**22 ЯНВАРЯ 2019**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.01.22; БОКОВУШКА И НИКАКОЙ СДАЧИ: НЕВОЗВРАТНЫЕ БИЛЕТЫ ХОТЯТ ВВЕСТИ В ПЛАЦКАРТЕ; МИНТРАНС РАССМОТРИТ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ДЕПУТАТСКУЮ ИНИЦИАТИВУ

Продажу невозвратных билетов в поезда дальнего следования хотят распространить на плацкартные и общие вагоны. В **Минтранс** поступил соответствующий запрос депутатов Госдумы совместно с Общероссийским объединением пассажиров. Документ есть у «Известий». В ведомстве рассмотрят это предложение, рассказали «Известиям» в **Минтрансе**. По словам замгендиректора Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД) Олега Никитина, расширение категорий вагонов с невозвратными билетами будет происходить постепенно, по мере накопления опыта реализации новой услуги.

Новая инициатива

Депутат Госдумы от «Единой России» Наталья Кувшинова обратилась в **Минтранс** с просьбой рассмотреть возможность внедрения в России невозвратных билетов в плацкарт и общие вагоны. В письме в ведомство парламентарий отметила, что в ее адрес поступили обращения граждан «из разных регионов» по этому поводу. C аналогичной просьбой выступили и представители Общероссийского объединения пассажиров. Депутат предложила дать перевозчику возможность «снижать стоимость на билеты в плацкартных и общих вагонах для продажи по невозвратному тарифу... без согласования с ФАС», говорится в письме от 17 января 2019 года на имя главы **Минтранса** Евгения **Дитрих**а (копия документа есть у «Известий»).

Пока на плацкарт и общие вагоны продажа невозвратных билетов не распространяется, поскольку их стоимость субсидируется из бюджета и регулируется государством, поэтому перевозчик не может менять ее по своему усмотрению.

В **Минтрансе** подтвердили «Известиям» получение письма и сказали, что обращение будет рассмотрено.

— Ответ будет направлен в установленном порядке, — добавил представитель ведомства.

В пресс-службе ФПК сообщили «Известиям», что компания будет принимать участие в обсуждении механизмов реализации такой инициативы.

Не всех посчитали

С 1 января 2019 года вступил с силу закон, разрешающий продавать невозвратные железнодорожные билеты на поезда дальнего следования. Особенность их заключается в том, что в случае отказа от поездки такие проездные нельзя сдать. Немногочисленные исключения: увечье и болезнь покупателя, смерть близкого родственника или отмена поезда. Возврат денег в этом случае будет производиться в срок не позднее пяти суток с момента отправления. Закон позволяет продавать невозвратные билеты только в так называемый нерегулируемый сегмент — купе, СВ и вагоны с сидячими местами. С 20 января в России уже открылись продажи билетов в такие вагоны, скидки составляют от 5 до 20%. С учетом глубины продаж в 90 дней купить проездной можно будет на поезда с отправлением 19 апреля и позднее. По данным ФПК, на первом этапе в эксперименте станут участвовать только два поезда: Москва–Воронеж (с сидячими местами) и Москва–Ижевск (купейный). В первом из них выделят 102 места, которые можно будет приобрести по специальному тарифу, во втором — 64. Тестовый период продлится до 1 мая.

— Норма о невозвратных билетах не распространяется на плацкарт. Связано это с тем, что снижение стоимости на ж/д билеты в плацкарте, как и повышение, РЖД обязано согласовывать с антимонопольной службой. Поэтому плацкарт не попал в перечень категорий невозвратных билетов в действующем законе, — пояснила «Известиям» Наталья Кувшинова.

По словам главы Общероссийского объединения пассажиров Ильи Зотова, вступивший в силу 1 января закон ставит тех, кто пользуется плацкартом и купе, в неравные условия.

Кроме того, авторы письма в **Минтранс** предложили расширить перечень случаев, при которых пассажир, купивший невозвратный билет, сможет его сдать. По их словам, соответствующий законопроект уже разработан. По нему вернуть деньги можно будет в случае болезни членов семьи или близких родственников, даже если они не должны были ехать вместе, пояснил Илья Зотов. Аналогичные изменения, касающиеся невозвратных авиабилетов, в настоящее время уже рассматриваются в Госдуме во втором чтении.

Порог невозврата

Расширение категорий вагонов с невозвратными билетами будет происходить постепенно, по мере накопления опыта реализации новой услуги, рассказал «Известиям» замгендиректора ФПК Олег Никитин. Он добавил, что если вести речь о регулируемом сегменте, то в перспективе распространить практику невозвратных билетов можно на общие вагоны с местами для сидения в дневных поездах. Но могут возникнуть технические сложности с реализацией этой инициативы, поскольку цена в регулируемом сегменте устанавливается ФАС, добавил он. В антимонопольной службе на момент сдачи номера не ответили на запрос «Известий».

Когда система заработает в полную силу, до 10% от общего количества билетов ФПК рассчитывает сделать невозвратными. Сейчас лишь часть мест может продаваться по такой схеме. Как ранее говорил глава ФПК Петр Иванов, около 60% продаж приходится на плацкарт и общие вагоны. Перевозчик за счет новой услуги планирует увеличить пассажирооборот на 1,5%.

По словам гендиректора Института исследований проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, поскольку регулируемый сегмент субсидируется государством, решение о распространении невозвратного тарифа на плацкарт и общие вагоны будет зависеть в том числе от Минфина. Поэтому, по мнению эксперта, рассчитывать на быстрое появление невозвратных билетов в плацкарт не стоит.

В Минфине «Известиям» сообщили, что вопрос следует адресовать в профильные ведомства — ФАС и **Минтранс**.

С 2014 года невозвратные авиабилеты разрешили продавать российским авиакомпаниям. Согласно принятым поправкам в Воздушный кодекс, перевозчики имеют право не возвращать деньги пассажиру, отказавшемуся от поездки без уважительной причины. Исключение, как и в случае с ж/д билетами, составляют болезнь клиента авиакомпании или его близких родственников. Экстренные причины, побудившие вернуть проездной документ, подтверждаются документально. Наиболее распространены такие билеты у лоукостеров. У иностранных авиакомпаний они обозначаются словами Ticket is non-refundable, у российских — «Промо», «Базовый», «Эконом».

<https://iz.ru/836317/aleksandr-volobuev/bokovushka-i-nikakoi-sdachi-nevozvratnye-bilety-khotiat-vvesti-v-platckarte?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190122/1549684569.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6024401?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c46568f9a7947dd4bd40b45?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.m24.ru/news/transport/22012019/62626?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://lenta.ru/news/2019/01/22/platskart/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://regnum.ru/news/2556652.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<http://fedpress.ru/news/77/society/2180007?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://russian.rt.com/russia/news/595103-smi-plackart-bilety-iniciativa?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2019.01.21; АВИАКОМПАНИИ НЕ СМОГЛИ ПЕРЕЛОЖИТЬ РОСТ СТОИМОСТИ ТОПЛИВА НА ПАССАЖИРОВ

Рост затрат на авиакеросин существенно превысил доходы авиакомпаний от перевозок, топливо для ряда компаний подорожало на 24–58% за год, выяснила **Росавиаци**я. Поднять цены на билеты не позволил ограниченный спрос

**Росавиаци**я в соответствии с поручением аппарата правительства проанализировала данные пяти крупных («Аэрофлот», «Сибирь», «Россия», «Уральские авиалинии», Utair) и выборочно трех региональных перевозчиков («Комиавиатранс», «Якутия», «Нордавиа») за январь—сентябрь 2017 и 2018 годов.

Подлинность письма подтвердил отраслевой чиновник, знакомый с содержанием документа.

В ходе проверки ведомство выяснило, что доля затрат на авиатопливо в общем объеме расходов на выполнение перевозок в 2018 году увеличилась у каждой авиакомпании на 2–7 процентных пункта (с 14–30 до 16–35%). Меньше всего доля расходов на авиакеросин у «Сибири», наибольшая — у «Нордавиа» (35%), посчитали сотрудники ведомства.

Ряд российских авиакомпаний из-за роста цен на авиакеросин получил убытки от перевозок за январь—сентябрь 2018 года против прибыли годом ранее, следует из материалов **Росавиаци**и. Среди них — «Аэрофлот», Utair и «Якутия».

Средняя стоимость одной тонны топлива в 2018 году увеличилась для авиакомпаний на 9–16 тыс. руб. — это рост от 24% для «Комиавиатранса» до 58% у «Якутии». Из пятерки крупнейших перевозчиков больше всего средняя цена авиакеросина выросла у «Аэрофлота» (+38%), меньше всего — у «Уральских авиалиний» и Utair (+31%).

Как компенсировать затраты

Специалисты **Росавиаци**и рассчитали, что цена билета (средний доход авиакомпании на одного пассажира) увеличилась от 4% (у «Аэрофлота») до 18% у «России». Utair единственная среди перевозчиков снизила стоимость — на 0,1%. Как указывают специалисты ведомства, рост стоимости топлива для каждой авиакомпании в 2018 году существенно выше роста цен на билеты. «При ограниченности платежеспособного спроса на авиаперевозки со стороны пассажиров российские авиакомпании не имеют возможности возмещать увеличивающиеся расходы на топливо за их счет», — говорится в письме.

В результате у большинства из этих восьми перевозчиков финансовые результаты от основной деятельности (валовая прибыль) существенно ухудшились по сравнению с январем—сентябрем 2017 года. Ряд авиакомпаний ушел в минус по итогам девяти месяцев: «Аэрофлот» (-13,57 млрд руб.), «Россия» (-1,88 млрд руб.), Utair (-1,42 млрд руб.), «Комиавиатранс» (-533,4 млн руб.) и «Якутия» (-406,87 млн руб.).

При этом специалисты **Росавиаци**и уточняют, что выделить степень влияния только роста цен на топливо на финансовый результат перевозчиков невозможно, так как на показатели финансово-экономического состояния компаний влияет множество факторов (маршрутная сеть, курс нацвалюты и стоимость аренды самолетов, платежеспособность пассажиров).

Еще 14 августа **Минтранс** предложил авиакомпаниям компенсировать рост цен на керосин, чтобы они не повышали стоимость билетов. Речь шла о выделении 22,5 млрд руб. По прогнозам ведомства, совокупный рост цены на авиакеросин по итогам года мог составить до 30%.

В конце октября президент Владимир Путин поручил рассмотреть вопрос о компенсации авиакомпаниям из-за цен на топливо и представить предложения до 1 марта 2019 года. 19 января глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** сообщил, что пока компенсацию на повышение стоимости авиакеросина авиакомпании не получили.

Управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский отмечает, что зарубежные и российские перевозчики используют сходную тактику компенсации убытков, связанных с повышением цен на топливо при необходимости сдерживать цены на билеты. По его словам, в этом случае авиакомпании могут получать доход от предоставления дополнительных услуг: от провоза багажа сверх установленной нормы до платной регистрации с выбором места.

«Сейчас держать цены до упора есть возможность далеко не у всех участников рынка, поскольку к извечным проблемам дорожающего топлива прибавилась еще проблема повышенной ставки НДС, поэтому до конца года билеты не могут не подорожать. Рост, на мой взгляд, составит порядка 8% по дорогим дальним направлениям, а вот на внутренних, относительно дешевых рейсах, скорее всего, нельзя исключать рост и на 15–20%», — добавил Жарский.

Реакция авиаперевозчиков

О возросших тратах на авиатопливо не раз заявляли российские перевозчики. Одной из первых озаботилась ростом стоимости топлива авиакомпания S7. В декабре 2017 года совладелица S7 Наталия Филева сообщила о сговоре российских нефтяных компаний, который приводит к завышению цен на керосин.

«Мы не можем переложить рост цен на пассажира. Это конкурентный рынок, мы не можем диктовать любые цены», — сообщил РБК представитель авиакомпании в понедельник.

​Гендиректор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов в начале июня 2018 года говорил, что авиакомпании вынуждены повышать цены из-за роста стоимости керосина и аэропортовых сборов. При этом он подчеркивал, что билеты дорожают «постепенно», а половина рейсов внутри страны нерентабельна.

В начале сентября «Аэрофлот» вслед за другими компаниями заявил об ухудшении финансовых показателей из-за роста цен на авиакеросин. В первом полугодии 2018 года перевозчик показал убыток на 7,2 млрд руб., в компании это объясняли возросшими расходами на топливо. Позже «Аэрофлот» уточнил, что по итогам года может потерять 55 млрд руб. из-за топлива и девальвации рубля.

Источник РБК в «Аэрофлоте» в понедельник пояснил, что компания проводит сдержанную ценовую политику и учитывает факторы спроса и конкуренции на рынке, это накладывает определенные ограничения на возможность повышения цен на билеты.

Президент Utair Павел Пермяков сообщил РБК, что затраты перевозчика на авиакеросин за январь—сентябрь составили 12,77 млрд руб., их доля выросла до с 24 до 29%, но перевозчик не поднимал цены на билеты. «Жесткая конкуренция за пассажира не позволяет авиакомпаниям повышать тарифы. Цены могут сильно вырасти, если перевозчики урежут флот или один из них уйдет с рынка», — добавил он. Еще в конце лета Пермяков предупреждал об ухудшении финансовых результатов из-за роста расходов на топливо. По его словам, авиакомпания может закончить год с убытком в десятки или даже сотни миллионов рублей.

РБК направил запросы в «Уральские авиалинии», «Якутию», «Нордавиа» и **Минтранс**.

<https://www.rbc.ru/business/21/01/2019/5c4591a09a79479a9416117e>

### МК ВОРОНЕЖ; 2019.01.21; РЕКОНСТРУКЦИЮ РАЗВЯЗКИ НА ОСТУЖЕВА СОБИРАЮТСЯ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ

Региональный департамент дорожной деятельности конкретизировал параметры реконструкции остужевской развязки на пересечении Ленинского проспекта и ул. Остужева, передает «Обозреватель.VRN».

К реализации масштабного проекта собираются приступить уже в нынешнем году, общая стоимость работ оценивается в 4,7 млрд руб. Как отметили в департаменте, к софинансированию планируется привлечь федеральные средства, с соответствующей просьбой областные власти обратились к главе **Минтранса** Евгению **Дитрих**у, помощнику президента России Игорю **Левитин**у и Федеральному дорожному агентству (ФДА). В ФДА уже пояснили, что проект развязки подходит под параметры нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Окончательное решение о выделении денег примет правительство РФ.

Развязку планируется реконструировать в течение трех лет. Предположительно, Остужева станет магистральной улицей общегородского значения с непрерывным регулируемым движением, двумя проезжими частями с разделительной полосой. Ленинский проспект пересекут две параллельные эстакады. Также Остужева и проспект свяжут правоповоротные съезды. На пересечении с Минской построят развязку по типу клеверного листа. Кроме того, у остановки «ДК «Электроника» планируется построить надземный пешеходный переход.

По замыслу властей, строительство объекта заметно разгрузит один из самых проблемных перекрестков в областном центре.

<https://vrn.mk.ru/social/2019/01/21/rekonstrukciyu-razvyazki-na-ostuzheva-sobirayutsya-nachat-v-2019-godu.html>

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ, АННА ЧИСТЯКОВА; 2019.01.21; ПОРТЫ ЛЕНОБЛАСТИ УДОБРЯТ; «УРАЛКАЛИЙ» И «УРАЛХИМ» ИЩУТ АЛЬТЕРНАТИВУ ПРИБАЛТИКЕ

Крупнейшие производители удобрений «Уралкалий» и «Уралхим» ищут варианты для переноса перевалки из Прибалтики в отечественные порты. Сейчас идет выбор площадки для строительства нового терминала. Власти Ленобласти предложили пять мест, расположенных в регионе, которые имеют перспективы развития портовой инфраструктуры. По оценкам аналитиков, инвестиции в портовый терминал могут составить до 50 млрд рублей.

Правительство Ленинградской области предложило пять территорий региона для строительства современного порта для перевалки химических удобрений. Интересантом проекта выступили АО "ОХК "Уралхим"" и ПАО "Уралкалий", которые намерены постепенно перенести объем перевалки из портов Балтии (в частности, Латвии) на отечественную землю.

В пресс-службе губернатора и правительства Ленобласти сообщили, что накануне состоялась встреча главы региона Александра Дрозденко и представителей холдингов с заместителем **министра транспорта** РФ Юрием **Цветков**ым. Всего было выбрано пять предложений для размещения терминала по перевалке органических удобрений: в устье реки Луги (две площадки), а также в портах Приморск, Высоцк и Выборг.

"Наши специалисты и представители компаний сделают комплексный анализ всех площадок с точки зрения глубин, сопутствующей инфраструктуры, транспортной доступности и юридических вопросов",— подвел итог этой встречи Александр Дрозденко.

По его словам, "Уралхим" и "Уралкалий" должны принять решение по размещению портового объекта в течение трех-четырех месяцев.

В "Уралхиме" и "Уралкалии" отказались от комментариев по поводу развития перевалки удобрений в отечественных портах. По данным "Ъ", компании рассматривают земельные участки площадью около 20 га, с глубиной причала не менее 16 м и железнодорожными путями.

Ожидается, что холдинги увеличат перевалку азотных удобрений — на 2 млн тонн к 2022 году, калийных удобрений — на 2 млн тонн к 2023 году (с возможностью переваливать еще 1 млн тонн к 2024 году). К 2023 году компании планируют полностью перевести экспорт удобрений на российские порты.

Сегодня АО "ОХК "Уралхим"" владеет двумя терминалами в Риге и Вентспилсе, необходимость перевалки на них связана с безальтернативностью и существующими нормативными ограничениями на перевалку опасных грузов в России, говорится в документах к совещанию (имеются в распоряжении "Ъ"). На терминалах в Прибалтике перегружается около 2 млн тонн удобрений в год, в том числе около 0,5 млн тонн аммиака. "Уралкалий" грузит основные объемы через принадлежащий компании Балтийский балкерный терминал (ББТ) в морском порту Петербурга.

Осенью 2018 года "Уралхим" и логистическая компания "Ультрамар" подписали соглашение, в рамках которого последняя обещает построить терминал минеральных удобрений в Усть-Луге с потенциальной мощностью 12 млн тонн в год. В 2017 году ООО "Приморский УПК" (на 100% принадлежит Рамису Дебердееву) также объявило об инвестировании около 77 млрд рублей в терминал для перевалки минеральных удобрений, зерна, генеральных, накатных и контейнерных грузов в порту Приморск. Ранее "Фосагро" совместно с "Ультрамаром" также ввели терминал по перевалке минеральных удобрений в Усть-Луге мощностью 2 млн тонн.

