**11 ЯНВАРЯ 2019**

**Вернуться в оглавление**

**Публикации**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ЕВРАЗИЯ DAILY; 2019.01.10; АРМЕНИЯ ВЕДЁТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОИСКУ АЛЬТЕРНАТИВЫ КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС»

Армения продолжает переговоры по поиску альтернативы транспортировке грузов через контрольно-пропускной пункт «Верхний Ларс» на границе России и Грузии. Между тем в 2019 году планируется модернизация этого КПП, сказал в четверг, 10 января, журналистам и.о. **министра транспорта**, связи и информационных технологий Армении Акоп Аршакян.

«Переговоры проводятся в трёхстороннем формате, в том числе потому, что „Верхний Ларс“ – это, в первую очередь, граница России и Грузии, однако о результатах пока говорить рано», – отметил Аршакян.

При этом он подчеркнул, что речь не идёт о паромной переправе Новороссийск (Россия) – Поти (Грузия), которой армянская сторона пользуется по мере необходимости.

Аршакян также сообщил, что в ходе последней встречи с министром транспорта России Евгением **Дитрих**ом была обсуждена российская программа модернизации КПП. «Мы договорились, что „Верхний Ларс“ должен быть включён в программу в качестве критического пункта по пропускной способности и важности для Армении как стратегического партнёра России», – сказал и.о. министра.

«Планируется расширить дорогу, в том числе за счёт сноса скал, и мы ведём переговоры, чтобы из-за проводимых работ движение на данном участке не перекрывалось в весенний или летний сезон», – сообщил Аршакян.

Трасса Степанцминда – Ларс, по которой пролегает единственный сухопутный путь из Армении в Россию, периодически бывает закрытой из-за погодных условий.

Подробнее: <https://eadaily.com/ru/news/2019/01/10/armeniya-vedyot-peregovory-po-poisku-alternativy-kpp-verhniy-lars>

### ТАСС; 2019.01.10; КУЗНЕЦОВА ПРИЗВАЛА СОЗДАТЬ ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ КОНДУКТОРОВ НА СЛУЧАЙ ПРОЕЗДА ДЕТЕЙ БЕЗ БИЛЕТОВ

Уполномоченный при президенте РФ по правам ребенка Анна Кузнецова считает, что **Министерству транспорта** и МВД следует написать инструкции для кондукторов, которые регламентировали бы их действия в случае безбилетного проезда несовершеннолетних, причем без высадки детей из транспорта. Об этом сообщили в пресс-службе детского омбудсмена.

Ранее стало известно, что **Минтранс** РФ обсуждает возможность введения полного запрета на высадку детей-безбилетников из общественного транспорта. Об этом говорится в ответном письме **министра транспорта** Евгения **Дитрих**а на соответствующий запрос депутата Госдумы Антона Горелкина. По словам **Дитрих**а, законопроект о запрете высаживать безбилетников на мороз был доработан после замечаний государственно-правового управления президента и недавно внесен в правительство. В документе предлагается «запретить высадку из транспортного средства безбилетного лица, в том числе не достигшего возраста 16 лет, отказавшегося от уплаты административного штрафа и оплаты стоимости проезда, если это поставит безбилетное лицо в опасное для жизни или здоровья состояние».

Также глава ведомства сообщил, что **Минтранс** по предложению детского омбудсмена прорабатывает вопрос о полном запрете на принудительную высадку из транспорта безбилетников моложе 16 лет.

«Считаю, что случаи, когда кондукторы высаживают детей, не имеющих при себе денежных средств на приобретение билета или необходимых соответствующих документов, из общественного транспорта, недопустимы, так как эта ситуация может представлять опасность для жизни и здоровья ребенка, особенно сейчас, в холодное время года», - подчеркнула Кузнецова, которую цитирует пресс-служба.

Детский омбудсмен предложила **Министерству транспорта** совместно с МВД и комиссией по делам несовершеннолетних «проработать межведомственный документ, который будет способствовать обеспечению права ребенка на безопасность». «В нем необходимо четко прописать действия кондуктора при обнаружении ребенка, у которого нет средств на проезд в общественном транспорте. Важно, чтобы были внесены необходимые изменения в должностной порядок действий сотрудников транспортных компаний, а также даны соответствующие разъяснения», - сказала Кузнецова.

Она отметила, что у каждого кондуктора «должно быть четкое понимание, как поступать в случае обнаружения ребенка, не имеющего средств на приобретение билета, не прибегая к высадке несовершеннолетнего, чтобы ребенок не оказался в ситуации опасности».

<https://tass.ru/obschestvo/5985380?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-polnostyu-zapretyat-vysadku-detey-bezbiletnikov-iz-transporta.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://rg.ru/2019/01/10/v-mintranse-obsuzhdaiut-polnyj-zapret-vysazhivat-detej-bezbiletnikov.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://iz.ru/832357/2019-01-10/v-mintranse-predlozhili-zapretit-vysazhivat-detei-bezbiletnikov?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.m24.ru/news/transport/10012019/60953?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3102946&utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.kp.ru/daily/26927/3977636/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1448993&utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.kommersant.ru/doc/3850641?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; ГТЛК ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА МУРМАНСКУЮ «ДОЧКУ» ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ЛАВНА

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) 3 декабря зарегистрировало ООО «Морской терминал Междуречье» (Мурманская область, Кольский район), следует из списка аффилированных лиц компании.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основной вид деятельности ООО «МТМ» - строительство портовых сооружений.

Учредителями выступают структура ГТЛК - ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ) с 99% долей в уставном капитале «Морского терминала Междуречье», еще 1% - у генерального директора созданной компании Надежды Чупахиной.

Н.Чупахина также является гендиректором компании бенефициара МТП «Лавна» - ООО «Розанна», в котором 95% принадлежит ГТЛК, а 5% - кипрской «Стонвен финанс лимитед.

Как сообщалось, ГТЛК в ноябре 2018 года подписала с **Росморречфлот**ом концессионное соглашение о строительстве терминала «Лавна» в морском порту Мурманск. Механизм концессии предусматривает, что концессионер должен построить угольный терминал «Лавна» мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа существующей железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ГТЛК. При этом в концессионном соглашении не был указан инвестор.

В конце ноября **Минтранс** отозвал подписанную им директиву членам совета ГТЛК, предписывавшую голосовать за продажу контроля в проекте угольного порта Лавна структуре совладельца УГМК Андрея Бокарева. Совет директоров ГТЛК 5 декабря должен был голосовать за продажу 70% в ООО «Морской торговый порт «Лавна» (МТПЛ) за $11,4 млн АО «Компания «Бизнесглобус», которая действует в интересах совладельца УГМК и Трансмашхолдинга» А.Бокарева, писал «Коммерсантъ».

В октябре 2017 года стратегом для проекта виделся швейцарский трейдер Mercuria, тогда совет директоров ГТЛК одобрил продажу компании 75% в МТПЛ, в начале 2018 года был заключен договор и о загрузке терминала. Но после того как трейдер не смог договориться с властями РФ по заключительным условиям участия, основным инвестором, согласно данным «Коммерсанта», решил стать А.Бокарев.

Смена инвестора не понравилась другим претендентам на актив. Mercuria обратился к министру транспорта Е.**Дитрих**у, указав на эксклюзивные переговоры с ГТЛК и на то, что власти РФ, в том числе и ФАС, не дали ответа на ходатайство трейдера. А «СДС-Уголь» (входит в холдинг СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина), который был партнером УГМК по Лавне до 2013 года, обратился к вице-премьеру **Максиму Акимову**, предлагая свое участие в проекте и указывая, что УГМК с получением Лавны будет доминировать по портовым мощностям в Северо-западном регионе.

Позже перспективы и планы развития Лавны прояснил **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, сообщив, что идет работа над моделью и стратегией порта. По мнению **Минтранса**, морской порт «Лавна нужно развивать как порт нового поколения, в котором всеми процессами управляет единая компания, при этом решения по проекту должны приниматься на основе долгосрочного прогноза потенциальных грузопотоков с учетом разных видов грузов. «Такая управляющая компания в порту Лавна существует, это МТП «Лавна», она сегодня является концессионером по развитию этого порта - и управление из единого центра, из этой управляющей компании всеми портовыми мощностями позволило бы оперативно обеспечить перераспределение этих мощностей в случае, если это необходимо», - сообщал он.

Строительство угольного терминала Лавна Мурманского транспортного узла (МТУ) стартовало в марте 2018 г. Объем инвестиций в строительство угольного терминала составляет 24 млрд рублей, порядка 900 млн рублей будет вложено в сооружение подъездных железнодорожных путей.

«Государственная транспортная лизинговая компания» поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.01.10; ПРЕОБРАЖЕНИЕ ТАМАНИ

Развитие сухогрузного морского порта Тамань – один из приоритетных проектов утвержденного Правительством РФ Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Инвестор слово держит

Сегодня частные компании все активнее участвуют в модернизации инфраструктуры ряда регионов. Показателен опыт группы компаний ОТЭКО (ГК «Объединенная транспортно–экспедиторская компания»). Участие ОТЭКО в развитии портово–транспортной инфраструктуры на Таманском полуострове приблизилось к «экватору». Из общего объема инвестиций в 8 млрд долларов, которые планировалось направить в развитие объектов в регионе, освоена почти половина.

В частности, 3,5 млрд долларов пошли на строительство железнодорожной ветки от станции Вышестеблиевская до мыса Железный Рог, запуск дочерним ЗАО «Таманьнефтегаз» первого в России терминала по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) и нефтепродуктов годовой мощностью 20 млн тонн. Также сюда вошли другие необходимые работы по строительству нового сухого терминала. Только в 2018 году объем инвестиций в сухой терминал составил порядка 500 млн долларов.

Еще 14 лет назад, в 2004 году руководство ОТЭКО обещало местным властям, что будет инвестировать в развитие этой территории. Ранее строительство терминала по перевалке аммиака рядом с перевалочным комплексом ОТЭКО начал Тольяттиазот (ТоАЗ), однако этот проект так и не был реализован. Инвестор построил только эстакаду длиной больше 2 км, пирс, а также несколько хозяйственных построек. В 2017 году арбитражный суд Краснодарского края передал в собственность краевой администрации двенадцать строений, относящихся к портовой инфраструктуре ТоАЗа.

К 2016 году ГК ОТЭКО вложила в развитие проектов на Тамани около 2 млрд долларов. В сентябре 2016 года на Международном экономическом форуме в Сочи между администрацией Краснодарского края и группой компаний ОТЭКО был подписан протокол о намерениях по строительству на Таманском полуострове индустриального парка. Представители ОТЭКО заявили, что в качестве инвестора и заказчика проекта ГК инвестирует 6 млрд долларов в придачу к уже вложенным 2 млрд.

В состав индустриального парка войдут шесть заводов по переработке и производству химических веществ, два завода по переработке сои и производству комбикормов, тепличный комплекс, пять терминальных перегрузочных комплексов. В частности, компания запланировала запуск навалочного терминала на 35 млн тонн, к строительству которого приступила в 2014 году, и терминала зернового – на 14,5 млн тонн в год. При этом часть средств тратится на подготовку к запуску сухогрузного терминала и развитие железнодорожной инфраструктуры. Проект по зерновому терминалу на 14,5 млн тонн в год подготовлен и прошел все стадии согласования. В компании подтвердили, что этот проект также будет реализован.

Пример ОТЭКО показывает, что частная инициатива способна не только раскрыть потенциал территории, ранее не рассматривавшейся в качестве портовой, но и развернуть вектор развития транспортной инфраструктуры. До конца 2009 года порт Тамань практически не рассматривался как альтернатива крупнейшему на Юге России новороссийскому порту. Стратегическое значение портового комплекса на Таманском полуострове еще не было столь очевидным. Однако с 2010 года ситуация изменилась: порт Тамань присутствует во всех значимых федеральных целевых программах развития транспортной системы РФ.

Инициатива приносит успех

Терминальный комплекс ЗАО «Таманьнефтегаз» (первый крупный проект ОТЭКО на Тамани) расположен в нескольких километрах от Керченского пролива, на берегу Черного моря. Неподалеку завершается строительство Крымского моста. Но даже на фоне этой грандиозной стройки терминал Таманьнефтегаза выглядит впечатляюще. Со стороны материка к нему тянутся «змеи» железнодорожных составов – цистерн с топливом. В море от терминала уходят ветки причалов, к которым выстроилась вереница танкеров. В 2017 году в среднем за месяц терминал переваливал около 1 млн тонн нефти, нефтепродуктов и СУГ.

Почти одновременно с ОТЭКО пришли другие инвесторы. Например, с ЗАО «Таманьнефтегаз» соседствуют «Пищевые ингредиенты» (входит в «Эфко») с маслоналивным терминалом и заводом по производству жиров, а также ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань». Свои проекты реализуют здесь РЖД. Сегодня край Таманского полуострова между Железным Рогом и Панагией постепенно превращается в одну из самых развитых индустриальных территорий страны.

Строительство терминала для компании стало основным бизнесом с 2018 года. Сначала инвестиции были направлены в развитие железнодорожной инфраструктуры, затем – в строительство терминала для перевалки нефтепродуктов и СУГ. Частично в эксплуатацию он был запущен в 2012 году, перевалив 1,4 млн тонн нефти и незначительные объемы СУГ. К моменту запуска терминала инвестиции ОТЭКО в Таманский полуостров превысили 1,5 млрд долларов. В последующие годы Таманьнефтегаз стал постепенно выходить на проектную мощность – 20 млн тонн в год.

В 2016 году был сделан значительный шаг в реализации основного проекта – создания на Таманском полуострове универсального порта. Группа компаний подписала соглашение с ФГУП «**Росморпорт**» о строительстве нескольких специализированных терминалов, что к 2020 году должно увеличить портовые мощности Азово–Черноморского бассейна почти на 60 млн тонн. В планах ОТЭКО значится создание к 2025 году многопрофильного перевалочного комплекса общей мощностью более 100 млн тонн.

И сегодня компания ведет активную работу в данном направлении. В частности, завершается строительство в порту Тамань терминала по перевалке сухих грузов мощностью 35 млн тонн в год, который в РФ может войти в топ аналогичных портов наряду с Усть–Лугой (Ленинградская область), Новороссийском, Петербургом, Восточным (Приморский край), Мурманском.

Новый порт Тамань будет ориентирован на переработку различных сухих грузов. Это первый в современной России портовый проект на основе ГЧП, который реализуется комплексно и изначально по единому проекту. К его реализации государство проявляет особое внимание.

В состав нового сухогрузного порта Тамань планируется включить следующие комплексы и терминалы:

– 2 контейнерных перегрузочных комплекса;

– 2 комплекса по перегрузке угля;

– терминал минеральных удобрений и серы;

– терминал перевалки железной руды и железорудных концентратов;

– комплекс по перегрузке стали;

– комплекс по перегрузке зерна;

– базу морспецподразделения и портофлота;

– бункеровочную базу;

– санитарно–карантинный причал.

На данный момент строительство Таманского терминала навалочных грузов (ТТНГ) практически завершено: идут монтаж оборудования, пусконаладочные работы. ТТНГ будет специализироваться на перевалке угля, железной руды, серы и минеральных удобрений с годовым грузооборотом 35 млн тонн. При наличии потребностей рынка мощность данного терминала может быть увеличена более чем в два раза без остановки эксплуатации.

Заявленная мощность в 35 млн тонн в год, считают специалисты, реальная заявка на то, чтобы по сухим грузам войти в пятерку крупных портов России. Вопрос, правда, в том, за какое время будет достигнут такой грузооборот. Видимо, на это уйдут несколько лет, и одно из условий – стабильная ситуация на рынке. По мнению аналитиков, рынки серы и удобрений неустойчивы, отличаются высокой волатильностью. Многое зависит от того, с какой клиентской базой новый терминал ОТЭКО будет работать, в какие страны и какую именно продукцию станет поставлять. Например, на рынке минеральных удобрений серьезным конкурентом является Китай, который производит их в избытке и поставляет в Индию, являющуюся сейчас основным потребителем удобрений из России.

А что в перспективе?

Постепенно ОТЭКО, которая до апреля 2018 года была одним из главных в РФ перевозчиков нефтепродуктов по железной дороге, превращается в одного из крупнейших на Юге инвестора и стивидора. Этому способствовал и постепенный отказ основных поставщиков СУГ (Газпром, СИБУР холдинг) от экспорта своей продукции через украинские порты Одесса и Ильичевск, бывшие еще с советских времен основными экспортными воротами. В результате перевалка СУГ через порт Тамань выросла в 2017 году в два раза (до 500 тыс. тонн) по сравнению с 2014 годом. Всего же Таманьнефтегаз по итогам 2017 года перевалил 10,142 млн тонн нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов. Рост перевалки по сравнению с 2016 годом составил 6%.

