



Ежедневный мониторинг СМИ

04 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; СТРАНЫ ЕАЭС ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СУДОХОДСТВЕ И РЯД ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ

Соглашение о судоходстве, призванное содействовать развитию экономической интеграции между странами-участницами Евразийского экономического сообщества (ЕАЭС) в сфере водного транспорта, подписано по итогам заседания Евразийского межправительственного совета, которое прошло 1 февраля в Алма-Ате.

«Суть соглашения заключается в том, что должны быть четкие и понятные правила, как они (судоходные компании – ИФ) будут осуществлять предоставление своих услуг, если они работают под казахстанским флагом на территории РФ. В этом соглашении прописаны каноны, какие бизнесы можно осуществлять», – пояснил председатель коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Тигран Саркисян.

Он привел пример, согласно которому казахстанские суда могут получать заказы от российских компаний и перевозить российские грузы на территории других стран.

«Это означает, что мы открываем этот рынок, и он становится общим», – заключил Саркисян.

В пакет подписанных документов вошли поручения «О некоторых вопросах создания наднациональных предприятий на примере Европейской компании», «О ходе работы над проектом Соглашения о регулировании алкогольного рынка в рамках Евразийского экономического союза», «О нормативах распределения сумм ввозных таможенных пошлин между бюджетами государств – членов Евразийского экономического союза».

Кроме того, было подписано решение «О механизмах реализации проектов в рамках цифровой повестки Евразийского экономического союза», а также распоряжение «О состоянии взаимной торговли между государствами – членами Евразийского экономического союза в 2018 году» и распоряжение «О макроэкономической ситуации в государствах – членах Евразийского экономического союза и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития».

Стороны также договорились о проведении регулярных совещаний между государствами – членами Евразийского экономического союза и предложениях по обеспечению устойчивого развития. Помимо этого, была достигнута договоренность о времени и месте проведения очередного заседания межправсовета ЕАЭС.

ТАСС; 2019.02.04; НАБСОВЕТ ВЭБ РАССМОТРИТ УЧАСТИЕ ГОСКОРПОРАЦИИ В ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТАХ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев в понедельник проведет первое в 2019 году заседание наблюдательного совета государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ».

Как сообщила пресс-служба кабинета министров, «на заседании будут рассмотрены вопросы корпоративного управления, а также участие ВЭБ.РФ в реализации инвестиционных проектов в российской промышленности».

В заседании примут участие первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, вице-премьер – руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко, вице-премьеры **Максим Акимов**, Дмитрий Козак, Виталий Мутко, помощник президента РФ Андрей Белоусов, министр экономического развития Максим Орешкин, председатель

государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ» Игорь Шувалов. Предыдущее заседание наблюдательного совета ВЭБ.РФ Медведев проводил в декабре 2018 года.

Как ранее сообщал Силуанов, Фабрика проектного финансирования (совместный проект Минэкономразвития и госкорпорации «ВЭБ.РФ») в 2019 году будет заниматься семью крупными проектами объемом около 1 трлн рублей, в том числе в области ТЭК.

<https://tass.ru/ekonomika/6074068>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.02.04; СТРАХОВКА НА ГЛАЗОК; ГАИ НАЧНЕТ ШТРАФОВАТЬ ЗА ОТСУТСТВИЕ ОСАГО В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ, ВОЗМОЖНО, В МАРТЕ

Эксперимент с камерами, которые штрафуют за отсутствие ОСАГО, могут начать уже в марте.

Как сообщили корреспонденту «РГ» в Российском союзе автостраховщиков, уже к 1 марта будет обеспечена достаточная чистота баз данных для запуска штрафов с камер за отсутствие ОСАГО.

Напомним, что ранее появилась информация о том, что МВД и РСА не смогли в установленные правительством сроки отладить взаимодействие своих информационных систем между собой. Такое поручение было дано на правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, которую возглавляет вице-премьер **Максим Акимов**. Причем срок отладки был установлен до 1 февраля 2019 года.

Однако в РСА это опровергли. Там сообщили, что сама интеграция информационных баз данных РСА и ГИБДД была закончена задолго до января 2019 года. Несмотря на то что данное поручение было исполнено досрочно, было установлено наличие определенных расхождений в сведениях о машинах, содержащихся в базах ГИБДД и в АИС ОСАГО. В настоящее время идет активная работа по улучшению качества данных, содержащихся в базах.

Наличие этих расхождений связано с рядом особенностей заключения договоров ОСАГО. В частности, автовладелец при покупке автомобиля заключает договор ОСАГО. Без такого договора автомобиль не поставят на учет в ГИБДД. В данных указывается идентификационный номер (VIN) автомобиля. После постановки машины на учет и получения регистрационных знаков автовладелец должен снова обратиться в страховую компанию и сообщить регистрационный знак автомобиля, а также номер свидетельства о регистрации транспортного средства.

Однако не все автомобилисты это делают и продолжают ездить с полисами, в которых указан только VIN.

И тут как раз возникает противоречие между базами данных. Для АИС ОСАГО достаточно в качестве данных для подтверждения существования договора и автомобиля одного номера: либо регистрационного, либо идентификационного. А для базы данных ГИБДД требуются оба эти номера.

- Количество таких расхождений совсем невелико, однако запуск штрафов в автоматическом режиме мог бы привести к несправедливому наказанию некоторых авто владельцев, которые попали в «несчастливый процент», – сказал президент РСА Игорь Юргенс. – По этой причине штрафы в автоматическом режиме решено вводить только после того, как будет достигнута достаточная чистота баз, которая сведет к абсолютному минимуму количество несправедливых штрафов.

По оценкам Российского союза автостраховщиков, достаточная чистота баз будет обеспечена к 1 марта. То есть уже, возможно, в марте начнется эксперимент по выявлению не застрахованных по ОСАГО камерами, работающими в автоматическом режиме.

Кстати, задача перед РСА и ГИБДД стояла очень непростая. Ведь только под одной камерой в Москве в среднем проезжает около 4 миллионов автомобилей в сутки. Сейчас

запрос на данные об автомобиле направляется на сервер, если автомобиль нарушил правила. А для проверки информации по ОСАГО придется проверять каждый проезжающий под камерой автомобиль. Такого количества запросов ни один сервер не выдержит, особенно если учесть, что только в столице установлено почти полторы тысячи камер.

Поэтому была разработана другая упрощенная схема. Раз в неделю страховщики актуализируют данные о застрахованных автомобилях. Это простой список. Эта информация загружается в базы. Если автомобиль есть в этой базе, камеры дальнейших запросов никуда не направляют. Если информации о машине нет, то такой запрос направляется, а информация отображается у оператора. Но при этом штраф еще не направляется автовладельцу. Дело в том, что после покупки автомобиля у него есть 10 дней на то, чтобы приобрести страховку. А вот спустя эти десять дней система запрашивает АИС ОСАГО, появилась ли страховка такого автомобиля. Если появилась, то информация об автомобиле больше никуда не направляется. А если нет, то выписывается постановление о наложении штрафа, подписывается инспектором и направляется хозяину машины.

Напомним, что штраф за это нарушение – 800 рублей. При таком подходе и при выверенных базах данных ошибочные штрафы почти невозможны.

Тем более что вводить систему собираются постепенно. Сначала посмотрят, как она работает на одной или двух камерах в Москве. И если результат будет положительным, то распространят опыт на остальные камеры.

Если опыт окажется удачным в Москве, то его распространят и на другие регионы.

Надо сказать, что, по данным РСА, без полиса ОСАГО или с поддельными полисами ездит от 4 до 5 процентов автомобилей.

