотрудников, которые осуществляли бы досмотр тех пассажиров, на проход которых среагировал металлодетектор. «Мы предлагаем установи в связке с видеокамерой постоянной записи, с тем, чтобы как минимум оставалась видеозапись лиц, на которых среагировал металлодетектор», – говорят в «СНТ».

Наверное, многим сегодня захотелось сделать виноватыми во взрывах, в том числе, и разработчиков металлодетекторов. По неофициальным данным, рамки на станции метро «Сенная площадь» сегодня, 3 апреля, работали, а вот среагировали ли они непосредственно на предполагаемого виновника взрыва – неизвестно. Правоохранительные органы, по крайней мере, пока, отказываются отвечать на этот вопрос.

Вместе с тем, основываясь на мнениях экспертов и предварительной информации от источников «Фонтанки», можно сделать вывод, что металлические рамки свою работу, скорее всего, сделали. Вопросы к самой идее подобной «тотальной» системы проверки.

Почти сразу после указа Дмитрия Медведева, когда авиационную систему проверки скопировали без какой либо адаптации сначала на вокзалах, а потом и в метро, транспортные эксперты говорили о том, что реальной безопасности такое копирование не обеспечит. Просто в силу разного объема пассажиропотока. Для того, чтобы проверить по той же схеме, что в «Пулково», всех пассажиров метро – нужно в сотни больше сотрудников, чем есть сейчас. И скорость прохода уменьшится кратно.

«Все эти камеры и рамки не для предотвращения, а для разбора и поиска виноватых постфактум. Виноватых теперь найдут быстро, **Минтранс** уже начал проверку метро», – поделился с «Фонтанкой» один из сотрудников транспортного комплекса.

«Рамки не помогают найти взрывчатые вещества. Они направлены на обнаружение металлических предметов, поэтому реагируют на всех. Откровенно говоря, это оборудование обладает весьма сомнительной эффективностью, если, конечно, рассматривать их сами по себе, а не в комплексе досмотра в метро», – отметил в беседе с «Фонтанкой» специалист по детекторам взрывчатых, наркотических и отравляющих веществ Алексей Шабля.

По словам эксперта, техника, которой оснащена служба безопасности в метро, в целом находится в полном порядке.

«На самом деле, рамок везде достаточно. А вот работников на досмотре должно быть гораздо больше. Что в Петербурге, что в Москве. Представьте. Утро. Стоит один дежурный сотрудник, который вяло наблюдает за потоком людей. И если человек идет совсем уж с большой сумкой, дежурный его остановит и досмотрит. Естественно, этого явно не достаточно», – отмечает Шабля.

И все это, подчеркивают эксперты, несмотря на то, что дежурные достаточно неплохо оснащены. У них в арсенале, буквально под рукой – интроскопы, газоанализаторы, которые определяют пары взрывчатых веществ, и так далее. Но единственный сотрудник со всей этой обоймой в одиночку справиться физически не может. Как минимум, не хватит глаз и рук.

Вместе с тем, вопросы к системе безопасности метрополитена появились и у депутатов Законодательного собрания Петербурга. Как стало известно «Фонтанке», уже завтра, 4 апреля, губернатору города Георгию Полтавченко будет отправлен коллективный запрос от партии «Справедливая России» и «Роста». В тексте письма парламентарии интересуются, сколько средств было потрачено на безопасность в метро, какова эффективность этих мер, а также, что планирует делать администрация, чтобы избежать таких трагедий, как сегодня.

### REGNUM; 2017.04.04; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ЯКУТИИ МОГУТ НЕ УСПЕТЬ ДОСТРОИТЬ ДО КОНЦА 2017 ГОДА

Достроить железную дорогу Беркакит–Томмот–Нижний Бестях в Якутии вряд ли успеют в 2017 году. Пока даже не расторгнут договор с предыдущим подрядчиком, притом, что основной сезон строительства в республике – это летние месяцы, сообщил **министр транспорта** региона Семён Винокуров.