По итогам 2018 года в Ленинградской области зафиксировано падение грузооборота в портах. По словам специалистов, это связано с сокращением отгрузки нефтепродуктов. Так, морские порты региона — Усть-Луга, Приморск, Высоцк и Выборг — переработали больше 172,8 млн тонн различных грузов, что составило 96% объема по сравнению с 2017 годом. Наибольшее падение грузооборота показал порт Приморск, где было перевалено 53,4 млн тонн или 96% от объемов 2017 года.

По данным администрации морских портов Балтийского моря, за 2018 год в порту Санкт-Петербург отгружено 7,3 млн тонн минеральных удобрений (сокращение на 10% к 2017 году), в порту Усть-Луга — 3,6 млн тонн (рост на 13%), в порту Выборг — 0,5 млн тонн (рост на 13%).

Аналитик ИК "Фридом Финанс" Анастасия Соснова отмечает, что инвестиции в строительство портовой инфраструктуры для перевалки органических и минеральных удобрений в Ленобласти могут составить 35-50 млрд рублей.

"Большая доля минеральных удобрений производится для экспорта, особенно это касается рынка калийных удобрений ("Уралкалий"), где счет мировым производителям ведется на единицы и, по оценкам, России принадлежит 25% мирового рынка калийных удобрений. Тем не менее, успешно экспортируются и другие, более распространенные виды удобрений — азотные и азотно-фосфорные",— замечает аналитик.

По ее словам, прогноз мирового спроса на минеральные удобрения в основном оптимистичный, поэтому инвестиции в перевалку грузов вполне оправданы.

По мнению эксперта-аналитика АО "Финам" Алексея Калачева, говоря о вложениях в портовую инфраструктуру для "Уралкалия" и "Уралхима", необходимо отталкиваться от минимального порога в 650 млн рублей — именно столько было вложено в развитие терминала "Смарт Балк" в Усть-Луге с пропускной способностью до 2 млрд тонн удобрений в год.

Генеральный директор "Infoline-Аналитика" Михаил Бурмистров отмечает, что часть новых мощностей ориентирована на экспорт не через порты Северо-Запада: так, в 2019 году "Еврохим" значительно увеличит отгрузки с Гремячинского ГОКа и направит от 500 до 800 тыс. тонн удобрений преимущественно в адрес Туапсинского балкерного терминала, а с Усольского калийного комбината в 2019 году более 500 тыс. тонн будут направлены преимущественно в порт Мурманск.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860120>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; УРАЛХИМ И УРАЛКАЛИЙ ИЗУЧАТ ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ТЕРМИНАЛА УДОБРЕНИЙ В ЛЕНОБЛАСТИ - ВЛАСТИ

Власти Ленинградской области предложили "Уралхиму" и "Уралкалию" пять площадок для строительства терминала по перевалке удобрений, сообщила пресс-служба губернатора региона.По итогам совещания с заместителем **министра транспорта** РФ Юрием **Цветков**ым и представителями компаний "Уралхим" и "Уралкалий" (MOEX: [URKA](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) по распоряжению главы региона создана рабочая группа для детального изучения пяти предложенных площадок. Две площадки находятся в устье реки Луги, а также в портах Приморск, Высоцк и Выборг, говорится в пресс-релизе."Наши специалисты и представители компаний сделают комплексный анализ всех площадок с точки зрения глубин, сопутствующей инфраструктуры, транспортной доступности и юридических вопросов. Мы надеемся, что через три-четыре месяца инвесторы сделают свой выбор", - сказал губернатор Ленобласти Александр Дрозденко, чьи слова приводятся в сообщении. Развитие портовой инфраструктуры идет в соответствии с "майским указом" президента РФ, согласно которому в ближайшей перспективе предполагается увеличение перевалки портов РФ на треть. Осенью прошлого года "Уралхим" подписал меморандум о строительстве портовой инфраструктуры для перевалки сухих минудобрений в порту Усть-Луга с логистическим оператором "Ультрамар". Строительство новых мощностей позволит "УралХиму" полностью перевести сухие грузы из Прибалтики в Усть-Лугу, пояснял "Интерфаксу" генеральный директор компании Сергей Момцемлидзе. Ввод терминала запланирован на 2022 год. Инвестором объекта будет "Ультрамар", который в перспективе планирует создать многофункциональный терминал с потенциальным объемом перевалки до 12 млн тонн в год."УралХим" в настоящее время переваливает сыпучие удобрения через терминал в Риге - Riga fertilizer terminal, который был введен в 2013 году. Мощность первой очереди составила 2 млн тонн в год, проектом было предусмотрено расширение до 3,5 млн тонн в год. "УралХиму" принадлежит 51% в терминале, 49% - у "Рижского торгового порта" (RTO).Также "УралХим" владеет контрольным пакетом терминала Ventamonjaks (Вентспилс) - крупнейшего на Балтийском море терминала по перевалке жидкого аммиака годовой мощностью 1 млн тонн." Уралкалию" принадлежит "Балтийский балкерный терминал" в порту Санкт-Петербург максимальной мощностью перевалки 7,4 млн тонн в год.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕГОР СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.01.22; НАЦПРОЕКТЫ ЛЮБЯТ СЧЕТ: В СП ПО-НОВОМУ ОЦЕНЯТ ИХ КАЧЕСТВО; ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ АЛЕКСЕЮ КУДРИНУ ПРОВЕРИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УСИЛИЙ ГОСУДАРСТВА ПО ДОСТИЖЕНИЮ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ

Президент России Владимир Путин рассчитывает на поддержку Счетной палаты (СП) в реализации национальных проектов. Об этом глава государства заявил на встрече в Кремле с председателем СП Алексеем Кудриным. Руководитель контрольного органа заверил президента, что ведомство проконтролирует ход выполнения нацпроектов. По мнению экспертов, опрошенных «Известиями», Счетная палата будет участвовать в определении стратегии развития страны, что в конечном итоге может повысить роль этой структуры.

Стратегический аудит

— Алексей Леонидович, вы, конечно, человек очень опытный, мы с вами знаем оба, но тем не менее работа, которой вы сейчас занимаетесь, — это новая для вас работа, новый участок. Уже полгода прошло, да? — начал встречу Владимир Путин.

С момента назначения Алексея Кудрина главой Счетной палаты ведомство провело 42 заседания, на которых рассмотрено 272 мероприятия контрольных органов.

— За период моего председательства направлено 170 представлений министерствам, ведомствам и руководителям учреждений, 15 предписаний (это в тех случаях, когда не выполнены первоначальные представления), 220 информационных писем. Кроме того, 23 материала отправлено в Генеральную прокуратуру, восемь — в Федеральную службу безопасности, четыре — в Следственный комитет, по которым тоже идет работа. Как правило, материалы подтверждаются, и по ним продолжаются действия, — доложил председатель Счетной палаты.

По его словам, среди новых подходов контролирующего органа — разработка методик стратегического аудита, который помогает государству достигать необходимых целей.

— В этой связи уже в 2019 году мы более строго будем мониторить выполнение национальных целей, национальных проектов как независимый от исполнительной власти контроль, зачастую — совместно в части обсуждения причин невыполнения или, наоборот, каких-то лучших практик. В этом смысле мы частично такую перестройку проводим, — пояснил Алексей Кудрин.

Кроме того, по словам главы Счетной палаты, ведомство увеличивает долю цифровых методов анализа данных, которые позволят проводить широкий анализ дистанционно.

— Конечно, у нас еще состояние данных в стране очень слабое. Нам нужно улучшать качество баз данных, их сопоставимость. В этом смысле мы тоже для себя определили как одно из направлений в том числе и такое, как риск-ориентированный подход. Мы ищем там, где больше рисков как раз и хищений, и рисков невыполнения стратегических целей, — уточнил Алексей Кудрин.

— Алексей Леонидович, вы сейчас сказали про стратегический аудит. Думаю, что вам — человеку, который когда-то, будучи членом правительства, готовил подобные нацпроектам документы, с одной стороны, а с другой стороны, сейчас в этом своем новом качестве, — не сложно будет смотреть на эффективность усилий государства по достижению этих целей, — сказал Владимир Путин. — Поэтому я очень рассчитываю на то, что под вашим руководством палата будет действовать именно в этом ключе и окажет существенную поддержку в реализации национальных проектов.

Именно на это и нацелено ведомство, заверил президента глава Счетной палаты.

Для баланса интересов

Переход к стратегическому аудиту приведет к тому, что Счетная палата будет активнее вовлечена в работу над проектами развития экономики, считают эксперты.

Это означает, что СП будет оценивать, насколько те решения, которые принимает правительство, соответствуют задачам государства, пояснил «Известиям» заместитель директора Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Александр Широв.

— Например, структура сможет поставить под сомнение тот факт, что реализация конкретных предложений и программ приведет к достижению целевых показателей (продолжительности жизни, транспортной обеспеченности и так далее). До сих пор палата анализировала эффективность мероприятий уже после того, как они были запущены, — уточнил он.

На деле структура будет выполнять функцию своего рода офиса по разработке национальных проектов, автономного от правительства, полагает профессор РАНХиГС Александр Дерюгин. Это необходимо для того, чтобы сбалансировать интересы отдельных ведомств и экономики в целом, уверен он. В конечном итоге новые функции могут повысить роль Счетной палаты, полагает эксперт.

Центр международного сотрудничества

Россия на три года станет председателем Международной организации высших органов аудита (ИНТОСАИ), которая объединяет все счетные палаты мира, сообщил Алексей Кудрин. По его словам, в сентябре в РФ пройдет XXIII Международный конгресс ИНТОСАИ.

— Два ключевых доклада планируется на этом конгрессе. Один сделает Россия по анализу достижения национальных целей и методов анализа, так называемого стратегического аудита. Второй доклад сделает Китай по развитию цифровых технологий в сфере аудита, — рассказал президенту глава Счетной палаты.

И Россия, и Китай сотрудничают с рабочими группами, в которые входит, как правило, до 20 стран. Сейчас проекты этих докладов уже обсуждаются в международном профессиональном сообществе. Таким образом, в этом году Россия станет центром международных мероприятий в сфере государственного аудита.

Российские специалисты с рабочими группами разных стран готовят декларацию, которая будет принята на этом конгрессе, она направлена на реализацию и продвижение новых подходов в сфере аудита, добавил Алексей Кудрин.

<https://iz.ru/836471/egor-sozaev-gurev-dmitrii-grinkevich/natcproekty-liubiat-schet-v-sp-po-novomu-otceniat-ikh-kachestvo>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/21/putin-prizval-kudrina-podderzhat-nacproekty.html>

### КОММЕРСАНТ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.01.22; КТО БУДЕТ СЛУЖИТЬ ВИЦЕ-ПРИМЕРОМ; СЕМЬ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА ПОЛУЧАТ ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ОЦЕНКИ

“Ъ” ознакомился с предложениями Минэкономики по оценке эффективности работы вице-премьеров действующего правительства. Эти KPI разрабатываются ведомством согласно поручениям Владимира Путина и Дмитрия Медведева. Об успешности вице-премьеров предложено судить исходя из целевых индикаторов национальных проектов, таких как уровень бедности, темпы роста экономики или смертность на дорогах. Подтвердить или опровергнуть эти результаты должны будут сами граждане: вторым способом оценки вице-премьеров станут соцопросы на такие, в частности, темы, как доля отечественных продуктов на прилавках и популярность путешествий по стране.

Белый дом продолжает детализировать персональную ответственность высших чиновников за реализацию нацпроектов — теперь там обсуждают ключевые показатели эффективности работы семи из десяти вице-премьеров нынешнего правительства: Антона Силуанова, **Максима Акимова**, Татьяны Голиковой, Ольги Голодец, Алексея Гордеева, Дмитрия Козака и Виталия Мутко (три остальных вице-премьера — Константин Чуйченко, Юрий Борисов и Юрий Трутнев — этой работой не охвачены).

Напомним, идея введения для чиновников ключевых показателей эффективности (KPI, или в русском варианте — КПЭ), которые были бы привязаны к выполнению конкретных задач, разрабатывается уже несколько лет. Например, в 2012 году эта система была введена для региональных властей и глав федеральных ведомств: тогда критерии для оценок были определены по большей части исходя их индикаторов рейтинга Всемирного банка Doing Business (в то время приоритетом было объявлено достижение Россией 20-го места к 2018 году). В 2016 году предлагалось ввести дополнительные KPI для оценки работы министров, увязанные с показателями целевого сценария социального экономического развития страны на трехлетку.

Сейчас безусловным приоритетом властей названы нацпроекты, и новые KPI пишутся уже под них. В декабре 2018 года по итогам ноябрьского расширенного заседания президиума Госсовета Владимир Путин поручил правительству распределить показатели эффективности между вице-премьерами и подготовить предложения по развитию системы мотивации региональных и федеральных чиновников по промежуточным результатам нацпроектов. Премьер-министр Дмитрий Медведев перепоручил разработку показателей эффективности работы своих заместителей вице-премьеру Константину Чуйченко и главе Минэкономики Максиму Орешкину.

Как следует из имеющихся у “Ъ” предложений, при их разработке чиновники пошли самым простым путем — взяли индикаторы для оценки деятельности вице-премьеров из числа целевых показателей вверенных им нацпроектов. Например, для первого вице-премьера и министра финансов Антона Силуанова KPI — это темпы роста ВВП, объем несырьевого экспорта, численность занятых в сегменте малого и среднего бизнеса, производительность труда в базовых несырьевых отраслях.

С социального вице-премьера Татьяны Голиковой спросят за показатели естественного прироста населения, реальных располагаемых денежных доходов граждан. Также она ответственна за уровни бедности, образованности и занятости. Ольга Голодец, в частности, ответит за интерес граждан к спорту, увеличение числа посещений организаций культуры, Виталий Мутко — за долю городов с благоприятной городской средой, уровень доступности жилья и объем инвестиций в строительную отрасль. С **Максима Акимова** в том числе спросят за число погибших в ДТП и качество дорог, с Алексея Гордеева — за качество окружающей среды и объем экспорта сельхозпродукции, с Дмитрия Козака — за объем инвестиций в промышленность и производительность труда в обработке.

Выраженные в конкретных цифрах значения этих показателей в документах не приводятся — вероятно, они будут совпадать со целевыми значениями из национальных проектов.

Примечательно, что судить об эффективности работы вице-премьеров Белый дом и Кремль планируют не только с помощью предлагаемых KPI, но и результатов социологических опросов, «демонстрирующих публичное восприятие деятельности правительства Российской Федерации» населением. Для этого в предложениях Минэкономики уже сформулированы типовые вопросы для таких исследований. Так, по задумке Минэкономики, для оценки деятельности Антона Силуанова россиянам придется ответить, в частности, на вопрос: «За последний год открыть и вести свое дело, бизнес стало сложнее или легче или так же, как и раньше?» или «За последний год экономическая ситуация в нашей стране улучшилась, ухудшилась или не изменилась?».

Оценить результаты работы Татьяны Голиковой граждане должны, отвечая на такие вопросы, как: «За последний год желание иметь ребенка у вас или ваших знакомых выросло, снизилось или не изменилось?» или «Материальное положение вашей семьи улучшилось, ухудшилось или не изменилось?». Также от граждан хотят услышать, изменилась ли доля отечественных продуктов в магазинах, повысилось ли качество муниципальных и государственных услуг в электронном виде. Спросят население и о состоянии экологии, уровне доступности жилья, а также о том, стали ли россияне в отпуск и выходные дни больше или меньше путешествовать по стране.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860028>

### КОММЕРСАНТ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.01.22; ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ДЕНЬГАМ НЕ ХВАТИТ ПРОЕКТОВ; МОНИТОРИНГ ИНВЕСТИЦИЙ

Вложения бюджетов всех уровней в инфраструктуру в 2019 году вырастут на скромные 8,9%, или 180 млрд руб., год к году и достигнут 2,2 трлн руб.—несмотря на ожидания, связанные с реализацией нацпроектов и комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры, говорится в обзоре InfraOne Research. Причиной этого называется недостаток числа проектов, готовых к финансированию: пик инвестиций придется на вторую половину 2020-го — 2022 год (даже по проектам, которые успеют запустить в 2019 году).

Доля затрат на инфраструктуру по отношению к ВВП останется, как и годом ранее, на уровне 2,1% — впервые после шести лет снижения (с 3,4% в 2012 году). Новые инструменты финансирования инфраструктуры, включая созданный в 2018 году Фонд развития объемом 3,5 трлн руб., по оценке экспертов, также окажутся недостаточно востребованными из-за отсутствия готовых проектов. За три года предельный уровень фонда составит 1,633 трлн руб., из которых 41% (669 млрд руб.) будут задействованы в реализации проектов комплексного плана, в том числе 201 млрд — в 2019 году.

Даже в случае преодоления дефицита проектов в течение ближайших двух лет дополнительным ограничителем могут стать возможности строительной отрасли. Подрядчики окажутся неспособны освоить 3,2 трлн руб. за шесть лет, даже если правительство найдет возможность изыскать эти средства, предупреждают в InfraOne.