<https://rg.ru/2019/02/03/za-otsutstvie-osago-oshtrafuiut-v-avtomaticheskome-rezhime.html>

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.02.04; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОЕДУТ ПО УКАЗАМ; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОЕДУТ ПО УКАЗАМ; ОАО РЖД ОСТАВИТ КОНТЕЙНЕРЫ РЫНКУ; МОНОПОЛИЯ ВЛОЖИТ СРЕДСТВА ОТ ПРОДАЖИ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» В ИНФРАСТРУКТУРУ

ОАО РЖД больше не хочет создавать альтернативного контейнерного оператора на средства от будущей продажи «Трансконтейнера». Компания намерена вложить их в инфраструктурное обеспечение майских указов по увеличению в четыре раза контейнерного транзита. По оценке холдинга, на это понадобится 100-150 млрд руб., а еще 200-300 млрд руб. должны вложить все участники рынка в парк платформ и контейнеров. Фактически речь идет о закупке как минимум эквивалента двух парков «Трансконтейнера». Однако, по мнению аналитиков, рынок справится: конъюнктура транзита такова, что высокие ставки способствуют росту парка.

ОАО РЖД оценило в 300-350 млрд руб. затраты на обеспечение выполнения майских указов президента по увеличению контейнерного транзита к 2024 году в четыре раза и ускорению движения контейнера через страну до семи дней. «Мы для себя оценивали, сколько потребуется инвестиций в дополнительное приобретение подвижного состава, - цитирует заместителя гендиректора монополии Андрея Старкова «РИА Новости». - Это не объем инвестиций ОАО РЖД, это объем инвестиций, которые потребуются в целом. Наша оценка – что приобретение необходимого парка подвижного состава и необходимого объема контейнеров потребует условно от 200 млрд до 300 млрд руб. инвестиций, создание минимально достаточной под эти объемы опорной сети – еще порядка 100-150 млрд руб.».

Андрей Старков отметил, что ОАО РЖД пересмотрело приоритеты распределения выручки от продажи 50% плюс двух акций «Трансконтейнера». Принципиальное решение

о приватизации было принято еще в 2017 году, однако с тех пор темпы ее подготовки замедлились.

Изначально ОАО РЖД было против продажи актива, намереваясь развивать его в синергии с остальным логистическим блоком. Основным апологетом приватизации был владелец группы «Сумма» Зиявудин Магомедов, который планировал создать на основе «Трансконтейнера» контейнерного гегемона, объединив с FESCO. Однако господин Магомедов был арестован в марте 2018 года, на днях арест был продлен до 30 марта. Негласно сейчас основным претендентом на покупку пакета РЖД считаются структуры Романа Абрамовича и Александра Абрамова, которые в 2017 году вошли в капитал «Трансконтейнера», приобретя 24,5% оператора у НПФ «Благосостояние», а потом докупив у ВТБ порядка 0,3%. Источники “Ъ” говорят, что они докупят и всю долю, которую приобрел ВТБ у FESCO (24,84%) (см. “Ъ” от 23 октября 2018 года). Вице-премьер **Максим Акимов** говорил о том, что подготавливаемый сейчас график предусматривает продажу пакета до конца года. Андрей Старков отметил, что на корпоративные процедуры ОАО РЖД необходимо не менее полугода.

ОАО РЖД имеет право направить выручку от продажи «Трансконтейнера» на создание в рамках холдинга альтернативного контейнерного оператора. Но аналитики всегда отмечали, что он не сможет составить конкуренцию «Трансконтейнеру» в силу необходимости закупать парк фитинговых платформ и контейнеров, который у «Трансконтейнера» уже приобретен и амортизирован. Андрей Старков сообщил, что компания не исключает создание аналога «Трансконтейнера» «как опцию», но для ОАО РЖД «сейчас гораздо важнее создание опорной магистральной инфраструктуры, которая будет обеспечивать возможность развития контейнерного бизнеса».

В долгосрочной программе развития ОАО РЖД расходы монополии на выполнение майских указов по транзиту до 2025 года оцениваются в 202,3 млрд руб.

На Московской бирже 1 февраля доля ОАО РЖД в «Трансконтейнере» стоила 32 млрд руб.

По словам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, стоимость 80-футовой платформы с учетом НДС составляет 3,8-4,0 млн руб., контейнера – 200 тыс. руб. Таким образом, за 250 млрд руб. можно сформировать эквивалент двух парков «Трансконтейнера», то есть 55 тыс. платформ и 140 тыс. контейнеров. Однако, отмечает он, ставки аренды и доходность оперирования стимулируют закупки новых платформ (в 2018 году объем закупок составил почти 8 тыс. платформ и в 2019 году составит как минимум столько же). Транзит растет, и даже если «Трансконтейнер» будет продан в частные руки, то это приведет только к усилению конкуренции со стороны «Трансконтейнера» с крупнейшими операторами транзита, ОТЛК ЕРА и «РЖД Логистика», которым в свою очередь потребуются формировать собственный и арендованный парк или диверсифицировать список партнеров. Таким образом, парк фитинговых платформ и контейнеров продолжит естественным образом пополняться и обновляться, а государству и ОАО РЖД нецелесообразно вмешиваться в этот процесс, если принято решение продавать пакет акций «Трансконтейнера», полагает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3873288>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6069229>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; РЖД ОЦЕНИВАЮТ ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ ДО 450 МЛРД РУБ. К 2024 Г

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) оценивает общий объем инвестиций, необходимых для увеличения объема контейнерных перевозок к 2024 году в 4 раза в размере от 300 млрд до 450 млрд рублей.

«Наша оценка, что на приобретение парка подвижного состава и контейнеров потребуется от 200 до 300 млрд рублей инвестиций, и на создание опорной сети (контейнерных терминалов – ИФ), минимально достаточной под эти объемы, еще порядка 100-150 млрд рублей», – сообщил журналистам замглавы РЖД Андрей Старков, уточнив, что это не инвестиции РЖД, а общий объем инвестиций, необходимый для выполнения майского указа президента об увеличении контейнерных транзитных перевозок.

«Источники (финансирования – ИФ) под эти мероприятия требуют отдельного разговора и мы будем крайне активно привлекать под эти цели рыночных игроков. Наша задача не управлять всем, наша задача создать условия, чтобы приходили инвесторы, чтобы они понимали финансовую модель», – добавил он.

По словам А.Старкова, РЖД считают, что на цели развития контейнерных перевозок и расширения инфраструктуры нужно также направить средства от продажи «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN). «Мы считаем, что это основное направление, на которое будут эти средства направлены», – сказал он.

«Для получения всех необходимых корпоративных одобрений и организации продажи (контрольного пакета РЖД в «Трансконтейнере» – ИФ) потребуется минимум 6 месяцев – это минимальный срок, в который все эти процедуры можно организовать», – отметил топ-менеджер.

По словам А.Старкова, РЖД также уточняют моменты, связанные с квалификационными требованиями к участникам аукциона по продаже контрольного пакета «Трансконтейнера». «Это обосновано и связано с тем, что для РФ актив уникальный», – отметил он.

«Мы продаем не только бизнес – в данной ситуации мы продаем одного из наших базовых клиентов, поэтому для нас крайне важно, чтобы «Трансконтейнер» все свои амбициозные планы продолжал успешно реализовывать», – подчеркнул замглавы РЖД.

А.Старков также напомнил, что монополия не исключает создания компании-аналога «Трансконтейнера».

«Выручка дочерних компаний холдинга (РЖД – ИФ) в 2018 году превысила 1 трлн рублей. Чистая прибыль дочерних компаний увеличилась с 38 млрд руб. по итогам 2017 года почти до 47 млрд рублей в 2018 году», – сообщил также А.Старков, отметив, что более 70% выручки в структуре – это компании транспортно-логистического и пассажирского блоков.

В 2019 году РЖД планируют увеличение выручки дочерних компаний на 13%, до 1,234 трлн рублей, поступления по дивидендам – до 14 млрд рублей, рост чистой прибыли – на 5%, до 52 млрд рублей.

Как сообщалось, правительство РФ намечает продажу контрольного пакета «Трансконтейнера» в 2019 году. «Мы готовим график продажи, предусматривающий закрытие сделки в течение этого года на тех же условиях, о которых я всегда говорил – максимальное количество участников, недискриминационные условия, открытые торги», – заявлял вице-премьер РФ **Максим Акимов** в январе.