О необходимости железной дороги в Якутии и сроках завершения её строительства он рассказал в интервью газете «Гудок». Отвечая на вопрос об опасениях, что работы до конца года не будут окончены, он рассказал: «Не просто нет подрядчика, до сих пор не расторгнут договор с предыдущим строителем (компания «Трансстрой», – прим. ИА REGNUM ). И это главное препятствие. Как только контракт будет расторгнут, у государственного заказчика **Федерального агентства железнодорожного транспорта** появится реальная возможность назначить тендер на определение нового подрядчика».

Но сроки поджимают, пояснил Семён Винокуров, так как на передачу всей проектной документации новому подрядчику потребуется 3−4 месяца.

«Основной сезон строительства в Якутии – это летние месяцы, которые уже фактически упущены», – считает министр.

Он также подчеркнул важность полноценного функционирования железнодорожного сообщения в республике: «У нас много полезных ископаемых в зоне тяготения к этой дороге, и эти проекты уже начали реализацию. В первую очередь это касается Инаглинского угольного комплекса. За счет средств федерального бюджета акционерной компанией «Железные дороги Якутии» были построены подъездные пути, и вот уже второй год мы видим серьёзные объемы перевозок угля, добытого компанией «Колмар», разрабатывающей эти месторождения».

Ещё один ключевой момент, по словам Семёна Винокурова, – потребность осуществлять по железной дороге северный завоз, 2 года находящийся под угрозой срыва из-за мелководья на верхней Лене.

«Из-за того, что в Иркутской области из-за массовой вырубки лесов, частые лесные пожары, река Лена мелеет. Поэтому многие грузоотправители переключились на доставку через введенную во временную эксплуатацию железную дорогу до станции Нижний Бестях. Порядка 400 тонн было перевезено за прошлый сезон. И это мы возвращаемся к вопросу о завершении строительства и введении в постоянную эксплуатацию участка Томмот-Нижний Бестях. Чем быстрее решится этот вопрос, тем спокойнее будет потребителям Якутии», – уверен министр.

Как сообщало ИА REGNUM, в декабре 2016 года глава Якутии Егор Борисов сообщил о том, что достраивать железную дорогу Беркакит – Томмот – Якутск, возможно, будет РАО «ЖД». По его словам, с этой компанией **Минтранс** РФ ведёт переговоры.

«Недобросовестный головной подрядчик подвёл. Совсем небольшой объём работ не может довести до логического завершения, освоены десятки миллионов рублей, но объект никак не может запуститься в работу, – констатировал Егор Борисов. – И сегодня мы настаиваем, чтобы быстро было принято решение по замене подрядчика».

Напомним, строительство железной дороги Томмот-Якутск (Нижний Бестях), которое длится уже более 10 лет, надеются завершить в 2017 году. Ранее работы по строительству выполняла компания «Транстрой», по итогам работы которой было сделано 784 замечания. Дорога не доведена до строительных нормативов, там просадки путей и недоделанные мосты, что не позволяет полноценно осуществлять грузоперевозки и запустить пассажирское сообщение.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.03; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В МАРТЕ ВЫРОСЛА НА 3,8%

Погрузка на железных дорогах РФ в марте 2017 г. выросла на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 109 млн тонн, говорится в сообщении ОАО «Российские железные дороги».

При этом, как ранее сообщал источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью компании, план работы РЖД на март 2017 года предполагал среднесуточную погрузку в размере 3,44 млн тонн, что соответствует 106,6 млн тонн в целом за месяц. В марте 2016 г. погрузка составила 105,02 млн тонн.

Грузооборот за март вырос по сравнению с тем же месяцем прошлого года на 8,4%, до 214,8 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов – на 11,8%, до 274,3 млрд тонно-километров).

Погрузки угля за январь-март выросли на 9,3%, до 91,1 млн тонн, кокса – на 3,9%, до 2,8 млн тонн, железной руды – на 0,2%, до 26,6 млн тонн, черных металлов – на 0,4%, до 17,8 млн тонн, лома черных металлов – на 21,6%, до 2,8 млн тонн, химических и минеральных удобрений – на 5,1%, до 14,3 млн тонн, лесных грузов – на 3,9%, до 10,8 млн тонн, зерна – на 0,6%, до 5 млн тонн, химикатов и соды – на 3,5%, до 6,7 млн тонн, промышленного сырья и формовочных материалов – на 13,2%, до 7,8 млн тонн.