Негативно отразится на строителях повышение НДС: в долгосрочные госконтракты, заключенные в 2018 году, заложена прежняя ставка, а платить исполнителю придется уже по новой. При этом 44-ФЗ в большинстве случаев не допускает пересмотра условий контрактов, поэтому компенсировать разницу (она может превышать 1,4% от их суммы) подрядчикам придется из собственного кармана. Больнее всего это ударит по исполнителям многолетних контрактов в сфере дорожного или социального строительства, особенно — по средним и мелким компаниям. Крупные поставщики, хотя и имеют шанс добиться пересмотра контракта, столкнутся с кассовым разрывом и будут вынуждены искать оборотные средства, что приведет к затягиванию сроков строительства. Суммарные потери отрасли от увеличения НДС в InfraOne оценивают в 30–35 млрд руб., а с учетом незавершенных проектов прошлых лет — на 10–15 млрд руб. больше.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860154>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; РФ И ЯПОНИЯ НАМЕРЕНЫ ВЫЙТИ НА КАЧЕСТВЕННО НОВЫЙ УРОВЕНЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА - ОРЕШКИН

 Россия и Япония работают над стратегией расширения торгово-экономического взаимодействия, что позволит выйти на качественно новый уровень экономического сотрудничества, заявил глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин по итогам переговоров с министром экономики, торговли и промышленности Японии Хиросигэ Сэко в понедельник в Москве." Уже достигнутые результаты позитивны, но мы говорили о выходе на качественно новый уровень экономического сотрудничества, о новой стратегической повестке экономического взаимодействия", - сказал министр.По его словам, работа идет по пяти ключевым направлениям." Во-первых, это расширение торговли товарами. Уже вышли на $20 млрд (в 2018 году - ИФ) Логично следующий уровень в $30 млрд установить, сейчас прописываем детально по каким товарам у нас есть перспективы увеличить поставки", - сказал министр." Второе направление - услуги. Прежде всего, речь идет о туризме. Обсуждали вопрос отмены виз - он недавно обсуждался на переговорах министров иностранных дел. Действительно, такое событие было бы очень значимым и позволило бы поднять обмен туристами на качественно иной уровень", - отметил М.Орешкин." Третье направление - продолжение блока инвестиционного сотрудничества. Мы также проговаривали конкретные проекты, в которых с удовольствием бы увидели японских инвесторов", - сообщил он. Четвертое направление, по его словам, связано с совместным развитием технологий." Пятое направление - это направление совместной инфраструктурной работы. Завершается целая серия тестовых поставок японской продукции на европейский рынок через БАМ, Транссиб. В принципе, результаты устраивают наших европейских партнеров. Также обсуждается целый набор крупных инфраструктурных проектов, которые активнее бы связывали две страны, в том числе Северный морской путь" - сказал министр. Комментируя вопрос о том, в чем основное отличие новой стратегии от предыдущего плана из восьми направлений, М.Орешкин отметил, что речь идет "о гораздо более глубоком сотрудничестве, о совместной работе российских и японских компаний, в том числе, для совместной работы на глобальных рынках - мы такие проекты тоже обсуждаем". "Много-много таких вещей, которые означают качественно иное взаимопроникновение с точки зрения экономики", - подчеркнул он.По его словам, проект этой стратегии также будет одной из тем в ходе переговоров президента РФ Владимира Путина и премьер-министра Синдзо Абэ, которые пройдут во вторник в Москве. "Этот новый уровень экономического сотрудничества будет завтра обсуждаться. Будем ждать результатов переговоров и в соответствии с этим действовать", - ответил М.Орешкин на вопрос, когда стратегия расширения торгово-экономического взаимодействия может быть подписана. Комментируя вопрос возможны ли в перспективе переговоры и заключение с Японией договора о зоне свободной торговли, министр напомнил, что Япония заключила соглашение о Транстихоокеанском партнерстве (ТТП), "поэтому речь такая, конечно, может идти, но это совсем непростой разговор сейчас, если его поднимать".

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА ЛОГОПАРКА "ВОСТОЧНЫЙ" ПОД НОВОСИБИРСКОМ ПЕРЕНОСИТСЯ НА МАЙ 2019Г

Начало строительства логопарка "Восточный" под Новосибирском переносится на конец весны 2019 года, сообщил "Интерфаксу" председатель совета директоров АО "Управляющая компания "Промышленно-логистический парк Восточный" (реализует проект) Сергей Максимов."Мы столкнулись с тем, что пришлось менять нормативно-правовую базу, дорабатывать ряд документов. Еще в прошлом году было понятно, что сроки сдвигаются. Тем не менее, парк должен быть реализован к 2021 году (. . .) Стройка запланирована на май-июнь (2019 года - ИФ), как будут погодные условия позволять", - сказал С.Максимов.Он добавил, что логопарк лишился одного из шести резидентов - ООО "Интермост логистика". "У нас "Интермост" по ряду причин вышли из проекта", - сказал он.По словам С.Максимова, на данный момент к территории парка проложена техническая дорога, "решен вопрос с получением энергетических мощностей", а также произведено межевание земельных участков.Общий объем инвестиций в проект оценивается в 900 млн рублей.Предполагается, что финансировать проект будут компании-резиденты, которых в настоящее время осталось пять: ООО "Альянстрансторг", ООО "Байт-Транзит-Континент", ООО "Магистраль", ООО "РАТЭК", ООО ТК "Сибирь Контейнер".Как сообщалось ранее, к реализации проекта планировалось приступить весной 2017 года, впоследствии срок начала строительства был сдвинут на осень 2017, затем на 2018 год. Проект логопарка предусматривает строительство 49 тыс. кв. метров складов, 8,8 га контейнерных площадок, гаражей, мест отстоя грузовых автомобилей, а также офисных помещений. Земельный участок под логопарк площадью 40 га находится к востоку от Новосибирска недалеко от Северного обхода. Здесь уже реализованы или реализуются в настоящее время несколько проектов, в частности, торгового центра "Норд Сити Молл", логокомплекса ГК "Байт-Транзит-Континент", терминально-логистического комплекса компании "Евросиб", которым логопарк "Восточный" будет оказывать услуги.По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", АО "УК "Промышленно-логистический парк Восточный" зарегистрировано в мае 2016 года в Новосибирске. 25% принадлежит АО "Агентство инвестиционного развития Новосибирской области", по 16,65% - ООО "РАТЭК" и ООО "Байт-Транзит-Континент", по 8,33% - ООО "Альянстрансторг", ООО "Барк", ООО "Интермост логистика", ООО "Магистраль", ООО ТК "Сибирь Контейнер".

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.22; СТАТЬЯ КОАП ПРИЗНАНА НЕДОСТАТОЧНО ВЗВЕШЕННОЙ; КС ОБЯЗАЛ ГОСДУМУ ИСПРАВИТЬ ПОЛОЖЕНИЕ СО ШТРАФАМИ ЗА ПЕРЕГРУЗ

Статья КоАП, устанавливающая штраф за управление грузовиком с перегрузом, признана противоречащей Конституции. Соответствующее постановление вынес Конституционный суд. Госдума теперь должна внести в кодекс изменения. До этого момента штрафы за перегруз в случае фиксации автоматическими камерами должны назначаться в минимальном размере.

Конституционность статьи 12.21.1 КоАП (в ней установлены санкции за управление грузовым автомобилем с превышением допустимой нагрузки на ось) проверялась судом после запроса Костромского областного суда и жалоб Андрея Думилина и Анатолия Шарова, наказанных по этой статье. В случае, описанном в запросе, владелец грузовика Сергей Попов был оштрафован на 500 тыс. руб. за управление транспортным средством с перегрузом, при этом правонарушение было зафиксировано с помощью специального пункта весового контроля, который измеряет массу грузовика автоматически на ходу, и камеры, определяющей собственника по номеру. Господа Думилин и Шаров получили аналогичные штрафы в Нижегородской и Рязанской областях соответственно.

В жалобах заявители обратили внимание на следующие обстоятельства. Если штраф за перегруз выносится в отношении юрлица в ручном режиме (оформляется инспектором), то применяется штрафная «вилка»: к примеру, если перегруз на ось составляет более 50% от допустимой нагрузки, может быть применен штраф от 400 тыс. до 500 тыс. руб. Если же постановление выносится с помощью автоматических камер, то размер штрафа фиксированный — 500 тыс. руб. Такой же принцип применяется и в других случаях, в зависимости от уровня перегруза (для каждой величины применяется отдельная часть статьи 12.21.1, штраф для юрлица варьируется от 100 тыс. до 500 тыс. руб.). Заявители говорили и о том, что в определенных случаях ответственность должен нести не собственник автомобиля (юрлицо), а нанятый водитель (физлицо), для которого штраф многократно ниже. В частности, Андрей Думилин перевозил на грузовике сруб для собственных нужд и должен был понести наказание как водитель (3–4 тыс. руб.), а не как юрлицо-перевозчик (300 тыс. руб.), но доказать это в суде не смог. Анатолий Шаров, в свою очередь, пытался доказать в суде, что грузовиком управлял нанятый по договору водитель, который и должен быть оштрафован, но нижестоящие суды его доводов не приняли.

КС, изучив материалы дела, пришел к выводу, что части 1, 2, 3 и 6 (устанавливают штрафы в зависимости от уровня перегруза) статьи 12.21.1 КоАП не соответствуют Конституции. Первое несоответствие связано с тем, что штраф для юрлица при автоматической фиксации нарушения назначается максимальный. С момента опубликования постановления КС санкция в таком случае должна назначаться минимальная. Второе несоответствие связано с невозможностью доказать, что транспортное средство в момент нарушения перевозило груз для личных нужд водителя. С момента опубликования постановления при поступлении жалобы от собственника грузовика (не являющегося ИП) штраф с камеры должен быть переквалифицирован на наименьший штраф, применяемый в отношении водителя. Госдума, в свою очередь, должна после публикации постановления внести в КоАП поправки.

Сегодня, по данным **Росавтодор**а, на федеральных дорогах работает 28 пунктов весогабаритного контроля (на региональных — более 50), до 2024 года планируется увеличить их до 387. Созданием единой системы весогабаритного контроля, по планам **Минтранса**, займется частный инвестор — компания «РТ-Инвест транспортные системы», известная благодаря системе «Платон». После запуска она будет получать ежегодно от государства 8,6 млрд руб., независимо от количества выносимых штрафов. По данным ассоциации РАДОР, размер ежегодного ущерба, наносимого грузовиками со сверхнормативными нагрузками, составляет более 2,6 трлн руб.

Необходимый для реализации постановления КС законопроект будет подготовлен, заверил “Ъ” первый зампред думского комитета по госстроительству Вячеслав Лысаков. С проблемами, который рассматривал КС, перевозчики сталкиваются «очень часто», рассказал “Ъ” координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко. «К примеру, собственник транспортной компании уменьшил зарплату или сократил премию работнику за пьянку,— рассказал он.— Как наемный водитель может отомстить? Во время проезда рамки весогабаритного контроля резко затормозить, в итоге датчики покажут существенный перегруз, и владельцу компании придет штраф, который невозможно переоформить. Такое встречается сплошь и рядом, это проблема. Обезопасить себя невозможно». Для подобных случаев должен применяться механизм административного расследования, отмечает господин Войтко, но сегодня он не используется. В целом, говорит эксперт, система весогабаритного контроля вызывает массу вопросов, ответов на которые пока нет. «Например, пока невозможно доказать ответственность грузоотправителя, работники которого неправильно разместили груз в прицепе, и ответственность в таких случаях почему-то несет водитель или собственник машины,— говорит господин Войтко.— Так что вынесенное постановление КС по данной теме явно не последнее».

<https://www.kommersant.ru/doc/3860038>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.21; АВАРИЯ ПОПАДЕТ В "ЦИФРУ"; НА ПОРТАЛЕ ГОСУСЛУГ МОЖНО БУДЕТ ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬ ДТП

Минкомсвязь совместно с ЦБ предлагает перевести регистрацию дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в электронный вид. Но сначала "откатать" технологию, провести эксперимент в регионах с интенсивным трафиком движения и большим числом автомобилистов.

Пилотный проект должен стартовать уже в сентябре этого года в Москве и Санкт-Петербурге, Московской и Ленинградской областях. И завершиться во второй половине 2020 года. Тогда же планируется подвести его итоги.

Уведомление о разработке проекта постановления, которое позволит перевести и эту услугу в электронный вид, опубликован на портале проектов нормативных правовых актов. Если пилот даст положительный результат, то электронную регистрацию ДТП распространят на всю страну.

Как будет проходить электронная регистрация, рассказал "Российской газете" заместитель министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Максим Паршин. Это будет отдельное мобильное приложение, интегрированное с порталом государственных услуг, пояснил замминистра.

Приложение, через которое можно зафиксировать ДТП, будет интегрировано с инфраструктурой электронного правительства. "Оно сможет запрашивать данные из Единой системы идентификации и аутентификации (ЕСИА) и те сведения, которые там содержатся. В частности, номер водительского удостоверения, на основании которого будет подгружаться информация из автоматизированной информационной системы Российского союза страховщиков о страховом полисе. Все будет автоматизировано", - пояснил Паршин.

Автоматическая проверка подлинности страхового полиса исключит возможные недоразумения. Сейчас те, кто покупает полис, иногда даже не знают, что их страховка недействительна. И когда обладатель такой страховки попадает в ДТП, то проблемы возникают и у другого участника аварии при возмещении ущерба, если ДТП регистрирует по упрощенной схеме. Новая электронная услуга позволит сразу "проверить" второго участника. И если есть проблемы с его полисом, вызывать сотрудников Госавтоинспекции, считает директор службы технического регулирования НП "ГЛОНАСС" Роман Малкин.

Через мобильное приложение можно будет сделать фотографии места ДТП, поставить геометки, сказал Паршин. Это важно для разбора ДТП. Все чаще практикуется оформление ДТП в инспекции, а не на месте, уточнил Роман Малкин. Это связано с дефицитом времени и большой загруженностью инспекторов. И у автомобилистов оформление ДТП может занять целый день. Когда услуга заработает в электронном виде, то, по расчетам замминистра, время регистрации ДТП сократится до 15 минут.

Не надо будет заполнять огромное количество бумаг. Все будет заложено в мобильном приложении: шаблоны, данные об автомобилистах. Остается только поставить электронную подпись. "Будет возможность сделать это с двух сторон теми, кто зарегистрирован в единой системе идентификации. Сейчас там две трети активного населения имеют подтвержденную учетную запись, - пояснил Паршин. - После электронного оформления данные будут автоматически направляться на ресурс страховой компании".

Возможность электронной регистрации ДТП - это один из суперсервисов, которые развиваются в рамках программы цифровой экономики. Всего будет 25 таких суперсервисов. Пока их перечень окончательно не составлен, идет обсуждение, сказал Паршин. "Туда войдут, например, такие суперсервисы, как рождение ребенка, старт и развитие бизнеса, получение пособий и льгот, цифровое исполнительное производство. И другие очевидные жизненные ситуации", - уточнил он.

<https://rg.ru/2019/01/21/reg-cfo/na-portale-gosuslug-mozhno-budet-zaregistrirovat-dtp.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА СИМФЕРОПОЛЬ; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.01.21; КРЫМСКИЙ МОСТ ПОБИЛ ДВУХГОДИЧНЫЙ РЕКОРД КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ

По Крымскому мосту с момента открытия по нему автомобильного движения проехали более 3,5 миллиона машин. Тем самым воспользовавшиеся объектом автовладельцы перекрыли суммарный двухгодичный трафик Керченской паромной переправы за 2016 и 2017 год. Об этом сообщил инфоцентр "Крымский мост".

Морским маршрутом порт "Кавказ" - порт "Крым" за 2016 и 2017 годы воспользовались 3,17 миллиона автомобилей - в среднем около 4000 машин в сутки. А средний трафик по мосту по итогам восьми месяцев - 15 тысяч автомобилей.

- Это выше прогнозных оценок, - отметили в инфоцентре. - Ранее предполагалось, что в первый год эксплуатации автодороги среднесуточная интенсивность составит 12-13 тысяч автомобилей.

Напомним, эксплуатация автодорожной части моста началась 16 мая 2018 года и с тех пор идет в штатном режим. Рекорд суточного трафика по Крымскому мосту поставлен в воскресенье 12 августа: за 24 часа по нему проехали 33,4 тысячи автомобилей. Абсолютный рекорд Керченской паромной переправы установлен годом ранее - 12,2 тысячи машин.

<https://rg.ru/2019/01/21/reg-ufo/krymskij-most-pobil-dvuhgodichnyj-rekord-kerchenskoj-perepravy.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САРАНСК; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2019.01.21; МЭР САРАНСКА ОТЧИТАЛ ЧИНОВНИКОВ ЗА ТО, ЧТО ЧАС ЖДАЛ АВТОБУС

На оперативном совещании в понедельник глава столицы Мордовии Петр Тултаев отчитал подчиненных за работу муниципального общественного транспорта. По словам мэра, ему пришлось ждать автобус целый час.

Как сообщила пресс-служба горадминистрации, произошло это на прошлой неделе, когда вечером глава города пытался уехать с остановки "Центральный рынок".

- Я час простоял на остановке. И очень многое мне стало понятно. В вечерний час пик где муниципальные автобусы и троллейбусы? Пересмотрите маршрутную сеть! Выполняйте свою работу так, как положено! - заявил Петр Тултаев.

Мэр призвал чиновников объективно оценивать свою работу: "От того, что вы тут шлифуете, ничего хорошего нет! Потом обижаетесь, что люди вас ругают!".

Как уже писала "РГ", для того чтобы чиновники горадминистрации Саранска изучали положение дел в этой сфере на себе, глава города уже трижды "пересаживал" их на общественный транспорт. Первый раз это произошло в сентябре 2014-го - "мораторий" на служебные авто был наложен на месяц. Последний раз работу городских автобусов и троллейбусов сотрудники муниципалитета испытывали в августе 2017 года. <https://rg.ru/2019/01/21/reg-pfo/mer-saranska-otchital-chinovnikov-za-to-chto-chas-zhdal-avtobus.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.01.21; ИЗВОЗЧИК НА ГАЛЕРЕ; МОСКОВСКИЕ ТАКСИСТЫ ВЫСТУПАЮТ ЗА ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН НА СВОИ УСЛУГИ

Столичные таксисты считают, что в столице необходимо повысить тарифы на такси. Об этом говорится в исследовании, проведенном департаментом транспорта Москвы. Что думают об этом эксперты и действительно ли москвичам в ближайшее время надо готовиться выкладывать денег больше за любую поездку на машине с шашечками? В этом разбирался обозреватель "РГ".

Рабочий день таксиста по выполнению заказов у агрегатора длится в среднем 10-12 часов. Но поскольку люди садятся за руль такси, чтобы заработать денег, которых хватит по крайней мере на содержание семьи, больше 60% водителей работают сразу на несколько агрегаторов, что позволяет обойти им существующий порядок. Многие работают иногда сутками, что опасно и для них самих, и для пассажиров, да и для дорожной ситуации. В частности, за прошлый год число аварий по вине таксистов в столице выросло на 50%. Таксисты не скрывают своего недовольства заработком, который вынуждает их перерабатывать. Судя по исследованию, половина из них убеждены, что улучшить достаток может как раз повышение тарифов, а 32% уповают на снижение комиссии агрегаторов.

Цены на такси в столице действительно очень доступные, соглашаются эксперты. "Как пользователю мне такие тарифы нравятся, - комментирует ситуацию автоэксперт и радиоведущий Игорь Моржаретто. - Но понятно, что благодаря высокой конкуренции в Москве они во многом занижены и, скорее всего, в ближайшее время будут повышаться. Произойдет это в том числе из-за роста стоимости бензина". Он отметил, что сам дептранс повышать цены права не имеет, может лишь подготовить рекомендации на этот счет и помочь агрегаторам в разработке единой базы, которая до сих пор не создана. Эта база могла бы и отсекать водителей, которые выходят, например, во вторую смену. "Сегодня таксист - это раб на галере, судьба у него не легкая. Даже перерабатывая, они еле сводят концы с концами. Публикация этого исследования - свидетельство того, что пассажирам и впрямь пора готовиться к повышению цен", - рассказал "РГ" еще один автоэксперт, Сергей Асланян.