Правительство РФ уже не первый год обсуждает продажу 50% + 2 акции оператора. Предыдущий глава РЖД Владимир Якунин настоял на передаче доли в «Объединенную транспортно-логистическую компанию» (ОТЛК) России, Белоруссии и Казахстана, создававшуюся для транзита контейнерных грузов между Европой и Китаем. Однако с приходом Олега Белозерова концепция совместного предприятия поменялась: его было решено развивать по принципу asset light (без активов).

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6069219>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.02.01; ПРОЕКТ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПОДРОЖАЛ ПОЧТИ НА 150 МЛРД РУБ.

Проект по развитию Северного морского пути (СМП) в 2019-2024 годах обойдется в 734,9 млрд руб. Это следует из паспорта федерального проекта, входящего в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (у РБК есть копия документа).

Паспорт проекта утвердили после заседания правительственной комиссии по транспорту под председательством вице-преьера **Максима Акимова**, которое состоялось во вторник, 29 января. Об этом РБК рассказал представитель **Акимова**.

В комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденном в октябре 2018 года, на развитие Северного морского пути было заложено почти на 150 млрд руб. меньше – 587,5 млрд руб. Увеличение сметы в основном произошло за счет внебюджетного финансирования: из бюджета на проект выделяют всего на 7,7 млрд руб. больше, чем планировалось (273,6 млрд против 265,9 млрд руб.).

Проект на 734,9 млрд руб. – это в три раза больше стоимости Крымского моста (238,3 млрд руб.), генподрядчиком которого выступила компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

Ставка в принципе делается на внебюджетное финансирование проекта СМП – средства «Росатома», НОВАТЭК и других инвесторов, заинтересованных в транспортировке грузов по арктическому маршруту. Возможности субсидировать много проектов из бюджета нет, сказала РБК руководитель InfraONE Research Александра Галактионова.

При этом данные паспорта проекта по развитию СМП не совпадают с утвержденным федеральным бюджетом. На 2019 год в бюджете на развитие этого маршрута заложено всего 9,6 млрд руб., а согласно паспорту предполагается выделить 37,6 млрд руб. Но, как сообщили РБК в пресс-службе Минфина, «финансирование федерального проекта СМП предусмотрено в полном объеме». Но в 2019 году предусмотрено увеличение финансирования проекта из бюджета лишь на 5,1 млрд руб., до 14,7 млрд руб., добавил представитель ведомства.

В пресс-службе второго профильного ведомства – **Минтранса** – РБК перенаправили в «Росатом» (инфраструктурный оператор СМП). Его представитель не ответил на запрос РБК.

Куратором проекта является гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев, руководителем – его заместитель Вячеслав Рукша. Рукша, в частности, отвечает за увеличение грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн т к 2024 году, хотя еще в конце 2018 года он сомневался в реалистичности этой цели. В течение 2019 года Рукша будет проводить мероприятия по подтверждению грузовой базы Севморпути и в конце июля подготовит отчет о целесообразности внесения изменения в федеральный проект, а к концу года предоставит прогноз грузовой базы, подтвержденный участниками проекта и Минприроды, Минэнерго и Минпромторга, следует из паспорта проекта.

Цель в 80 млн т грузопотока по Севморпути поставил президент Владимир Путин в майском указе. По последним подсчетам Минприроды, наиболее вероятно, что к 2024 году по этому маршруту объем транспортировки грузов составит лишь 52 млн т в год. Такой прогноз ведомство сделало, исходя из планов компаний и экспертных оценок.

Согласно паспорту проекта СМП, грузопоток по этому маршруту в объеме 47,4 млн т к 2025 году в основном обеспечат уголь (23 млн т), сжиженный природный газ, газовый конденсат и нефть с проектов НОВАТЭКа и «Газпром нефти». В проекте также учтена отгрузка 5 млн т нефти «Нефтегазхолдингом» Эдуарда Худайнатова, 1,3 млн т

редкоземельных, драгоценных и цветных металлов «Норникеля» и других компаний. Объем грузов для обеспечения освоения месторождений, северный завоз, транзит по СМП оценили в 5,2 млн т, следует из документа.

Крупнейший грузоотправитель СМП НОВАТЭК построит терминал сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта. Представитель компании сказал РБК, что финансирование проекта развития портовой инфраструктуры всегда осуществляется совместно государством и инвестором. Государство финансирует и осуществляет создание акватории и защитных сооружений, а НОВАТЭК – строительство самого порта и отгрузочных терминалов. Расходы на этот проект представитель компании не раскрыл.

«Нефтегазхолдинг» планирует построить морской терминал в бухте Север для отгрузки нефти с Пайяхской группы месторождений. Для реализации этого проекта Худайнатов в конце декабря 2018 года попросил у Минфина господдержку, в частности софинансировать транспортную инфраструктуру месторождения из федерального бюджета. А «Востокуголь» Дмитрия Босова занимается строительством угольного терминала «Чайка» в морском порту Диксон для перевалки угля.

<https://www.rbc.ru/business/01/02/2019/5c52ffe49a79475910e538d3>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.04; «ПОБЕДА» ПОЖАЛОВАЛАСЬ ВЛАСТЯМ НА НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ UTAIR; В АВИАЦИИ ОПЯТЬ ОБОСТРИЛАСЬ КОНКУРЕНЦИЯ, ЧТО ДЕЛАЕТ ОТРАСЛЬ УБЫТОЧНОЙ

«По данным из открытых источников, стоимость чистых активов Utair на конец 2017 г. и первого полугодия 2018 г. имела отрицательные значения», – написал в ноябре 2018 г. гендиректор 100%-ной «дочки» «Аэрофлота», лоукостера «Победа», Андрей Калмыков руководителю **Росавиации** Александру **Нерадько**. Согласно «Методическим рекомендациям по оценке финансово-экономического состояния эксплуатантов», это «является показателем недостаточности финансовых ресурсов у авиакомпаний».

«Недостаточность финансов представляет серьезную угрозу безопасности полетов, высокие риски внезапной остановки деятельности и, как следствие, массового нарушения прав пассажиров, особенно в преддверии пика новогодних перевозок», – пишет Калмыков. Он напоминает **Нерадько**, что авиакомпания обязана подтверждать наличие достаточных финансовых ресурсов и имущества для эксплуатации судов и поддержания их летной годности, а контроль за этим возложен на **Росавиацию**.

Но конкретных предложений о том, как властям следует реагировать на ситуацию в Utair, в письме не содержится. Калмыков заканчивает его словами «направляется для информации».

«Ведомости» ознакомились с текстом письма, его содержание подтвердили два человека, близких к разным сторонам переписки.

Utair 20 декабря допустила дефолт по синдицированному кредиту 11 банков, всего по двум синдицированным кредитам он должен 38,6 млрд руб., еще 17,4 млрд – отдельно Сбербанку, 4,9 млрд – структурам «Сургутнефтегаза» и 3,3 млрд руб. – по облигациям. Перевозчик ведет с синдикатом переговоры о реструктуризации. При этом сбоев в полетах перевозчик не допускает.

Представители **Росавиации**, Utair и «Победы» от комментариев отказались.

Это второй раз, когда группа «Аэрофлот» обращается к властям в связи с Utair. В декабре 2014 г. гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев и гендиректор авиакомпании «Сибирь» (входит в S7 Group) Владимир Обьедков попросили первого вице-премьера Игоря Шувалова не поддерживать Utair, финансовые проблемы которой стали следствием «бессистемной экспансии» за счет дешевых тарифов. Савельев и Обьедков обещали бесплатно перевезти в случае остановки конкурента большую часть его пассажиров.

Правительство не прислушалось к совету и выдало Utair госгарантии на 9 млрд руб., вкуче с поддержкой акционеров это позволило перевозчику в конце 2015 г. реструктурировать долги в 42 млрд руб. перед банками и 14,5 млрд руб. перед держателями облигаций.