Теперь группа готовится к запуску ТТНГ, строительство которого началось в 2014 году в рамках реализации масштабной инвестпрограммы. Но этим она не ограничивается.

Приоритетным направлением для ГК является развитие портовых и промышленных мощностей в порту Тамань. В контексте стратегии развития группы продажа железнодорожных активов стала логичным шагом.

ОТЭКО сосредоточилась на развитии портовой инфраструктуры как более перспективном направлении бизнеса. Учитывать надо и то, что в последнее время на сети РЖД сокращаются объемы железнодорожных перевозок наливных грузов – нефти и нефтепродуктов. Основные причины – усиление конкуренции с трубопроводным транспортом и повышение глубины переработки нефти на российских НПЗ.

Сегодня Таманьнефтегаз совместно с РЖД продолжает развивать железнодорожную инфраструктуру, которая крайне необходима как для действующих объектов ОТЭКО, так и для тех, которые находятся в различной стадии готовности. Речь идет не только о ТТНГ, но и о собственном индустриальном парке ОТЭКО, работа над проектом которого сейчас в самом разгаре. По замыслу инвестора, на территории парка появятся сразу восемь промпредприятий.

Развитие железной дороги необходимо как для развития порта Тамань – комплекса портовых мощностей на Таманском полуострове, так и для развития железнодорожной инфраструктуры Юга России.

В прошлом году ОТЭКО первой в России предложила государству развивать железнодорожную инфраструктуру по концессии. В рамках концессионного соглашения компания за свой счет готова провести работы по строительству железнодорожных путей общего пользования, примыкающих к железнодорожному подходу транспортного перехода через Керченский пролив. Эти пути наряду с уже построенной железнодорожной инфраструктурой обеспечат дополнительные возможности для провоза грузов железнодорожным транспортом на терминалы.

По размерам налоговых отчислений в региональный бюджет ОТЭКО входит в число системообразующих предприятий. Благодаря реализации инвестпроекта в Темрюкском районе Краснодарского края созданы более 5 тыс. новых рабочих мест. Для обеспечения быта строителей, привлеченных к реализации второй очереди инвестпроекта, заложен вахтовый городок на 1,5 тыс. человек. В связи с увеличением мощностей потребуются новые сотрудники, поэтому есть планы строительства стационарного жилья.

ОТЭКО проводит профессио-

нальную ориентацию среди учащейся молодежи района, занимается обучением специалистов. Результат такой работы – появляются трудовые династии, когда вслед за родителями в компанию приходят дети.

В скором времени вся инфраструктура будет готова, и ОТЭКО понадобится построить только сами заводы. В планах до 2021 года: завод по производству аммиака мощностью 2,5 млн тонн в год. Второй завод – по производству карбамида мощностью 2 млн тонн в год. Третий – по производству метанола (3,5 млн тонн в год). Следующее предприятие – завод по переработке широкой фракции легких углеводородов годовой мощностью порядка 1 млн тонн в год. Затем – завод высокооктановых компонентов для бензина из нафты на 1 млн, и из СУГ аналогичной мощности. Дальше планируется построить еще и завод по переработке сои мощностью 1 млн тонн.

По замыслу инвестора, после завершения строительства парка Тамань превратится в настоящий индустриальный центр Кубани, для которого потребуются тысячи новых рабочих мест. Его продукция будет переваливаться через те же терминалы ОТЭКО. Кстати, дноуглубительные работы, которые сейчас проводятся в порту Тамани, позволят ему принимать суда дедвейтом до 220 тыс. тонн, которые пока заходят только в Новороссийск. Однако, считают в ОТЭКО, Тамань логистически более выгодна для российских и казахстанских зерновиков и экспортеров углеводородов, чем загруженный Новороссийск.

Необходимо ускориться

Параллельно со строительством самого порта государство ведет работу по созданию подъездных путей, в том числе железнодорожных подходов. Ведутся работы на перегоне Варениковская – Юровский, где запланировано строительство второго пути. Все работы выполняются в рамках программы «Комплексная реконструкция участка разъезд 9 км – Юровский – Анапа – Темрюк – Кавказ».

В ходе рабочей поездки в Крым и Тамань **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** отметил, что строительство железнодорожной инфраструктуры, связывающей Крымский и Таманский полуострова, идет по графику. По мнению министра, осенью этого года строительная готовность объектов будет близка к 100–процентной, что позволит вплотную заняться подготовкой к запуску движения поездов, как и запланировано графиками, в декабре 2019 года.

На Таманском полуострове готово более 80% верхнего строения пути железной дороги, которая соединит Крымский мост с транспортной системой страны через станцию Вышестеблиевская. Степень готовности искусственных сооружений, включая мосты и путепроводы, – от 60 до100%.

Железнодорожная инфраструктура здесь строится в рамках развития транспортно–логистических мощностей Азово–Черноморского бассейна, создания сухогрузного района морского порта Тамань. Это двухпутный участок линейной протяженностью почти 40 км. В 2014 году в этот проект было включено ответвление к Крымскому мосту.

Эта новая железнодорожная ветка на Таманском полуострове обеспечит движение хозяйственных поездов для строительства железнодорожной части Крымского моста и производственных целей таманских портовиков. В 2019 году планируется ввод объекта во временную эксплуатацию и запуск рабочего движения поездов.

С таманской ветки хозяйственные составы уже вышли на трассу Крымского моста. Строители приступили к созданию верхнего строения пути на железнодорожной части мостового перехода. Укладка рельсошпальной решетки идет последовательно от одного берега к другому: от Тамани к Керчи – по мере готовности мостовых пролетов.

Стройка железнодорожной части моста сейчас находится на пике. Готовность основных конструктивов этой части моста оценивается более чем в 80%. Готовы 293 железнодорожные опоры из 307 проектных, собраны 105 тыс. тонн из 160 тыс. тонн металлических пролетов. Предполагается, что мостовая часть будет полностью выполнена до конца весны, верхнее строение пути – к концу лета, после чего начнется обустройство железной дороги и подготовка к началу движения поездов в декабре 2019 года.

На другом берегу, со стороны Крыма, железнодорожники ведут к мосту через Керченский пролив двухпутную дорогу длиной 18 км. Она включает 27 искусственных сооружений, в том числе мост и 5 путепроводов. Готовность основных объектов проекта – от 15 до 90%. Подход свяжет мост с основной сетью железных дорог полуострова в конце 2019 года.

Вместе с тем, по мнению правительственных структур, реализация проектов развития современной портовой инфраструктуры на Таманском полуострове должна быть активизирована. Осуществление этой задачи признано приоритетным на совещании по вопросам строительства портовой инфраструктуры в Тамани, состоявшемся под председательством заместителя Председателя Правительства РФ **Максима Акимова**.

В совещании приняли участие заместитель **министра транспорта** РФ – руководитель **Росморречфлот**а Юрий **Цветков**, губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев, генеральный директор ФГУП «**Росморпорт**» Андрей Лаврищев, руководство компаний, осуществляющих разработку проектов и сухогрузного района морского порта Тамань и терминала навалочных грузов в Тамани, представители компаний–стивидоров и грузоотправителей.

По итогам совещания, на котором была признана необходимость ускорения реализации обоих проектов, **Максимом Акимовым** даны соответствующие поручения.

<http://transportrussia.ru/item/4728-preobrazhenie-tamani.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ИНЖЕНЕРНЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК, А ТАКЖЕ АРМЕЙСКАЯ И ВОЕННО-ТРАСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ БУДУТ ПРИВЛЕЧЕНЫ ДЛЯ РАСЧИСТКИ ЗАВАЛОВ В РАЙОНЕ БУРЕЙСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА - МО РФ

Министерство обороны РФ по поручению президента России привлечет военнослужащих инженерных и железнодорожных войск для ликвидации завалов в районе Бурейского водохранилища, образовавшихся в результате обрушения скального массива в декабре 2018 года.

«Учитывая значительные объемы обрушения скального массива к ликвидации завалов будут привлечены подразделения инженерных и железнодорожных войск со специальной техникой, а также армейская и транспортная авиация», - говорится в сообщении МО РФ.

По данным оборонного ведомства, в Хабаровский край для выполнения рекогносцировки в район Бурейского водохранилища вылетела оперативная группа Минобороны России и Восточного военного округа.

«Военные инженеры на месте проведут оценку обстановки и определят необходимый состав сил и средств для проведения работ на месте обвала с учетом удаленности от населенных пунктов и транспортных коммуникаций и сложных погодных условий (низкие температуры) «, - отметили в Минобороны.

«При наступлении весеннего половодья повышение уровня воды может повлечь подтопление отдельных населенных пунктов, железнодорожных и автомобильных коммуникаций, а также инженерных сооружений Байкало-Амурской магистрали», - подчеркнули в оборонном ведомстве.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.01.10; НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ ЦИФРОВИЗАЦИИ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ НАХОДИТСЯ ЛОГИСТИКА

Тренд современного транспортного комплекса – это его цифровизация. На переднем крае цифровизации в ТК находится логистика как наиболее восприимчивая к высоким технологиям сфера деятельности.

Логистические решения разрабатываются с учетом специфики перевозимых грузов. Это касается как внутренних перевозок, так и международных.

Еще одним современным трендом на транспорте является несырьевой экспорт и экспорт транспортных услуг. Таким образом, фокус нынешнего ТК – это цифровая логистика несырьевого экспорта. Оставим за скобками проблему перехода России от экспорта сырья к преимущественно несырьевому, к экспорту товаров с высокой добавленной стоимостью.

Транспортно–логистические услуги по экспорту сырья, прежде всего углеводородов, зерна, леса, отработаны. Что касается других товаров и услуг, подпадающих под категорию несырьевых и неэнергетических, то для их эффективной доставки необходима перенастройка всей системы на основе высоких технологий, прежде всего такой, как блокчейн.

Блокчейн – это название распределенной базы данных, представляющей собой построенную по определенным правилам последовательную цепочку блоков, которые содержат какую–либо информацию. Каждый блок имеет метку времени и ссылку на предыдущий блок. Не существует какого–либо централизованного органа, который мог бы распоряжаться такой цепочкой блоков по собственному усмотрению. Потенциал совместного использования этой технологии, ее защищенная от несанкционированного доступа архитектура и полная прозрачность делают ее идеальным инструментом для управления цепочками поставок.

Основная идея блокчейна – это подтверждение действий (фактов) в ситуации, когда «все всем не доверяют».

Технологии на основе распределенного реестра в логистике могут способствовать более тесной взаимосвязи игроков рынка, позволят создать прозрачную и безопасную схему взаимодействия, формировать каналы движения товаров и услуг, обеспечивать простой и удобный доступ к покупателям, сохраняя при этом высокий уровень безопасности благодаря децентрализации хранения данных.

Блокчейн позволяет оперативно отслеживать всю цепочку поставки товара и фиксировать в базе данных совершенные транзакции и сделки, которым присваивается уникальный цифровой код. Базы данных могут содержать любую информацию о сделке: дату, номер документа, наименование контрагента, сумму операции и т. д. Можно в любой момент проанализировать детали любой транзакции: на формирование реестра уйдет всего пара минут. Достоинством блокчейна является снижение стоимости операций в цепочках поставок за счет практически полной автоматизации процесса поставки товара из пункта А в пункт Б.

Для того чтобы технология блокчейн как наиболее перспективная для несырьевого и неэнергетического экспорта была применена на практике, необходимо создать условия и снять существующие ограничения, прежде всего организационные и инфраструктурные.

Актуальная задача сейчас – существенно сократить время прохождения пограничных пунктов пропуска, а также расширить их пропускную способность. Также необходимо сформировать долгосрочные сквозные тарифы по главным экспортным маршрутам, создать единый информационно–аналитический ресурс, куда будут введены данные о состоянии транспортной инфраструктуры, станциях, логистических центрах и терминалах, а также динамические паспорта международных транспортных коридоров. Также необходимо предусмотреть разработку и внедрение электронного калькулятора расчета логистической ставки и формат электронной заявки на логистическую услугу, что должно сократить срок получения экспортером информации о логистическом сервисе с 24–48 часов, как это происходит сейчас, до практически мгновенной процедуры.

Для ускорения прохождения грузов через границу необходимо принять ряд мер инфраструктурного, регуляторного и организационного характера. В меры регуляторного характера должна войти разработка и обновление необходимой нормативно–правовой базы, в том числе в сфере смешанных и комбинированных перевозок. Также необходимы дополнительные международные соглашения для правового режима электронного документооборота с Китаем, так как это сейчас основное направление нашего экспорта. Назрела и необходимость разработки единого мультимодального транспортного документа на все виды транспорта, чтобы экспортер при мультимодальных перевозках заполнял не 3–4 транспортных документа, как это происходит сейчас, а единый документ, что также существенно ускорит процесс оформления и доставки грузов.

В Указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. поставлены финансовые показатели – достичь уровня продаж на экспорт транспортных услуг до 29,3 млрд долл. по году к 2024 г.

В развитие темы мультимодальных перевозок, которые в большей степени соответствуют цифровым технологиям, необходимо прежде всего активизировать работу по разработке нового федерального закона о прямых смешанных и комбинированных перевозках. Российский экспорт остро нуждается в нем, как и в актуализации правил перевозок контейнеров железнодорожным транспортом, и в разработке и введении единого транспортного документа. Также важны вопросы, связанные с тарифной политикой, – экспортеры вправе рассчитывать на долгосрочные мультимодальные тарифы по экспортным маршрутам, которые позволят им планировать внешнеэкономическую деятельность на длительный период.

Все эти меры войдут в федеральный проект, который, в свою очередь, войдет в приоритетный национальный проект «Международная кооперация и экспорт».

Цифровизация транспортного комплекса требует адекватной организации процесса страхования. И вот здесь–то и возникают проблемы. Казалось, если система блокчейн требует полной защиты информации (напомним: «все всем не доверяют»), то страхование процессов по этой системе должно быть на самом высоком уровне. И, безусловно, электронное в полном объеме.

Так, в РФ разрешена продажа электронных страховых полисов. Договоры по ряду видов добровольного и обязательного страхования можно заключать онлайн. При соблюдении всех формальностей электронный договор равен по действию бумажному. Но при этом не допускается деятельность страховых агентов и страховых брокеров по оказанию услуг, связанных с заключением договоров страхования, в виде электронных документов. И не заключаются договоры, требующие на момент заключения договора осмотра страхуемого имущества или обследования страхуемого лица.

В Законе «Об организации страхового дела в Российской Федерации» пока предусмотрено оформление электронных страховых полисов для физических лиц. Дело в том, что для «физиков» предусмотрены типовые унифицированные страховые программы. У этой категории возникает разовая потребность в страховании, например, на случай поездки. Распространено экспресс–страхование (полис нужен «здесь и сейчас»). Электронные полисы сопровождают интернет–покупки, широко распространенные у физических лиц.

С онлайн–страхованием юридических лиц возникают вопросы, и связаны они с индивидуальностью программ страхования в зависимости от потребностей и специфики. Решение по заключению страховых договоров требует больше времени и привлечения юристов. К этому стоит добавить большие страховые суммы и премии по сравнению с физическими лицами. Но ведущие страховщики идут навстречу юрлицам, предлагая комплексное страховое решение, которое должно зеркально накладываться на сетку логистического процесса.

Правда, цифровые технологии для страхования имущества и ответственности юридических лиц предполагается внедрять пошагово. Прежде всего, должна быть возможность ознакомиться со страховыми продуктами на официальном сайте компании, с предварительным расчетом стоимости полиса с использованием калькулятора. Далее заявление/запрос на страхование будет направляться через интернет–портал (сейчас скан документа, оформленного на бумажном носителе, направляется на адрес сотрудника страховщика). В будущем это будет электронный документ, подписанный ЭЦП на сайте компании.

Предполагается возможность выбора страхователем типовых программ. Подтверждением согласия страхователя с условиями страхования является уплата премии. Должны быть обеспечены вызов специалиста для консультации, заказ обратного звонка. А также обеспечена возможность передачи результатов осмотра имущества, заявляемого на страхование (фотоотчет).

При внедрении электронных страховых полисов для перевозок юридическими лицами требуется решить ряд проблем законодательного, организационного и технического характера. Это унификация форм и условий страхования юридических лиц, обеспечение защиты информации и персональных данных и т. д. Но все это решаемо: возможности цифровых технологий позволяют это сделать, и сделать быстро.