В департаменте транспорта считают, что заработок таксистов должен быть приближен к зарплате столичных водителей автобусов, то есть 65-70 тысяч рублей. Поднять его до такого уровня могут помочь и сами агрегаторы, гарантируя водителям минимальный доход. Может быть, и впрямь за счет комиссии, на которую жалуются московские таксисты. Скромной ее сейчас не назовешь. У "Яндекс.Такси" в столице она, например, варьируется от 19,14% до 25,24% в зависимости от типа тарифа. Например, по тарифу "Премиум" при стоимости поездки 2000 рублей комиссия составляет 384 рубля - почти пятая часть заработанной суммы.

На решение проблемы с переработками у таксистов и в целом наведение порядка на таксомоторном рынке направлен разрабатываемый федеральный закон о такси, принятие которого откладывается уже в течение уже нескольких лет. В конце прошлого года он прошел первое чтение, но у его авторов нет уверенности, что его примут и в 2019 году - вероятность этого 50:50, рассказал "РГ" первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и автор законопроекта Вячеслав Лысаков: "Сейчас закон находится в Комитете Госдумы по транспорту и строительству. Он сильно перегружен, и потому срок внесения поправок продлен до конца февраля. Весной к работе подключится рабочая группа, которой предстоит оценить все "за" и "против" высказанных предложений".

В Москве на интернет-агрегаторы приходится 80% всех заказов такси. В прошлом году средняя стоимость поездки по столице составила 455 рублей. При этом средняя длина поездки за последние 4 года сократилась почти на четыре километра - до 10,6 км. Общий же объем московского рынка такси в 2018 году оценили в 80 миллиардов рублей.

<https://rg.ru/2019/01/21/reg-cfo/moskovskie-taksisty-vystupaiut-za-povyshenie-cen-na-svoi-uslugi.html>

### RNS; 2019.01.21; BLABLACAR ЗАПУСТИТ В РОССИИ ИДЕНТИФИКАЦИЮ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ПО ПАСПОРТАМ

Сервис поиска автомобильных попутчиков для поездок Blablacar запустит в России идентификацию пользователей по их паспортам, сообщили RNS в пресс-службе сервиса.«Да, у нас есть такое планах, мы этого никогда не скрывали, ID-check запустим в ближайшее время. Мы давно говорили, что хотим запустить идентификацию по паспортам в России. У нас это стандартная история, она есть во Франции и в других странах мира», — сообщили в пресс-службе.Cервис по поиску попутчиков для междугородних поездок BlaBlaCar был основан во Франции в 2004 году и пришел в Россию спустя 10 лет. К 2017 году сервисом пользовались 35 млн человек в 22 странах мира. Сейчас количество попутчиков BlaBlaCar превышает 65 млн человек (в том числе 15 млн в России).Cейчас Blablacar использует верификацию по номеру мобильного телефона и электронной почте, а также систему взаимных отзывов и рейтингов. «Данные, которые мы собираем о наших пользователях (например, IP-адреса), позволяют правоохранительным органам оперативно установить фактическое имя пользователя вне зависимости от того, свое или чужое имя он указал при регистрации», — пояснили в пресс-службе.В декабре 2018 года пропала 29-летняя девушка, сообщало «Агентство городских новостей Москва». Она направилась из центра Москвы на личном автомобиле марки Audi в Тулу. По данным следствия, через BlaBlaCar на одной из станций метро на юге Москвы в ее автомобиль сел мужчина. Позже Следственный комитет задержал и допросил подозреваемого в причастности к исчезновению девушки мужчину 1979 года рождения. Он признался в убийстве с целью ограбления, видеозапись с его показаниями опубликована на YouTube-канале СК. Через неделю тело девушки нашли в Cерпуховском районе Подмосковья.

<https://rns.online/transport/BlaBlaCar-zapustit-v-Rossii-identifikatsiyu-polzovatelei-po-pasportam-2019-01-21/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.01.21; КИНО ПРО РАСПИСАНИЕ; НА АВТОБУСНЫХ ОСТАНОВКАХ НАЧАЛИ УСТАНАВЛИВАТЬ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ

Пилотный проект по внедрению видеонаблюдения на остановках общественного транспорта начат в Подмосковье на этой неделе. Как заявил на брифинге зампред областного правительства Игорь Тресков, эксперимент начнется с нескольких маршрутов, а с течением времени видеокамеры появятся на всех автобусных остановках.

Поводом к нововведению послужили жалобы пассажиров на то, что некоторые рейсы частенько не совпадают с расписанием. Особенно часто жаловались жители Люберец, Химок, Мытищ и Долгопрудного. С одной стороны, это все пристоличные города с серьезными пробками, но с другой - даже серьезные пробки имеют свойство время от времени рассасываться, почему же жалобы граждан на автобусы, не дружащие с расписанием, идут нон-стопом? Видеонаблюдение на остановках и должно будет ответить на этот вопрос.

"Камеры будут устанавливаться на конечных остановках, что позволит нам не только контролировать соблюдение расписания, но и видеть, есть ли очереди у остановочных павильонов. Нововведение позволит штрафовать перевозчика, если автобус прибыл к остановке не вовремя", - говорит Игорь Тресков. Установят видеонаблюдение и в салонах автобусов. В Подмосковье, напомним, работают более 150 перевозчиков, ежедневно выводящих в рейсы свыше 10,5 тысячи единиц подвижного состава. За таким хозяйством нужен глаз да глаз, и чем больше электронных глаз будет включено, тем лучше. А то перевозчики нет-нет, да и хулиганят - не хотят, например, принимать плату за проезд транспортной картой "Стрелка", предпочитая наличный расчет, подобные жалобы от пассажиров тоже не редки. Или в час пик выпускают на маршруты автобусы малой вместимости, которые просто не в состоянии увезти всех желающих, и на остановках образуются гигантские очереди. А недавно один из частных перевозчиков в Сергиевом Посаде отказался везти слепого пассажира с собакой-поводырем, мотивируя тем, что в салоне для собаки нет места. А стояли бы камеры - глядишь, нашлось бы.

Первая ласточка пилотного проекта уже есть - видеонаблюдение в тестовом режиме работает на конечной остановке маршрута № 1232 в Люберцах. В ближайшие дни камеры появятся еще на восьми маршрутах, на работу которых жители жалуются чаще всего. А устанавливать камеры в салонах автобусов обяжут самих перевозчиков. Это станет обязательным условием для всех, кто работает по регулируемым тарифам.

Записи с камер будут поступать в ситуационный центр областного **минтранса**. А еще власти обещают размещать их в соцсетях и на сайтах перевозчиков, чтобы ни у кого не возникало вопросов, точно ли имели место те нарушения, на которые жалуются пассажиры.

<https://rg.ru/2019/01/17/reg-cfo/v-podmoskove-videokamery-stali-sledit-za-avtobusnymi-ostanovkami.html>

### ИНТЕРФАКС ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.01.21; РЕЖИМ ЧС СНЯТ В АМУРСКОМ БЕЛОГОРСКЕ ПОСЛЕ УКРЕПЛЕНИЯ АВАРИЙНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ

Власти Белогорска Амурской области в понедельник сняли режим ЧС, который действовал два месяца из-за аварийного состояния моста через Транссибирскую железнодорожную магистраль.

"Режим ЧС, введенный в Белогорске 21 ноября 2018 года, после обследования путепровода, соединяющего микрорайоны Центральный и Транспортный, снят. В период ЧС принят комплекс мер, связанный с разработкой решений и выполнением работ по укреплению аварийной опоры № 3", - сообщает пресс-служба администрации города.

Специалисты разрабатывают варианты технических решений по ремонту путепровода. В настоящее время продолжаются работы по выработке двух вариантов технических решений ремонта моста.

Как сообщалось, в ходе планового обследования опор автодорожного путепровода на торцовой стенке верхней части ригеля была выявлена трещина. Администрация города приняла решение закрыть треснувший путепровод для перевозок пассажиров и ввести режим ЧС, а аварийную опору укрепить.

Мост был открыт для движения в конце декабря 2018 года в режиме постоянного наблюдения за специальными маяками. Специалисты продолжают искать варианты укрепления всего путепровода. На первом этапе обследуется верхняя часть путепровода и внутренность ригелей, на втором (в апреле) состоится второе обследование структуры и состояния элементов путепровода с использованием специальных приборов.

Белогорск - узловая станция на Транссибирской магистрали Свободненского региона Забайкальской железной дороги. Мост, соединяющий центр Белогорска и микрорайон "Транспортный", построен в 1980 году и является ровесником и аналогом путепровода, который обрушился в октябре прошлого года в Свободном.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.01.21; ВОЕННО-ГРУЗИНСКАЯ ДОРОГА ОТКРЫТА ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Военно-Грузинская дорога между Россией и Грузией, закрытая из-за риска схода лавин, открыта без ограничений, сообщает пресс-служба Главного управления МЧС по Северной Осетии в понедельник.

"С 23:00 разрешено движение всех видов автотранспортных средств на участке Владикавказ-Ларс - в направлении на выезд из Российской Федерации", - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что из-за снегопада и опасности схода лавин движение по Военно-Грузинской дороге было запрещено с 15 января, а с 15:30 мск 20 января разрешено для всех видов транспорта, кроме большегрузов.

Военно-Грузинская дорога в настоящее время является единственным сухопутным маршрутом, связывающим с Россией не только Грузию, но и Армению.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.21; В КАБМИНЕ ОБСУДИЛИ СУДЬБУ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ "МОСКВА-КАЗАНЬ", КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

В аппарате вице-премьера **Максима Акимова** "РГ" подтвердили факт проведения совещания по проекту строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Москва-Казань". Но не стали уточнять, какие выводы были сделаны по его итогам. Начать прокладку магистрали планировалось в этом году, но до сих пор нет окончательного решения со стороны кабинета министров.

Нужна ли ВСМ "Москва-Казань" об этом "Российская газета" поговорила с президентом Центра экономики инфраструктуры (ЦЭИ) Владимиром Косым.

Владимир Вульфович, будет ли ВСМ востребована пассажирами, при наличии нормального авиасообщения?

Владимир Косой: На многих направлениях ВСМ оказывается быстрее, чем авиатранспорт, с учетом необходимости добираться до аэропорта и проходить все предполетные процедуры. Но кроме этого плюса, у этого вида транспорта есть и другие. Если авиация связывает Москву и Нижний Новгород, то на ВСМ остановки будут во Владимире, в средних и малых городах - Ногинске, Орехово-Зуеве, Коврове, Гороховце, Дзержинске. Прямым поездом можно будет доехать до Иваново. Продление ВСМ до Казани, свяжет новым видом транспорта Чебоксары, Зеленодольск, кардинально улучшит доступность Йошкар-Олы, которая сейчас находится в транспортной изоляции. Огромный эффект получит туристический комплекс страны за счет возможности доехать за час от Москвы до достопримечательностей Владимира и за 2 часа - до Суздаля. ВСМ откроет для туристов и паломников Макарьевский монастырь, уникальную старинную архитектуру Гороховца.

А можно ли противопоставить эти два вида транспорта?

Владимир Косой: Противопоставление авиации и ВСМ некорректно. Авиация и ВСМ выполняют разные функции в транспортной системе. Магистральный авиационный транспорт связывает удаленные города, а ВСМ - приближает друг к другу соседние регионы, распространяет энергию крупных городов на окружающие территории. Более того, международный опыт показывает, что аэропорты, которые связываются ВСМ, получают новый импульс к развитию (например, Лион стал международным авиахабом). Как показывает пример связи с Нижним Новгородом, ВСМ, как и в других странах мира, будет транспортом для широкого круга пассажиров. Стоимость проезда на ВСМ будет конкурентоспособна с другими видами транспорта, что позволит осуществлять даже регулярные поездки.

Кроме ВСМ "Москва - Казань" обсуждался и проект "Москва - Санкт-Петербург"?

Владимир Косой: Создание ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга не приведет к возникновению такого же (или большего) объема социально-экономических эффектов как на направлении "Москва-Казань" по нескольким причинам. Во-первых, численность населения в городах, расположенных между Москвой и Петербургом составляет всего 1,2 миллиона человек, в то время как между Москвой и Казанью - 4,2 миллиона человек. Во-вторых, между "двумя столицами" уже сейчас курсируют поезда "Сапсан", а Москва и Тверь соединены поездами Ласточка. В планах РЖД по ускорению и увеличению провозной способности "Сапсанов" на маршруте Москва - Санкт-Петербург, к 2028 году данными поездами будет перевозиться 10,5 миллиона пассажиров. Кроме того, только проект ВСМ на участке до Нижнего Новгорода может быть реализован до 2024 года в силу уровня и глубины проработки: разработана проектная документация, пройден Технологический ценой аудит (ТЦА), получено заключение Главгосэкспертизы.

ВСМ - это очень дорого для федерального бюджета?

Владимир Косой: Совокупный объем финансирования в первый этап составляет 621,5 миллиарда рублей, из которых только 200 миллиардов рублей - чисто бюджетные затраты (это меньше семи процентов от всех бюджетных инвестиций, запланированных в рамках Комплексного плана развития транспортной инфраструктуры). Еще 200 миллиардов рублей планируют вложить РЖД и рассчитывают на их возвратность и окупаемость в рамках срока концессии. На один рубль бюджетных средств в проект будет привлечено 2,1 рубль внебюджетных инвестиций, что является наилучшим соотношением среди всех линейных транспортных проектов Комплексного плана. Для сравнения, проект развития московского железнодорожного узла на 1 рубль вложений бюджета потребуется порядка 0,25 рубля инвестиций РЖД, а привлечение частных инвестиций не предполагается. По скоростной автомобильной дороге Европа - Западный Китай это соотношение составит один к одному. При этом большинство автодорожных, речных проектов Комплексного плана строятся на сто процентов.

Отказ от ВСМ приведет к существенному ухудшению соотношения внебюджетных и бюджетных инвестиций в транспортный сектор. Также необходимо отметить, что при ранжировании проектов, проводимом Аналитическим центром при Правительстве в ходе подготовки Комплексного плана, ВСМ стал одним из лидеров по величине социально-экономических эффектов, которые в несколько раз превосходят необходимые затраты бюджета.

Природа этих эффектов не только в расширении зон влияния крупных городов, но и в диверсификации российской промышленности, уходе от сырьевой зависимости. ВСМ сформирует заказ для транспортного машиностроения, сопоставимый с авиастроением. Высокоскоростные поезда - это заказ на российское программное обеспечение, на точную электронику и новые материалы, а сам высокоскоростной путь - это новые строительные технологии, заказ для металлургии в высоком ценовом сегменте, оживление промышленности строительных материалов, в том числе в районе прохождения трассы.

Более 80 процентов всех комплектующих и материалов, необходимых для реализации проекта, должны быть локализованы в России.

<https://rg.ru/2019/01/21/v-kabmine-obsudili-sudbu-vysokoskorostnoj-magistrali-moskva-kazan.html>

### ТАСС; 2019.01.21; ПЛАН РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ИЗМЕНЯТ ИЗ-ЗА ПОСЕЛКОВ ПОД КЕРЧЬЮ

Крупный поселок Багерово и еще восемь сел Ленинского района Крыма не должны быть отрезаны от прямого автомобильного сообщения с Керчью, поэтому автодорога Керчь - Багерово не будет перекрываться во время строительства железнодорожных подходов к Крымскому мосту. Об этом в понедельник на своей странице в Facebook глава Крыма Сергей Аксенов.

"По техническим причинам железнодорожникам необходимо соорудить насыпь, которая перекроет существующую дорогу Керчь - Багерово, что, соответственно, приведет к разрыву прямого транспортного сообщения между поселком Багерово, другими населенными пунктами и Керчью. Этого допустить нельзя, - написал Аксенов. - Для обеспечения безопасного проезда всех видов транспорта, в том числе общественного, принято решение не перекрывать движение по данному маршруту".

Он пояснил, что железнодорожную насыпь необходимо построить без помех автомобильному движению. Курировать работы поручено министру транспорта республики Сергею Карпову.

Железнодорожный подход к мосту со стороны Крыма - двухпутная дорога второй технической категории длиной 18 км - свяжет мост с железнодорожной сетью Крыма через станцию Багерово. Керченский подход включает 27 искусственных сооружений, в том числе мост, тоннель и пять путепроводов. В комплексе с трассой возводится 38 новых зданий и станция Керчь-Южная, а также реконструируется существующая станция Багерово. Строительство подходов и железнодорожной части моста идет в графике, они будут запущены синхронно в декабре 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6023899>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; РЖД СОЧЛИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМИ ПРЕФЕРЕНЦИИ ДЛЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ УСЛОВИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ

ОАО "Российские железные дороги" обсуждало с участниками рынка идеи тарифных и иных преференций для грузоотправителей, выполняющих определенные условия при осуществлении перевозок.

Согласно материалам, с которыми ознакомился "Интерфакс" (датированы концом ноября), рабочее название инициативы - "Концепция реинжиниринга технологии планирования перевозочной деятельности холдинга при взаимодействии участников транспортного рынка (рейтинг, резервирование коммерческих ниток графика, динамическое ценообразование грузовых перевозок)".

Внутренние материалы "Российским железным дорогам" (например, телеграмма от 30 ноября за подписью замглавы монополии, руководителя центра фирменного транспортного обслуживания перевозчика Алексея Шило руководителям департаментов и филиалов) свидетельствуют, что концепция, в частности, обсуждалась на заседании подгруппы по взаимодействию с участниками транспортного рынка 6 декабря.

"Это предложение не РЖД, а личная идея трех молодых работников компании - участников конкурса молодежных проектов", - подчеркнул при этом представитель монополии. "Оно выносилась на обсуждение рабочей группы по взаимодействию с участниками транспортного рынка, на совещании получила целый ряд замечаний и контрагрументов, в дальнейшем не рассматривалась", - добавил он "Интерфаксу". Между тем, в отраслевом сообществе это обсуждение вызвало широкий резонанс, в том числе на профильных конференциях в декабре.

ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОЗОК

В документе отмечается, что идея выдвигается в связи с ограниченными пропускными способностями на маршрутах сырьевых экспортных грузов в порты севера РФ, Дальнего Востока и в особенности - Азово-Черноморского бассейна. "Даже в условиях активного инвестирования в строительство вторых и третьих путей, станций, терминалов, диспетчерской централизации и внедрения интервального движения рост грузопотоков на лимитирующих направлениях опережает развитие инфраструктуры", - пишут авторы проекта.

Они ссылаются на данные центральной дирекции управления движением (ЦДУД) "Российских железных дорог", что при загрузке пропускных способностей более чем на 90% резко снижается участковая скорость (до 70% оно незначительное, в интервале 70-85% - умеренное). Это в свою очередь приводит к остановке составов в пути, просрочке доставки грузов, запретам на их прием к перевозке. Снижается лояльность клиентов, которые могут переходить к вывозу продукции автомобильным транспортом.