Возможно, **Росавиация** проигнорирует «сигнал» конкурента и сейчас. В случае отрицательной стоимости чистых активов никакие действия регулятор принимать не должен, говорит профильный федеральный чиновник: «Просрочек платежей по зарплатам, платежам в бюджеты и по операционной деятельности Utair не допускает». «Отрицательное значение чистых активов не обязательно является признаком неплатежеспособности, – подтверждает партнер юрфирмы А2 Михаил Александров. – Компания и при отрицательных активах может получать доход и платить по обязательствам».

Чистые активы Utair были отрицательными на конец 2017 г. и на середину 2018 г. не только по РСБУ, но и по МСФО, отмечает аналитик АКРА Александр Гушин. Но гораздо хуже, что отношение EBITDAR (прибыль до амортизации, выплаты налогов, процентов по кредитам и лизинговых платежей) к выплатам банкам и лизинговым компаниям снизилось с и так невысоких 1,85 в 2017 г. до 0,83 в первом полугодии 2018 г. Если показатель ниже 1, это значит, что компания может быть не способна обслуживать кредиты и платить лизингодателям, констатирует Гушин.

На российском рынке снова образовался избыток самолетов, для их загрузки на фоне падающих доходов населения авиакомпания вынуждены держать низкие цены, что делает отрасль убыточной, рассказывали топ-менеджеры нескольких авиакомпаний. Это будет продолжаться, пока кто-то не уйдет с рынка, что облегчит жизнь всем оставшимся, как это произошло в 2015 г., когда обанкротилась «Трансаэро». В 2016 г. все крупнейшие игроки – «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair – показали рекордную прибыль.

«Письмо одного из игроков само по себе никаких последствий для Utair иметь не будет. **Росавиация** и так следит за финансовым состоянием авиакомпаний на ежеквартальной основе, плюс у регулятора масса поводов для внеплановых проверок», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/04/793132-pobeda-utair>

На ту же тему:

<http://fedpress.ru/news/77/society/2185934>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.02; ПРЕЗИДЕНТ БЕЛОРУССИИ ОДОБРИЛ ПРОЕКТЫ СОГЛАШЕНИЙ С РФ О ЗАЩИТЕ КОНКУРЕНЦИИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Президент Белоруссии Александр Лукашенко подписал указы, которыми одобряются проекты двух межправительственных соглашений с Россией.

Тексты указов опубликованы в субботу на Национальном правовом портале.

Одобрен проект межправсоглашения с РФ о взаимодействии в области транспортной безопасности. Вести соответствующие переговоры без внесения принципиальных изменений и подписать соглашение президент поручил **министерству транспорта** и коммуникаций.

Еще один проект межправсоглашения – о сотрудничестве в области защиты конкуренции – с белорусской стороны подпишет министерство антимонопольного регулирования и торговли.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.02.04; «АВТОДОР» НЕ УСПЕВАЕТ ПОСТОРОИТЬ ЦКАД ВОВРЕМЯ; РУКОВОДИТЕЛЮ ГОСКОМПАНИИ СЕРГЕЮ КЕЛЬБАХУ ЗАДЕРЖКА МОЖЕТ СТОИТЬ ДОЛЖНОСТИ

У платных дорог в России может смениться куратор. Возглавлявший «Автодор» с 2011 г. Сергей Кельбах покидает госкомпанию, новым председателем правления станет его

первый заместитель по технической политике Вячеслав Петушенко. В пятницу о такой возможности сообщил РБК, информация «Ведомостям» подтвердили федеральный чиновник, человек, близкий к «Автодору», и сотрудник другой инфраструктурной компании. Решение принято давно, говорит чиновник. Кельбах написал заявление по собственному желанию и ждал, пока подпишут, знает еще один чиновник.

Сам Кельбах отказался обсуждать свою возможную отставку. Представитель госкомпании не ответил на запрос «Ведомостей». Представители **Минтранса** и премьер-министра Дмитрия Медведева, который назначает руководителя «Автодора», не комментируют кадровые решения.

Основная причина отставки – задержки при строительстве ЦКАД, говорят четыре собеседника «Ведомостей». Четырехполосная кольцевая дорога стоимостью 313,2 млрд руб. (данные на 2017 г.) должна разгрузить Москву от транзитного движения грузового транспорта. Президент Владимир Путин хотел, чтобы ЦКАД была построена в 2018 г. Этого не произошло: запущено движение лишь на трехкилометровом обходе Звенигорода. Срок строительства был продлен в прошлом году – до конца 2019 г. И почти сразу началось обсуждение отсрочки, рассказывали три человека, близких к участникам проекта.

В прошлом году Путин поручал не допустить увеличения сроков и стоимости строительства ЦКАД. С конца декабря и до 15 января 2019 г. Генпрокуратура, Следственный комитет и Счетная палата должны были проверить обоснованность роста сметы. На 1 декабря 2018 г. готовность ЦКАД составляла от 0 до 66%, говорится в сообщении Счетной палаты. В высокой степени готовности первый и пятый участки, третий начал строиться позднее, а строительство четвертого лишь начинается. Кельбах просил президента отложить срок сдачи четвертого участка до конца 2020 г., решение ожидалось до 15 декабря, говорил он. Но и остальные участки не будут запущены раньше конца 2020 г., пишет Счетная палата. Из-за этого госкомпания не получит 22,4 млрд руб. от эксплуатации ЦКАД в 2019-2020 гг., отмечает аудитор Валерий Богомолов. Движение на локальных отрезках ЦКАД будет открываться в этом году, говорит чиновник.

Проблемы возникали на всех этапах – при организации конкурса, привлечении инвесторов, подготовке земли, переустройстве коммуникаций. К примеру, на первом и пятом участках дороги оказалось большое количество трубопроводов (в том числе магистральных) «Газпрома», «Транснефти», линий электропередачи и связи, рассказывали чиновники «Ведомостям». 79 объектов в проектно-сметной документации не учтены до сих пор, без этого во многих местах невозможно приступить к строительству, пишет Счетная палата, по отдельным мероприятиям не заключены договоры: определить полную стоимость строительства ЦКАД сейчас невозможно.

На решение об отставке повлияла и медленная работа в самой госкомпании, говорит человек, близкий к ней. Согласия «Автодора» даже для незначительных изменений проекта приходилось ждать полгода, жаловались строитель ЦКАД и человек, близкий к одному из подведомственных **Минтрансу** учреждений.

Проблемы во многом были неизбежны, говорит человек, близкий к одному из участников проекта: пройти в установленные сроки все процедуры было крайне сложно. Для Московской области и ЦКАД порядок изъятия земли упрощали и ситуация улучшилась, но проблема переноса сетей никуда не делась, говорит человек, близкий к госкомпании, мешали и вновь обнаруженные землепользователи, дачи. Ошибки подрядчиков тоже затягивали стройку, рассказывал чиновник.

Перед госкомпанией стоит задача не только завершить проекты, но и взять на себя серьезную часть утвержденного правительством магистрального плана, в том числе построить к 2024 г. дорогу Европа – Западный Китай. Петушенко уже занимался крупными проектами. Так, под его руководством, когда он работал в **Росавтодоре**, была

построена и реконструирована значительная часть Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга.

Представитель Счетной палаты сообщил, что доклад о проверке ЦКАД дорабатывается. Представители строителей ЦКАД («Автобана», АРКС и «Крокус групп») и Следственного комитета не ответили на запрос «Ведомостей», связаться с представителем прокуратуры в воскресенье не удалось.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/02/04/793128-avtodor-tskad>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/01/02/2019/5c5438519a79472e19ed29b9>

<https://rns.online/transport/Istochnik-Sergei-Kelbah-pokinet-post-glavi-avtodora-2019-02-01/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ПЕРЕНОС СРОКА СДАЧИ ЦКАД ВЫЗВАН «НИЗКИМ КАЧЕСТВОМ ПРОЕКТИРОВАНИЯ» И ДОЛГИМ ПЕРЕОФОРМЛЕНИЕМ ЗЕМЛИ – СП РФ

Основными причинами переноса сроков окончания работ по строительству Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) являются «низкое качество проектирования» и длительные процедуры по изъятию и оформлению земельных участков, говорится в сообщении Счетной палаты РФ.