Снизились погрузки нефти и нефтепродуктов – на 0,2%, до 61,2 млн тонн, цемента – на 2,3%, до 4,6 млн тонн, строительных грузов – на 3,2%, до 27,9 млн тонн, цветной руды и серного сырья – на 1,3%, до 5 млн тонн.

Грузооборот с начала 2017 г. составил 607,6 млрд тонно-километров (+7,3%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 779,4 млрд тонно-километров (+7,1%).

### ТАСС; 2017.04.03; РЖД В МАРТЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 11,8%, ДО 88,8 МЛН ЧЕЛОВЕК

Число пассажиров, пользующихся услугами ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в марте 2017 года составило 88,8 млн человек, что на 11,8% превышает показатель аналогичного периода 2016 года. Об этом сообщается в пресс-релизе российской компании.

В частности, в пригородном сообщении было отправлено 82 млн пассажиров (рост на 12,9%), в дальнем следовании – 6,8 млн (+0,3%).

Пассажирооборот в марте составил 7,7 млрд пасс-км, что на 1,4% меньше, чем годом ранее.

Перевозки пассажиров в январе-марте 2017 г. в годовом выражении выросли на 10,1%, до 242,8 млн человек, из них в пригородном сообщении был зафиксирован рост на 11,2%, до 222,4 млн человек, а в дальнем следовании – на 0,3%, до 20,5 млн пассажиров.

Ранее сообщалось, что перевозка пассажиров на сети РЖД в 2016 г. выросла на 1,6% и достигла 1 037,1 млн человек. Из них поездами дальнего следования перевезено 101,4 млн пассажиров, что на 3,6% больше, чем годом ранее, в пригородном сообщении – 935,7 млн человек (+1,4%).

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.04.04; СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОМАНИЛИ ГРАНТАМИ

Как стало известно «Ъ», Минпромторг направил в правительство доработанный проект постановления о судовом утилизационном гранте (СУГ). Грант на строительство нового судна можно получить, сдав старый флот в утиль, его размер может достигать 10-15% от стоимости нового судна. В 2017 году бюджет выдели на СУГ 393,7 млн руб. Но проект запрещает получать грант на проект, который уже использовал господдержку. Участники отрасли приветствуют введение новой меры, но выступают за сохранение и других мер господдержки, а **Минтранс** настаивает на увеличении коэффициентов для грантов под строительство земснарядов и иных судов технического флота.

«Ъ» ознакомился с проектом постановления правительства, разработанным Минпромторгом, вводящим судовой утильгрант, сейчас документ на рассмотрении в Белом доме. Доработанный документ поддержали Минфин, Минэкономики и Минсельхоз (копии писем есть у «Ъ»). Минфин «посчитал целесообразным» Минпромторгу и **Минтрансу** разработать план по обновлению судов в рамках СУГ и срокам их ввода.

СУГ – единовременная выплата российской судоходной компании при утилизации старого флота и заказе на верфи в РФ нового судна, субсидию можно будет получить и в рамках лизинга.

Возраст утилизируемого судна должен превышать 30 лет, пять последних лет оно должно быть зарегистрировано в российском реестре и сдано на утилизацию в 2016 году. За новое судно должно платить российское юрлицо – судоходная компания, банк или лизингодатель, оно должно быть зарегистрировано в реестрах под флагом РФ. Компания может рассчитывать на СУГ, если до этого не получала госсубсидии на строящееся судно.

По проекту, максимальный грант на пассажирское судно –15% от стоимости, для других судов – 10%. При расчете суммы базовая ставка 35 тыс. руб. умножается на валовую вместимость судна и на коэффициент (зависит от типа судна, см. таблицу). Наибольший коэффициент – у пассажирских судов, морских буксиров, самоходных земснарядов; наименьший – у несамоходных наливных судов и сухогрузов. Это вызвало возражения **Минтранса**: там хотят поднять коэффициенты для самоходных земснарядов (в пять с лишним раз, до 5,798), несамоходных земснарядов (почти в восемь раз, до 4,25) и иных судов технического флота (в девять раз, до 4,485). В **Минтрансе** комментариев не дали. Формула содержит валовую вместимость для технически сложных судов, есть объективная необходимость повышения коэффициентов, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он отметил, что в 2016 году было построено всего четыре крупных земснаряда.