Сейчас пропускные способности загружены выше допустимых параметров на 10,4% сети РЖД (8,9 тыс. из 85,5 тыс. км). В 2019 г. эта цифра ожидается на уровне 9,6%, но при существенном росте инвестиционной программы компании. Даже после завершения к 2021 г. основной части текущих проектов по развитию инфраструктуры (включая I этап модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитие участка Междуреченск-Тайшет для вывоза угля из Кузбасса в восточном направлении, обновление подходов к портам юга и Северо-Запада РФ, строительство обхода Саратова), ЦДУД монополии не ожидает доли загруженных участков менее 9,9%.

То есть 1,8 трлн руб. инвестиций в 2018-2020 гг. дадут снижение только на 0,5 процентного пункта, подчеркиваю инициаторы проекта. Исходя из этого, они считают самыми рентабельными решениями технологические, направленные на равномерность загрузки линий, увеличение пропускной способности, точность и глубину планирования отправок. Предлагаемая в связи с этим концепция призвана к 2025 г. обеспечить "нелинейный рост грузоперевозок при плановых инвестициях на уровне предельной загруженности линий".

Достичь этого, по мнению авторов документа, можно за счет мотивации их клиентов к выработке "взаимовыгодных решений" по организации перевозки "на основе рейтинга, формируемого по результатам взаимодействия", выделения "коммерческой пропускной способности" на лимитирующих направлениях для гарантированного пропуска грузопотока, а также динамического ценообразования в отношении грузовых маршрутов - для равномерной загрузки сети.

ТАБЕЛЬ О РАНГАХ

Все эти варианты предполагают, что клиенты монополии смогут получать те или иные преференции. Например, рейтинговая схема предусматривает скидки в рамках "тарифного коридора" (в пределах 50% в зависимости от класса груза) "по упрощенной схеме" (при рентабельности перевозки и общем мультипликативном снижении издержек на основании расчетов в системе "Прогресс"). Из-за сложности их оформления в 2018 г. соответствующие обращения подали только 10 из 846 клиентов, имеющих право на дисконт, а оформлен он был лишь для одной компании, отмечается в материалах.

Кроме того, предлагаются индивидуальные условия оплаты ("разрешенный кредитный лимит"), льготное использование "отелей для вагонов" в попутном следовании (термин не расшифровывается) и коммерческий осмотр вагонов по запросу. Также выдвигается идея, чтобы внепланово увеличивать объемы перевозок в пределах возможностей перевозчика и оператора, предоставлять данные из информационных систем, а также скидки на дополнительные услуги.

В числе других опций - возможность заключения "быстрых сделок" (по опыту перевозки в контейнерах в 2016 г. без подачи заявки и наличии резервов пропускной способности), персональные логистический сервис и менеджер для некрупных пользователей, детализированная информация о дислокации вагонов в онлайн-режиме.

Выдвигая идею рейтингования, авторы концепции уточняют, что его критерии будут зависеть от величины клиентов. Например, крупные компании - с большим объемом перевозок (погрузка в регионе может превышать 50%) и стабильными ежесуточными отправками - для получения преференций должны будут обеспечивать равномерность погрузки "по заданным периодам" в течение месяца, а также глубину и точность планирования перевозок, выполняя посуточный план, утвержденный распоряжением РЖД. При этом будут учитываться наличие долгосрочных договоров, гарантий обеспечения заявленного годового объема грузов, "процент подачи под погрузку".

Также предлагается учитывать гибкость планирования по направлениям - возможность корректировки отправок с учетом загруженности маршрутов. Фактически в этом случае речь будет идти о согласии с предложениями РЖД по альтернативному маршруту. За это можно было бы давать "бонус к росту рейтинга", который может быть назван "по пути с компанией" - исходя из "процента пропускной способности в единицу времени, который удалось сохранить" на лимитирующем участке.

Клиентов средней величины (со стабильными ежемесячными отправками и 10-50% погрузки в регионе) предлагается оценивать с точки зрения глубины и точности планирования перевозок, стабильности финансовых взаимоотношений с монополией (отсутствия затруднений в выполнении обязательств). Небольшим компаниям (до 10% погрузки в регионе с неравномерными отправками) или "разовым клиентам" бонусы планируется предоставлять при росте перевозок, использовании дополнительных услуг группы "Российские железные дороги", гибкости планирования по направлениям, привлечении других клиентов.

Кроме того, для получения преференций все грузоотправители должны будут совместно с "Российскими железными дорогами" выстраивать технологии перевозок, например, иметь договоры на увеличение сроков доставки, на отстой вагонов в пути.

Предполагается, что рейтинг будет рассчитываться автоматизировано, будет общедоступен, "динамичен во времени", прозрачен по составляющим, значимым для всех клиентов. Расчет планируется вести в условных единицах - "по показателям на основе взвешенных оценок". Авторы проекта допускают уточнения критериев при его экспертизе причастными подразделениями РЖД, возможна также корректировка классификации клиентов в зависимости от отношения "объем грузоперевозок / генерируемая выручка".

В любом случае, рейтинг должен быть основан на принципе "win-win", а принципы формирования концепции - обеспечивать устойчивую работу железнодорожного транспорта, чтобы монополия, в частности, могла точнее планировать ресурсы для организации перевозки, повысить равномерность грузопотоков на сети, привлекать новых клиентов, иметь сбалансированность в работе станций в течение месяца.

СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ

Кроме того, в концепции содержится предложение о резервировании на лимитирующих направлениях от 30% до 50% пропускных способностях, чтобы сдавать их "в аренду" грузовладельцам на определенный срок "для гарантированного пропуска заявленных объемов". При расчете цены такой "VIP-услуги" авторы идеи предлагают к тарифу прибавлять плату за резерв в размере стоимости содержания инфраструктуры за зарезервированный период, помноженной на "динамический коэффициент рентабельности маршрута".

При заблаговременном информировании перевозчика о неиспользованной арендованной нитки он может возместить часть стоимости аренды под нужды другого грузовладельца, также говорится в материалах. Субаренду "ниток графика" при этом предлагается запретить. Такие нововведения позволят повысить доходы от перевозок по лимитирующим направлениям, заблаговременно готовить ресурсы под арендованные "нитки" и мотивировать клиента максимально использовать потенциал арендованных пропускных способностей, что повысит процент погрузки заявленных объемов.

В проекте отмечается, что сейчас при подаче заявки на перевозку она согласовывается, исходя из инфраструктурных ограничений, включая мощности станций отправления и назначения, а также возможности отправителя и получателя груза. "Нитка графика" при этом к заявке не привязывается. В дополнение клиент может заказать лишь ускоренную перевозку при свободных "нитках", но на лимитирующих направлениях это зачастую невозможно. Кроме того, на них клиентов, готовых платить больше за ускоренный гарантированный пропуск их грузов, могут сдерживать "конвенционные" ограничения.

Мотивируя же необходимость динамического ценообразования в сфере грузовых перевозок, инициаторы идеи указывают, что "в существующих экономических реалиях тарифная система не успевает за быстро меняющимся рынком ж/д перевозок". "В результате загруженности наиболее популярных направлений и простаивающих малодеятельных участков, ценообразование на которых не позволяет создать "горячее" предложение, грузы перетекают с железнодорожного транспорта на автомобильный", - говорится в документе.

В итоге монополия имеет три вида убытков - от просрочки доставки, от обслуживания малоинтенсивной инфраструктуры и недополученную прибыль потерянных клиентов. "Смоделируем ситуацию, когда ценообразование в городском такси перестанет быть динамическим, и получим текущую ситуацию на железнодорожной инфраструктуре - нарастающие пробки, спрос, превышающий предложение, непроизводительные потери субъекта перевозок. По принципу мирового тренда транспортные издержки - 10-20% себестоимости продукции - могут повлиять на место сбыта, организацию производства и всю логистическую систему в целом (для минимизации расходов - ИФ)", - отмечают авторы проекта.

ДИНАМИЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

В то же время, существующая система ценообразования на грузовых железнодорожных маршрутах лишает клиентов и такого выбора, добавляют они (ставки регулируются государством с возможностью скидок в пределах "тарифного коридора", которые утверждаются правлением монополии с учетом соответствующих правил). В связи с этим она и предлагает внедрить динамическое ценообразование. В рамках такой системы ставки должны рассчитываться, исходя из загруженности пропускных способностей, стоимости обслуживания маршрута, участковой скорости на нем, наличие заявок на обратную отправку, а также ремонтных "окон".

Также, отмечают авторы концепции, возможны привязка к ценовым предложениям на других видах транспорта и предложение конкурентоспособных тарифов. При этом должна сохраняться минимальная доходность услуги для железнодорожного перевозчика. Ставки же ниже этого уровня (чтобы обеспечивать транспортную доступность "дотационных регионов" страны) должны устанавливаться по согласованию с **министерством транспорта** РФ, а выпадающие доходы - компенсироваться субсидиями.

Такая система, по мнению авторов идеи, позволит повысить равномерность распределения грузопотоков на сети, предоставить клиенту вариативность выбора маршрутов, повысить доходы перевозчика. Операторы же смогут видеть загруженность направлений и своевременно перенаправлять вагонопотоки.

Оценивать эффективность концепции предлагается по нескольким KPI - протяженности участков с загрузкой ниже 70%, себестоимости перевозок, выручке; числу поездов остановленных в пути на значительный срок, производительности локомотива, участковой скорости, объему штрафов за просрочку доставки и несостоявшиеся отправки клиентами, а также непроизводительному простою вагонов на сети.

В долгосрочной перспективе в рамках развития концепции, по мнению разработчиков проекта, возможно включение в систему различных видов транспорта, расширение динамического ценообразования, выход из сферы 2pl-перевозок в область логистических решений, выдача информации клиенту о прогнозных ценах, сроках доставки, потенциальных новых направлениях на основе анализа big data по всему предыдущему периоду.

### ТАСС; 2019.01.21; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ТУРПОТОКА ПОСЛЕ ЗАПУСКА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ

Туристический поток в Нижегородскую область после открытия Высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), по прогнозам, увеличится более чем на 10%. Об этом сообщил в понедельник ТАСС губернатор региона Глеб Никитин.

Ранее стало известно, что правительство РФ признало целесообразным строительство первого участка - до Нижнего Новгорода - высокоскоростной магистрали Москва - Казань.

"ВСМ даст преимущества туристической сфере региона. <...> Возможное увеличение турпотока в Нижегородскую область составит не менее 10%. Это станет возможным, во-первых, за счет развития популярного направления отдыха для москвичей и гостей столицы, дорога будет занимать не больше времени, чем из Москвы в Подмосковье. Во-вторых, ВСМ - это способ быстро и безопасно путешествовать, потому открыть для себя Нижний Новгород смогут и те иностранные гости, которые сейчас ограничиваются поездкой в Москву и Санкт-Петербург", - сказал губернатор.

Он добавил, что магистраль позволит больше путешествовать нижегородцам и сделает доступнее для них транспортную инфраструктуру Москвы.

Помимо положительного эффекта в туристической сфере, отметил Никитин, ввод ВСМ положительно скажется на экологии, безопасности, снижении потребности в инвестициях в транспортную инфраструктуру и росте региональной занятости.

Ранее сообщалось, что Горьковская железная дорога (ГЖД) планирует в 2020-2021 годах построить в Нижнем Новгороде учебный центр по подготовке специалистов для работы на высокоскоростной железнодорожной магистрали.

ВСМ "Москва - Казань"

Протяженность высокоскоростной магистрали "Москва - Казань", проходящей через Нижний Новгород, составит около 790 км. Скорость движения поездов достигнет 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против существующих 14.

Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, первый участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд рублей может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ "Москва - Казань" **Минтранс** РФ оценивает в 1,7 трлн рублей.

В перспективе участок "Москва - Казань" будет продлен до Екатеринбурга, а далее - до Пекина.

<https://tass.ru/ekonomika/6023008>

### ТАСС; 2019.01.21; БОЛЕЕ 55 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Более 55 млрд рублей планируется вложить до 2024 года в совершенствование и развитие сети автомобильных дорог и повышение безопасности дорожного движения в Калужской области. Об это в понедельник на заседании регионального правительства сообщила министр дорожного хозяйства Калужской области Ольга Иванова.

"За шестилетний период реализации программы "Развитие дорожного хозяйства Калужской области" планируется израсходовать 55,3 млрд рублей. Из них - 29,7 млрд рублей - это средства областного бюджета, 22,1 млрд рублей - средства федерального бюджета. Программа рассчитана на период 2019-2024 годов и состоит из двух подпрограмм: "Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог" и "Повышение безопасности дорожного движения", - сказала Иванова.

Она отметила, что к 2024 году будет отремонтировано 734 километра дорог, введено в эксплуатацию 210 километров дорог как регионального, так и федерального значения. В числе наиболее значимых - строительство Северного обхода Калуги и объездной вокруг поселка Ферзиково, которая напрямую соединит регион с Варшавским шоссе в Москве.

По словам калужского министра дорожного хозяйства, реализация программы должна увеличить количество дорог в Калужской агломерации, соответствующих нормативам, с 49% до 85%. В два раза должно сократиться количество мест концентрации ДТП - с 48 до 24.

<https://tass.ru/ekonomika/6022956>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ПЕТЕРБУРГ РАСТОРГАЕТ КОНТРАКТЫ С "МЕТРОСТРОЕМ" ИЗ-ЗА СРЫВА СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЗАДЕРЖКИ ЗАРПЛАТ

Правительство Санкт-Петербурга расторгает контракты с ОАО "Метрострой" (MOEX: METP) на строительство метрополитена из-за срыва сроков выполнения работ и задержки выплаты зарплат, сообщила пресс-служба городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) в понедельник.

"Учитывая колоссальный опыт и многолетнюю деятельность ОАО "Метрострой", для КРТИ принятое решение было чрезвычайно сложным и болезненным. Однако глубокий анализ текущего экономического состояния ОАО "Метрострой" показал, что компания не справится с исполнением заключенных госконтрактов даже при условии потенциальной докапитализации", - говорится в пресс-релизе.

Кроме того, уточнили в комитете, ни один банк не согласился предоставить "Метрострою" дополнительные гарантии и кредиты.

"Причиной расторжения стало грубое неисполнение со стороны генеральной подрядной организации условий государственных контрактов и некачественное планирование выполнения производственных программ, что привело не только к срывам сроков строительства новых станций метрополитена, но и к неоднократным задержкам выплат заработной платы, социальной напряженности среди рабочих", - отметили в пресс-службе.

Так, участок Невско-Василеостровской линии метро был введен с опозданием на 3,5 месяца, а строительство участка Фрунзенско-Приморской линии ведется с задержкой на полгода, в то время как при плановых показателях в 2,5 тыс. квалифицированных рабочих на объекте трудятся "не более 300 человек".

КРТИ подчеркивает, что "у Санкт-Петербурга большие планы по развитию линий метрополитена, что коррелируется с лимитами выделяемых средств", поэтому будет решаться вопрос привлечения альтернативных подрядных организаций. "По проведенному предварительному запросу, такие компании на рынке имеются и готовы к исполнению задач метростроения и сохранению профессиональных трудовых кадров", - говорится в пресс-релизе.

Ранее вице-губернатор Петербурга Игорь Албин заявлял о необходимости расторгнуть государственный контракт с ОАО "Метрострой" на строительство трех станций Фрунзенского радиуса. По данным сайта госзаказа, стоимость контракта составляет 25,9 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://rns.online/regions/Vlasti-Sankt-Peterburga-rastorgli-kontrakt-s-Metrostroem--2019-01-21/>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ТРАНСКОНТЕЙНЕР ДОПУСКАЕТ ПРЕВРАЩЕНИЕ В АГРЕГАТОР СВОЕГО ОНЛАЙН-СЕРВИСА ЗАКАЗОВ

Около 98% заказов ПАО "Трансконтейнер" (MOEX: TRCN) как на внутрироссийские, так и на международные перевозки поступает через корпоративный сервис iSales.

"Эта система достаточно успешно зарекомендовала себя на рынке. Клиент может все оформить, не выходя из офиса", - заявил корпоративному изданию ОАО "Российские железные дороги" директор по продажам и клиентскому сервису оператора Александр Подылов.

"Мы продолжим инвестиции в развитие этой системы и в будущем. Не исключаю варианта, при котором этот сервис трансформируется в агрегатор - общесетевую площадку, на которой можно будет привлекать вагоны других компаний", - добавил он.

iSales позволяет грузоотправителям заказать у "Трансконтейнера" контейнерную перевозку "в несколько кликов", отмечается на сайте компании. Сервис позволяет ее клиентам самостоятельно рассчитать стоимость услуг, удаленно оформить заказ, оплатить его, отслеживать статус исполнения, в режиме реального времени контролировать местонахождение контейнера, иметь доступ к документации. Опция доступна как на сайте, так в мобильном приложении для iOS и Android.