По данным ведомства, на 1 декабря 2018 года строительная готовность ЦКАД составляла «от 0% до 66%», что не позволит завершить работы на пусковых комплексах N1, N3 и N5 ранее IV квартала 2020 года, а на пусковом комплексе N4 – ранее II квартала 2021 года.

Паспортом проекта ЦКАД предусмотрено завершение строительства на пусковых комплексах N1 и N5 в декабре 2018 года, на пусковых комплексах N3 и N4 – в декабре 2019 года.

Как заявляют в Счетной палате, в январе 2018 года были приняты планы-графики ликвидации сложившегося отставания работ на пусковых комплексах N1 и N5, «однако они не выполнены». «ГК «Автодор» уже направила предложения в Минтранс о переносе сроков завершения работ на декабрь 2020 года. Таким образом, доходы от эксплуатации ЦКАД, запланированные на 2019-2020 годы в размере 22,4 млрд рублей, госкомпания не поступят», – заявил аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, докладывая на коллегии ведомства итоги проверки эффективности расходования средств, направленных на реализацию инвестиционного проекта по строительству ЦКАД, его слова приводятся в сообщении.

По мнению Счетной палаты, основные причины срыва сроков окончания работ – это низкое качество проектирования и длительность процедур по изъятию и оформлению земельных участков. «Кроме того, количество рабочих и дорожно-строительной техники на всех пусковых комплексах не соответствует проекту организации строительства и недостаточно для ликвидации отставания работ», – указывает ведомство.

Также отмечается, что на дату завершения проверки (декабрь 2018 года) госкомпания «не провела корректировку проектно-сметной документации по изменению границ полосы отвода автодороги и переустройству коммуникаций». «В результате из-за выхода конструкций за полосу отвода на пусковом комплексе N1 невозможно начать строительство восьми надземных пешеходных переходов. Кроме того, проектно-сметной документацией не предусмотрено переустройство 79 инженерных коммуникаций. При этом без них невозможно приступить к строительству целого ряда участков автомобильной дороги и искусственных сооружений. Кроме того, госкомпания не утвердила проектно-сметную документацию по отдельным локальным мероприятиям ЦКАД. Не заключены договоры на строительство двух транспортных развязок, участка автомобильной дороги, а также на переустройство ряда инженерных сетей и изъятие отдельных земельных участков. Поэтому определить полную стоимость строительства ЦКАД в настоящее время невозможно», – говорится в сообщении.

В Счетной палате указывают, что по состоянию на 15 ноября 2018 года внебюджетное финансирование составило только 14 млрд руб. Средства были направлены в 2018 году на строительство пускового комплекса N3 в рамках реализации концессионного соглашения и составляют 52,6% от предусмотренного на 2017-2018 годы объема (26,6 млрд руб.). «По остальным соглашениям средства инвесторов не привлечены. Сложившаяся ситуация свидетельствует о невыполнении инвесторами обязательств по софинансированию проекта и не соответствует принципам государственно-частного партнерства», – отмечает ведомство.

При этом в ходе проверки исполнения заключенных соглашений был установлен ряд нарушений, в том числе завышение стоимости принятых и оплаченных работ. «Так, на первом и пятом пусковых комплексах госкомпания внесла изменения в проекты строительства в части устройства земляного полотна и дорожной одежды без прохождения повторной госэкспертизы. При этом в результате указанных изменений стоимость работ увеличилась на 5,7 млрд руб. и 900 млн руб. соответственно», – говорится в сообщении.

Кроме того, проверка также выявила неэффективное использование ресурсов, созданных за счет средств федерального бюджета. Так, в ходе подготовки территории для строительства третьего пускового комплекса «Автодор» оплатил работы по переустройству коммуникаций на сумму 415 млн руб., «однако оплаченные работы остались не востребованы из-за изменения плана переустройства».

В Счетной палате отметили, что присутствующий на коллегии первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** рассказал о мерах, предпринимаемых для устранения отставания. По его словам, в соответствии с поручением президента РФ в ноябре 2018 года был сформирован оперативный штаб. В еженедельном режиме, в том числе и в формате выездных совещаний, он осуществляет контроль за ходом строительства объектов ЦКАД. «Был утверждён единый график мероприятий, призванный ликвидировать отставания при строительстве первого пускового комплекса ЦКАД. Также сформированы механизмы реализации этого графика, на объектах увеличены материальные, технические и трудовые ресурсы. Исполнители и подрядные организации еженедельно отчитываются по единой форме, позволяющей объективно оценивать ход работ и необходимость привлечения дополнительной техники», – пояснил **И.Алафинов**, слова которого приводятся в сообщении.

Коллегия Счетной палаты приняла решение направить информационные письма президенту РФ и в **Минтранс** России; представление – в ГК «Автодор»; обращение – в ФАС; отчет – в палаты Федерального Собрания, Генпрокуратуру и Следственный комитет.

При этом ранее сообщалось, что госкомпания «Автодор» предложила сдвинуть сроки сдачи участков ЦКАД, подготовила доклад в правительство.

«Мы подготовили предложение в правительство РФ. Сегоднешнее состояние не позволит нам сдать участок ЦКАД-4 в декабре 2020 года. Сейчас срок (сдачи – ИФ) – это октябрь 2021 года. Что касается первого, третьего, пятого (участков – ИФ) – это октябрь 2020 года», – говорил журналистам исполняющий обязанности председателя правления госкомпании Вячеслав Петушенко.

По его словам, перенос сроков «связан с наличием множества коммуникаций». «Когда подрядчик проектировал и выходил на стройку, он знал какие-то сети, но со временем они добавляются. В связи с этим идёт перепроектирование, небольшое увеличение стоимости. Так что главная причина – это подземные коммуникации и урегулирование вопросов с собственниками, а также леса и лесопарковые зоны», – пояснял он.

В ноябре 2018 года председатель правления «Автодора» Сергей Кельбах говорил, что госкомпания представила доклад с обоснованием необходимости переноса срока

реализации проекта ЦКАД-4 до декабря 2020 года, ожидала решения к середине декабря 2018 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ШТАБ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД ОБСУДИЛ УВЕЛИЧЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА РАБОЧИХ И ТЕХНИКИ, УСКОРЕНИЕ ПЕРЕНОСА КОММУНИКАЦИЙ

Оперативный штаб правительства РФ под руководством первого заместителя **министра транспорта РФ Иннокентия Алафинова** провел очередное выездное заседание, на котором были намечены меры по ускорению строительства ЦКАД-1.

Как говорится в сообщении госкомпании «Автодор», в числе важнейших вопросов для рассмотрения – срочное наращивание количества рабочих и техники, задействованных на строительстве, а также увеличение темпов работ по переустройству инженерных коммуникаций. Специалистам предстоит перенести 190 сетей, пока же переустроена лишь треть.

В госкомпании отмечают, что первый заместитель председателя правления по технической политике «Автодора» Вячеслав Петушенко проверил выполнение поручений, выданных на выездном совещании в конце 2018 года.

Оперативный штаб был создан в соответствии с поручением президента РФ Владимира Путина для контроля строительства ЦКАД. Совместно с Минстроем России был разработан и утверждён единый график, в котором определены мероприятия по наращиванию темпов строительства. Оперативный штаб проводит регулярный мониторинг исполнения этого графика, специально для этого утверждена форма еженедельной отчетности. Постоянный мониторинг учитывает ход оформления земельных участков, переустройства инженерных коммуникаций, обеспеченность ресурсами, организацию работы на строительной площадке.

Как указывает «Автодор», сейчас на строительстве ЦКАД задействовано 1548 единиц техники, работают 4 574 человека. «Количество персонала увеличивается: еще в декабре 2018 года на объектах было не более четырех тысяч. С наступлением тепла дорожные работы активизируют, количество персонала увеличат вдвое – до 10 тысяч человек», – подчеркивают в госкомпании.