СУГ планируется и для рыбопромысловых судов, его размер фиксирован – 10% и не выше 70 млн руб. Как сообщили «Ъ» в Русской рыбопромышленной компании, крупнотоннажный траулер с современным оборудованием стоит порядка $75-80 млн. Гранта не хватит на новое судно, говорят там, но это «существенная сумма», и он рассматривается как полезный инструмент обновления флота, средний возраст крупнотоннажных траулеров – 28-30 лет. Но условия гранта должны обсуждаться и с Росрыболовством, и с рыбаками: формулировка может противоречить механизму «инвестквот», заключают в компании.

Как пояснили «Ъ» в Минпромторге и Минфине, в бюджете на 2017 год на грант выделено 393,7 млн руб., на 2018 год – 371,2 млн руб., на 2019 год – 289,8 млн руб. Субсидии по ставкам кредитов и лизинговым платежам будут выдаваться по обязательствам, возникшим до конца 2016 года, а СУГ действует с 2017 года, добавляют в Минпромторге, отмечая, что в части коэффициентов документ направлен в правительство с разногласиями **Минтранса**.

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин говорит, что программы господдержки судостроения выполняют разные задачи и требуют комплексного подхода. Компенсация части ставок по кредитам и лизингу (не продлена на 2017 год), решает проблему доступа к финансовой системе, отмечает он, а СУГ должен мотивировать компании на вывод старого флота и размещение заказов на новый, а не на реализацию судов на вторичном рынке. Опрошенные «Ъ» участники отрасли выступают за одновременную работу всех мер господдержки (СУГ, льготный лизинг, субсидирование ставок), только это дает экономический эффект, позволяющий принять инвестрешения о строительстве судов на российских верфях. Михаил Бурмистров говорит, что за счет СУГ судовладелец может авансировать платеж по лизингу, не отвлекая собственных средств, а сами платежи осуществлять из доходов от построенного судна. Объективным является запрет СУГ для судовладельцев, использовавших господдержку в части субсидирования кредитов и лизинговых платежей, заключает он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.03; АЭРОПОРТЫ И АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖНЫ ПРИНЯТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСЛЕ ТРАГЕДИИ В ПЕТЕРБУРГЕ – РОСАВИАЦИЯ

**Росавиаци**я разослала во все российские аэропорты и авиакомпании требования о дополнительных мерах транспортной безопасности в связи с взрывом в петербургском метро, сообщили «Интерфаксу» в ведомстве.

«В связи со взрывом на одной из станций ГУП «Петербургский метрополитен» **Росавиаци**я направила во все аэропорты и авиакомпании директиву о принятии дополнительных мер по обеспечению мер транспортной (авиационной) безопасности в целях предупреждения и пресечения возможного совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористического характера», – сказали в ведомстве.

В **Росавиаци**и сообщили, что в настоящее время международные аэропорты и аэропорты федерального значения России работают в усиленном режиме.

 «В частности, еще с 2011 года в соответствии с приказом **Росавиаци**и в данных аэропортах был объявлен и продолжает действовать второй из трех уровней безопасности, предусматривающий осуществление повышенных мер безопасности, направленных на защиту транспортного комплекса от непосредственных угроз совершения актов незаконного вмешательства», – сказали в ведомстве.

### ТАСС; ИРИНА БАЙБАРЗА; 2017.04.03; АЭРОПОРТЫ КУНАШИРА И ИТУРУПА ПЛАНИРУЕТСЯ СДЕЛАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМИ

Аэропортам, расположенным на островах Курильской гряды, планируется присвоить статус международных, что позволит организовать авиасообщение между Японией и российскими островами Кунашир и Итуруп, сообщил ТАСС губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко.