"Трансконтейнер" владеет и управляет примерно 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, около 26 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 40 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО "Кедентранссервис" (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в "дочках" и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у структуры РЖД - АО "Объединенная транспортно-логистическая компания". 24,84% - у ВТБ (MOEX: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО "Енисей Капитал" Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ "ТРАНСКОНТЕЙНЕРА" В IV КВ. ВЫРОСЛИ НА 8,9%, ОБЪЕМ ДОХОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК - НА 13,8%

Перевозки контейнеров ПАО "Трансконтейнер" (MOEX: [TRCN](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) (в том числе на платформах других компаний) в IV квартале 2018 года выросли на 8,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 501 тыс. TEU, сообщил железнодорожный оператор.При этом объем доходных перевозок в IV квартале увеличился на 13,8%, до 419 тыс. TEU."В отчетном периоде на результаты работы компании положительное влияние оказал продолжающийся рост российского рынка железнодорожных контейнерных перевозок, преимущественно за счет увеличения международных перевозок и роста контейнеризации грузов на фоне позитивной макроэкономической динамики ", - указано в сообщении "Трансконтейнера".Объем контейнерных перевозок с использованием вагонного и контейнерного парка компании за 2018 год вырос на 6,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 1,886 млн TEU, главным образом за счет роста международных перевозок, говорится в сообщении.Перевалка контейнеров на терминалах компании за отчетный квартал снизилась на 0,7%, до 331 тыс. TEU. Отставание темпов роста по сравнению с общей динамикой компания связывает с закрытием нескольких терминалов в Московском регионе в связи с "желанием властей сократить число терминалов в центральной части города".Перевозки "Трансконтейнера" с использованием активов компании в IV квартале 2018 г. (тыс. TEU):IV кв. 2018IV кв. 2017Изменение, %Внутренние229,7234,7-2,1%Экспорт121,7111,3+9,3%Импорт96,277,9+23,4%Транзит53,836,6+47,1%Всего501,3460,5+8,9%"Трансконтейнер" владеет и управляет примерно 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, около 26 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 40 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО "Кедентранссервис" (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в "дочках" и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у структуры ОАО "Российские железные дороги" - АО "Объединенная транспортно-логистическая компания", 24,84% - у ВТБ (MOEX: [VTBR](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО "Енисей Капитал" Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ГРУППА "НЕФТЕТРАНССЕРВИС" ЗАЛОЖИЛА ВТБ ПОЧТИ 4,7 ТЫС. ЦИСТЕРН "РУССКОГО МИРА"

ООО "Русский мир" (входит в группу "Нефтетранссервис", НТС) заложило в банке ВТБ (MOEX: [VTBR](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) около 4,7 тыс. цистерн различных моделей, следует из данных аналитической системы "СПАРК-Интерфакс".Договор залога заключен 29 декабря прошлого года, дата исполнения обязательств по нему - до 20 марта 2025 года.Детали договора в системе не указаны."Нефтетранссервис" занимается перевозками грузов по железной дороге, фокусируется на транспортировке нефти и нефтепродуктов, сыпучих грузов, а также в танк-контейнерах. В управлении у компании - около 66,5 тыс. вагонов (включая более 37 тыс. полувагонов и свыше 29 тыс. нефтебензиновых цистерн). Помимо подвижного состава в числе активов НТС - промывочно-пропарочные мощности в Саратовской области и Хабаровском крае, завод по ремонту подвижного состава в Самарской области, депо в Рязани. Компания подконтрольна братьям Вячеславу и Вадиму Аминовым, партнером выступает член совета директоров НТС Алексей Лихтенфельд.ВТБ по итогам третьего квартала 2018 года занял 2-е место по размеру активов в рэнкинге "Интерфакс-100", подготовленном "Интерфакс-ЦЭА".

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; СБЕРБАНК ПРЕДОСТАВИТ "ДОЧКЕ" GLOBALTRANS 3,99 МЛРД РУБ. НА СРОК ДО 3 ЛЕТ

 Сбербанк (MOEX: [SBER](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) предоставит АО "Новая перевозочная компания" (НПК, актив группы Globaltrans) кредитную линию на 3,99 млрд рублей.Согласно сообщению НПК, соответствующий договор стороны заключили в понедельник. Кредитная линия предоставляется сроком до 3 лет.Кредитные ресурсы предназначены для пополнения оборотных средств компании.Размер сделки в денежном выражении составляет до 3,82 млрд руб. (12,62% от стоимости активов оператора по состоянию на 30 сентября 2018 г.). Она была одобрена советом директоров компании, говорится в протоколе заседания от 10 января."Новая перевозочная компания" - один из ключевых активов Globaltrans. Ж/д оператор занимается перевозками продукции металлургических и горно-обогатительных комбинатов.Globaltrans специализируется на железнодорожных перевозках металлургических грузов, нефтепродуктов, строительных грузов и угля. По состоянию на 30 июня 2018 г. в парке группы было около 66 тыс. вагонов (в основном - полувагоны и цистерны, 95% - в собственности, возраст - 11 лет). Основателям компании - Никите Мишину и Андрею Филатову - принадлежит по 11,5% акций, Константину Николаеву - 11,2%. У члена совета директоров Александра Елисеева - 5,8%, у директора по стратегии Сергея Мальцева - 4,7%. Free float - 55,2%.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; НАЧАЛЬНИКОМ ДЕПАРТАМЕНТА ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОЕКТОВ И МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РЖД СТАЛ ЕГО ЗАМГЛАВЫ

Главой департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО "Российские железные дороги" стал Антон Козлов, говорится в сообщении компании.Департамент занимается сотрудничеством с международными транспортными организациями, иностранными ж/д администрациями и компаниями. Координирует международные транспортные проекты, занимается развитием международных транспортных связей и научно-технического сотрудничества. Подразделение работает с филиалами и представительствами РЖД, ведет дела, связанные с участием в работе международных транспортных организаций, участвует в подготовке и проведении международных специализированных конференций, семинаров, презентаций и выставок.А.Козлов с 2003 г. работал на разных должностях РЖД в сфере международного взаимодействия. Выпускник Московского государственного университета путей сообщения по специальности экономист. В 2011-2017 гг. работал начальником отдела сотрудничества со странами восточноевропейского региона департамента международного сотрудничества РЖД. С 2017 года - заместитель начальника департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ПРОЦЕДУРА НАБЛЮДЕНИЯ ВВЕДЕНА НА ЗАВОДЕ КАЛУГАТРАНСМАШ

Арбитражный суд Калужской области ввел в ОАО "Калугатрансмаш" процедуру наблюдения до 18 июля текущего года, сообщается в материалах суда.

Конкурсным управляющим назначен Игорь Мавлов, 16 июля 2019 года он должен будет отчитаться о проделанной работе.

В третью очередь кредиторов включен Сбербанк (MOEX: SBER) России. Долг ему составляет 687,596 млн рублей, при этом 572,53 млн обеспечены залогом должника.

Общая сумма долгов "Калугатрансмаша" не сообщается.

На 11 февраля назначено рассмотрение дела в апелляционном суде.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Калужской области рассматривает иск о признании ОАО банкротом. В качестве истцов выступает управление Федеральной налоговой службы по Калужской области, Сбербанк и ООО "СТР" (официальный дилер АО "Трансмаш").

ОАО "Калужский завод транспортного машиностроения" производит технику для строительства, содержания и ремонта железнодорожного пути. Крупнейшим покупателем продукции предприятия являются РЖД. За 2017 год ОАО получило 25,227 млн рублей чистой прибыли. По данным системы "СПАРК-Интерфакс", акциями предприятия владеют 150 акционеров.

### ТАСС; 2019.01.21; В ЯРОСЛАВЛЕ ЭКС-СОТРУДНИКА РЖД ОСУДИЛИ ЗА ПОЛУЧЕНИЕ КОММЕРЧЕСКОГО ПОДКУПА

Бывший начальник структурного подразделения Центральной дирекции по ремонту пути (филиала ОАО "РЖД") получил два года и восемь месяцев лишения свободы по обвинению в получении коммерческого подкупа в размере 2 млн рублей. Об этом сообщило в понедельник Северо-Западное следственное управление на транспорте СК России.

Как уточняется на сайте ведомства, речь идет о бывшем главе Северной дирекции по ремонту пути, располагающейся в Ярославле.

"Следствием установлено, что обвиняемый умышленно, из корыстных побуждений, с целью личного обогащения, в период с 21 апреля 2014 [года] по 2 февраля 2016 [года] получил коммерческий подкуп в размере 2 млн рублей за совершение действий в пользу одного из контрагентов ОАО "РЖД", - говорится в сообщении.

Суд также оштрафовал бывшего железнодорожника на 6 млн рублей и постановил конфисковал 2 млн рублей, полученные в качестве подкупа.

<https://tass.ru/proisshestviya/6024216>

### ТАСС; 2019.01.21; СЕМЬ ПОЕЗДОВ ЗАДЕРЖИВАЮТСЯ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Четыре пассажирских поезда задерживаются в Ростовской области из-за аварийного отключения электроэнергии на подстанции, также три поезда задержаны по техническим причинам, говорится в сообщении Северо-Кавказской железной дороги (филиал РЖД).

"Сегодня в 18:18 мск из-за аварийного отключения тяговых подстанций Кутейниково, Колодези пропало напряжение в контактной сети на участке между станциями Сохрановка и Боченково (72 км). После устранения неполадок на внешних электросетях в 18 часов 56 минут подано напряжение в контактную сеть. В результате задержано движение четырех пассажирских поездов", - говорится в пресс-релизе.

По данным пресс-службы дороги, задержки составляют от 42 минут до часа.

Кроме того, по техническим причинам от 30 минут до часа 10 минут задержаны три пригородных поезда. "Железнодорожники предпринимают все возможное, чтобы минимизировать задержки поездов", - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/proisshestviya/6024178>

### ИЗВЕСТИЯ; БОРИС КЛИН, ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.01.22; ДЫМ НАД ВОДОЙ: ПРИЧИНОЙ ЧП В ЧЕРНОМ МОРЕ МОГЛА СТАТЬ НЕЛЕГАЛЬНАЯ ПЕРЕВАЛКА ТОПЛИВА; ТАНКЕРЫ, СГОРЕВШИЕ ВБЛИЗИ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА, НАХОДИЛИСЬ НА НЕЗАКОННОЙ ЯКОРНОЙ СТОЯНКЕ

По предварительной версии, пожар и последовавший за ним взрыв на двух танкерах вблизи Керченского пролива случились в момент перевала топлива на нелегальной якорной стоянке. Инцидент произошел в Черном море в 15 милях к югу от крымского мыса Такиль. По данным спасательно-координационного центра **Росморречфлот**а, шедшие под флагом Танзании корабли «Маэстро» и «Кандий» перевозили сжиженный газ. На момент подписания номера сохранялась угроза повторных взрывов газа, было известно об 11 погибших в результате ЧП моряках. Еще 12 членов экипажей были подняты на борт российскими судами, судьба еще троих человек оставалась неизвестной.

Нельзя исключать, что трое пропавших без вести моряков также погибли, сообщил «Известиям» пресс-секретарь **Росморречфлот**а Алексей Кравченко.

— Возможно, они утонули, но пока мы эту информацию официально подтвердить не можем, — заявил он.

Информация о том, откуда и куда шли корабли, поступала противоречивая — в новостях фигурировали порты Таганрога, Темрюка и Херсона. Сообщения иностранных СМИ о том, что одно из судов, загоревшихся в Черном море, носит название Daisy, а не «Кандий», представитель **Росморречфлот**а не подтвердил.

— У нас есть информация, что это «Кандий». Но, возможно, у судна двойное название, — предположил он.

К месту аварии сразу же выдвинулись два российских спасательных судна. Позже, по словам Алексея Кравченко, к операции подключились еще восемь судов, большинство из них — под российским флагом. В **Росморречфлот**е сообщили, что на борту судна «Кандий» находились 17 человек, из них девять — граждане Турции, восемь — Индии. На борту «Маэстро», по данным ведомства, работало 14 человек: семеро граждан Турции и столько же из Индии.

Не исключено, что причиной пожара стало нарушение техники безопасности при перевале топлива.

— По всей видимости, суда стояли на якорной стоянке и шла перевалка топлива. В принципе, это не запрещено и применяется довольно часто. Но это небезопасно и неправильно, — заявил «Известиям» главный редактор газеты «Морские вести России» Анатолий Кузнецов.

По его словам, намного безопаснее производить подобные операции в портах, однако стоит эта услуга недешево.

— Судовладельцы, как и многие бизнесмены, стремятся сэкономить, — пояснил эксперт. — Но безопасность прежде всего, и экономить на ней ни в коем случае нельзя, это заповедь каждого моряка.

При этом говорить о том, что суда находились на якорной стоянке, некорректно, подчеркнули в **Росморречфлот**е.

— Там, где они стояли, якорной стоянки нет. Эти места регулируются, за ними ведется контроль. А если судно бросило якорь в международных водах, то это якорной стоянкой не называется, — отметил Алексей Кравченко.

По факту гибели матросов двух танкеров-газовозов в нейтральных водах Черного моря Южное следственное управление на транспорте СКР возбудило уголовное дело.

Повышенная готовность

Глава администрации Керчи Сергей Бороздин рассказал «Известиям», что в городе готовы принять пострадавших моряков.

— Мы получили поручение подготовить больницы к приему. Медицинскую помощь в полном объеме сможет оказать персонал городской больницы №1, там есть ожоговый центр, — сообщил он.

По словам нескольких источников в военном ведомстве, в спасательной операции готовы были принять участие вертолеты и самолеты морской авиации. В первую очередь речь идет о поисково-спасательных вертолетах Ка-27.

Машины могут быть направлены из 859-го учебного центра морской авиации (город Ейск) и 318-го смешанного авиаполка (аэродром Кача, Крым). По мнению большинства военных экспертов, Ка-27 лучше всего приспособлены для эвакуации людей с палубы горящего судна.

В настоящее время судоходство в Керченском проливе регулируется постановлением **Минтранса**. Проход всех судов должен согласовываться с капитаном порта. Для отдельных видов судов — в частности, водоизмещением более 5000 тонн — обязательна лоцманская проводка.

Из-за рельефа местности и небольшой глубины судоходным в Керченском проливе является искусственный Керчь-Еникальский канал. По словам директора «Крымских морских портов» Алексея Волкова, несмотря на инцидент, затруднений судоходства по Керчь-Еникальскому каналу нет.

По данным портала о логистике и транспорте InfraNews, в 2017 году объем экспорта грузов из четырех портов Азовского моря Ейск, Таганрог, Азов и Ростов-на-Дону составил 31 млн тонн, в 2018-м — 35 млн тонн. Экспорт наливных грузов за 2017 год составил 5 млн тонн, в прошлом — 6 млн тонн.

— Объем прохода в канале небольшой, — говорит гендиректор InfraNews Алексей Безбородов. — Грузы через Керченский пролив в основном идут в одном направлении — на экспорт.

По словам Алексея Безбородова, вероятнее всего, сгоревшие в Черном море газовозы — турецкие суда под флагом Танзании. Большинство крупных кораблей ходят под флагами Панамы, Либерии, Бермудов и Карибских островов в связи с льготным налогообложением в этих юрисдикциях.

<https://iz.ru/836500/boris-klin-vitalii-volovatov-aleksandr-volobuev-aleksei-ramm/dym-nad-vodoi-prichinoi-chp-v-chernom-more-mogla-stat-nelegalnaia-perevalka-gaza>

На ту же тему:

<https://rns.online/society/SKR-vozbudil-delo-po-faktu-gibeli-moryakov-pri-pozhare-na-sudah-v-raione-Kerchenskogo-proliva-2019-01-21/>

<https://tass.ru/proisshestviya/6024514>

<https://rg.ru/2019/01/21/reg-ufo/v-nejtralnyh-vodah-chernogo-moria-zagorelis-dva-sudna-pogibli-moriaki.html>

### ТАСС; 2019.01.21; "СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ" ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 4 СУДОВ ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЫБАКОВ

Петербургский судостроительный завод "Северная верфь" подписал соглашение с рыбопромышленным холдингом "Норебо" о строительстве четырех морозильных траулеров-процессоров общей стоимостью более 16 млрд рублей, сообщила в понедельник пресс-служба верфи.

"Северная верфь" подписала контракты на строительство четырех траулеров-процессоров проекта 170701 с АО "Акрос", АО "Блаф", ООО "Ролиз" и АО "Сахалин Лизинг Флот" (входят в группу "Норебо"). Стоимость каждого судна составит более 4 млрд рублей. Они должны быть переданы заказчику в период с 2020 по 2023 годы", - говорится в сообщении .

Траулеры проекта 170701 предусматривает современный технологичный лов и безотходную переработку рыбы прямо на борту. В числе продукции, которую можно изготавливать на судне, - охлажденное рыбное филе, рыбный фарш, икра, печень, рыбная мука. Отмечается, что заказанные траулеры будут вести промысел минтая и сельди в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне (Охотском и Беринговом морях). Длина судов данного типа - 81,6 м, ширина - 16 м, экипаж - 70-80 человек.

"Завод заинтересован в длинных сериях из шести-десяти судов. Это позволяет оптимизировать затраты на проектирование, строительство, закупку оборудования", - приводит пресс-служба слова генерального директора "Северной верфи" Игоря Пономарева.

Ранее холдинг уже заказывал у "Северной верфи" шесть судов этого типа для разных регионов страны. В ноябре сообщалось, что петербургском судостроительном заводе был заложен головной траулер-процессор "Капитан Соколов", строительство которого началось первым в этом портфеле заказов. 21 января началась резка металла для второго судна для "Норебо", уточнили ТАСС в пресс-службе предприятия.

С учетом второго контракта с "Норебо" портфель гражданских заказов предприятия вырос до 14 рыболовных судов: это 10 траулеров-процессоров для "Норебо", три ярусолова-процессора для РК "Вирма" и один ярусолов- процессор для ООО "Глобус". В соответствие с требованиями российского законодательства не менее 30% от суммы строительства рыболовных судов должны составить работы и услуги отечественных предприятий.

<https://tass.ru/ekonomika/6022836>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; БАНКРОТЯЩАЯСЯ "КАСПИЙСКАЯ ГИДРОТЕХКОМПАНИЯ" ПОДАЛА К АСПО ИЗ CNRG 2 ИСКА НА 137 МЛН РУБ

ООО "Каспийская гидротехническая компания" (Астрахань) направило в Арбитражный суд Астраханской области два иска к АО "Астраханское судостроительное производственное объединение" (АСПО, входит в группу "Каспийская энергия", CNRG Group) на общую сумму 136 млн 878 тыс. рублей, говорится в материалах суда.

По первому иску - на 63 млн 624 тыс. рублей - назначено предварительное рассмотрение на 30 января. Второй иск - на 73 млн 253 тыс. рублей - оставлен без движения до 7 февраля, поскольку к исковому заявлению, подписанному генеральным директором управляющей компании ООО "Каспийская гидротехническая компания" Михаилом Косодыбовым, не приложены документы, подтверждающие его полномочия.

В материалах дел уточняется, что взыскивается задолженность по договорам подряда.

Как сообщалось, в январе этого года арбитражный суд Астраханской области ввел процедуру наблюдения в отношении ООО "Каспийская гидротехническая компания" по иску ООО "Многопрофильный строительный департамент "Л-Каспий" (Москва) на 274 млн 674 тыс. рублей. Исковые требования суд включил в третью очередь реестра требований кредиторов.

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", ООО "Каспийская гидротехническая компания" (КГК) занимается дноуглубительными и берегоукрепительными работами, строительством кораблей, судов и плавучих конструкций и другими видами деятельности.

В настоящее время компания ведет строительство по заказу НК "ЛУКОЙЛ" (MOEX: LKOH) блока-кондуктора, предназначенного для обустройства месторождения им.Филановского в Каспийском море.

Учредителями КГК являются ООО "Моршельф" (Москва, 99% уставного капитала) и физическое лицо (0,1%). По итогам 2017 года выручка компании составила 7,3 млрд рублей. Единственный владелец "Моршельфа" - Сергей Васнин.

В состав АСПО входит "Головная верфь" (бывший "Морской судостроительный завод"), "ССЗ им. III Интернационала", ОАО "ССЗ "Лотос" (MOEX: LOTS), а также ряд субподрядных компаний. Морские операции обеспечивает ООО "Крейн Марин Контрактор".