Ранее сообщалось, что госкомпания «Автодор» предложила сдвинуть сроки сдачи участков ЦКАД, подготовила доклад в правительство. «Мы подготовили предложение в правительство РФ. Сегодняшнее состояние не позволит нам сдать участок ЦКАД-4 в декабре 2020 года. Сейчас срок (сдачи – ИФ) – это октябрь 2021 года. Что касается первого, третьего, пятого (участков – ИФ) – это октябрь 2020 года», – говорил журналистам В.Петушенко.

ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.02.04; УЗКИЙ СТАНДАРТ: ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ УМЕНЬШАТ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ; ГИБДД ПРИЗНАЛА УСПЕШНЫМ ЭКСПЕРИМЕНТ, ПРОШЕДШИЙ В ПЯТИ РЕГИОНАХ, ВКЛЮЧАЯ СТОЛИЦУ

Уменьшенные и совмещенные дорожные знаки планируется установить по всей стране после успешного эксперимента в пяти регионах. ГИБДД поддержала предложения, инициаторами которых несколько лет назад выступило правительство Москвы, сообщили «Известиям» в ведомстве. Теперь минимально допустимый размер знаков понижен до 40х40 см, а в отдельных случаях и до 35х35, почти вдвое меньше прежнего стандарта. Эксперимент с уменьшенными знаками проходил с 2017 года, задуман в интересах пешеходов и не вызвал массовых протестов водителей.

В московском Центре организации дорожного движения (ЦОДД) говорят, что замена дорожных знаков на более миниатюрные или сдвоенные делается прежде всего для

улучшения внешнего облика улиц. В центрах городов интересы пешеходов теперь принято ставить выше, чем человека за рулем.

Новые типы знаков включены в проект редакции национальных и межгосударственных ГОСТов, сказали «Известиям» в пресс-службе ГИБДД. В межгосударственном ГОСТе больше вариаций. Например, для квадратных знаков (к ним относится «Парковка») может появиться новый формат – 35х35 см, тогда как сейчас минимум 60х60. Для круглых (например, «Остановка запрещена») предусмотрен диаметр 50 см.

Изменение габаритов дорожных знаков обсуждалось несколько лет. В 2014-2015 годах ЦОДД совместно с Московским автодорожным институтом (МАДИ) провели исследование видимости уменьшенных знаков и пришли к положительным выводам. Результатом стало официальное предложение обновить ГОСТы. А в конце 2016 года занимавший тогда должность первого вице-премьера Игорь Шувалов на заседании правительственной комиссии по безопасности дорожного движения поручил проработать возможность применения новшества по всей стране.

Инициаторы объясняли, что такие знаки удачнее вписываются в окружающую среду, не загораживают обзор пешеходам. Есть и соображения удобства: малые знаки можно вешать даже на дома, если на дороге не хватает места. Наконец, по стоимости они дешевле нынешних.

В первую очередь эксперимент начали реализовывать с 2017 года в Москве. Сегодня во многих местах города размер знаков 50х50, а на некоторых улицах в центре, где действует ограничение скорости до 60 км/ч, даже 40х40, сообщили «Известиям» в ЦОДД. За два года, прошедших со старта эксперимента, знаки установлены более чем на 140 улицах, в 2019 году они появятся еще как минимум на 37, отметили в ЦОДД. Московские водители особо не жалуются, многие даже не заметили перемен.

После столицы эксперимент распространился на Санкт-Петербург, Саратов, Владимир и Калининград. А в ноябре 2017 года был утвержден предварительный национальный стандарт (ПНСТ), допускающий два отдельных уменьшенных типоразмера (предусматривают ширину знака в 40 и 50 см соответственно). Он действует пока до ноября 2020 года.

Обсуждаемый вариант изменений ГОСТа содержит также возможность использования знака «Парковка» размером 35х35 см, рассказали «Известиям» в пресс-службе МВД. Это почти вдвое меньше, чем ныне действующий типоразмер 60х60. Знак 35х35 можно будет применять на улицах со слабоинтенсивным движением, например внутри исторической застройки.

В доработанной редакции впервые появятся также совмещенные знаки. Например, «Парковку» объединят с табличкой «Платные услуги» и «Инвалиды». ГИБДД предложила разрешить совмещать знак парковки также с обозначением мест для электромобилей и транспортных средств дипкорпуса. Правительство Москвы предлагало указывать на «Парковке» также время ее действия, но эту идею ГИБДД по какой-то причине не поддержала, следует из ответов ведомств.

Соработчик ПНСТ, руководитель проекта Probok.net Александр Шумский считает, что на небольших улицах малые знаки будут видны даже лучше, чем большие.

- Чем больше крупноразмерных знаков расположено на малых улицах, тем менее заметен каждый из них, – отметил он. – Практика показала, что знаки шириной 40 или 50 см могут применяться без каких-либо отрицательных последствий. Размер 35 см тоже не является критичным: когда водитель ищет парковку, он замедляет ход.

Кроме того, уменьшенные знаки обходятся городу на 40% дешевле прежних, меньше стоит и их эксплуатация, сокращаются расходы на установку, добавил Александр Шумский.

Координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов считает, что восприятие знаков водителями зависит от скорости движения на дороге. Чем меньше знак,

тем больше риск, что водитель на определенной скорости его не увидит или не успеет отреагировать, сказал он «Известиям».

Тем не менее эксперимент в Москве, по его словам, показал, что установка знаков меньшего размера на улицах со спокойным движением сильно не повлияла на процент водительских ошибок.

Решение о том, какой размер установить, в каждом случае, согласно правилам, будет принимать владелец дороги.

<https://iz.ru/840590/polina-gritcenko-irina-tcyruleva/uzkii-standart-dorozhnye-znaki-umenshat-po-vsei-strane>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.02.04; НЕ ПО ПРАВИЛАМ: ЧТО СТАЛО ПРИЧИНОЙ ДТП ПОД КАЛУГОЙ; ИЗБЕЖАТЬ НОВЫХ АВАРИЙ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ ПОМОЖЕТ УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Водитель разбившегося под Калугой автобуса, в котором находился детский танцевальный коллектив «Колибри», грубо нарушил правила. Согласно требованиям о выезде в темное время суток перевозчик обязан уведомлять ГИБДД, чего, судя по всему, сделано не было. Кроме того, в прошлом году шофер попавшего в аварию транспортного средства уже привлекался к ответственности за нарушение правил организованной перевозки группы детей. Опрошенные «Известиями» эксперты считают, что причиной трагедии мог стать и человеческий фактор – не исключено, что водитель частного автобуса не соблюдал элементарный режим отдыха.

ДТП, унесшее жизни семерых человек, в том числе четверых детей, произошло на 128-м км трассы Калуга-Вязьма утром в воскресенье. Двухэтажный автобус, который должен был доставить детский танцевальный коллектив «Колибри» из города Ярцево Смоленской области в Калугу, перевернулся и опрокинулся в кювет у поселка Извеково Бабынинского района Калужской области.

Спасателям потребовалось несколько часов, чтобы поставить автобус на колеса и освободить зажатых в салоне людей. Пострадавших – в ДТП получил ранения 31 пассажир – распределили по медицинским учреждениям области, сообщила «Известиям» сотрудник пресс-службы регионального главка МВД Наталья Горохова.

- В Москву никого направлять не планируется – у нас много больниц в районных центрах, – пояснила она.

По данным ГИБДД, в автобусе находились 47 пассажиров – 16 взрослых и 31 ребенок. Вместе с руководителем ансамбля и родителями ребята направлялись на международный конкурс искусств и творчества «Жемчужина талантов», который 3 февраля проходил в Калужской областной филармонии. Прослушивания в присутствии жюри и публики начинались с восьми утра – возможно, этим и объясняется то, что ансамбль выехал так рано.

По последним данным, жертвами аварии стали семь пассажиров, в том числе четверо несовершеннолетних. В ЦРБ Юхановского района Калужской области было доставлено 14 человек, из них 10 детей. Состояние их оценивается как стабильное, у всех констатированы незначительные повреждения – ссадины и порезы, рассказали «Известиям» в больнице.