<http://transportrussia.ru/item/4730-na-perednem-krae-tsifrovizatsii.html>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.11; СОИСКАТЕЛЕЙ ПРАВ ЖДУТ НОВЫЕ ОБЯЗАННОСТИ; ГИБДД ДОРАБОТАЛА ПРОЕКТ ОБЪЕДИНЕННОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

ГИБДД опубликовала новую редакцию проекта постановления с правилами проведения водительских экзаменов. Ранее документ вызвал бурную дискуссию и протесты со стороны автошкол. От главной идеи Госавтоинспекция не отказалась – будет введен единый экзамен по вождению вместо привычных «города» и «площадки». Документ закрепляет также перечни обязательных (разворот, обгон, начало движения и остановка на подъеме и спуске) и необязательных (проезд нерегулируемого перекрестка и железнодорожного переезда) упражнений для кандидатов в водители. Замечания по-прежнему остаются у ряда экспертов и **Минтранса**.

ГИБДД опубликована на regulation.gov.ru новую версию проекта постановления правительства «О допуске к управлению транспортными средствами», который регламентирует, в частности, процедуру экзаменов для кандидатов в водители. Главное нововведение – объединенный экзамен по вождению вместо прежних «города» и «площадки». “Ъ” неоднократно рассказывал об этой инициативе. С лета 2018 года документ проходит общественное обсуждение, вчера Госавтоинспекция опубликовала доработанную редакцию постановления с учетом 110 предложений, поступивших от автошкол.

Документ детально описывает схему будущего экзамена по вождению. Тестирование, как и сейчас, начинается с проверки первоначальных навыков вождения (разворот в ограниченном пространстве, заезд в бокс задним ходом под прямым углом, параллельная парковка и т. д.). Проверка проходит на «закрытых площадках и автодромах, территориях с твердым покрытием и ограниченных для движения пешеходов, участках дорог с малоинтенсивным движением, тупиковых участках дорог, преимущественно за пределами жилой застройки». Затем экзаменуемый направляется в условия полноценного городского движения, где у него обязательно проверят умение совершать левый и правый поворот, проезжать нерегулируемые перекрестки неравнозначных дорог, пешеходные переходы, обгонять других участников движения, парковать машину параллельно тротуару, останавливаться и начинать движения на подъеме и спуске. Опциональными (при наличии необходимых условий) будут упражнения: проезд регулируемого перекрестка, проезд железнодорожного переезда, перестроение на двух- и более полосном участке дороге.

Кроме того, в первоначальной версии говорилось, что результаты экзамена аннулируются при нарушении порядка проведения тестирования, что вызвало критику представителей отрасли, поскольку отсутствовали какие-либо разъяснения. Теперь прописаны конкретные случаи аннулирования. Например, при удовлетворении жалобы гражданина на действия экзаменатора, который поставил отрицательную оценку на экзамене. Или если документы (например, медсправка) оказались поддельными. В ранней редакции говорилось, что в экзаменационном автомобиле помимо экзаменатора может находиться и преподаватель автошколы, владеющий экзаменационной машиной, теперь такая возможность исключена.

Несмотря на доработки, у экспертов к документу остались замечания. Еще в августе 2018 года претензии к проекту высказал **Минтранс**, о чем сообщал “Ъ”. «Замечания **Минтранса** России не учтены в полной мере,– рассказали вчера “Ъ” в пресс-службе ведомства.– Вызывают опасения последствия, которые могут возникнуть при проверке отдельных навыков управления грузовыми автомобилями в условиях дорожного движения. Кроме того, предполагается, что отдельные элементы практического экзамена могут проверяться на закрытых площадках или участках с малоинтенсивным движением. Вместе с тем требования к таким площадкам не определены».

Скепсис ведомства поддержала и президент межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. «Требования к площадкам останутся только при сдаче мотоциклетных категорий, у соискателей остальных категорий, включая автобусы и грузовики, экзамены принимать можно где хочешь, хоть на льду и в темноте,– говорит она.– Безопасные условия ничем не гарантированы. В этом потенциал для коррупционной составляющей». Кроме того, отмечает она, если сегодня кандидат в водители может сдать «площадку» и больше к ней не возвращаться, сконцентрировавшись на «городе», то в новой системе при ошибке гражданину каждый раз придется проходить тестирование целиком.

Документ ударит по автошколам, использующим дорогостоящие автоматизированные автодромы, говорит гендиректор челябинской автошколы КАФС Владимир Котров. Сегодня в таких школах результат экзамена на площадке засчитывается как экзамен в ГИБДД, кандидату остается только сдать «город». Глава Союза автошкол Москвы Александр Ачкасов уточняет, что ГИБДД учла «почти все» замечания, но вопросы еще остались. Например, ранее представители ГИБДД заявляли, что не будут раскрывать экзаменационные маршруты, чтобы автошколы не могли подготовить к этому учеников (“Ъ” сообщал об этой идее), но в текущей редакции проекта норма о публикации маршрутов осталась. «Надеемся, что будет создана рабочая группа по доработке документа»,– говорит Александр Ачкасов.

Проверка навыка «обгон или опережение» стала обязательной, а не опциональной, и это хорошо, говорит президент Национального союза автошкол Елена Зайцева. «Нужно вводить в действие предложенный МВД вариант, потому что весь мир идет по пути усложнения именно городского экзамена,– считает президент Союза автошкол Санкт-Петербурга и Ленинградской области Андрей Сальников.– Основные недочеты документа уже исправлены, а лучшее – враг хорошего».

Проект постановления направлен на оценку регулирующего воздействия в Минэкономики. Напомним, что за последние годы ведомство несколько раз отправляло документацию ГИБДД на доработку.

<https://www.kommersant.ru/doc/3850643>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/10/mvd-vneslo-popravki-v-poriadok-sdachi-ekzamenov-na-voditelskie-prava.html>

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ БУХАРОВА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.01.11; СЛИВ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ: ВОЛОКОЛАМСКОЕ ШОССЕ НА ОДИН ДЕНЬ СТАЛО КАНАЛОМ ИМЕНИ МОСКВЫ; К ЗАТОПЛЕНИЮ ТУШИНСКОГО ТОННЕЛЯ МОГЛИ ПРИВЕСТИ ОШИБКИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ И НЕКАЧЕСТВЕННАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Обвал грунта, который 10 января привел к затоплению Тушинского тоннеля в столице, мог произойти из-за его некачественной эксплуатации. Об этом, анализируя причины аварии на Волоколамском шоссе, заявил «Известиям» профессор кафедры информационной системы и технологии автоматизации строительства МГСУ Владимир Ройтман. По предварительным данным, причиной ЧП, произошедшего в 10:00 в шлюзе №8 канала имени Москвы, стало разрушение стенки канала. В результате грязная вода хлынула в Тушинский тоннель, затопленным оказался и подземный пешеходный переход в районе улиц Водников и Свободы. Движение по Волоколамскому шоссе было полностью перекрыто, а в районе аварии образовалась пробка длиной более 2 км. По мнению специалистов, за такими сооружениями необходимо вести постоянное наблюдение и периодически проводить ремонт.

300 тыс. кубометров воды

К полудню уровень воды у края тоннеля поднялся примерно до колена. В момент ЧП в тоннеле не было машин, поэтому пострадавших, к счастью, не оказалось. Воду с трехполосной проезжей части шоссе удалось довольно быстро откачать, а двухполосный поворотный тоннель на улицу Свободы очищал бульдозер. Вымытый потоками воды грунт с места ЧП вывозили грузовиками.

По словам очевидцев, аварийные службы отреагировали на происшествие довольно быстро.

– Я ехал на заказ, когда увидел, что вдоль стены тоннеля на другой стороне льется грязь. Когда забрал клиента и поехал обратно – уже прибыло МЧС. Ну а дальше попал в пробку и только спустя два часа смог из нее выбраться, – рассказал корреспонденту «Известий» таксист Антон.

По словам одного из сотрудников столичного управления МЧС, ситуацию удалось взять под контроль почти сразу же.

– Оперативно сработало экстренное предупреждение, было отключено электричество, поэтому удалось избежать тяжелых последствий. Мы начали вывозить грунт даже раньше, чем планировали, – отметил спасатель.

В аварийных работах были задействованы 50 человек, но в резерве находились еще около 300 сотрудников и 100 единиц техники, сообщили «Известиям» в ГУ МЧС по Москве.

По данным руководителя «Канала имени Москвы» Германа Елянюшкина, причиной аварии стал размыв и проседание грунта под сооружением. Площадь провала составила 50 кв. м. Заммэра по вопросам ЖКХ Петр Бирюков, возглавивший штаб по ликвидации ЧП, рассказал, что уровень воды в канале имени Москвы понижался примерно на 40–50 см в час.

– Это значит, что в Тушинском тоннеле скопилось около 300 тыс. кубометров воды. Экстренные службы приоткрыли несколько задвижек канала, всю воду стравят, – подчеркнул он.

Власти рассчитывали восстановить движение к пятнице. Однако уже после шести вечера движение по Волоколамскому шоссе восстановили в обе стороны. Также был открыт и съезд на шоссе с внутренней стороны МКАД в направлении центра, сообщили в столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД).

Восстановлению подлежит

Заведующий кафедрой мостов и транспортных тоннелей Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) Лев Маковский считает, что ремонт тоннеля может продлиться довольно долго.

– Пока мы не знаем, откуда именно вырвалась вода. На фотографиях мы видим только, что с откоса сползли грунтовые массы, но это не так страшно. Важно дождаться заключения специалистов, – подчеркнул он.

Прорыв дамбы в зимнее время может привести к тяжелым последствиям, считает член Союза архитекторов России Михаил Силантьев. По его словам, в этот период труднее всего ликвидировать наводнение, так как вода при минусовой температуре быстро замерзает и дорожные участки просто-напросто обледенеют. Для восстановления их придется закрыть, а это увеличит нагрузку на неповрежденные участки дорожного полотна.

По словам ведущего специалиста центра погоды «Фобос» Евгения Тишковца, в ближайшие пять дней Москву ждут постепенное потепление и снегопады. В ночь на пятницу температура будет держаться на уровне 11–13 градусов мороза, а днем ожидается -10 по Цельсию. Уже к субботе дневная температура поднимется до -5 градусов, а в воскресенье в Москве будет 3–8 градусов мороза.

Анализируя причины аварии, профессор кафедры информационной системы и технологии автоматизации строительства МГСУ Владимир Ройтман отметил, что обычно такие ситуации возникают вследствие некачественной эксплуатации. По его словам, необходимо было постоянно наблюдать за состоянием сооружения и периодически проводить его ремонт, в том числе капитальный.

– В таком случае конструкция могла прослужить сотню лет. Сам прорыв хоть и чрезвычайного характера, но не несет особой опасности – только повреждения. Если бы аналогичная ситуация произошла в горах, где дамбы обычно располагаются высоко, то затопило бы все ближайшие районы, – заключил эксперт.

Между тем мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что причиной аварии стало разрушение стенки канала. А глава столичного комплекса ЖКХ Петр Бирюков не исключил, что к ЧП привела именно неправильная эксплуатация.

– Сегодня говорить об этом рано. Потом специалисты, проектировщики будут смотреть, изучать ситуацию. Возможно, были допущены какие-то отклонения при расширении тоннеля в 2003 году, – сказал он.

Речь идет о возможной ошибке при реконструкции и расширении транспортной развязки, которую ввели в эксплуатацию в сентябре 2003 года – еще при мэре Юрии Лужкове.

Дамбу по правому и левому берегу канала имени Москвы в районе Тушинского тоннеля на Волоколамском шоссе начнут восстанавливать и укреплять с 15 февраля 2019 года, до этого времени специалисты будут исследовать состояние конструкций и проектировать работы, сообщил Герман Елянюшкин.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Тушинский тоннель был открыт в 1937 году, он проходил под каналом Москва–Волга (ныне канал имени Москвы), построенном тогда же. Позднее, в 1944-м, через тоннель пустили трамвай – по одной колее в каждом разрезе. В 1972 году были открыты проезд для движения в область и подземный пешеходный переход. В 2001 году была произведена последняя реконструкция: сооружению добавили еще два тоннеля. Трехполосный вел из центра в область, а боковой двухполосный поворачивал на улицу Свободы. Именно они пострадали от подтопления.

<https://iz.ru/832573/mariia-bukharova-vitalii-volovatov-anzhelina-grigorian/sliv-v-kontce-tonnelia-volokolamskoe-shosse-na-odin-den-stalo-kanalom-im-moskvy>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/10/reg-cfo/tushinskij-tonnel-v-moskve-otkryli-za-8-chasov-posle-chp.html>

<https://tass.ru/proisshestviya/5987530>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.01.11; ВЪЕХАЛИ В НОВЫЙ ГОД; В ПРАЗДНИКИ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ СОКРАТИЛОСЬ

Госавтоинспекция посчитала, сколько аварий произошло в длинные новогодние каникулы. Оказалось, что водители стали аккуратнее по сравнению с прошлыми новогодними праздниками.

Итак по данным Госавтоинспекции с 1 по 8 января на дорогах страны по оперативным данным произошло свыше 1,7 тысячи аварий. В них погибли 227 и получили травмы более 2,5 тысяч человек. По сравнению с 2018 годом в большинстве российских регионов отмечено снижение показателей аварийности.

Практически в два раза меньше, чем в первые восемь дней прошлого года, зарегистрировано ДТП с пешеходами. Было зафиксировано 451 ДТП, в которых погибли 48 и получили ранения 438 человек.

Однако крайне актуальной в прошедшие праздничные дни осталась проблема управления автомобилем в состоянии опьянения.

За праздничные дни в России было зафиксировано практически 100 ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения и 45 автоаварий, при которых водители отказались от медицинского освидетельствования. Жертвами всех этих ДТП стали 12 человек, свыше 200 получили травмы.

Примечательно, что это тоже значительно меньше, чем годом ранее. Напомним, что накануне Нового года, а также в течение всех выходных ГИБДД проводила массовые проверки водителей. 30 и 31 декабря при проведении таких массовых поверок, например, в Подмосковье не было выявлено ни одного нетрезвого водителя. Зато начиная с 1 января они стали попадаться в большом количестве.

Как сообщают в Госавтоинспекции, борьба с нетрезвыми водителями будет продолжена. Мероприятия, направленные на выявление водителей в состоянии опьянения, будут проводиться регулярно во всех регионах страны. По-прежнему сотрудники ГИБДД будут проводить масштабные проверочные мероприятия, особенно в выходные и праздничные дни, в крупных городах и региональных центрах.

Так же Госавтоинспекция призывает всех участников дорожного движения также не оставаться равнодушными к этой проблеме и сообщать в полицию о людях, которые ведут себя на дороге неадекватно и садятся за руль в нетрезвом состоянии. По всем поступившим сигналам инспекторы ДПС примут необходимые меры реагирования.

В первые 8 дней нового года произошло довольно большое количество аварий с участием детей. На дорогах было зафиксировано 223 ДТП, в результате которых 10 детей погибли, еще 259 получили травмы. Подавляющее большинство погибших и пострадавших в этих авариях детей были пассажирами.

Виновниками их гибели стали взрослые. Водители, которые выехали на полосу встречного движения и совершили лобовое столкновение с другими автомобилями либо не справились с управлением и допустили опрокидывание транспортного средства, съезд в кювет либо наезд на препятствие. В ряде случаев дети перевозились в салонах автомобилей без использования детских удерживающих устройств и ремней безопасности, нередко - на руках у родителей или старших родственников.

Госавтоинспекция отмечает, что в большинстве перечисленных случаев причиной аварий стал выезд автомобилей на встречную полосу.

Госавтоинспекция МВД России еще раз обращает внимание водителей на необходимость пересмотреть свою манеру вождения автомобиля при перевозке детей.

<https://rg.ru/2019/01/10/v-gibdd-nazvali-chislo-avarij-v-pervye-dni-2019-goda.html>

### ТАСС; 2019.01.10; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА ШЕСТОЙ ЛИНИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по результатам экспертизы обоснования инвестиций на строительство участка Красносельско-Калининской (шестой) линии метрополитена от станции «Обводный канал - 2» до станции «Полюстровский проспект-1», отмечается в сообщении пресс-службы ведомства.

Участок станет северо-восточным продолжением перспективного юго-западного участка шестой линии. Сейчас строится отрезок от станции «Путиловская» до станции «Казаковская», также проектируется участок линии от станции «Казаковская» до станции «Обводный канал-2».

«Главгосэкспертиза России выдала заключение по результатам экспертизы материалов обоснования инвестиций на строительство участка Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции «Обводный канал-2» до станции «Полюстровский проспект-1»«, - говорится в сообщении.

По данным Главгосэкспертизы, участок шестой линии позволит значительно оптимизировать транспортное сообщение между юго-западными и северо-восточными районами Санкт-Петербурга и повысить уровень комфортности и безопасности транспортного сообщения.

Рассматриваемый участок Красносельско-Калининской линии протяженностью около семи километров предусматривается глубокого заложения. На линии планируется построить пять станций: «Лиговский проспект - 2, «Знаменская», «Суворовская-1», «Смольный», «Полюстровский проспект - 1», указывается в сообщении.