CNRG (до 2008 года - "Группа "РР - Морские нефтегазовые проекты") занимается проектированием, строительством и установкой в море средств освоения морских нефтегазовых месторождений.

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2019.01.22; АЭРОПОРТЫ ПОДГОТОВИЛИ РАМКИ; ОНИ ПРОСЯТ ОГРАНИЧИТЬ ЛИБЕРАЛИЗАЦИЮ ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ

Международная ассоциация аэропортов (МАА) просит ФАС ограничить либерализацию доступа независимых операторов к аэропортовой инфраструктуре монопольными услугами, которые регулируются государством. Авиакомпании, инициировавшие поправки, настаивают на неограниченном доступе и рассчитывают сократить свои издержки за счет снижения маржи аэропортовых операторов. Но это снизит инвестпривлекательность аэропортов, считают в МАА, а эксперты указывают, что аэропорты при снижении доходности одних услуг увеличат цены на другие.

МАА предложила ФАС вводить недискриминационный доступ в аэропортах только к тем услугам, которые признаны естественными монополиями и тарифы на них регулируются государством. Соответствующее письмо (есть у “Ъ”) ассоциация направила главе ФАС Игорю Артемьеву 21 января. К монопольным услугам с 2008 года правительство относит обеспечение взлета-посадки, предоставление аэровокзального комплекса, авиабезопасность, обслуживание пассажиров, заправку судов и хранение авиатоплива.

О том, что **Минтранс** предложил ФАС либерализовать доступ к аэропортовым услугам и инфраструктуре, позволив работать там независимым операторам, сообщили в январе «Известия». По словам собеседников “Ъ” в отрасли, в мае создана рабочая группа с участием авиакомпаний и аэропортов, но ее работа к концу лета зашла в тупик, ФАС подключилась к работе в декабре. До конца этой недели авиакомпании и аэропорты должны дать ФАС свою версию редакции нового постановления.

Инициаторами поправок выступили авиаперевозчики, интересы которых представляет Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). В 2018 году расходы авиакомпаний на топливо резко увеличились, что снизило их доходность, а свободный доступ к инфраструктуре аэропортов должен был снизить затраты перевозчиков. В АЭВТ подтвердили совместную работу над поправками. В ФАС подтвердили получение письма, отметив, что предложения МАА будут рассмотрены.

В МАА “Ъ” пояснили, что, по мнению аэропортов, доступ независимых операторов к инфраструктуре должен быть платным и оформляться только в рамках Гражданского кодекса — путем заключения договоров. Также в МАА считают, что управляющая компания аэропорта должна получить право предъявлять требования к операторам по технологии и качеству предоставляемых услуг. Необходимость взимания платы с операторов в МАА объясняют потребностью поддерживать инвестпривлекательность аэропортов, которая упадет в случае бесплатного доступа.

Собеседник “Ъ” в одной из авиакомпаний говорит, что строчка о «наличии технических требований» дает аэропортам большой административный ресурс для ограничения доступа к инфраструктуре. «Мы не говорим, что в небольших аэропортах должно быть по десять операторов, но в гаванях с пассажиропотоком от 1 млн человек в год должна быть прописана возможность работы нескольких операторов. Тезис об ограничениях технических возможностей аэропортов мы считаем лукавством,— говорит источник “Ъ”.— Управляющие компании в аэропортах берут плату за проезд машин с пассажирами по перрону к самолету, за доставку экипажа или бортпитания. Мы считаем, что пользование перроном должно быть бесплатным».

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко считает, что пользователи инфраструктуры должны платить за ее содержание, иначе управляющие компании могут взвинтить цены на другие услуги. Он отмечает, что в последние годы регулируемые тарифы росли на несколько процентов в год, а рост нерегулируемых тарифов может достигать 15–20%. Поэтому существенно сократить цену аэропортовых услуг не удастся или удастся с существенным ухудшением качества, говорит эксперт. По его словам, тенденция превышения рентабельности аэропортов над авиакомпаниями характерна для всего мира.

Старший юрист корпоративной практики юркомпании Sameta Сергей Казаков считает, что доступ к инфраструктуре без договора опасен: часть аэропортовой структуры защищена гостайной, бесконтрольный доступ может повлечь непредсказуемые последствия. Но он добавляет, что есть и риск использования данного инструмента для противодействия конкуренции, поэтому здесь особенно важна позиция ФАС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860142>

### RNS; 2019.01.21; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» СТАЛА ОФИЦИАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ I ЗИМНИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ ИГР «ДЕТИ АЗИИ»

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») получила статус официального перевозчика I Зимних Международных спортивных игр «Дети Азии». Она доставит участников и организаторов игр из Москвы на Дальний Восток, сообщает пресс-служба перевозчика.«Особая честь для авиакомпании быть причастными к проведению одного из важнейших спортивных мероприятий 2019 года в нашей стране. Мы со своей стороны сделаем все возможное, чтобы юные спортсмены и болельщики прилетали в Южно-Сахалинск в комфортных условиях, готовые побеждать в честной борьбе! Наша авиакомпания поддерживает спорт и спортивные достижения, так как мы верим в силу спорта объединять людей разных культур», — отметил гендиректор «России» Сергей Александровский.Игры «Дети Азии» пройдут с 8 по 17 февраля 2019 в Южно-Сахалинске. Они проводятся в целях распространения идей Олимпийского движения, развития детско-юношеского спорта и укрепления международного спортивного сотрудничества.

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-Rossiya-stala-ofitsialnim-perevozchikom-I-Zimnih-Mezhdunarodnih-sportivnih-igr-Deti-azii-2019-01-21/>

### ТАСС; 2019.01.21; UTAIR ОТКРЫЛА АВИАРЕЙСЫ ИЗ АСТРАХАНИ В РОСТОВ-НА-ДОНУ И СОЧИ

Авиакомпания "Ютэйр" запустила в понедельник авиаперелеты из Астрахани в Ростов-на-Дону и Сочи. Открытие направлений стало возможным, в том числе благодаря федеральной программе субсидирования пассажирских авиаперевозок, сообщила пресс-служба губернатора региона.

"Первые пассажиры сегодня полетят из Астрахани в Ростов-на-Дону и Сочи. 72-местный самолет франко-итальянского концерна ATR в 13:15 (12:15 мск) отправится в столицу Южного федерального округа - Ростов-на-Дону, а в 19:00 (18:00 мск) - в Сочи. Обслуживает перелеты авиакомпания UTair, время в пути составляет два часа", - говорится в сообщении.

Рейсы по обоим направлениям будут совершаться по понедельникам и четвергам. Стоимость билетов при бронировании на сайте компании-перевозчика: до Ростова-на- Дону - от 2585 рублей, до Сочи - от 2870 рублей. Кроме того, в салоне экономкласса можно оформить билет по субсидированным тарифам: такая опция подходит для граждан России в возрасте до 23 лет, женщин старше 55 лет и мужчин старше 60 лет, инвалидов I группы и их сопровождающих, инвалидов с детства II и III групп, сопровождающих детей-инвалидов и членов многодетных семей.

"Открытие данных направлений состоялось, в том числе благодаря федеральной программе субсидирования пассажирских авиаперевозок, а также инициативе врио губернатора Астраханской области Сергея Морозова. В частности, в 2019 году на развитие авиаперевозок будут выделяться дополнительные средства из областного бюджета", - добавили в пресс-службе, не уточнив объем финансирования.

Ранее сообщалось, что с 16 мая после четырехлетнего перерыва возобновится авиасообщение Астрахань - Баку, авиаперелеты будет осуществлять компания Buta Airways. Также идут переговоры по рейсам в Казань и Санкт-Петербург.

Международный аэропорт Астрахани - один из основных на юге России, может обслуживать 360 пассажиров в час. С 1994 года имеет статус международного.

<https://tass.ru/obschestvo/6021231>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; "ЮТЭЙР" В 2019Г БУДЕТ ЛЕТАТЬ ПО 13 НОВЫМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫМ МАРШРУТАМ

- Авиакомпания "ЮТэйр" (MOEX: [UTAR](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) в 2019 году планирует открыть 13 новых маршрутов между городами России, сообщила пресс-служба перевозчика.В частности, авиакомпания откроет рейсы из Тюмени в Екатеринбург, Краснодар, Минеральные Воды и Ханты-Мансийск; из Уфы в Казань и Самару; из Ханты-Мансийска в Екатеринбург и Санкт-Петербург; из Астрахани в Сочи; из Волгограда в Казань; из Нижневартовска в Сочи; из Сургута в Анапу и Пермь.Как отмечает авиакомпания, на указанных направлениях другие авиакомпании не представлены. Всего в маршрутной сети "ЮТэйр" в этом году более 60 таких направлений, из них 49 - региональные.В парке "ЮТэйр" сейчас 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры - созданная структурами "Сургутнефтегаза" (MOEX: [SNGS](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) компания "АК-инвест" (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; АЭРОПОРТ ГЕЛЕНДЖИКА В 2018Г СНИЗИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 3%

 Пассажиропоток аэропорта Геленджика (Краснодарский край) в 2018 году составил 294,533 тыс. человек, сообщает пресс-служба аэропорта.На прилет аэропорт обслужил 143,194 тыс. пассажиров, на вылет - 151,339 тыс. человек. Количество взлетно-посадочных операций за отчетный период составило 1,918 тыс.Ранее сообщалось, что в 2017 году аэропорт обслужил 304 тыс. человек. Таким образом, по итогам прошлого года пассажиропоток сократился на 3%.Причины снижения показателя "Интерфаксу" в компании пока не прокомментировали.В сообщении отмечается, что пиковым месяцем по количеству обслуженных пассажиров в 2018 году стал июль. Тогда аэропорт обслужил 68,484 тыс. человек.В тройку лидеров по объемам перевозок вошли "Аэрофлот" (MOEX: [AFLT](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)), "Уральские авиалинии" (MOEX: [URAL](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) и "Победа", совместно они перевезли более 209 тыс. человек.Аэропорт "Геленджик" располагается в районе Тонкого мыса на западном берегу Геленджикской бухты. Годовой пассажиропоток аэропорта - около 300 тыс. человек. В период весенне-летнего расписания полетов 2018 года рейсы в Геленджик выполняли 10 авиакомпаний по 13 направлениям.ООО "Аэропорт "Геленджик", ранее входившее в "БазЭл Аэро", теперь принадлежит банку ВТБ (MOEX: [VTBR](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)) и Таймуразу Боллоеву (основателю пивоваренной компании "Балтика"). Они владеют по 49,5% в уставном капитале ООО. Как сообщалось, сделка по приобретению была закрыта в апреле 2018 года.Продавцом ООО "Аэропорт "Геленджик" выступило ООО "ВестЮн", которое в свою очередь приобрело аэропорт у "Базэл Аэро" (СП "Базового элемента" Олега Дерипаски, сингапурской Changi Airports International и Сбербанка (MOEX: [SBER](http://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx))) в феврале 2018 года. По данным системы "СПАРК-Интерфакс", владельцами ООО "ВестЮн", зарегистрированного в 2002 году, являются два гражданина РФ, основной вид деятельности компании - вложение в ценные бумаги.Сообщалось также, что ООО "Аэропорт Геленджик" в 2019 году приступит к строительству нового аэровокзального комплекса. Инвестиции в проект составят около 4 млрд рублей. Площадь нового терминала составит порядка 9 тыс. кв. м. Пропускная способность - 890 пассажиров в час. В год аэровокзальный комплекс сможет принимать 635 тыс. человек.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА "ПУЛКОВО" В 2018Г ВЫРОС НА 12,4%

 Аэропорт "Пулково" (Санкт-Петербург) в 2018 году обслужил 18 млн 122,286 тыс. пассажиров, что на 12,4% превышает показатель 2017 года, сообщает пресс-служба ООО "Воздушные ворота северной столицы" (ВВСС, оператор аэропорта)Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 10,8% - до 11 млн 28,468 тыс., на международных - на 14,9%, до 7 млн 93,818 тыс. человек.В декабре 2018 года пассажиропоток "Пулково" составил 1 млн 272,706 тыс., что на 17,6% больше, чем в декабре 2017 года. На внутренних линиях обслужено 882,356 тыс. пассажиров (рост на 17,6%), на международных - 390,35 тыс. человек (рост на 17,6%).Самым загруженным днем 2018 года в Пулково стало 11 июля - следующий день после полуфинала ЧМ-2018: за сутки аэропорт встретил 74,608 тыс. человек, что стало абсолютным максимумом в истории аэропорта, отмечается в сообщении.Аэропорт "Пулково" в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта - 1,2 млрд евро.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА СТАВРОПОЛЯ В 2018 ГОДУ ВЫРОС НА 10%

АО "Международный аэропорт Ставрополь" в 2018 году обслужило 392 тыс. 246 пассажиров, что на 10% больше, чем в 2017 году, сообщается на сайте компании.Пассажиропоток на внутренних авиалиниях составил 384 тыс. 856 человек, на международных - 7 тыс. 390 пассажиров.После вхождения в 2018 году аэропорта Ставрополя в состав холдинга "Новапорт" были открыты новые внутрироссийские направления: Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону, а также возобновлены полеты в Ереван.Аэропорт Ставрополя является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения, имеет статус международного с марта 1993 года, обеспечивает авиационное сообщение краевого центра с регионами России и странами СНГ.ГУП "Международный аэропорт Ставрополь" было преобразовано в АО в феврале 2013 года.По итогам 2017 года пассажиропоток аэропорта увеличился на 8,5% - до 356,2 тыс. человек."Новапорт" на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; "АЗИМУТ" НАЧАЛ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОДАРА В ТЮМЕНЬ

Авиакомпания "Азимут" с 20 января начала выполнять рейсы по маршруту Краснодар-Тюмень-Краснодар, сообщается на сайте авиаперевозчика.

Рейсы будут осуществляться дважды в неделю - по четвергам и воскресеньям. Вылет из Краснодара в 00:05, в обратном направлении в 06:25 по местному времени.

"Азимут" также выполняет рейсы в Тюмень из Ростова-на-Дону. Направление обслуживается по вторникам и субботам. Вылет из Ростова-на-Дону в 00:05, в обратном направлении в 06:25 по местному времени.

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

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", "Азимут" на паритетных началах принадлежит ООО "Инвесттехсервис" (контролируется кипрской Wellington Investment Ltd - 82% и совладельцем московского аэропорта "Внуково" Виталием Ванцевым - 18%) и транспортной компании ООО "Аэрокарго+".

### ТАСС; 2019.01.21; В ПРОШЛОМ ГОДУ АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА ОБСЛУЖИЛ НА 12% БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ

Пассажиропоток петербургского аэропорта Пулково в 2018 году вырос на 12,4% по сравнению с показателями 2017 года и достиг около 18,1 млн пассажиров, сообщила в понедельник пресс-служба управляющей компании "Воздушные ворота Северной столицы".

"Аэропорт Пулково в 2018 году обслужил 18 122 286 пассажиров, что на 12,4% превышает результат 2017 года", - говорится в пресс-релизе, поступившем в распоряжение ТАСС.

Сообщается, что наибольший рост пассажиропотока отмечен на международных направлениях - за прошлый год он достиг 7,1 млн человек, что почти на 15% больше по сравнению с результатом 2017 года. На внутренних рейсах Пулково обслужил около 11 млн человек, что также выше показателя 2017 года на 10,8%.

В компании отметили, что самым загруженным днем для аэропорта по итогам прошлого года стало 11 июля. "Это следующий день после полуфинала чемпионата мира по футболу между сборными Бельгии и Франции в Санкт-Петербурге. За сутки аэропорт встретил 74 608 человек, что стало абсолютным максимумом для воздушной гавани в ее истории", - заявили в компании.

Самыми востребованными внутренними направлениями среди пассажиров Пулково стали Москва, Симферополь, Сочи, Калининград и Екатеринбург. Самые популярные международные направления - Анталья, Франкфурт-на-Майне, Минск, Ларнака и Париж.

Около 60% всех пассажиров в 2018 году из Пулково перевезли авиакомпании "Россия", "Аэрофлот", S7 Airlines, "Уральские авиалинии" и лоукостер "Победа", который на прошлой неделе объявил о прекращении международных полетов из аэропорта Петербурга с 31 марта из-за разногласий в порядке досмотра самолетов сотрудниками пограничной службы.

Главный хаб Петербурга

Пулково является главным хабом Петербурга и четвертым крупнейшим аэропортом в России. Сейчас в Пулково для пассажиров открыт один терминал.

В 2018 году во время чемпионата мира по футболу в строй также был введен терминал Пулково-2, который был закрыт в 2014 году. Его использовали для обслуживания чартеров с болельщиками. После окончания первенства терминал был закрыт. Планируется, что он вновь будет работать во время матчей чемпионата Европы по футболу, которые примет Петербург

 в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6021530>

### ТАСС; 2019.01.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРМСКОГО КРАЯ ВЫКУПИТ ЧАСТНЫЙ АЭРОДРОМ ДЛЯ БАЗИРОВАНИЯ САМОЛЕТОВ САНАВИАЦИИ

Правительство Пермского края выкупит бывший аэродром "Березники", который в настоящее время находится в частной собственности, для создания там базы самолетов и вертолетов государственной специальной авиации. В перспективе также рассматривается возможность возобновления коммерческих рейсов из Березняков, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе **министерства транспорта** края.

"Объект приобретается в собственность Пермского края (…) для базирования, заправки и технического обслуживания самолетов и вертолетов государственной специальной авиации - санавиации и лесоохраны. Предварительная договоренность с собственником уже достигнута, но переговоры продолжаются", - сообщила собеседница агентства.

В пресс-службе уточнили, что аэродром "Березники" в настоящее время имеет статус посадочной площадки и используется для приемки вертолетов различного назначения и самолетов спортивных клубов.

"Учитывая, что параметры взлетно-посадочной полосы позволяют принимать распространенные пассажирские самолеты, в перспективе рассматривается возможность проведения реконструкции для возобновления коммерческих рейсов и восстановления действовавшего ранее сообщения с городами России", - добавили в **министерстве транспорта** края.

Ориентировочная стоимость объекта - 78 млн руб., дата сделки пока не называется. В возобновлении работы аэропорта для осуществления региональных авиаперевозок заинтересованы руководители крупных местных предприятий, таких, как ПАО "Уралкалий".

Аэропорт "Березники" был построен в 1983 году в 16 километрах севернее города Березники в Пермском крае. В 1992 году был передан городу, став первым в России аэропортом-муниципальным предприятием. В период с 1993 по 2001 годы обслуживал регулярные рейсы в Москву, Санкт- Петербург и другие города. С 2001 года регулярные полеты были приостановлены из-за нерентабельности и отозван сертификат эксплуатанта. Сейчас имущество аэропорта находится в частной собственности.