- За пострадавшими приезжают родители из Смоленской области, по состоянию на 17:00 троих детей забрали домой, – сообщил «Известиям» дежурный врач ЦРБ.

Остальные пострадавшие в ДТП поступили в Калугу – в областную клиническую и клиническую детскую больницы. Медики оценивают их состояние как легкое и средней тяжести.

- Трех женщин мы госпитализировали, двух из них – в травматологическое отделение. У одной пострадавшей перелом ключицы, у другой – перелом лопатки, – сообщил «Известиям» главврач Калужской областной клинической больницы Владимир Кондюков. – Еще одна женщина госпитализирована в отделение торакальной хирургии – у нее ушиб грудной клетки и пульманит.

В детской клинической больнице находятся 17 детей – их жизням уже ничего не угрожает, рассказал главный врач Виктор Михайлов.

- У одной девочки сочетанная травма, но она не требует реанимации, – уточнил он. – Помощь детям оказана своими силами в полном объеме, все согреты и накормлены. Оперировать никого не надо. Первое время психологический фон был довольно сложным: эвакуация шла быстро и взрослые из одной семьи попадали сюда, а их дети – в район. Но людям помогли связаться – и дальше пошла спокойная работа, дети успокоились.

Семьям погибших в аварии выплатят по 1 млн рублей из резервного фонда администрации Смоленской области. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора региона. Глава области Алексей Островский уже дал руководству финансово-экономического блока соответствующее распоряжение.

«Мы ехали нормально»

По данным пресс-службы ГУ МВД по Калужской области, водитель автобуса уже задержан – медицинское освидетельствование на алкоголь, проведенное на месте, показало, что он был трезв. У него также взяли необходимые анализы на наличие в крови наркотических и психотропных веществ. Пробы были сразу же направлены на исследование.

Полиция возбудила уголовное дело по ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения»). Еще одно дело было открыто по ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности»). По поручению главы Следственного комитета России Александра Бастрыкина расследованием причин ДТП будет заниматься центральный аппарат СК.

Известно, что в прошлом году водитель автобуса дважды привлекался к административной ответственности за нарушения ПДД. По данным ГИБДД Калужской области, его штрафовали на 3 тыс. рублей за организованную перевозку группы детей с нарушениями действующих правил (ч. 4 ст. 12.23 КоАП). Еще 500 рублей водитель автобуса выплатил за управление технически неисправным транспортным средством (ч. 1 ст. 12.5 КоАП).

При этом сами пассажиры утверждают, что в данном случае вины водителя в произошедшем нет. Одна из пострадавших рассказала, что шофер сам был в шоке от произошедшего и помогал вытаскивать людей из автобуса.

- Мы ехали нормально, но потом получилось, что нас занесло. Я думаю, это случай, – цитирует пассажирку телеканал РЕН ТВ.

После аварии водитель перевернувшегося автобуса помогал спасателям доставать из салона раненых детей.

- Меня достали второй, – рассказала «Известиям» одна из юных пассажирок, Лида. – Я видела, что моя мама всё еще под автобусом. Она сказала мне: «Лида, не выбегай на дорогу». Конечно, я хотела помочь взрослым, но меня отправили в машину скорой.

Человеческий фактор

В Ространснадзоре «Известиям» сообщили, что автобус осуществлял так называемую заказную перевозку. Сейчас для оказания подобных услуг не требуется оформления специальной лицензии – перевозчиком является индивидуальный предприниматель. Представитель надзорного ведомства добавила, что по факту аварии будет проведена внеплановая проверка деятельности ИП.

Основной причиной аварии, скорее всего, стал человеческий фактор, считают опрошенные «Известиями» эксперты.

- Очевидно, что транспортное средство выехало из Смоленской области в темное время суток, хотя действующими правилами перевозка детей ночью запрещена, – рассказал «Известиям» председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. – Негативную роль могло сыграть и физическое состояние водителя, связанное с нарушением режима труда и отдыха.

Занос, который привел к опрокидыванию автобуса, мог произойти даже на небольшой скорости, считает руководитель Центра высшего водительского мастерства Андрей Герасенков.

- Магистральный автобус достаточно устойчив, у него большая масса и высокий центр тяжести. Но законы физики никто не отменял: сугроб чуть выше, препятствие чуть больше – и автобус легко может перевернуться, – подчеркнул он.

Дальнейшие события зависели только от профессионального мастерства водителя, добавил эксперт.

- Задача водителя-профессионала – заранее распознать опасную ситуацию и не допустить ее. Даже если занос уже начал развиваться, выйти из него можно. Но тут вопрос в квалификации водителя: проходил ли он тренинги, был ли на автодроме, чувствовал ли, как заносит этот автобус. В странах Скандинавии водители должны ежегодно сдавать экзамен по вождению на скользкой дороге, у нас в стране эта практика отсутствует полностью, – заключил Андрей Герасенков.

Жесткие нормы

Обращаться к частным перевозчикам людей заставляет недостаток транспортных средств с лицензией, считает Илья Зотов. В этом случае есть вероятность нарушения «Правил организованной перевозки группы детей автобусами», которые предусматривают, что в неблагоприятных погодных условиях о поездке необходимо сообщать соответствующему подразделению ГИБДД.

- Чтобы такие ДТП не повторялись, нужно запретить перевозку детей на заказном транспорте, на уровне региона сформировать реестр перевозчиков для выполнения подобных работ, а также осуществлять перевозку только в светлое время суток, – добавил Илья Зотов.

При этом российские нормы перевозки детей и так «достаточно жесткие», пояснил «Известиям» глава Союза пассажиров России Кирилл Янков.

- Сейчас многие транспортные компании в принципе не хотят связываться с перевозкой детей – высокие требования к водителям, сопровождающим, технике, нужна заявка в ГИБДД и прочее. Найти автобус для этого достаточно сложно, – отметил он. – Соблюдены ли нормы, ответит следствие. В данном случае был занос на скользкой дороге – от таких ситуаций на 100% никто не застрахован, даже если автобус едет в сопровождении машины автоинспекции.

Эксперт добавил, что перевозка являлась межрегиональной (между Смоленской и Калужской областями), поэтому для нее нужно было выделять две машины инспекторов, но в ГИБДД могли посчитать это нецелесообразным. По его мнению, снизить риск возникновения таких ситуаций можно, увеличивая объемы железнодорожных перевозок между регионами.

- Железная дорога между Ярцево и Калугой есть, но прямой поезд между ними не ходит, – подчеркнул он.

<https://iz.ru/841429/aleksandr-volobuev-vitalii-volovatov/ne-po-pravilam-chno-stalo-prichinoi-dtp-pod-kalugoi>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/03/reg-cfo/avtobus-s-detmi-razbilsia-pod-kalugoj-pogibli-sem-chelovek.html>

ТАСС; 2019.02.03; В СК ОТМЕТИЛИ НЕДОСТАТОЧНЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ ЗА ПЕРЕВОЗКАМИ ДЕТЕЙ

Следственный комитет РФ отмечает недостаточный уровень контроля за перевозками больших групп детей. Об этом ТАСС сообщила в воскресенье официальный представитель Следственного комитета РФ Светлана Петренко.

«Как показывает следственная практика, организаторы и перевозчики пренебрегают требованиями, установленными законодательством о безопасной перевозке групп детей, не обращают внимания на погодные условия, техническое состояние транспортных средств и не уведомляют компетентные органы об указанных поездках», – сказала Петренко.

Она рекомендовала ответственным за перевозку детей в случае невозможности соблюдения установленных норм отказываться от поездок.

В воскресенье утром автобус с детьми, следовавший из города Ярцево Смоленской области в Калугу, опрокинулся на территории Бабынинского района Калужской области. В автобусе находилось более 40 человек, большая часть – дети. В результате ДТП погибли семь человек, 38 пострадали.

По факту ДТП центральный аппарат СК расследует уголовное дело по ч. 3 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»), в рамках которого задержан владелец автобуса. Еще одно уголовное дело о нарушении правил ДТП возбудила полиция. В рамках этого дела задержан водитель автобуса.