«Сейчас прорабатывается вопрос о придании статуса международных аэропортов на Итурупе и на Кунашире. Как только этот вопрос решится, мы будем готовы принимать самолеты из Японии на островах, а компания «Аврора» сможет организовать чартерные рейсы. А при условии, что мы закупим для Кунашира маленькие самолеты, то будет авиасообщение и с Шикотаном», – сказал Кожемяко.

По его словам, правительство Сахалинской области готово к сотрудничеству с Японией. «Мы готовы предложить проекты и участие в них по утилизации твердых бытовых отходов, строительству жилья, инженерных коммуникаций, а также развитию аквакультуры. Готовы рассматривать вопросы по предоставлению земельных участков для строительства туристических объектов, причем сами можем в этом участвовать инфраструктурой и дорогами к этим местам. Очень интересно для нас создание диагностических центров на базе наших районных больниц, оснащенных японской аппаратурой», – сказал Кожемяко.

Ранее ТАСС сообщал, что в ходе первых консультаций между РФ и Японией по совместной хозяйственной деятельности на южных Курилах, которые прошли в Токио 18 марта, стороны договорились обсудить возможность посещения островов бывшими жителями посредством чартерных авиарейсов.

РФ тогда передала Японии пакет из 26 предложений. Япония в свою очередь представила 30 предложений. По многим пунктам пакетов предложений стороны совпали: это, в частности, касается строительства заводов по переработке морепродуктов и возведение геотермальных станций.

### РИА НОВОСТИ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2017.04.03; ИСТОЧНИК РАССКАЗАЛ О РЕАКЦИИ ТАДЖИКИСТАНА НА ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ «СОМОН ЭЙР»

**Минтранс** Таджикистана видит нарушения российской стороной договоренности о паритетных полетах из подмосковного аэропорта «Жуковский», Душанбе будет отстаивать свою позицию, сообщил РИА Новости источник в руководстве **Минтранса** Таджикистана.

«Согласно договоренностям, из «Жуковского» авиакомпания «Ямал» должна была летать по два рейса в Душанбе и в Худжанд, так же как и «Сомон Эйр», но российская сторона, в их нарушение, потребовала четыре рейса для «Ямала» из «Жуковского» в Душанбе и три – в Худжанд, тогда как таджикский авиаперевозчик должен выполнять всего два полета по этим же направлениям», – сказал собеседник агентства.

По данным источника, сейчас **Минтранс** Таджикистана ищет пути выхода из сложившейся ситуации. «При этом мы будем отстаивать свои интересы, хотя пока нет обоюдного согласия на ведение переговоров», – подчеркнул он.

По данным российского **Минтранса**, «Ямал» изначально подал заявку на выполнение четырех рейсов в Душанбе и трех рейсов в Худжанд из подмосковной воздушной гавани. Однако, как заявили в ведомстве, вопреки ранее достигнутым договорённостям, авиавласти Таджикистана не в полном объеме подтвердили заявку «Ямала» на данные рейсы. В ответ российское министерство с 3 апреля ограничило полеты таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» из Душанбе (четыре рейса в неделю) и Худжанд (три рейса в неделю) в РФ.

Аэропорт «Жуковский» стал причиной конфликта между авиационными властями Таджикистана и России. **Минтранс** РФ присвоил воздушной гавани региональный статус. Авиавласти Таджикистана настаивали на том, что аэропорт «Жуковский» относится к Москве, и для допуска на рейсы в Душанбе нужно пересматривать межправительственное соглашение.

Изначально Таджикистан не разрешил «Ямалу» полеты в страну из этого аэропорта. Спор удалось разрешить после визита в Душанбе первого вице-премьера РФ Игоря Шувалова. По итогам переговоров Таджикистан дал согласие российской авиакомпании на осуществление рейсов из «Жуковского» с конца марта. Однако сам перевозчик тогда сообщал, что таджикская сторона так и не согласовала его заявку и начало полетов откладывается. При этом в конце марта **министерство транспорта** Таджикистана заявило, что разрешило «Ямалу» осуществлять полеты в города Душанбе и Худжанд из подмосковной воздушной гавани с конца апреля.