Стоимость работ на строительство и проектирование Красносельско-Калининской линии от станции «Казаковская» до станции «Обводный канал - 2» с электродепо «Красносельское», а также от станции «Казаковская» до станции «Путиловская» составляет 37,7 млрд рублей, сообщили ТАСС в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры. Объем выполненных и принятых работ, по данным на 26 декабря 2018 года составляет 3,2 млрд. рублей. Реализацией проекта занимается ОАО «Метрострой» - единственный застройщик петербургской подземки. Сдача объектов запланирована на 30 июня 2022 года.

Масштабное строительство

В городе также строятся станции метро Фрунзенского радиуса («Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная»), сдача которых перенесена с 20 декабря 2018 года на конец мая 2019 года. Завершить строительство участка Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от «Спасской» до «Большого проспекта» городские власти планируют к 30 ноября 2019 года. Сейчас работы выполнены на 30%.

<https://tass.ru/v-strane/5985869>

### ТАСС; 2019.01.10; ОТКРЫТО АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ НЕНЕЦКОГО АО С ДРУГИМИ РЕГИОНАМИ РФ

Автотранспортное сообщение Ненецкого автономного округа с другими регионами страны началось в четверг в полном объеме после открытия ледовой переправы через Печору в районе поселка Усть-Уса (Республика Коми). Как сообщил ТАСС начальник отдела транспорта и связи администрации г. Усинска Артур Аветисян, в ближайшие 10 дней планируется увеличить грузоподъемность переправы с 5 до 25 тонн.

Ненецкий автономный округ не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами страны. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации по реке Печоре и морю, а также частично по зимнику (сезонной дороге) Нарьян-Мар - Усинск, полностью сообщение с регионами открывается после ввода в строй ледовой переправы в районе Усть-Усы.

«Переправа открыта, сегодня официально подписаны документы. Мы проверили ледовую переправу и зимние дороги, то и другое готово к эксплуатации. Пока ограничение грузоподъемности 5 тонн, но подрядчики работают, и, как нас заверили, вне зависимости от погодных условий в течение 7-10 дней грузоподъемность будет увеличена до максимальной по проекту - это 25 тонн», - сказал Аветисян.

Зимник Нарьян-Мар - Усинск был открыт для движения всех видов транспорта 29 декабря 2018 года. Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Ненецком АО Герман Сопочкин считает, что завоз грузов по зимнику Нарьян-Мар - Усинск является основным путем доставки топлива, продуктов и товаров в Ненецкий АО. «Он важен, чтобы обеспечить продуктами и товарами население округа из других регионов страны через Республику Коми. Предприниматели с открытием переправы в районе Усть-Усы доставляют товары именно этим путем, самолетом дорого, а альтернатива доставке грузов по зимнику - это только авиадоставка», - пояснил Сопочкин.

В 2018 году переправа в районе Усть-Усы из-за теплой погоды была открыта 23 января только для легковых автомобилей. Максимальной грузоподъемности в 25 тонн удалось достичь только 27 февраля.

В этом сезоне протяженность зимника составляет 70,9 км, а не 86 км. Это стало возможным благодаря вводу в эксплуатацию четвертого участка строящейся круглогодичной автодороги Нарьян-Мар - Усинск. В зависимости от погодных условий зимняя дорога может эксплуатироваться до середины апреля.

<https://tass.ru/arktika-segodnya/5986087>

### ТАСС; 2019.01.10; БЕСПИЛОТНИКИ «КАМАЗ» ВЫЕДУТ НА ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В 2019 ГОДУ

Беспилотные транспортные средства ПАО «КамАЗ» впервые пройдут опытную эксплуатацию на дорогах общего пользования в Набережных Челнах в 2019 году, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе госкорпорации «Ростех».

«Начиная с 2019 года, планируется старт пилотной эксплуатации автономных транспортных средств «КамАЗ» на дорогах общего пользования в городе Набережные Челны и на закрытых территориях», - сказали в «Ростехе».

В госкорпорации также отметили, что во время движения в кабинах автомобилей будут присутствовать профессиональные водители-испытатели, которые при возникновении экстренной и внештатной ситуации примут управление на себя.

ПАО «КамАЗ» разрабатывает грузовые автомобили с системами помощи водителю и системами автономного движения. В 2015 году был создан прототип первого в России беспилотного автомобиля на базе серийного грузовика «КамАЗ-5350» с полноприводным шасси 6х6, автомобиль умеет самостоятельно ездить по заданным маршрутам без помощи водителя. При этом система искусственного интеллекта грузовика различает дорожную разметку, знаки а также других участников дорожного движения, в том числе и пешеходов.

Также в июне 2018 года на специальной трассе в Казани был испытан 12-местный беспилотный электробус Ш.А.Т.Л. (Широко Адаптивная Транспортная Логистика) «КамАЗ-1221». Для демонстрации возможностей автомобиля на берегу Казанки был определен путь длиной 650 м, расположенный внутри огороженной по периметру закрытой территории.

<https://tass.ru/ekonomika/5984632>

### РБК; ОКСАНА СОТНИК; 2019.01.10; АВТОМАТИЧЕСКИЙ ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ РАЗОРИТ ДО 40% ПЕРЕВОЗЧИКОВ ТАТАРСТАНА

В Татарстане появятся пункты автоматического весового контроля, объединенные в единую сеть. Республиканские перевозчики уверены, что штрафы вынудят многих игроков уйти с рынка.

Кабмин РТ в конце декабря утвердил Стратегию развития весогабаритного контроля на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения на 2018-2020 годы. Постановление опубликовали вчера.

Согласно документу, подписанному премьер-министром РТ Алексеем Песошиным, на дорогах Татарстана должно появиться не менее 12 автоматических пунктов весового контроля в ближайшие два года. На реализацию стратегии планируют выделить 571,5 млн рублей. Средства пойдут на проектирование автоматических пунктов весогабаритного контроля, строительно-монтажные работы, разработку и обслуживание сайта.

В тексте стратегии отмечено, что проект направлен на сохранение дорог и обеспечение безопасности дорожного движения. Однако, по мнению председателя правления Объединения перевозчиков Казани Владислава Абрамова, система автоматизированного весового контроля не готова к полноценной эксплуатации.

Разорение для мелких игроков

«Сама идея неплоха. Но к ее реализации есть вопросы. Система позволяет взвешивать грузовой транспорт в движении, даже без уведомления водителя. Конечно, такой сложный механизм подвержен ошибкам. Точность взвешивания низкая. Даже в идеальных условиях существует 10-процентная погрешность. В реальных условиях вероятность ошибки – 30%», – считает Абрамов.

По его словам, для перевозчиков это выльется в штрафы от 150 до 500 тыс.рублей за фиксацию на каждом комплексе. «За одну поездку можно получить несколько таких штрафов. При этом водитель узнает о них только через 1-2 недели, но оспорить уже ничего не сможет. Даже накладные не являются аргументом в суде. В судебной практике нет ни одного выигранного дела. В Нижегородской, Вологодской, Костромской областях, где система уже работает, штрафы идут на миллионы. Люди боятся выезжать из города, проезжая под рамками, закрывают номера», – сказал Абрамов.

Он отмечает, что новые штрафы грозят разорением для небольших компаний Татарстана. «Сегодня их доля составляет около 40%. После введения новой системы большинство из них перестанет существовать. Для них несколько штрафов станут неподъемными», – сказал Абрамов.

Избыточная мера

Абрамов отметил, что в настоящее время не все перевозчики осознают масштаб проблемы. «Когда вводили систему «Платон», перевозчики сплотились: выступали против, писали обращения. Сейчас многие считают, что их эта проблема не коснется. Поэтому активности нет. Не все понимают последствия», – отметил Абрамов.

По словам предправления Объединения казанских перевозчиков, в ноябре 2018 года предприниматели отправили письмо министру транспорта РФ Евгению **Дитрих**у. Однако ответ до сих пор не поступил.

Против системы автоматического весового контроля выступил и депутат Госсовета РТ от партии КПРФ Артем Прокофьев. «С системами весового контроля вообще есть проблемы. У перевозчиков практически нет возможности проверить и опротестовать показания приборов. В автоматическом режиме эти возможности вообще сведутся к нулю. Для защиты прав перевозчиков инструментов нет. Поэтому я считаю введение автоматического весового контроля избыточным. Необходимо менять весь подход. Изначально эта система была задумана для сохранения дорог, но сейчас она превратилась в механизм для сбора денег», – сказал Прокофьев.

Согласно стратегии, протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в Татарстане составляет 13,4 тыс. километров. Объем грузоперевозок за последние 10 лет вырос в 5 раз. Количество грузового транспорта увеличилось на 30%. Весовой контроль осуществляется на 5 стационарных, 13 передвижных и 1 автоматическом пункте.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/10/01/2019/5c3746939a794775ef81c49c>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3850211?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=70561&utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.business-gazeta.ru/news/408945?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2019.01.11; ДВА БЕНЗОВОЗА ПРОВАЛИЛИСЬ ПОД ЛЕД НА РЕКЕ В ЯКУТИИ

Два бензовоза провалились под лед на переправе через реку Алдан в Томпонском районе Якутии, пострадавших нет. Об этом сообщили журналистам в региональной противопожарной службе.

«В 16 км от села Мегино-Алдан под лед провалились два бензовоза марки Scania и Iveco. Погибших и пострадавших нет. <…> В результате происшествия произошла утечка дизтоплива, ее объем и площадь разлива устанавливаются», - сказано в сообщении.

«Предположительной причиной случившегося стало превышение тоннажа грузоперевозок на данном участке», - уточнили в службе.

Инцидент произошел 10 января около 21:00 (15:00 мск). На месте ЧП работают бульдозер с тралом и две машины для перекачки топлива. Движение по ледовой переправе на этом участке разрешено с максимально допустимой нагрузкой 30 тонн. В районе происшествия температура воздуха составляет минус 40 градусов.

<https://tass.ru/proisshestviya/5987878>

### РИА НОВОСТИ; 2019.01.10; В УЛАН-УДЭ ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МАРШРУТКОЙ И ГРУЗОВИКОМ

Пятеро пассажиров маршрутного автобуса получили различные травмы в результате дорожной аварии в Улан-Удэ, сообщает пресс-служба МВД Бурятии.

По ее данным, водитель маршрутного автобуса Fiat Ducato ехал по проспекту Автомобилистов и въехал в стоящий грузовик ГАЗ-53. Водитель грузового автомобиля остановился на дороге из-за поломки.

«По предварительной информации, в результате дорожно-транспортного происшествия пострадали пятеро пассажиров маршрутного автобуса. У четверых граждан ушибы, одна пассажирка госпитализирована в медицинское учреждение для обследования», - говорится в сообщении.

Аптечка на подстанции скорой и неотложной медицинской помощи

<https://ria.ru/20190110/1549167047.html>

### ТАСС; 2019.01.10; СЕМЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП ПОД ПЕРМЬЮ

Семь человек пострадали в столкновении вахтового автобуса, грузовика и легкового автомобиля в Пермском крае. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе ГИБДД региона.

«В четверг днем в Очерском районе по автодороге М7- Волга двигался автобус ПАЗ, водитель которого начал обгон. В это время впереди идущая LADA тоже начала обгон. Водитель автомобиля LADA не справился с управлением, в результате оба транспортных средства допустили столкновение со встречным грузовиком Scania. Пострадали семь человек», - сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что автобус является вахтовым и двигался из Удмуртии по направлению в Пермь. Пострадавшие - шесть пассажиров автобуса ПАЗ и водитель LADA , несовершеннолетних среди них нет. «На месте ДТП работают сотрудники полиции, выясняются все обстоятельства произошедшего», - отметили в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestviya/5986423>

### ТАСС; 2019.01.10; В САРАТОВЕ ПРИ ОБРУШЕНИИ КРОВЛИ ПОДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДА ПОСТРАДАЛ ПОДРОСТОК

Кровля подземного перехода около остановки общественного транспорта обрушилась в четверг в Саратове, в результате был травмирован подросток, сообщили ТАСС в пресс-службе Минздрава региона.

«Врачи скорой помощи в четверг доставили в больницу ребенка 14 лет, который пострадал при обрушении кровли подземного перехода», - сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что мальчик находится в состоянии средней степени тяжести, ему оказывается вся необходимая медицинская помощь.

Как сообщают местные СМИ, причиной обрушения могло стать большое скопление снега на кровле.

В администрации города эту информацию опровергли. Как сообщили ТАСС в пресс-службе, снег с кровли был убран. «Кровля была расчищена от снега, ребенок взобрался на крышу и уже под ним кровля обвалилась. Сейчас в целях безопасности весь снег рядом с переходом убран», - отметила собеседница агентства.

<https://tass.ru/proisshestviya/5986990>

### ТАСС; 2019.01.10; СЛЕДОВАТЕЛИ ПРОВОДЯТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ АВТОБУСА И ЛЕСОВОЗА ПОД СЫКТЫВКАРОМ

Следователи начали проверку после столкновения рейсового автобуса с груженым лесовозом под Сыктывкаром в Республике Коми. Об этом говорится в сообщении пресс-службы Следственного управления СК РФ по Республике Коми, размещенном в четверг на сайте ведомства.

«Следственными органами Следственного комитета РФ по Республике Коми по факту дорожно-транспортного происшествия с участием рейсового пассажирского автобуса и лесовоза организована доследственная проверка», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, на месте происшествия работает следственно-оперативная группа, следователи совместно с сотрудниками ГИБДД выясняют причины и обстоятельства произошедшего. «Следователи дадут правовую оценку, в том числе на предмет наличия признаков преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ («Выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности»)», - отмечается в сообщении.

Ранее сообщалось, что в 19:10 мск на 4 км автодороги Сыктывкар - Троицко-Печорск за Краснозатонским мостом неподалеку от Сыктывкара водитель лесовоза при повороте совершил столкновение с автобусом маршрута № 25, который ехал из Сыктывкара в сторону поселка Краснозатонский. По предварительной информации, водитель лесовоза не предоставил преимущество в движении водителю автобуса.

В результате ДТП пострадали 15 человек, в том числе четверо детей. В настоящее время госпитализированы десять человек, в том числе трое несовершеннолетних.

<https://tass.ru/proisshestviya/5987339>

### КОММЕРСАНТ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.01.11; ПЕРЕМЕНЫ ТОКА; ОАО РЖД ОТКЛЮЧАЕТСЯ ОТ ГРИГОРИЯ БЕРЕЗКИНА

Как выяснил “Ъ”, один из крупнейших посредников на рынке электроэнергии Григорий Березкин может лишиться части бизнеса. ОАО РЖД, с 2000-х годов закупающее электроэнергию через подконтрольный бизнесмену «Русэнергосбыт» (РЭС), планирует самостоятельно выйти на оптовый энергорынок. При полном отказе от посредников монополия сможет на 3–5% снизить затраты на закупку электроэнергии, сэкономив до 8 млрд руб. в год. Потери РЭС могут составить 6,4 млрд руб.: полностью отказаться от посредника ОАО РЖД будет сложно, поскольку долгосрочные договоры с трейдером заключены до 2038 года. Кроме того, железнодорожная монополия владеет сетями, что по закону несовместимо с энергосбытовой деятельностью.

ОАО РЖД в 2019 году рассчитывает получить статус участника оптового энергорынка и в результате как минимум частично отказаться от услуг своего основного поставщика электроэнергии «Русэнергосбыта» (РЭС, 50,5% у ЕСН Григория Березкина, входящего в совет директоров монополии, 49,5% у итальянской Enel). Этот вопрос ОАО РЖД планирует вынести на одно из ближайших заседаний наблюдательного совета «Совета рынка» (регулятор энергорынков), но пока о своем намерении компания уведомила только Минэнерго, говорят собеседники “Ъ”, знакомые с инициативой. В Минэнерго на запрос “Ъ” не ответили, в «Совете рынка» сообщили “Ъ”, что обращение ОАО РЖД не поступало. В монополии отказались от комментариев.

Почти все крупные промышленные потребители электроэнергии, например, «Русал», НЛМК, «Северсталь», «Норникель», уже закупают ее на оптовом энергорынке без посредников. Прямые закупки позволят ОАО РЖД экономить на марже, выплачиваемой поставщику. В интервью “Ъ” в марте 2017 года глава РЭС Михаил Андронов говорил, что средняя маржа по портфелю компании составляет 5%. Контракт с ОАО РЖД занимает 80% в портфеле РЭС, общее потребление монополии господин Андронов оценивал тогда в 40 млрд кВт•ч. По отчету ОАО РЖД за 2017 год, электроэнергия занимала 13,2% в общем объеме закупок, составлявшем 1,3 трлн руб. Из отчетности следует, что расходы на электроэнергию – 160,1 млрд руб.