<https://tass.ru/ekonomika/6022638>

### ТАСС; 2019.01.21; БОРТ НАЦИОНАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ САНАВИАЦИИ НАЧАЛ ДЕЖУРСТВО В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Вертолет Национальной службы санавиации начал дежурство в Новгородской области в пилотном режиме. Борт в течение нескольких месяцев будет работать на безвозмездной основе, сообщил в понедельник журналистам заместитель министра здравоохранения Новгородской области Юрий Булатов.

"Сегодня в тестовом режиме приступила к дежурству бригада Национальной службы санитарной авиации на безвозмездной основе по личной договоренности губернатора Новгородской области Андрея Никитина. Тестовый режим ориентировочно продлится до конца марта, до момента поступления федеральных средств в Новгородскую область для осуществления национального проекта", - рассказал Булатов.

По данным пресс-службы правительства Новгородской области, в понедельник борт совершил первый вылет. Вертолет доставил 78-летнюю женщину, получившую ожоги, в клинику Санкт-Петербурга. Как пояснил замминистра, также в круглосуточном режиме в регионе продолжит дежурство вертолет управления МЧС, который будет эвакуировать пострадавших в случае ЧС и ДТП.

Ранее министр здравоохранения Новгородской области Антонина Саволюк сообщала ТАСС, что в 2019 году финансирование санавиации возрастет более чем в пять раз и составит 45 млн рублей. Это позволит медикам совершить более 100 вылетов. В 2018 году бортом санавиации было эвакуировано 11 человек.

<https://tass.ru/obschestvo/6024180>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ВЛАСТИ УДМУРТИИ НЕ УСМАТРИВАЮТ ХАЛАТНОСТИ В ДЕЙСТВИЯХ РУКОВОДСТВА "ИЖАВИА" В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКАМИ РЕЙСОВ

Задержки рейсов "Ижавиа", из-за которых гендиректор авиакомпании стал фигурантом уголовного дела о халатности, произошли из-за стечения обстоятельств, заявил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Удмуртии, председатель совета директоров перевозчика Алексей Горбачев.

"Я считаю, что там никакой халатности нет. Были, да, действительно, стечения обстоятельств не в их пользу", - сказал А.Горбачев журналистам в понедельник.

Он пояснил, что авиакомпания оформляла кредит на 50 млн рублей для финансирования текущей деятельности, чтобы избежать задержек вылетов, но банк, сначала пообещав, в итоге стал затягивать выдачу займа. Для решения этой проблемы правительство Удмуртии направляло гарантийное письмо.

А.Горбачев сообщил также, что 31 декабря докладывал о ситуации в **Росавиаци**ю. "У них было предположение, что мы банкротим компанию. Мы им все объяснили", - сказал он.

"Никто компанию банкротить не собирается, компания будет развиваться. На сегодняшний день (гендиректор "Ижавиа" Александр - ИФ) Синельников готовит как раз новую презентацию по поводу развития и выхода вот из этой ситуации кризисной", - добавил глава Миндортранса Удмуртии.

"Ижавиа" в январе приостановило выполнение рейсов по хабовой схеме - через два узловых аэропорта (в Ижевске и Самаре) - после задержек вылетов, отметил А.Горбачев.

"Отменили из-за того, что не успевали наземные службы обслуживать самолеты", - сказал он, уточнив, что речь идет обо всех аэропортах, задействованных в хабовой схеме.

"У нас один борт заходил в четыре аэропорта. И если в одном аэропорту у нас получается задержка на час, то, когда он уже прилетает в другой аэропорт для обслуживания, то место уже занято другим бортом, надо ждать - и оттуда получается как волна, она нарастает и с каждым заходом в новый порт у нас происходит именно уже задержка (еще больше - ИФ)", - пояснил глава Миндортранса Удмуртии.

По его словам, в этих случаях пассажирам таких рейсов либо возвращались деньги, либо приобретались билеты на рейсы других авиакомпаний.

Таким образом, пока приостановлены перевозки пассажиров по такой схеме через аэропорты Ижевска и Самары в ряд городов России - Сочи, Симферополь, Краснодар, Минеральные Воды, Екатеринбург, Челябинск, Сургут, Нижневартовск, Омск, Тюмень и Новосибирск.

Таким образом, теперь базовым для авиакомпании снова станет только аэропорт Ижевска. Из столицы Удмуртии перевозчик будет летать в Москву, Петербург и ряд других городов РФ.

А.Горбачев добавил, что пока трудно сказать, когда будут возобновлены авиаперевозки по хабовой схеме. "Но, скорее всего, наверное, все-таки ближе уже к весне", - отметил он.

Министр признал наличие серьезных имиджевых потерь для авиакомпании из-за ситуации с рейсами по хабовой схеме, но выразил надежду, что "Ижавиа" сможет улучшить репутацию своей работой на регулярных рейсах.

"Если вы помните, без хабовых схем, когда у нас с вами регулярные рейсы были, мы всегда считались компанией, которая именно вовремя и в срок выполняла рейсы. Поэтому, думаю, по существующим сегодня рейсам наш имидж не упадет и потом, когда начнем мы заново вводить хабовые схемы, все-таки даст свои положительные результаты", - сказал он.

"Ижавиа" ввела выполнение рейсов по узловой (хабовой) системе в октябре прошлого года. Однако с конца ноября стала появляться информация о задержке и отмене рейсов. Авиакомпания поясняла, что полеты по узловой схеме являются новым для нее проектом, в ходе выполнения которых появились неизвестные ранее проблемы, приведшие к сбоям в регистрации и задержкам рейсов. В декабре "Ижавиа" несколько раз приостанавливала выполнение рейсов для решения этих проблем.

СКР возбудил в отношении гендиректора "Ижавиа" и ряда других представителей авиакомпании уголовное дело о халатности после задержек рейсов. Дело было возбуждено после проверки Приволжской транспортной прокуратурой соблюдения авиакомпанией требований федерального законодательства и прав авиапассажиров.

Проверка была проведена после того, как в конце декабря 2018 года из-за несвоевременной оплаты "Ижавиа" горюче-смазочных материалов были допущены задержки двух рейсов по маршрутам Самара-Сочи и Самара-Симферополь, на которые был зарегистрирован 191 пассажир. Это, в свою очередь, повлекло задержку выполнения еще 13 авиарейсов. Резервные суда авиакомпанией для выполнения рейсов также предоставлены не были. По данным прокуратуры, в результате оказались нарушены права более 900 пассажиров, не вовремя попавших в пункты назначения в нарушение условий заключенных ими с АО "Ижавиа" договорам воздушной перевозки.

В конце прошлого года сообщалось о неоднократных задержках и отмене рейсов "Ижавиа", в том числе из-за проблем с платежами за авиатопливо.

АО "Ижавиа" находится в собственности Удмуртии, осуществляет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России и в страны СНГ. Компании также принадлежит аэропорт Ижевска.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; РОСАВИАЦИЯ ПРОСИТ ВС РФ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ДЕЛО О ВЗЫСКАНИИ С НЕЕ В ПОЛЬЗУ "ТРАНСАЭРО" 664 МЛН РУБЛЕЙ

 **Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) подало в Верховный суд (ВС) РФ жалобу на постановление Арбитражного суда Московского округа, который 30 октября 2018 года подтвердил решение суда первой инстанции о взыскании с **Росавиаци**и в пользу ОАО "Авиакомпания "Трансаэро" (MOEX: TAER) 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам.

Как следует из картотеки суда, жалоба зарегистрирована 10 января.

Ранее сообщалось, что Девятый апелляционный арбитражный суд 8 мая 2018 года отменил решение суда первой инстанции о взыскании с **Росавиаци**и в пользу ОАО "Авиакомпания "Трансаэро" 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам.

Этот спор связан с исполнением договора о предоставлении в 2015 году субсидий из федерального бюджета в пределах 1,095 млрд рублей, выделявшихся для обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно.

Согласно материалам дела, перевозки по сниженным ценам проводились с апреля по октябрь, но субсидии на сумму 363,86 млн рублей компания получила только за период до конца июня.

Представители **Росавиаци**и говорили, что для получения денег перевозчик должен был своевременно предоставлять справки об отсутствии задолженности перед бюджетом, но Арбитражный суд Москвы, опираясь на позицию Верховного суда РФ, решил, что это не так. "Договором [между "Трансаэро" и **Росавиаци**ей] предусмотрен закрытый перечень документов, соответствующий правилам [предоставления соответствующих субсидий] - расчет [их] размера, отчет о количестве перевезенных пассажиров и реестр перевозочных документов", - говорилось в отмененном решении первой инстанции. Она констатировала, что все эти документы были представлены, а раз так, то компания должна получить недоплаченные 663,9 млн рублей из бюджета.

О долговых проблемах "Трансаэро" широко известно стало в середине неоплаченного периода. 11 августа 2015 года, как сообщалось, долг перед структурой "Роснефти" (MOEX: ROSN) за авиакеросин поставил под угрозу рейс "Трансаэро" Владивосток - Москва. В итоге компания оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей, на правительственном совещании было принято решение о начале процедуры банкротства компании, у нее был отозван сертификат эксплуатанта, в связи с чем она прекратила полеты. В сентябре 2017 года "Трансаэро" была признана банкротом.

Дело о доплате субсидий находится на втором круге рассмотрения. Сначала суды встали на сторону **Росавиаци**и, но ВС РФ отменил их акты и вернул дело на пересмотр.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; ФАС ПРОДЛИЛА НА ПОЛГОДА ПРОВЕРКУ ВОЗМОЖНОГО СГОВОРА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ С АЭРОПОРТОВЫМИ СТРУКТУРАМИ ТРОЦЕНКО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России продлила на полгода рассмотрение дела о возможном сговоре правительства Иркутской области и структур, участвующих в проекте развития аэропорта Иркутска, в том числе принадлежащих бизнесмену Роману Троценко.

Первоначально дело планировалось рассмотреть до 1 февраля 2019 г., однако "в связи с необходимостью получения дополнительной информации" срок продлен до 1 августа, говорится в материалах антимонопольного ведомства.

ФАС в конце октября возбудила дело по признакам нарушения статьи 16 закона "О защите конкуренции" (запрещает согласованные действия между органами власти и хозяйствующими субъектами, если они приводят к ограничению конкуренции) в отношении участников проекта строительства нового терминала аэропорта Иркутска. Среди подозреваемых фигурировали: АО "Международный аэропорт Иркутск" (принадлежит региону, управляет существующим аэропортом), правительство и губернатор Иркутской области (с октября 2015 года этот пост занимает Сергей Левченко), принадлежащие Роману Троценко компании AEON и "Новапорт", а также московское ООО "Система управления" (в собственности у гражданки РФ Марьяны Чураковой) и его "дочка" - ООО "Рампорт безопасность" (переименовано в ООО "Терминал Иркутск").

Месяцем позже ФАС сообщила, что подозревает "Новапорт" и AEON в воспрепятствовании проверке при расследовании дела: в компаниях "отключили серверы, на которых находятся документы, осмотр которых необходим для проведения проверки", утверждало ведомство.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 г. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем - строительства нового аэропорта за пределами города. Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), "Ростеха" и "Роснефти" (MOEX: ROSN), но проект так и не состоялся. В последние годы главными интересантами выступали "Новапорт" Р.Троценко, "Аэропорты регионов" Виктора Вексельберга и "Базовый элемент" Олега Дерипаски, которые ждали объявления конкурса.

Однако конкурс так и не состоялся. Весной прошлого года С.Левченко сообщил, что инвестором строительства нового терминала станет АО "Рампорт аэро" - оператор подмосковного аэропорта "Жуковский", 25% которого принадлежат госкорпорации "Ростех". Он также отмечал, что в эксплуатации терминала будет участвовать "Новапорт". "АО "Международный аэропорт Иркутск" и "Рампорт" создали управляющую компанию для привлечения инвестиций в создание аэровокзала. С юридической точки зрения все наши службы этот процесс признали стопроцентно законным", - заявлял С.Левченко "Интерфаксу" в сентябре.

Позднее глава "Ростеха" Сергей Чемезов сообщил в интервью "Ведомостям", что госкорпорация планирует получить 25% в проекте, 75% будет у компании "Системы управления", которую он назвал структурой "Новапорта". "Сейчас там разгорается скандал: почему проект отдали этой компании, а не той, и Олег Дерипаска якобы хотел там поучаствовать. Если объявят конкурс - пожалуйста! Мы готовы принять в нем участие", - говорил изданию С.Чемезов.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ ; 2019.01.21; САМОЛЕТ "BOEING 777-200" В ИРКУТСКЕ ПРЕКРАТИЛ ВЗЛЕТ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С ДВИГАТЕЛЕМ, ПОСТРАДАВШИХ НЕТ

Вылет чартерного рейса из Иркутска на остров Пхукет (Таиланд) задержан из-за неполадок лайнера, сообщили агентству "Интерфакс-Сибирь" в иркутском аэропорту.

"Во время взлета у двигателя Boeing 777-200 произошел помпаж (срывной режим работы двигателя - ИФ). Экипаж принял решение прекратить взлет. Никто не пострадал, борт вернулся на рулежную дорожку, потом высадил пассажиров", - сказал собеседник агентства.

По его словам, самолет принадлежит авиакомпании Nord Wind.

"Пассажиры размещены в гостинице "Воздушная гавань". Ориентировочное время вылета в Таиланд - 19:00 (14:00 мск). Ожидается, что в Иркутск из Ростова прилетит новый борт", - уточнил собеседник агентства.

### ТАСС; 2019.01.21; САМОЛЕТ ИРКУТСК - МОСКВА ЭКСТРЕННО СЕЛ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ИЗ-ЗА КУРЯЩЕГО ПАССАЖИРА НА БОРТУ

Пассажирский самолет, летевший по маршруту Иркутск - Москва, экстренно сел в Екатеринбурге из-за курящего пассажира на борту. Об этом ТАСС в понедельник сообщила официальный представитель МВД РФ Ирина Волк.

"На самолете, следовавшем авиарейсом Иркутск - Москва, сработали датчики противопожарной сигнализации. Авиалайнер совершил вынужденную посадку в ближайшем аэропорту, в городе Екатеринбурге. К нему был направлен наряд сотрудников транспортной полиции. Установлено, что 33-летний пассажир курил в туалетной комнате лайнера во время полета", - сказала она.

По ее словам, курильщик был доставлен в линейный отдел МВД России в екатеринбургском аэропорту Кольцово, где в отношении него составлен протокол об административном правонарушении по пункту 1 статьи 6.24 КоАП РФ. Согласно Кодексу об административных правонарушениях, ему грозит штраф от 500 до 1500 рублей.

<https://tass.ru/proisshestviya/6023856>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.21; "АЭРОФЛОТ" СКОРРЕКТИРОВАЛ РАСПИСАНИЕ ПОЧТИ 50 РЕЙСОВ

"Аэрофлот" (MOEX: AFLT) сообщил об изменениях в расписании 48 рейсов из-за временного закрытия взлетно-посадочной полосы.

"В связи c тем, что временно закрывалась взлетно-посадочная полоса аэропорта "Шереметьево", "Аэрофлот" вынужден скорректировать расписание 21 и 22 января", - говорится в сообщении перевозчика.

В понедельник около 18:00 воздушное судно рейса SU1963 маршрута Астана-Москва, выкатилось носовой стойкой на 2 м за пределы взлетно-посадочной полосы.

Между тем в пресс-службе "Шереметьево" заявили, что воздушное судно уже отбуксировано к месту стоянки, в данный момент происходит подготовка к выдаче багажа.

"Взлетно-посадочная полоса полностью подготовлена для приема и выпуска воздушных судов. Службы аэропорта "Шереметьево" в кратчайшие сроки обеспечили необходимые мероприятия по высадке пассажиров, буксировке и ликвидации последствий выката воздушного судна с целью минимизации сложностей и задержек для рейсов", - заявил агентству сотрудник пресс-службы аэропорта.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-skorrektiroval-raspisanie-reisov-iz-za-vikativshegosya-za-predeli-VVP-samoleta-2019-01-21/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.21; В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ ЗАДЕРЖАНО 17 РЕЙСОВ

В столичных аэропортах днем в понедельник задержаны 17 рейсов, передает "Интерфакс". Сообщается, что сбои в расписании связаны с непогодой: недавно в Москве начался сильный снег и метель.

Больше всего рейсов отложено во Внуково - 10. В Шереметьево задерживаются три самолета, в Домодедово - два. При этом в Домодедово 12 вылетов отменено.

В воздушных гаванях агентству объяснили, что задержки возникают, потому что техническим службам при таких погодных условиях нужно больше время на обслуживание лайнеров. Нужно проводить антигололедную обработку и усиленно очищать взлетно-посадочные полосы.

<https://rg.ru/2019/01/21/reg-cfo/v-aeroportah-moskvy-iz-za-nepogody-zaderzhano-17-rejsov.html>

### ТАСС; 2019.01.21; УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ВОЗБУДИЛИ ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ ЛЕГКОМОТОРНОГО САМОЛЕТА В МАРИЙ ЭЛ

Приволжское следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело после жесткой посадки легкомоторного самолета в Марий Эл. Об этом говорится в сообщении пресс-службы, размещенном в понедельник на сайте управления.

"По факту авиационного происшествия с самолетом Coyote-2, произошедшего вчера в Марийской Республике, возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта")", - отмечается в сообщении.

В качестве основных версий причин авиапроисшествия следствие рассматривает техническую неисправность и ошибку пилотирования, добавили в пресс-службе.

Следователи установили, что 11:20 мск 20 января на насыпь железнодорожного полотна перегона Илеть - Шелангер Горьковской железной дороги, расположенного в Звениговском районе Республики Марий Эл, совершил жесткую посадку легкомоторный самолет Coyote-2. На бору находились два авиалюбителя из города Волжска, они госпитализированы. По данным управления, их здоровью причинен тяжкий вред.

Состояние одного из пилотов оценивается как стабильно тяжелое. Об этом ТАСС в понедельник сообщили в пресс-службе министерства здравоохранения региона. "Что касается пилота, [находящегося] в Йошкар-Олинской городской больнице, по словам врачей, у него состояние стабильно тяжелое. Он по-прежнему в реанимации, и на сегодня планируется операция, как [врачи] говорят, по фиксации позвоночника", - сказала собеседница агентства.

Она добавила, что второй пострадавший находится в Волжской городской больнице в состоянии средней тяжести. "Сейчас решается вопрос об оперативном лечении в Республиканской клинической больнице (Марий Эл). То есть пациент сам принимает решение", - отметила собеседница агентства.

<https://tass.ru/proisshestviya/6020834>