### RNS; 2017.04.03; КРЕМЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ОБВИНЕНИЯ ПОЛЬШИ ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ САМОЛЕТА КАЧИНЬСКОГО

Российские власти не согласны с выводами генпрокуратуры Польши, которая обвинила российских диспетчеров в умышленном провоцировании авиакатастрофы под Смоленском, которая унесла жизни многих высокопоставленных польских чиновников. Об этом заявил пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков, передает «Лента.ру».

«Безусловно, обстоятельства этой трагедии, этой катастрофы уже достаточно серьезно исследованы, изучены. И, конечно, соглашаться с такими выводами не представляется возможным», – сказал Песков.

Он добавил, что расследованием крушения самолета занимаются российские следственные органы и работа будет продолжаться.

Генеральная прокуратура Польши сформулировала новые обвинения против российских диспетчеров по делу о крушении самолета Ту-154М президента Польши Леха Качиньского, заявил 3 апреля на пресс-конференции заместитель генерального прокурора страны Марек Пощенек. Аналогичные обвинения составлены и по отношению к «третьему лицу», которое находилось в командно-диспетчерском пункте аэропорта города Смоленск в день трагедии.

Диспетчеры обвиняются в преднамеренном провоцировании крушения воздушного судна. Обвинения сформулированы на основе как новых, так и имеющихся ранее сведений и улик, сказал Пощенек. По его словам, Польша направит в Россию запрос о предоставлении правовой помощи для допроса авиадиспетчеров.

Самолет Ту-154М разбился под Смоленском 10 апреля 2010 года. Погибли члены экипажа и находившиеся на борту президент Польши, его супруга и 86 членов правительственной делегации, летевшие почтить память расстрелянных под Катынью польских военнослужащих.

Министр обороны Польши Антоний Мачеревич заявлял, что отчет об авиакатастрофе под Смоленском, подготовленный правительством под руководством Дональда Туска (ныне – президент Европейского совета), был сфальсифицирован. По его словам, все лица, имеющие отношение к расследованию катастрофы под Смоленском, были повышены или награждены. Мачеревич называл катастрофу Ту-154 терактом.

### RNS; 2017.04.03; АВИАКОМПАНИЯ S7 ПОВТОРНО ЗАПРОСИЛА АЭРОПОРТ НОРИЛЬСКА НА ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСОВ ИЗ НОВОСИБИРСКА

Авиакомпания S7 Airlines повторно запросила аэропорт Норильска на выполнение шести рейсов в неделю по маршруту Новосибирск – Норильск с гибкими временными интервалами, сообщили в авиакомпании.

Ранее аэропорт Норильска обвинил авиакомпанию S7 в дестабилизации работы в связи с несогласованными рейсами по маршруту Новосибирск – Норильск, сообщив, что аэропорт не согласовал рейсы по маршруту Новосибирск – Норильск и эти рейсы вносят дестабилизацию в работу аэропорта.

S7, в свою очередь, обвинила аэропорт Норильска в препятствовании развитию авиаперевозок в регионе и сообщила, что обратилась в ФАС в связи с ограничением конкуренции в аэропорту.

«Специалисты авиакомпании еще раз проанализировали общую ситуацию и загрузку аэропорта Норильск в утренние часы в период с 3 апреля по 22 мая 2017 года и с 18 сентября по 23 октября 2017-го. На основании официальных данных, предоставленных аэропортом Норильска в специализированную базу и опубликованных в Центральном банке расписания и слотов, время, которое запрашивает S7 Airlines, свободно и часовая пропускная способность аэровокзала, служб аэропорта и взлетно-посадочной полосы позволяет обслужить рейсы авиакомпании», – отмечают в S7.

В авиакомпании отмечают, что «на сайте ЦРТ видно, что в период апрель – май и сентябрь – октябрь с 9:15 до 12:00 в аэропорту нет ни одного рейса на вылет». «При этом в заявке аэропорту авиакомпания указала, что готова на более гибкие временные интервалы для вылетов рейсов S7 Airlines в Новосибирск – время прилета c 7:45 до 8:25, время вылета с 9:00 до 09.40», – отметили в S7.