Но выход ОАО РЖД на оптовый рынок может осложнить отсутствие единого центра потребления – эти точки у монополии разбросаны по всей стране. Михаил Андронов объяснял “Ъ” удобство работы через посредника большим количеством региональных представительств РЭС: «Иначе они (клиенты.– “Ъ”) должны были бы выстраивать отношения более чем с сотней поставщиков и иметь для этого большой штат».

Однако схема закупки электроэнергии через РЭС в 2015 году вызвала нарекания Минэкономики: тогда замминистра Николай Подгузов считал, что маржа поставщика слишком велика и монополия могла бы сэкономить 5–6 млрд руб. в год. Чиновник отмечал, что прибыль РЭС от продаж за 2013 год (9,2 млрд руб.) заметно выше, чем у других крупных поставщиков электроэнергии. В 2017 году прибыль компании от продаж составила 6,6 млрд руб.

Группа ЕСН Григория Березкина не впервые теряет крупного клиента: в разное время она снабжала электроэнергией все три ключевые монополии из числа крупных потребителей. Но со временем они уходили к собственным поставщикам. В 2007 году компании господина Березкина утратили право на энергоснабжение «Газпрома», контроль над которым перешел к учрежденному монополией «Межрегионэнергосбыту». Часть сбытового бизнеса, связанного с «Транснефтью», потерял и подконтрольный господину Березкину «Русэнергоресурс» (25% принадлежит «Транснефти»): так, с 2014 года поставщиком «Транснефтепродукта» стало кэптивное «Транснефтьэнерго».

О полном отказе ОАО РЖД от услуг РЭС пока речь не идет, утверждает один из собеседников “Ъ”. В частности, стороны связаны долгосрочными договорными обязательствами до 2038 года (первые соглашения начали действовать с 2004 года), и, вероятнее всего, можно говорить о постепенном снижении объемов с переводом на прямые закупки новых объектов и части пристанционных поселков.

В РЭС отметили, что ее крупные клиенты, такие как КамАЗ или группа ГАЗ, уже имеют статус субъекта оптового рынка, что не мешает им закупать электроэнергию через компанию: «Это дает возможность поставок небольших объемов для отдельных объектов самостоятельно, там, где это выгодно для всех сторон».

Кроме того, препятствием для выхода ОАО РЖД на оптовый рынок может стать владение сетями: монополия играет роль территориальной сетевой организации, передавая электроэнергию и своим объектам, и сторонним потребителям. Но закон запрещает совмещать передачу электроэнергии с производством или сбытом. Доходы ОАО РЖД от передачи энергии в 2017 году составили 10,7 млрд руб., прибыль от этого вида деятельности – 2,2 млрд руб.

Владимир Скляр из «ВТБ Капитала» отмечает, что ОАО РЖД – крупнейший покупатель электроэнергии в РФ с предсказуемым графиком потребления, это достаточные условия для выхода на оптовый рынок и экономии на сбытовой надбавке. На ОАО РЖД приходится 4% от потребления РФ, уточняет Наталья Порохова из АКРА: «В целом нетипично, что компания до сих использует посредников».

Несмотря на распределенные центры потребления, примеры успешной экономии у потребителей со схожим паттерном потребления присутствуют, отмечает господин Скляр, приводя в пример «Магнит», который сам закупает электроэнергию для магазинов. «При правильно организованном трейдинге и прогнозировании экономия может составлять до 3% от платы за электроэнергию, в случае ОАО РЖД это миллиарды рублей»,– говорит аналитик. Но Наталья Порохова отмечает, что прямые закупки электроэнергии на оптовом рынке требуют от потребителей держать квалифицированный штат, что может быть рентабельно только для очень крупных потребителей.

<https://www.kommersant.ru/doc/3850642>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2019.01.11; НА ГОРЬКОВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД ОТКРЫЛАСЬ НОВАЯ ПЛАТФОРМА «КАРАЧАРОВО»

На Горьковском направлении Московской железной дороги сегодня открылась новая платформа «Карачарово» - она стала гораздо ближе к МЦК и позволила принимать больше пассажиров и поездов. Об этом сообщил мэр столицы Сергей Собянин, осмотрев остановочный пункт вместе с главой РЖД Олегом Белозеровым.

«Хотел поблагодарить наших коллег из РЖД за то, что перед Новым годом был сделан такой подарок москвичам, - отметил градоначальник. - Платформы «Карачарово» перенесены ближе к МЦК и, по большому счету, сделали МЦК доступным для всего Горьковского направления железной дороги. То есть для ряда московских районов, а также Подмосковья, включая город Железнодорожный и некоторые другие. Это важный этап формирования нового транспортного узла».

Остановка «Карачарово», напомню, на Горьковском направлении была и раньше, но не пользовалась популярностью из-за неудобного расположения - электрички часто проезжали её без остановки. Ситуация кардинально изменилась в 2016 году с открытием МЦК - станция «Нижегородская» нового кольца стала своеобразным дублером Курского вокзала - здесь теперь пересаживаются на другие виды городского транспорта те пассажиры, которые раньше вынуждены были ехать на электричке до центра города.

Проблемой было и довольно большое расстояние между «Карачарово» и «Нижегородской» - чтобы добраться с одной станции на другую пешком, уходило 15 минут. В связи с этим правительство Москвы и РЖД договорились перенести остановку - старые платформы разобрали, а новые построили на 550 метров ближе к МЦК. Первую платформу открыли ещё осенью прошлого года, а 10 января первые поезда приняла вторая платформа. Дорога до МЦК стала занимать втрое меньше времени - 5 минут вместо 15.

При этом обновлённая «Карачарово» вместе со станцией МЦК «Нижегородская» и строящаяся поблизости одноименная станция метро в перспективе сформируют один из крупнейших в Москве транспортно-пересадочных узлов.

<https://rg.ru/2019/01/10/reg-cfo/na-gorkovskom-napravlenii-mzhd-otkrylas-novaia-platforma-karacharovo.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.11; С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ; СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ОКАЗАЛСЯ БЫСТРЕЕ И ДЕШЕВЛЕ САМОЛЕТА

Скоростные поезда могут стать не только самым быстрым, но и самым выгодным транспортом для путешествий на расстояния в пределах тысячи километров, следует из расчетов Центра экономики инфраструктуры на примере маршрута Москва - Казань.

Добраться по железной дороге будет быстрее и экономичнее, чем на самолете, при одном условии: если ехать со скоростью 360 километров в час, то есть по высокоскоростной магистрали (ВСМ). Окончательного решения о строительстве первой в России высокоскоростной магистрали, которая должна соединить Москву и Казань, пока нет, но в ценах 2018 года билет в этот поезд обошелся бы в 1965 рублей, а время в пути составило бы 1,9 часа. Поездка на автомобиле по скоростной платной трассе Москва - Казань (запланированной в рамках плана развития магистральной инфраструктуры до 2024 года) потребует почти 2,5 тысячи рублей и пяти часов в дороге, полет в Казань на самолете в экономклассе - 3,6 тысячи рублей и 3,8 часа вместе с поездкой до аэропорта.

В этом году РЖД планирует увеличить скорость пассажирских поездов на 3-5 процентов, что позволит сократит время в пути по некоторым направлениям на 3 часа

Спрос на скоростные поезда уже есть. На «Сапсанах», которые ходят по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород, в 2018 году перевезено 5,5 миллиона пассажиров, что на 7 процентов больше, чем в 2017 году. В прошлом году увеличена частота движения этих поездов и сокращено время в пути.

В 2019 году, вполне возможно, будет разработано техническое задание по проекту ВСМ Москва - Казань. Ожидается внедрение технических решений по увеличению скорости в направлении Москва - Санкт-Петербург, отметил председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) Павел Иванкин. Важным событием станет открытие железнодорожного сообщения с Крымом. Из Крыма будут дополнительно курсировать около 15 поездов в Центральную часть России, на Урал и в Сибирь. Будет расширена география двухэтажных поездов - сейчас курсирует 12 пар двухэтажных поездов, в этом году количество таких поездов увеличится на 10 процентов, а пассажиропоток - на 25 процентов, прогнозирует Иванкин.

РЖД планирует увеличить скорость пассажирских поездов в среднем на 3-5 процентов, что позволит сократить время в пути по некоторым направлениям на 3 часа.

Планируется повышать и уровень комфорта пассажиров, в частности, в поездах будет значительно расширена сеть Wi-Fi и улучшено качество обслуживания, питания.

Уже на январь запланировано курсирование обновленного плацкартного вагона по маршруту Москва - Санкт-Петербург. Помимо этого, будет доработан новый прототип плацкартного, мягкого вагона (купе) и вагона повышенной комфортности, которые придут на замену действующим вагонам CB и купе.

<https://rg.ru/2019/01/10/skorostnoj-poezd-okazalsia-bystree-i-deshevle-samoleta.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ГРУППА FESCO ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗД С ЮГО-ВОСТОКА КИТАЯ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ

Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH), ДВМП) запустила еженедельный контейнерный поезд из китайского города Иу (провинция Чжэцзян) в Москву через Монголию.

В сообщении FESCO говорится, что первый состав с импортными грузами, отправленный 29 декабря 2018 года, прибудет в пункт назначения 11 января.

Общее время в пути следования составит 14 суток, что в три раза быстрее, чем через Суэцкий канал. Маршрут проходит через пограничные переходы Эрлянь - Замын-Ууд - Наушки. Для перевозки грузов используются собственные платформы и контейнеры FESCO.

Сервис ориентирован, в первую очередь, на доставку товаров народного потребления из Китая.

Планируемый объем перевозок - 400-500 TEU (эквивалент 20-футового контейнера) в месяц.

В перспективе FESCO намерена запустить по этому маршруту также доставку скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах.

«Развитие сухопутных международных маршрутов является частью стратегии FESCO по увеличению объемов контейнерных перевозок, в том числе в соответствии с логикой проекта «Экономического пояса Шелкового пути», который является частью китайской инициативы «Один пояс - Один путь» и, в частности, направлен на развитие транспортных коридоров между Азией и Европой», - отмечается в сообщении.

Работать на континентальном направлении Китай-Россия FESCO начала в конце 2016 года, запустив поезд Тяньцзинь-Москва; в начале августа 2017 года был организован транзитный сервис из Китая в Германию через территорию Монголии. В настоящее время также действуют экспортные сервисы FESCO из Красноярска через Казахстан в Чэнду (провинция Сычуань) и Сиань (провинция Шэньси) и регулярный поезд в Чэнду через Монголию. Кроме того, доставка грузов между Китаем и Россией традиционно осуществляется в рамках интермодальной цепочки, проходящей через порт Владивостока.

Объем перевозок FESCO по международным сухопутным маршрутам Китай-Россия-Китай и Китай-Европа-Китай в 2018 году составил 12,4 тыс. TEU, что в три раза превысило аналогичный показатель 2017 года.

FESCO - один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (MOEX: VMTP) (ВМТП), железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 20 транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

По данным FESCO, 32,5% акций группы принадлежат Зиявудину Магомедову, 23,8% - компаниям, контролируемым Марком Гарбером (один из контролирующих акционеров GHP Group), 17,4% - TPG Capital, 26,3% - другим акционерам или находятся в свободном обращении. З.Магомедов сейчас находится под стражей, его обвиняют в организации преступного сообщества и особо крупных хищениях бюджетных средств.

### ТАСС; 2019.01.10; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» В 2018 ГОДУ ВЫРОСЛИ НА 7%

Услугами высокоскоростных поездов «Сапсан» в 2018 году воспользовались 5,5 млн пассажиров, что на 7% больше, чем годом ранее. Об этом говорится в сообщении РЖД.

«Положительная динамика связана с увеличением количества мест и частоты движения поездов, а также с привлекательными условиями поездки, в том числе комфортом, гибкой тарифной политикой, сокращением времени в пути», - отметили в РЖД.

В том числе в декабре 2018 года поезда «Сапсан» перевезли 405 тыс. пассажиров (на уровне декабря 2017 года), а в период новогодних и рождественских праздников - более 172 тыс. пассажиров, что на 1,2% больше, чем годом ранее.

«Сапсаны» курсируют между Москвой и Санкт-Петербургом, а также Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом. На их долю приходится более половины пассажиропотока на линии Санкт-Петербург - Москва. Занятость мест в высокоскоростных поездах приближается к 100%. Всего с начала эксплуатации «Сапсаны» перевезли 33,6 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/5984781>

### ТАСС; 2019.01.10; ИНТЕГРАЦИЮ МЦК И РАДИАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА ГОДА

Власти Москвы планируют завершить интеграцию Московского центрального кольца (МЦК) и радиальных железных дорог до конца текущего года. Об этом сообщил журналистам заммэра Москвы Марат Хуснуллин.

Ранее Хуснуллин сообщал, что основные работы по интеграции Московского центрального кольца радиальными направлениями Московской железной дороги (МЖД), завершатся в 2018 году.

По его словам, в этом году совместно с с РЖД планируется открыть для пассажиров платформу «НАТИ» на Ленинградском направлении, а также обновленную платформу «Северянин» на Ярославском направлении. «Платформы на этих станциях будут максимально приближены к станциям МЦК. Таким образом, завершится интеграция кольца и железнодорожных магистралей», - приводит слова Хуснуллина пресс-служба Стройкомплекса Москвы.

По словам заммэра, интеграция МЦК и радиальных направлений железных дорог обеспечит пассажирам максимально комфортную пересадку с одного вида транспорта на другой, позволит сократить затрачиваемое на дорогу время, а также улучшит транспортную ситуацию в районах, где открываются обновленные платформы. «Новые железнодорожные станции и платформы, интегрированные с другими видами транспорта, пользуются спросом у москвичей и гостей города», - добавил Хуснуллин.

Ранее были открыты интегрированные станции «Ленинградская», «Новохохловская», «Окружная». Первую платформу остановочного пункта «Карачарово» Горьковского направления МЖД открыли в конце декабря 2018 года. Вторую платформу этой станции мэр Москвы Сергей Собянин и гендиректор, председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров открыли 10 января.

<https://tass.ru/moskva/5986559>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В РФ В 2018Г ВЫРОСЛИ НА 14%, ДО 3 МЛН TEU

Железнодорожные перевозки груженых контейнеров в 2018 году увеличились на 13,8%, до 3 млн TEU, в объемном выражении - на 12,4%, до 42 млн тонн, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

Наиболее активно росли отправки лесных грузов (на 41,2%, до 387,9 тыс. TEU), автомобилей (на 23,6%, до 225,6 тыс. TEU), машин, станков и двигателей (на 20,5%, до 213,2 тыс. TEU), черных металлов (на 18,9%, до 124,3 тыс. TEU) и метизов (на 14%, до 265,5 тыс. TEU), строительных грузов (на 18,3%, 104,2 тыс. TEU), бумаги (на 9,6%, до313,7 тыс. TEU), промышленных товаров (на 9,3%, до 280,3 тыс. TEU), а также химикатов и соды (на 8,4%, до 490 тыс. TEU).

В то же время, перевозки цветных металлов сократились на 3,8% (до 107,9 тыс. TEU), химических и минеральных удобрений - на 26,5% (до 42,3 тыс. TEU).

В целом перевозки контейнеров по железным дорогам РФ (с учетом порожних) в 2018 г. выросли на 14,3%, до 4,5 млн TEU, в том числе внутри страны - на 5,7%, до 1,9 млн TEU. Экспорт увеличился на 16,9%, превысив 1,1 млн TEU, импорт - на 21,5% (до 859,8 тыс. TEU).

Общий транзит контейнеров в 2018 г. вырос на 33,5%, до 557,2 тыс. TEU. В «майских указах» президента обозначена задача к 2025 г. сократить время железнодорожной перевозки контейнеров (в частности, с Дальнего Востока до западной границы страны) до 7 дней и увеличить их транзит в 4 раза. Разработанный в соответствии с этим документом комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры содержит цифру 1,656 млн TEU в 2024 г. (в обоих случаях нет указания, идет ли речь о всех контейнерах или только груженых).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; РЖД ОШТРАФОВАНЫ НА 500 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГЛАВНОГО ПУТИ МЫТИЩИ-БОЛШЕВО В ПОДМОСКОВЬЕ

На РЖД наложен штраф в 500 тыс. рублей за строительство главного пути Мытищи-Болшево в Подмосковье без разрешительных документов, сообщили в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП) в четверг.

Ранее Московско-Ярославская транспортная прокуратура провела проверку исполнения требований градостроительного законодательства при строительстве объекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. Строительство III главного пути Мытищи-Болшево».

«Установлено, что в нарушение требований Градостроительного кодекса РФ ОАО «РЖД» допустило строительство вышеуказанного объекта капитального строительства в отсутствие полученного в установленном порядке разрешения на строительство», - говорится в сообщении.

По результатам проверки прокуратурой в отношении ОАО «РЖД» возбуждено дело об административном правонарушении по ч.1 ст.9.5 КоАП РФ (строительство, реконструкция объектов капитального строительства без разрешения на строительство в случае, если для осуществления строительства, реконструкции объектов капитального строительства предусмотрено получение разрешений на строительство).

По результатам рассмотрения дела в Арбитражном суде Москвы, с учетом позиции прокурора, виновному юридическому лицу - ОАО «РЖД» назначен административный штраф в размере 500 тыс. рублей.

Устранение выявленных нарушений находится на контроле прокуратуры, отметили в ММТП.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.01.11; НОВАТЭК ОТПРАВИЛ ГАЗОВОЗЫ НА «ЗВЕЗДУ»; ВЕРФЬ ПОСТРОИТ ДЛЯ «АРКТИК СПГ-2» 14–15 ТАНКЕРОВ

Как выяснил “Ъ”, в конце 2018 года НОВАТЭК и верфь «Звезда», которую строит на Дальнем Востоке «Роснефть», договорились о строительстве «по рыночной цене» 14-15 газовозов ледового класса Arc7 для нового проекта по сжижению газа «Арктик СПГ-2». Права на заказы могут получить судоходные компании, между которыми уже идет тендер, в частности, это «Совкомфлот» и канадская Teekay. Одним из рисков контрактов остаются требования государства выполнять перевозки СПГ по Севморпути и каботаж только под российским флагом, непопулярным среди судовладельцев. Но, по мнению экспертов, размещение заказа на «Звезде» позволит НОВАТЭКу добиться поблажек.

Как рассказали “Ъ” источники в отрасли, в конце 2018 года НОВАТЭК подписал с верфью «Звезда» (управляется ДЦСС – консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка) опционное соглашение на строительство 14 танкеров-газовозов для будущего проекта «Арктик СПГ». По словам одного из собеседников “Ъ”, также будет «пилотное» судно, то есть в целом речь идет о 15 танкерах. В документе прописана возможность переуступки прав на заказ пяти-шести компаниям, в том числе «Совкомфлоту» (СКФ) и одному из крупнейших судовладельцев в мире, канадской Teekay, или их дочерним структурам. Цена строительства указана «рыночная», «как в Корее». По оценкам главы консультационного центра «Гекон» Михаила Григорьева, стоимость одного газовоза в 2017 году – $316–318 млн.

В Минпромторге подтвердили, что НОВАТЭК заключил предварительный договор со «Звездой» на строительство 14 газовозов, предусмотренных перспективным планом загрузки верфи. Сейчас министерство вместе с «заинтересованными ведомствами и организациями» прорабатывает меры поддержки строительства крупнотоннажных судов. Источник “Ъ”, близкий к «Звезде», говорит, что заключено «соглашение на 15 газовозов», и подтверждает возможность переуступки прав заказа. Газовозы будут такими же, как для первого проекта НОВАТЭКа «Ямал СПГ». Официально на верфи вопрос не комментируют.

В НОВАТЭКе уточнили, что со «Звездой» подписано соглашение о резервировании мощностей, оно закрепляет взаимные обязательства на заключение отобранными судовладельцами контрактов на строительство судов, обеспеченных договорами фрахтования со стороны проекта. Сейчас идет тендер, заинтересованность подтвердили крупнейшие мировые судовладельцы, включая СКФ, пояснили в НОВАТЭКе. «Мы рассчитываем, что по итогам тендера СКФ возьмет на себя большое количество заказов,– говорят в газовой компании.– Тем более что по решению правительства строительство на «Звезде» головного первого газовоза будет осуществляться именно для СКФ. В конце 2018 года НОВАТЭК подписал договор тайм-чартера на этот газовоз, контракт между СКФ и «Звездой» должен быть подписан в первом квартале».

Для «Ямала СПГ» 15 танкеров Yamalmax ледового класса Arc7 строила корейская DSME, заказчиками выступали СКФ, Teekay, китайские компании, греческая Dynagas. Все эти суда зарегистрированы в иностранных регистрах (как и большинство других судов СКФ).

При этом из-за ускоренного запуска «Ямал СПГ» НОВАТЭКу, несмотря на заказы, пришлось искать танкеры для вывоза СПГ на рынке. По данным “Ъ”, на размещении нового заказа на «Звезде» настаивала верфь, которой требовалась загрузка для окупаемости (см. “Ъ” от 3 июля 2018 года). Летом представитель «Роснефти» говорил, что речь шла о заказе на 15 газовозов, в 2022-м, 2024-м и 2025 годах планируется сдавать по пять судов (см. “Ъ” от 22 июня 2018 года).

Один из источников “Ъ” утверждает, что НОВАТЭК просил под заказ госсубсидии, но в компании это отрицают. «Мы ожидаем, что судовладельцы будут заказывать на «Звезде» газовозы по мировым рыночным ценам,– добавили в НОВАТЭКе.– Есть решение правительства о поддержке «Звезды» в целях локализации производства судов в России, объем и форму поддержки поручено определить Минпромторгу с ДЦСС». Это, по словам представителя компании, одно из отлагательных условий для подписания контрактов с судовладельцами.

Однако у программы есть и еще один риск: российские власти давно пытаются вынудить судовладельцев регистрировать суда в России, и очередной мерой стал запрет каботажа и вывоза энергоресурсов по Севморпути под иностранными флагами. Также Минпромторг хочет ограничить перевозку в Арктике энергоресурсов судами, построенными за рубежом. Еще летом 2018 года глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон просил **Минтранс** и профильного вице-премьера **Максима Акимова** отменить ограничения. В декабре глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** говорил, что соответствующее распоряжение правительства подготовлено, а господин Михельсон уточнял, что изъятие нужно на три года.

Но источники “Ъ” говорят, что разрешение для использования иностранных танкеров НОВАТЭК еще не получил, так как документ не согласовывает Минпромторг. Надежда Малышева из PortNews не исключает, что предварительный договор НОВАТЭКа со «Звездой» позволит государству сделать шаг навстречу газовой компании для согласования с 2019 года предложенной временной логистической схемы для вывоза углеводородов с Ямала.

<https://www.kommersant.ru/doc/3850604>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; ЯМАЛ СПГ ЗА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ЭКСПОРТИРОВАЛ 0,5 МЛН Т СПГ

Ямало-Ненецкая таможня в морском порту Сабетта в период с 30 декабря по 8 января оформила на экспорт 508,4 тыс. тонн сжиженного природного газа (СПГ) и 53,8 тыс. тонн конденсата, сообщает пресс-служба таможни.

Всего было оформлено убытие десяти морских судов, из них семь с СПГ, три - с конденсатом. Из порта Сабетта экспортирует только «Ямал СПГ».

«Ямал СПГ» реализует проект строительства завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. В начале декабря была запущена третья очередь - в результате производительность завода достигла плановых 16,5 млн тонн СПГ в год.

В конце 2019 года планируется построить еще одну очередь на 900-950 тыс. тонн в год. Она будет строиться по технологии «НОВАТЭКа» «Арктический каскад», будет экспериментальной.

Акционерами ОАО «Ямал СПГ» являются ПАО «НОВАТЭК» (MOEX: NVTK) (50,1%), Total (20%), CNPC (20%), Фонд Шелкового пути (9,9%).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; РОСНЕФТЬ ПРОДЛИЛА ДО КОНЦА 2022Г ДОГОВОР С ТУАПСИНСКИМ ПОРТОМ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ 40 МЛН Т НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ

«Роснефть» заключила с АО «Туапсинский морской торговый порт» (MOEX: TMTP) (ТМТП) дополнение к договору от 2013 года на оказание услуг, связанных с отгрузкой экспортируемых нефтепродуктов.

Согласно материалам «Роснефти» (MOEX: ROSN), ТМТП также предоставит танкерам причал, обеспечит требования безопасности мореплавания, экологической и пожарной безопасности при производстве грузовых операций и стоянке танкеров у причала при проведении погрузки на причалах порта NN1-6, окажет услуги по погрузке (наливу) нефтепродуктов в танкеры на причалах NN 1,2 и услуги, связанные с приемом нефти в каботаже на причалах NN 3-6.

Срок оказания услуг: с 1 января 2019 года по 31 декабря 2022 года, объем закупки - 40 млн тонн, стоимость закупки - 5,4 млрд руб.

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.01.11; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИВАЕТ ДАЛЬНОСТЬ; ПЕРЕВОЗЧИК УТОЧНИЛ ПЛАНЫ ЗАКУПОК САМОЛЕТОВ

В рамках госзакупок медиаконтента «Аэрофлот» раскрыл актуальные планы по обновлению парка: до конца 2021 года он должен получить 15 дальнемагистральных A350 и пять Boeing 777. Первые самолеты Airbus должны были поступить еще в 2018 году, но теперь их поставка перенесена на первое полугодие 2020 года. «Аэрофлот» также продолжает рассчитывать на российские МС-21, несмотря на риски задержки их поставок из-за санкций. Эксперты отмечают, что планы закупок самолетов отражают стратегию авиакомпании, ориентированную «на валовые показатели».

До конца 2021 года «Аэрофлот» увеличит число дальнемагистральных самолетов на 10 судов, следует из данных госзакупки авиакомпании на обеспечение ее парка медиаконтентом на $76,4 млн. В техническом задании приводится динамика наличия разных типов самолетов: так, к январю 2020 года число дальнемагистральных A330 снизится с 22 до 19 судов, до конца 2020 года будет выведено еще два самолета, в течение 2021 года запланирован поэтапный вывод еще пяти A330. Предполагается, что их будут заменять A350, первый из которых поступит в распоряжение «Аэрофлота» в феврале-апреле 2020 года. В авиакомпании предполагают, что с мая до октября 2020 года в парк будет ежемесячно поступать по одному A350, еще один в ноябре-декабре. В первом полугодии 2021 года «Аэрофлот» рассчитывает получить три A350, во втором полугодии – четыре.

Парк «Аэрофлота» также пополнится пятью дальнемагистральными Boeing 777. К январю 2020 года их число увеличится с 17 до 19 штук, еще два поступят «Аэрофлоту» с февраля 2020 по февраль 2021 года. К концу 2021 года в парке должно быть 22 Boeing 777. В ближайшие три года Boeing также поставит перевозчику один узкофюзеляжный Boeing 737. В Boeing и Airbus не комментируют сроки и условия поставок самолетов авиакомпаниям.

«Аэрофлот» также рассчитывает с первого квартала 2020 года начать эксплуатацию перспективных российских самолетов МС-21, которые еще даже не сертифицированы. Предполагается, что шесть МС-21 поступят «Аэрофлоту» в первом полугодии 2020 года, еще два – до конца 2020 года. В первом и втором полугодии 2021 года «Аэрофлот» рассчитывает на поставки четырех и трех МС-21 соответственно. Таким образом, к концу 2021 года «Аэрофлот» планирует эксплуатировать 15 МС-21. Стационарные и стриминговые системы развлечений будут закуплены, несмотря на риски задержки запуска серийного производства МС-21, в том числе из-за санкций США (см., в частности, “Ъ” от 10 января).

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики при ВШЭ Федор Борисов считает, что увеличение числа дальнемагистральных самолетов в парке «Аэрофлота» «соответствует тенденциям рынка авиаперевозок», который в 2017 году увеличился более чем на 10% и в целом «рос все последние годы, за исключением 2016 года». В 2019 году рынок, по мнению эксперта, «также продолжит расширяться, пусть и не с той скоростью, что в 2018 году». Параллельно «Аэрофлот» продолжает увеличивать свою долю на рынке. Господин Борисов считает, что бизнес авиакомпании сейчас ориентирован именно «на валовые показатели».

<https://www.kommersant.ru/doc/3850623>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ; АЛЕКСАНДР КРУГЛОВ; БОГДАН СТЕПОВОЙ; 2019.01.11; КУРС НА ПОРАЖЕНИЕ: САМОЛЕТЫ – НАРУШИТЕЛИ ГОСГРАНИЦЫ РАЗРЕШАТ СБИВАТЬ; ВОЗДУШНОЕ СУДНО С ПАССАЖИРАМИ УНИЧТОЖАТ, ЕСЛИ ЕГО ПРЕДНАМЕРЕННОЕ КРУШЕНИЕ ПРИВЕДЕТ К ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КАТАСТРОФЕ ИЛИ МАССОВОЙ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ

Гражданские самолеты с пассажирами на борту, нарушившие воздушную границу России, разрешат сбивать. Об этом сказано в проекте постановления правительства, разработанном Минобороны. Документ позволит открыть огонь по воздушному судну-нарушителю, если есть реальная опасность, что его преднамеренное крушение приведет к экологической катастрофе, массовой гибели людей или уничтожению стратегических объектов. Это позволит в том числе предотвратить теракты, связанные с угонами самолетов. Такие меры соответствуют международному опыту, в том числе американскому, отмечают эксперты.

Минобороны разработало проект постановления правительства «О порядке применения оружия и боевой техники при охране госграницы РФ в воздушном пространстве РФ» (документ есть в распоряжении «Известий»). В нем прописан алгоритм действий Вооруженных сил, если границу нарушит самолет, преднамеренное крушение которого может привести к экологическим бедствиям, массовой гибели людей или уничтожению стратегических объектов. Текст документа находится на стадии межведомственных согласований.

Существующий закон «О противодействии терроризму» позволяет сбивать любые гражданские самолеты, находящиеся в воздушном пространстве РФ, если они не соблюдают правила его использования, не подчиняются требованиям о посадке или изменении маршрута и при этом их действия могут привести к массовой гибели людей либо экологической катастрофе. В первую очередь речь идет о лайнерах, оказавшихся в запретных для полетов зонах.

При этом действующее постановление правительства РФ «О порядке применения оружия... в воздушном пространстве» от 1994 года запрещает сбивать самолеты – нарушители госграницы, если известно, что на их борту есть пассажиры.

– Новый документ должен устранить эти противоречия, – рассказал «Известиям» военный эксперт Владислав Шурыгин. – Они были заложены в законодательство после громкого международного скандала, связанного с уничтожением советскими ВВС южнокорейского Boeing, нарушившего воздушное пространство страны в 1983 году.

Под контролем ВКС

В новом проекте постановления сказано, что госграницу России в воздушном пространстве защищают соединения Воздушно-космических сил (ВКС), военных округов и Северного флота, находящиеся на боевом дежурстве по ПВО. Именно они первыми встречают нарушителей.

Согласно документу, при обнаружении такого неопознанного воздушного судна дежурные силы тут же будут приведены в готовность №1, после чего боевые самолеты и вертолеты поднимутся в воздух, а органы управления полетами Единой системы организации воздушного движения подключатся к военным, чтобы помочь классифицировать нарушителя.

Повышенная готовность будет объявляться, если потенциальный нарушитель приблизится к госгранице на расстояние 50 км и менее (для Восточного военного округа – на 100 км, для приграничной приморской полосы – 150 км).

Дежурные силы должны будут тут же предупредить экипаж воздушного судна о его возможном вхождении в воздушное пространство РФ и помочь восстановить ориентировку. При необходимости – указать на аэродром для экстренной посадки. Если с нарушителем нельзя будет установить радиосвязь, пилоты ВКС с помощью визуальных сигналов сообщат о навигационной ошибке и необходимых дальнейших действиях.

Гражданские и военно-транспортные суда, экипаж которых отказывается выполнять радио- и визуальные команды, сначала попробуют выдворить за пределы воздушного пространства страны или принудить к посадке на аэродром. Если нарушитель всё же продолжит полет, самолеты ВКС возьмут его на сопровождение и выведут в зону, где осуществят перехват.

Сначала нарушителя визуально и по радиоканалам предупредят, что по нему из-за неподчинения откроют огонь на поражение. Перед самой атакой самолеты и вертолеты, имеющие стрелково-пушечное вооружение, последний раз заявят о серьезности своих намерений – откроют предупредительный огонь.

Если судно-нарушитель не отреагирует и на это, его собьют. При необходимости Вооруженным силам разрешено задействовать зенитные ракетные, ракетно-артиллерийские и артиллерийские средства.

В новом документе подчеркивается, что огонь на поражение возможен только в том случае, если существует реальная опасность массовой гибели людей, наступления экологической катастрофы или воздушного нападения на стратегические объекты. Если такой опасности нет, «оружие и боевая техника дежурных сил на поражение не применяются». Если самолет-нарушитель после открытия огня начал выполнять команды дежурных сил, применение оружия прекращается.

В **Минтрансе** и МВД, которые значатся соисполнителями по документу, на просьбу прокомментировать законопроект ответили, что его разработчиком является Минобороны. Минпромторг на момент публикации не смог предоставить ответ на запрос «Известий». Источник в военном ведомстве подтвердил разработку документа.

Истребители ПВО четыре раза за неделю поднимались на перехват у границ РФ

В СССР и России правила открытия огня по самолетам-нарушителям менялись не раз. В годы холодной войны отдать приказ об уничтожении мог оперативный дежурный зенитно-ракетного полка в звании капитана, позже – командующий армией, конечно, с последующим докладом вышестоящему командиру.

После инцидента 1983 года с южнокорейским лайнером гражданские самолеты запретили сбивать. Именно поэтому Матиас Руст, которого вели дежурные подразделения ПВО, в 1987 году смог долететь до Москвы.

Меняющаяся не в лучшую сторону ситуация с безопасностью полетов в мире требует соответствующих решений, рассказал «Известиям» экс-заместитель главнокомандующего ВВС России по вопросам Объединенной системы ПВО государств – участников СНГ генерал-лейтенант Айтеч Бижев.

– В США после 11 сентября 2001 года разрешено сбивать любые самолеты, которые представляют опасность для АЭС или других стратегических объектов, – отметил Айтеч Бижев. – У нас закон мягче, но сама ситуация диктует новые условия. Нормативно-правовая база должна предоставить возможность военным пресечь любой теракт и предотвратить катастрофу.

За ПВО североамериканского континента отвечает Командование воздушно-космической обороны (NORAD), созданное на основе двусторонних соглашений, подписанных правительствами США и Канады. Решение об уничтожении самолета может быть принято командующим континентальным районом зоны ПВО.

Кто отдаст приказ

Все нюансы не оговоришь даже в самом подробном нормативном акте, но в нем надо четко прописать, в каких случаях можно сбивать самолет-нарушитель, рассказал «Известиям» бывший командующий 4-й армией ВВС и ПВО генерал-лейтенант Валерий Горбенко. Для этого Минобороны подготовит приказ, в нем будет четкий алгоритм действий конкретных исполнителей.

Решение об уничтожении самолетов-нарушителей, скорее всего, будет принимать Национальный центр управления обороной РФ (НЦУО), рассказал «Известиям» военный эксперт Антон Лавров.

– В его структуре могут сформировать рабочую группу, которая будет принимать такие решения, – рассказал он. – Она станет действовать на постоянной основе и дежурить круглосуточно, чтобы иметь возможность тут же отреагировать на ЧП. В группу должны войти офицеры всех силовых структур, что поможет избежать накладок при налаживании взаимодействия в экстренной ситуации. Руководить ее работой будет дежурный генерал НЦУО, который в случае воздушного ЧП, скорее всего, и получит право отдавать приказ открыть огонь.

Крушение самолета, направленного, например, на атомную станцию, может вызвать экологическую катастрофу национального или мирового масштаба, от которой пострадает огромное количество людей, отметил член комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинцевич.

– Во многих странах разрешено сбивать воздушные суда в подобных экстренных ситуациях. К сожалению, люди в самолете погибнут, но это позволит избежать более страшной катастрофы и многих человеческих жертв, – сказал он «Известиям».

В 2014 году, в день открытия Олимпийских игр в Сочи, произошло ЧП с предполагаемым захватом пассажирского самолета, совершавшего рейс из Харькова в Стамбул. Тогда пилоты сообщили, что у террориста есть бомба и он требует посадить судно в Сочи. Возникла реальная угроза для переполненного стадиона «Фишт», где начиналась церемония открытия Игр. Для того чтобы принять решение об уничтожении самолета, пришлось звонить президенту – Владимир Путин сам рассказывал об этой истории. К счастью, огонь открывать не пришлось – это была глупая выходка пьяного пассажира.

<https://iz.ru/818491/aleksei-ramm-aleksandr-kruglov-bogdan-stepovoi/kurs-na-porazhenie-samolety-narushiteli-gosgranitcy-razreshat-sbivat>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.01.10; ТО, ЧЕГО НЕ МОГУТ ДРУГИЕ; КАКИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОТКРЫВАЮТСЯ ПЕРЕД СТУДЕНТАМИ МГТУ ГА?

Московский государственный технический университет гражданской авиации был основан в 1971 году. Тогда приказом министра гражданской авиации Бориса Бугаева предписывалось: создать на базе филиала Киевского института инженеров гражданской авиации Московский институт инженеров гражданской авиации, который включил бы в себя 3 факультета и 12 кафедр.

Работа закипела быстро. Уже в первый год своего существования здание вуза объединило под своей крышей 2503 студента, 220 из которых обучались на дневном, а 2283 – на заочном отделении. В число 77 штатных преподавателей вошли 7 докторов и 34 кандидата наук, 8 профессоров и 29 доцентов. Уже через 10 лет институт выпустил 3890 инженеров, 80 аспирантов, 22 преподавателя стали кандидатами наук, 50 – получили звание доцента, а 14 – профессора.

Важно отметить, что научно–исследовательской работе МИИГА с первого дня существования вуза уделялось особое внимание. Министерство гражданской авиации утвердило главные направления научных исследований, которые имели одну основную цель – решение острых и актуальных на тот момент отраслевых проблем.

За более чем 45 лет своего существования МИИГА из филиала Киевского института инженеров гражданской авиации превратился в самостоятельный вуз, который теперь носит гордое звание государственного университета. К слову, основная цель образовательного учреждения не изменилась – студенты, выпускники и сотрудники института все так же усердно трудятся над решением проблем, возникающих в отрасли, участвуют в ее планомерном развитии.

Несмотря на то, что университет регулярно попадает в список эффективных вузов, не все знают о том, что МГТУ ГА – единственный технический университет в стране, который осуществляет фундаментальную подготовку технических специалистов и инженеров в области эксплуатации авиационной техники. Сейчас в университете готовят кадры по управлению воздушным движением и логистике воздушных перевозок, обучают основам экономики и информационной безопасности телекоммуникационных систем.

Эти знания прежде всего полезны студентам, будущим и нынешним, ведь каждый из них должен знать, какие профес-

сиональные возможности могут открыться перед ними.

Механик – всему голова

Кто способен обеспечить плавность полета? Разумеется, квалифицированный механик. Специалистов этого отраслевого звена готовят на механическом факультете, который объединил 6 кафедр. Половина из них была образована в 1971 году, то есть функционируют они с первого дня работы университета. Но развитие факультета не останавливается: последняя кафедра была введена не так давно – в 2014 году.

На кафедрах «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и авиационных двигателей», «Аэродинамика, конструкция и прочность летательных аппаратов», «Двигатели летательных аппаратов», «Авиатопливообеспечение и ремонт летательных аппаратов», «Безопасность полетов и жизнедеятельности» и «Техническая механика и инженерная графика» существуют три ступени образования. После четырех с половиной лет обучения студент получает звание бакалавра–инженера, отучившись еще полтора года – магистра.

Поскольку подготовка специалистов на факультете осуществляется с учетом международных требований ИКАО, выпускник МГТУ ГА получает возможность работать не только в России, но и за рубежом. В частности, ограничений по занимаемым должностям тоже нет. Бывший студент университета без труда может работать в организациях, отвечающих за техническое обслуживание воздушного судна, ремонт авиационной техники, на авиа-

ционно–производственных предприятиях, в сфере авиатопливообеспечения и организациях, связанных с поставками горючего в аэропорты. По данным вуза, большинство выпускников механического факультета работают в ЗАО «ТЗК Шереметьево», ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» и ЗАО «АЗК» (Внуково).

Отдельное внимание преподавателями вуза уделяется безопасности. В рамках механического факультета они занимаются подготовкой специалистов по направлениям: безопасность полетов, авиационная безопасность и экологическая и производственная безопасность. В перечне основных профессиональных задач выпускника вуза – защита окружающей среды от пагубного влияния человека, а также обеспечение безопасности самого человека при соприкосновении с отраслью. Выпускник становится уникальным специалистом, выбор которого не ограничивается одним местом работы. Он может работать как в самом аэропорте, так и за его пределами, участвуя в разработке и тестировании любой новой техники и технического оборудования. В период обучения преподавателями преследуется важная цель – научить будущего инженера по безопасности налаживать взаимодействие техники и человека на производстве.

Покоряя небо

На факультете «Авиационные системы и комплексы» (ФАСК) готовят тех, кто будет заниматься непосредственной эксплуатацией авиационных электросистем и пилотажно–навигационных комплексов. По окончании МГТУ ГА у студента факультета есть возможность получить квалификацию бакалавра – отучившись 4 года и 6 месяцев, магистра – дополнительно еще 1 год и 6 месяцев, или специалиста – после 5 лет и 6 месяцев студент получит квалификацию «инженер».

В зависимости от срока обучения выпускники Московского государственного технического университета гражданской авиации и кафедры ФАСК могут заниматься технической эксплуатацией и обслуживанием бортовых систем электроснабжения, электрифицированного оборудования воздушных судов, вычислительных устройств и систем отображения информации и бортовых средств регистрации полетных данных. В частности, в список профессио-

нальных компетенций входят организация, выполнение и обеспечение воздушных перевозок и авиационных работ, работа с радиолокационной и радионавигационной системой, автоматизированными системами управления воздушным движением.

По словам представителей вуза, у студентов, обучающихся на кафедре «Авиационные системы и комплексы», есть важные конкурентные преимущества. В основном это широкий набор профессиональных компетенций: от уверенного владения навыками применения современных технических и программных средств для решения задач технической эксплуатации до возможности работать в научных организациях, учебных заведениях и на производственных предприятиях других ведомств.

Впечатляет также и список организаций, в которых на данный момент работают выпускники МГТУ ГА. Среди них особенно часто встречаются ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», международные аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково, а также авиакомпании Аэрофлот, Сибирь, Трансаэро.

Информационная безопасность

Факультет «Прикладная математика и вычислительная техника» (ФПМВТ) уже несколько лет не теряет популярность среди абитуриентов. Причина этому проста: на факультете открыты три основных направления подготовки – «Информатика и вычислительная техника», «Прикладная математика» и главное направление в контексте обсуждения уровня популярности структурного подразделения университета – «Информационная безопасность телекоммуникационных систем». Дело в том, что последнее направление тесно связано с выполнением приоритетных задач по обеспечению национальной безопасности и модернизации технологического развития российской экономики. По словам самих студентов, обучаться на столь современном и актуальном направлении не только интересно, но и наиболее целесообразно. По их мнению, именно знание моделей работы информационных технологий и их качественное обслуживание займут лидирующие позиции среди обязательных профессиональных компетенций успешного специалиста.

На кафедрах ФПМВТ, как и на большинстве других в МГТУ ГА, студент может освоить четыре квалификационных ступени: бакалавр, магистр, аспирант и специалист по защите информации. Помимо изучения электронно–вычислительных машин и систем автоматизированного проектирования студенты факультета изучают автоматизированные системы обработки информации, учатся оценивать риски нарушения информационной безопасности и определять требования к ее защите, а также проектируют защитные телекоммуникационные системы и формируют стратегии управления ею.

Высокий уровень подготовки студентов факультета «Прикладная математика и вычислительная техника» способствует тому, что из года в год выпускники МГТУ ГА остаются востребованными специалистами в структурах государственной власти. Среди наиболее частых мест трудоустройства – Федеральная служба охраны РФ и Федеральная служба безопасности РФ, крупные банки, предприятия и компания сектора гражданской авиации.

Гуманитарная помощь

Разумеется, не все абитуриенты хотят идти на технические специальности. Возникает вопрос: а готовят ли в Московском государственном техническом университете специалистов гуманитарного толка?

Широкий спектр таких специальностей представлен на факультете «Управление на воздушном транспорте» (ФУВТ). Среди 4 выпускающих кафедр на факультете есть как минимум три, которые можно смело отнести к области гуманитарных наук. На факультете готовят специалистов в области менеджмента, организации бизнес–процессов на воздушном транспорте, рекламы и связи с общественностью.

В зависимости от выбранного студентом направления подготовки ему предстоит освоить такие дисциплины как: «Эстетика рекламы», «Психология и педагогика», «Транспортная психология», «Конфликтология», «История отечественной журналистики», «Основы логистики» и «Ответственность и риски при организации перево-

зок». По словам представителей кафедры, перечисленные дисциплины помогают студентам в полной мере освоить необходимые профессиональные умения и развить навыки работы как в отраслевых организациях, так и в других видах деятельности.

В список основных задач выпускников кафедры входят технологическое и организационное обеспечение авиационных перевозок, реализация PR–технологий в экономической, политической области и сфере гражданской авиации. Помимо этого специалисты, окончившие ФУВТ, занимаются развитием креативных способностей и профессиональных умений в управлении общественным мнением, решают различные творческие задачи в процессе освоения журналистского мастерства.

По словам преподавателей факультета, полученные выпускниками навыки помогут им устроиться на работу в пресс–службы авиакомпаний и аэропортов, в рекламные агентства, даже на окружные и отраслевые телеканалы.

Существенное отличие

В структуре МГТУ ГА существует учебно–тренажерный центр (УТЦ), на базе которого проходят все необходимые практические, лабораторные занятия, учебные практики на современных процедурных тренажерах воздушных судов и диспетчерских тренажерах. Это неоспоримое преимущество как для университета (не у каждого вуза есть возможность предоставлять практику студентам там же, где проходит сам процесс обучения), так и для самих студентов. Практически не отходя от парты, будущий специалист может получить необходимые навыки.

Так, среди основных инструментов оттачивания мастерства представлен тренажер–имитатор кабины MFTD, который предназначен для обучения техническому обслуживанию и пилотированию по правилам полета по приборам воздушного судна Airbus A320. Программное обеспечение тренажера позволяет с рабочего места инструктора имитировать около 150 отказов и отклонений параметров в процессе работы воздушного судна. В частности, среди тренажеров представлены имитации кабины судна Airbus А330 и Boeing 737NG.

Фундамент знаний

МГТУ ГА – один из ведущих транспортных вузов страны. С этим трудно поспорить. Однако справедливости ради стоит сказать о том, что любой университет не может до конца подготовить полноценного, готового к работе с первого дня выпуска специалиста.

Дело в том, что многие направления подготовки подразу-

мевают получение студентом общих специальных знаний, которые он в дальнейшем должен развить самостоятельно во время практики и работы непосредственно на предприятии. В частности, каждый аэропорт имеет свой внутренний рабочий регламент, свои корпоративные установки и правила. В вузе этому научиться невозможно и, попадая на свое первое рабочее место, выпускник может с огорчением подумать, что образование получено им зря. Но все же это глубокое заблуждение.

МГТУ ГА – это университет, дающий фундамент знаний, осуществляющий базовую подготовку. Если речь идет о работе в гражданской авиации – лучше вуза найти не удастся. Поэтому студенту, как нынешнему, так и будущему, крайне важно знать о деятельности кафедр университета и понимать, что это процесс двусторонний. При грамотном заложении фундамента, качество которого Московский государственный технический университет гражданской авиации может гарантировать, дальнейшая работа самого студента над собой и профессиональными навыками будет облегчена, но отнюдь не закончена.

<http://transportrussia.ru/item/4731-to-chego-ne-mogut-drugie.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В 2018 ГОДУ ВЫРОС НА 14%

Пассажиропоток «Шереметьево» в 2018 году вырос на 14,3% по сравнению с показателем 2017 года, до 45,8 млн человек, сообщил аэропорт (его статистика включает детей до 2 лет).

На международных воздушных линиях перевозки увеличились на 11,6%, до 24,7 млн пассажиров, на внутренних - на 17,7%, до 21,1 млн человек. Количество взлетно-посадочных операций (ВПО) выросло на 15,9%, до 357,228 тыс.

«Ключевыми факторами увеличения пассажиропотока «Шереметьево» в 2018 году стали рост объемов и расширение маршрутной сети авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и других авиационных партнеров, приход новых авиаперевозчиков. В 2018 году в «Шереметьево» начали выполнять полеты новые авиакомпании: AZUR Air, British Airways, Cham Wings, «Россия» и «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), были открыты рейсы по 23 новым направлениям», - отметили в «Шереметьево».

В декабре услугами аэропорта воспользовались 3,7 млн пассажиров (+17,6%), на внутренних линиях показатель вырос на 24% и достиг 1,8 млн человек, на международных было обслужено 1,9 млн пассажиров (+11,9%). Количество ВПО в декабре составило 31,654 тыс., рост к декабрю 2017 года - 20,2%.

«В наступившем году будут введены в строй новые объекты инфраструктуры: независимая ВПП-3 и терминал «С» (1 этап) с паркингом, которые создадут дополнительные перспективы развития для авиакомпаний-партнеров и аэропорта «Шереметьево» в качестве одного из крупнейших хабов мира», - отметил председатель совета директоров АО «МАШ» Александр Пономаренко, которого цитирует пресс-служба. Ранее он заявлял, что в 2019 году «Шереметьево» планирует выйти на пассажиропоток в 52 млн человек.

Другие аэропорты Московского авиаузла - «Внуково» и «Домодедово» - пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц и год.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖ В 2018Г ВЫРОС НА 28%

Международный аэропорт «Воронеж» в 2018 году обслужил 770 тыс. пассажиров, что на 28% больше, чем в 2017 году.

Как сообщает пресс-служба аэропорта, такой показатель достигнут впервые за 25 лет.

В 2018 году также был достигнут рекордный показатель по обслуживанию пассажиров международных рейсов - 252,1 тыс. человек (рост в 1,7 раза).

Динамика обусловлена, в том числе, увеличением количества рейсов на уже имеющихся направлениях, приходом новых федеральных туроператоров и авиакомпаний, открытием дочерней компании аэропорта - туроператора ТК «Аксиома», развитием программы интермодальных перевозок.

В сообщении отмечается, что в 2018 году услугой интермодальных пассажирских перевозок воспользовались 80,5 тыс. человек (рост в 2 раза), охвачено 56 городов РФ.

Рейсы из аэропорта «Воронежа» выполняют 26 авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), Armenia, AZUR Air, S7, Red Wings, Ellinair, «Руслайн», «Полет», «Северный ветер», «Оренбуржье», «Узбекские авиалинии», «ЮВТ Аэро». Маршрутная сеть насчитывает 25 направлений, в том числе 10 региональных и 15 международных.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; ИЖАВИА ПЕРЕДАНА В УПРАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ, ПРИНАДЛЕЖАЩЕЙ ГЕНДИРЕКТОРУ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

Принадлежащее правительству Удмуртии АО «Ижавиа» (объединяет одноименного авиаперевозчика и аэропорт) передано в управление нижегородскому ООО «Поможем», сообщил «Интерфаксу» **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики, председатель совета директоров авиакомпании Алексей Горбачев.

Отвечая на вопрос, для чего это было сделано, он заявил: «Для принятия решений по управлению. То есть нужны специалисты. Надо искать специалистов, а на сегодня этих специалистов у нас с вами нет». В качестве управляющей компании «Ижавиа» ООО «Поможем» займется «разработкой хабовых схем, проектных решений по реконструкции аэропортового комплекса, логистикой, обоснованию выбора типа новых воздушных судов», добавил А.Горбачев.

По его словам, контракт заключен на 5 лет, его максимальная стоимость - 297 млн рублей. «За пять лет это максимальная сумма гонораров. То есть, допустим, если компания будет даже суперприбыли приносить, то больше этой суммы никто им заплатить не может. Меньше - можем, больше - нет», - сказал А.Горбачев.

Из материалов сайта госзакупок следует, что 17 декабря «Ижавиа» размещала информацию о закупке у единственного поставщика услуги по передаче полномочий единоличного исполнительного органа управляющей организации, какой именно - в материалах не указано. Максимальная стоимость закупки оценивалась в 297 млн рублей. В материалах также говорится, что управляющая компания должна за вознаграждение заниматься вопросами текущей деятельности, совершением сделок, распоряжением имуществом общества, утверждением договорных цен на продукцию и услуги, вести бухучет. Договор действует до 30 ноября 2023 года.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Поможем» зарегистрировано в 2016 году в Нижнем Новгороде. В качестве основного вида деятельности компании указано «регулирование и содействие эффективному ведению экономической деятельности предприятий». Руководителем и владельцем ООО «Поможем» является гендиректор «Ижавиа» Александр Синельников.

На сайте «Ижавиа» сообщается, что А.Синельников родился в 1979 году в Екатеринбурге. С 2003 года возглавлял отдел продаж «Уральских авиалиний», с 2006 года был советником гендиректора по экономике и финансам ОАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург), в 2008 году стал консультантом по экономическим вопросам аппарата совета директоров ОАО «Международный аэропорт Шереметьево», затем заместителем директора «Шереметьево» по авиамаркетингу. В 2010 году стал заместителем гендиректора «Кольцово». В 2011-2016 годах возглавлял ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород». В 2016 году основал компанию Professional Management Group. В мае 2018 года назначен гендиректором «Ижавиа».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ВПП-3 ШЕРЕМЕТЬЕВО ИЗ-ЗА РАСПОЛОЖЕННЫХ РЯДОМ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ БУДЕТ РАБОТАТЬ С ОГРАНИЧЕНИЯМИ

Строящаяся в аэропорту «Шереметьево» третья взлетно-посадочная полоса (ВПП-3) из-за близкого расположения населенных пунктов будет принимать ночные рейсы в ограниченном режиме, говорится в пояснительной записке к законопроекту, который касается порядка установления приаэродромных территорий в РФ. Документ разработан **Минтрансом** РФ.

«Расположение полосы рядом с крупными населенными пунктами Лобня (5 км), Сходня (3 км), Зеленоград (5 км) не позволит полноценно ее использовать - из-за высоких показателей авиационного шума количество рейсов в ночное время придется ограничить», - указано в записке, опубликованной на портале regulation.gov.ru.

Кроме того, там указано, что на выкуп земель, находящихся в зоне строительства ВПП-3, в 2011-2015 гг. федеральный бюджет потратил 5,4 млрд руб.

Летом 2017 года был принят федеральный закон, который обязал аэропорты установить на своих приаэродромных территориях (земли в радиусе 30 км) семь подзон с разными степенями ограничений по использованию. В первой, самой жесткой, можно строить только объекты для обеспечения воздушного движения, в седьмой возможны ограничения застройки, если уровень авиационных шумов превышает допустимый и вредит здоровью. За то, что на земли и недвижимость наложены ограничения в использовании, аэропорт должен платить компенсации их владельцам. Жители домов, которые окажутся в зоне авиационных шумов, превышающих допустимый уровень, смогут требовать расселения также за счет аэропортов.

Осенью прошлого года Международная ассоциация аэропортов сообщала, что ни в одном аэропорту гражданской авиации РФ приаэродромная территория так и не была установлена. Основная причина в том, что не был определен порядок расчета возмещения ущерба в связи с ограничениями использования земель и объектов недвижимости.

ВПП-3 «Шереметьево» строится с 2009 года, в декабре гендиректор аэропорта Михаил Василенко анонсировал ее открытие в апреле 2019 г. Ранее сообщалось, что запуск ВПП-3 позволит увеличить количество взлетно-посадочных операций в аэропорту с 55 до 90 в час.

### ТАСС; 2019.01.10; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ СВЯЖУТ КАЛИНИНГРАД С ВОЛГОГРАДОМ И НИЖНИМ НОВГОРОДОМ

Прямое авиасообщение свяжет Калининград с Волгоградом и Нижним Новгородом, регулярные рейсы из столицы самого западного российского региона в эти города в январе начнет выполнять авиакомпания «ЮВТ Аэро», сообщила в четверг пресс-служба калининградского международного аэропорта Храброво.

«Рейсы в Волгоград и Нижний Новгород - новые направления в расписания калининградского авиаузла, рейсы прямые, без пересадок, что крайне удобно для пассажиров», - сказала ТАСС ведущий специалист по связям с общественностью АО «Аэропорт Храброво» Наталья Грицун.

Собеседница уточнила, что программа полетов в эти города запланирована в рамках действия зимнего расписания до 30 марта 2019 года. Рейсы будут выполняться с частотой два раза в неделю на воздушных судах Bombardier CRJ200 в компоновке 50 пассажирских кресел.

Ранее сообщалось, что в зимнем расписании 2019 года аэропорта Храброво появились три новых направления: со 2 февраля авиакомпания «Руслайн» начнет выполнять два раза в неделю прямые регулярные рейсы из Калининграда в Липецк, Воронеж и Белгород.

Аэропорт Храброво - международный аэропорт города Калининграда. Связан регулярными воздушными сообщениями с Москвой, Санкт-Петербургом, Череповцом, Пермью, Казанью, Нижневартовском, Минском, Ташкентом, Варшавой, Римом. Пассажиропоток аэропорта в 2018 году достиг 2 млн пассажиров.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.01.10; НОВОСИБИРСКИЕ АВИАКОНСТРУКТОРЫ ЗАВЕРШАЮТ РАЗРАБОТКУ АНАЛОГА ЯК-40 С КОМПОЗИТНЫМ КРЫЛОМ

Специалисты Сибирского научно-исследовательского института авиации им.Чаплыгина (СибНИА) планируют провести еще несколько испытательных полетов на аналоге Як-40 с композитным крылом, сообщил агентству «Интерфакс-Сибирь» директор Института Владимир Барсук в пятницу.

«Планируем выполнить еще два - три полета, чтобы добиться необходимых характеристик», - сказал он.

Кроме того, отметил он, СибНИА продолжает разработку цельнокомпозитного аналога Як-40, которую планируется завершить в 2020 году.

При этом, отметил он, от композитных материалов разработчики не отказываются, и американские санкции на эту работу пока не повлияли.

«При необходимости будут использоваться российские», - сказал он.

Как сообщалось, в настоящее время СибНИА использует итальянский композитный материал.

На сайте СибНИА сообщается, что в начале декабря прошлого года состоялся первый вылет аналога Як-40 - опытного скоростного самолета-демонстратора технологий вместимостью 19 мест для местных и региональных авиалиний с двумя турбореактивными двигателями и цельнокомпозитным крылом, разработанный в институте.

«Разрабатываемый в СибНИА самолёт будет экономичным и приспособленным к российским условиям эксплуатации, в том числе в северных районах страны», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что Як-40 с композитным крылом оснащен двумя двигателями Honeywell (исходный самолет имел три двигателя).

Также сообщалось, что санкции США в отношении «Аэрокомпозита» и «ОНПП «Технология» имени Ромашина» (входит в «Ростех») создали сложности для создание композитного крыла для МС-21. При этом при финансовой и организационной поддержке Минпромторга в РФ осваивается вся цепочка производства композитных материалов в военной и гражданской сферах.

ФГУП «Сибирский НИА им. С.А.Чаплыгина» в соответствии с госконтрактом с Минпромторгом разрабатывает линейку перспективных самолетов для местных и региональных авиалиний.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.10; ОАК НЕ ОТКАЖЕТСЯ ОТ КОМПОЗИТОВ В МС-21, ПОСТЕПЕННО МЕНЯЕТ КОМПОНЕНТЫ НА РОССИЙСКИЕ - КОМПАНИЯ

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (MOEX: UNAC) (ОАК) не планирует отказываться от использования композитных материалов в производстве самолета МС-21 из-за того, что входящая в холдинг компания «Аэрокомпозит» была внесена в санкционные списки США.

«От использования композиционных материалов в конструкции крыла самолета МС-21 никто не отказался и не планирует отказываться. Идет развертывание серийного производства самолетов МС-21-300. Согласно контракту, первые поставки самолетов авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) должны начаться в 2020 году», - говорится в заявлении ОАК.

«После включения (в минувшем сентябре - ИФ) «Аэрокомпозита» в санкционные списки мы начали процедуру обжалования этого решения. Подобные решения - это использование санкционной риторики в конкурентной борьбе в высокотехнологичных отраслях», - сообщили в корпорации. Как уточнил источник «Интерфакса» в авиапроме, заявка ОАК на вывод «Аэрокомпозита» из-под санкций была подана «по установленной процедуре» в министерство торговли США.

Вместе с тем в ОАК добавили, что решение американских коллег потребовало реализации «дополнительных мер для обеспечения бесперебойного хода программы». «При финансовой и организационной поддержке Минпромторга в нашей стране осваивается вся цепочка производства композитных материалов в военной и гражданской сферах. В частности, уже несколько лет идет активная работа с «Росатомом», ВИАМом, рядом частных компаний по освоению производства композитных материалов для авиации. В результате в рамках общей программы импортозамещения идет пошаговая замена необходимых компонентов композитного крыла МС-21 на отечественные аналоги. Замена материала не влечет конструктивных изменений и может быть оформлена как дополнение к сертификату типа без изменения сроков сертификации», - заявили в корпорации.

Как уточнил президент ОАК Юрий Слюсарь, которого цитирует пресс-служба, «работа авиапрома с «Росатомом», ВИАМом, МГУ, рядом частных компаний по созданию технологии изготовления композитных конструкций из отечественных материалов» идет с 2014 года. По его словам, эти решения «находятся на стадии перехода к серийному производству, соответствующие образцы проходят испытания, их внедрение в программу МС-21 будет пошагово реализовано после завершения основных сертификационных испытаний в рамках общей программы импортозамещения, включая ремоторизацию МС-21 на двигатель ПД-14».

Санкции США в отношении «Аэрокомпозита» и «ОНПП «Технология» имени Ромашина» (входит в «Ростех») поставили под угрозу создание композитного «черного крыла» для МС-21, сообщила ранее в четверг газета «Коммерсантъ» со ссылкой на двух топ-менеджеров отрасли и чиновника в аппарате правительства. По их данным, ряд компонентов для композитов, использовавшихся для крыла и части киля МС-21, шли из США и Японии, но недавно под давлением Вашингтона отгрузка прекратилась. Речь идет о компонентах производства американской Hexcel и японской Toray Industries.

МС-21 должен стать первым среднемагистральным самолетом, созданным в постсоветской России, а удлиненное композитное крыло - одним из его конкурентных преимуществ. Оно повышает экономичность машины и увеличивает ширину салона по сравнению с аналогами от Boeing и Airbus. Сейчас готовы три опытных образца МС-21-300 с «американской» нитью, четвертый самолет в стадии сборки.

В сентябре, комментируя новую санкционную волну, под которую попал и «Аэрокомпозит», представитель «Ростеха» заявлял: «Очередные санкции, еще один список. Как это отразится на нас? Никак. Приняли к сведению, идем дальше. Авторы запретов должны понимать, что таким образом демонстрируют не силу, а собственную слабость».

### ТАСС; 2019.01.11; ПАССАЖИРЫ РЕЙСА МАХАЧКАЛА - МОСКВА ВЫЛЕТЕЛИ НА 12 ЧАСОВ ПОЗЖЕ РЕЗЕРВНЫМ БОРТОМ

Пассажиры задержанного авиарейса Махачкала - Москва авиакомпании «Аэрофлот», ожидавшие вылет почти 12 часов, отправлены в столицу резервным самолетом, сообщили ТАСС в справочной махачкалинского аэропорта.

Рейс «Аэрофлота» должен был вылететь из Махачкалы в Москву в 12:20 мск 10 января. Однако, по информации источника в аэропорту, он был отложен из-за неисправности самолета. Авиакомпания решила направить за пассажирами резервный борт.

«Да, вылетел рейс под номером 1782 компании «Аэрофлот» в 23:58 мск. Два с половиной часа максимум [лететь], обычно пораньше прилетает. Где-то в 02:20 мск будет в Шереметьево», - сказал собеседник агентства. По его словам, на борту находятся более 100 пассажиров.

Как сообщалось ранее, часть пассажиров задержанного рейса были размещены в гостинице, пассажиры, проживающие поблизости, отправились домой. Отмечалось, что в Махачкалу должны прилететь специалисты для ремонта судна.

<https://tass.ru/v-strane/5987686>

### ТАСС; 2019.01.10; «ИРАЭРО» ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И МОСКВОЙ

Авиакомпания «ИрАэро» с четверга приостановила полеты по маршруту Москва - Владивосток из-за низкой загруженности, сообщили ТАСС в пресс-службе компании.

«С сегодняшнего дня у нас рейсы на этом направлении перестали летать, вчера был выполнен последний. Это связано с низкой загрузкой самолетов, полеты стали неокупаемы», - сказал собеседник агентства.

В пресс-службе отметили, что рейсы планируется возобновить весной-летом, когда пассажиропоток традиционно возрастает. Рейсы «ИрАэро» из Владивостока в Москву выполнялись на широкофюзеляжных воздушных судах Boeing 777-200ER по вторникам и субботам, из Москвы во Владивосток - по понедельникам и пятницам.

«ИрАэро» также выполняет полеты во Владивосток и обратно из Иркутска, Читы, Благовещенска и Улан-Удэ. Полеты по этим направлениям продолжаются, так как на маршрутах работают меньшие самолеты, их проще заполнить, уточнили в пресс-службе авиакомпании.

Основными перевозчиками на маршруте Москва - Владивосток сейчас остаются компании «Аэрофлот» и «Россия». Ранее сообщалось, что это направление вошло в перечень льготных маршрутов для ряда категорий граждан: молодых людей в возрасте до 23 лет, женщин старше 55 лет и мужчин старше 60 лет, инвалидов I группы любого возраста и их сопровождающих, а также лиц, сопровождающих ребенка- инвалида, и инвалидов с детства II или III группы. С ноября 2018 года льготы расширили для многодетных семей.

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1999 году, базируется в международном аэропорту Иркутска, дополнительные узловые аэропорты находятся в Новосибирске, Магадане и Якутске. Выполняет регулярные, чартерные и грузовые перевозки по России, странам ближнего зарубежья и в Китай.

<https://tass.ru/ekonomika/5984747>