<https://tass.ru/obschestvo/6074029>

ТАСС; 2019.02.03; В ГОСДУМЕ ОБСУДЯТ ВОПРОС УЖЕСТОЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ ПЕРЕВОЗОК

Вопрос ужесточения ответственности за организацию пассажирских автобусных перевозок будет вынесен на комитеты по транспорту и безопасности Госдумы. Об этом ТАСС в воскресенье сообщил депутат ГД от Калужской области Геннадий Скляр.

Он отметил, что количество происшествий с участием автобусного транспорта в последнее время увеличилось. И ДТП под Калугой, в котором погибли семь человек и 32 получили травмы, особенно показательно.

«Надо подумать над тем, как более строго организовать контроль и организацию этих поездок. Это без сомнения. Я в комитете по транспорту и безопасности Госдумы постараюсь обсудить это», – сказал Скляр.

Он подчеркнул, что необходимо более тщательно проверять транспортные средства, выходящие как на регулярные рейсы, так и заказные, а также квалификацию водителей.

<https://tass.ru/obschestvo/6073681>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.02.01; МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ОБСУДИТ С РЕГИОНАМИ БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ДЕТЕЙ

Минпросвещения после ДТП в Калужской области обсудит с регионами обеспечение безопасности перевозок детей, сообщает РИА «Новости».

Сегодня утром в Бабынинском районе Калужской области перевернулся автобус с детьми, которые ехали из Смоленской области в филармонию Калуги для выступления в конкурсе. По последним данным, семь человек погибли, среди них четверо детей.

Всего в автобусе находилось 48 человек, все они получили травмы. По факту ДТП возбуждено два уголовных дела.

В частности, в Минпросвещения пройдет селектор с регионами для повышения бдительности региональных властей за организацией безопасности перевозок детей и детализации всех предписанных мер.

К вопросу будет подключена межведомственная рабочая группа, курирующая реализацию федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения.

Ранее также сообщалось, что **Минтранс** начал разрабатывать законопроект, согласно которому в России примут дополнительные меры для обеспечения безопасности организованных групп детей в автобусах.

Для этого предлагается принять дополнительные меры, которые направлены на обеспечение безопасности детей и минимизацию уровня риска для их здоровья в таких поездках.

В первую очередь новые правила коснутся организаций и индивидуальных предпринимателей, которые занимаются перевозкой организованных групп детей на автобусах.

<https://www.pnp.ru/politics/minprosveshheniya-obsudit-s-regionami-bezopasnost-perevozok-detey.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6073463>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.02.04; ВСТАНЬТЕ В КРУГ; ПЕРВЫЙ «ТУРБОПЕРЕКРЕСТОК»: УПРОСТИТ ЛИ ОН ДВИЖЕНИЕ ПО КРУГУ?

Проехать кольцевую развязку часто непросто даже опытному водителю – нужно много перестраиваться и следить за боковым трафиком. Что уж говорить о новичках, которые то и дело «притирают» другие машины на круге, или кандидатах в водители, для которых кольцо на экзамене почти равносильно провалу. Сделать такую развязку удобнее, а главное, безопаснее, предлагает Центр организации дорожного движения (ЦОДД), превратив ее в «турбоперекресток». Что же это такое, попытался выяснить обозреватель «РГ».

Оказалось, суть «турбо» схемы – в грамотной направляющей разметке. Въезд на круг возможен по трем полосам. Из правой можно поворачивать только направо. Если двигаться по средней, то также разрешается правый поворот. При этом можно продолжить движение прямо. А вот из левой полосы – только по прямой. «С помощью такой разметки создаются более канализированные потоки. Водителю не нужно думать, как повернуть, кого пропустить... И не надо лишний раз перестраиваться – с какой полосы заехал на кольцо, с той и выехал», – рассказал «РГ» руководитель экспертного центра «Пробок.нет» Александр Шумский.

Эксперт отметил, что на круге водители обычно теряют много времени, движение замедляется, что становится причиной многокилометровых пробок. Кроме того, здесь случается и много мелких ДТП – водители просто не могут вовремя перестроиться и в последний момент «выстреливают» вправо, а там машина в мертвой зоне.

«Турбокольцо» в столице планируют организовать на одном из самых проблемных перекрестков столицы. Речь идет о круге на пересечении улиц Чертановская и Красного Маяка, где с трудом разъезжаются два крупных транспортных потока – с востока приходит целая вереница машин от «Варшавки» и станции метро «Пражская», а с запада тянутся машины из крупного жилого квартала. По-настоящему непроходимым это дорожное сплетение делает трамвайная линия, проходящая прямо по центру круга. В ЦОДД уверены, что после переразметки ситуация улучшится кардинально. «Будет меньше конфликтных точек, все должно поехать на 20-30% быстрее», – говорят в пресс-службе центра.

Кстати

В СМИ появилась информация о скором появлении на МКАД платных полос. В департаменте транспорта Москвы эту новость опровергли, заявив, что вводить такие полосы на кольцо не планируется.

В ведомстве вообще считают такую меру бессмысленной, так как на безопасность и скорость движения она не повлияет.

<https://rg.ru/2019/02/03/reg-cfo/uprostit-li-dvizhenie-po-krugu-turboperekrestok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.04; КОМАНДИР, НЕ ГОНИ; ТАКСИСТОВ СТАЛИ ЛИШАТЬ ЗАКАЗОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

В «Яндекс.Такси» подвели первые итоги первых двух месяцев работы новой технологии – автоматического мониторинга скорости такси во время их работы по заказам сервиса. Так, 92,4 процента водителей, допускавших систематические нарушения скорости, прекратили это делать после двух предупреждений, еще 6,6 процента – после временной блокировки. Один процент нарушителей заблокирован в сервисе навсегда. Водители стали более аккуратны: разрешенная скорость превышает не более чем на 8 километров в час.

Когда водитель выполняет заказ, технология отслеживает с помощью GPS его движение и вычисляет скорость на дороге. Фактическая скорость сверяется с разрешенной на конкретном участке трассы. Информацию о скоростных ограничениях хранит «Яндекс.Навигатор», который используется водителем для построения маршрутов.

Если реальная скорость регулярно превышает разрешенную на 20 км/ч и более, система предупреждает об этом через водительское приложение. После нескольких предупреждений алгоритм ограничивает доступ к заказам – сначала временно, а в случае повтора нарушений – постоянно.

Технология используется по всей России с 1 декабря. Перед массовым внедрением «Яндекс.Такси» провел тестирование в нескольких десятках городов с разным населением, структурой дорог и магистралей, с разной популярностью такси. При тестировании специалисты убедились, что алгоритм учитывает помехи с GPS-сигналом, включая неожиданные и значительные изменения геокоординат, и умеет отсекаать аномалии.

В планах самого крупного агрегатора по заказу такси в России – внедрить в использование технологию автоматического определения уровня усталости водителя, а также алгоритмы, позволяющие определять склонность водителя к аварийной или некомфортной для пассажиров манере вождения – например, к резкому торможению или набору скорости, резким поворотам и перестроениям. Осталось решить проблему безопасности водителей и пассажиров внутри салона.

<https://rg.ru/2019/02/04/iandeks-nachal-otkliuchat-ot-sistemy-zakazov-taksistov-narushitelej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2019.02.03; СМОГУТ ЛИ НЕЙРОСЕТИ НАУЧИТЬ АККУРАТНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА

Прокуранные и грязные машины каршеринга, кучи мусора в салонах, оставленные неаккуратными водителями, заставила администрации компаний задуматься о системах контроля за своими арендаторами. Ведь в договорах четко прописано, что курить, пить, есть и мусорить в таких автомобилях нельзя – все-таки это в какой-то мере общественный транспорт. В автобусах, например, уже давно никто даже достать сигарету не пытается.

Когда клиенты сливают омывайку, снимают колеса, рули и даже кресла – это история сугубо криминальная и, вообще говоря, дело полиции. А вот мелкое свинство, приводящее машину в негодное для дальнейшего использования состояние, – проблема, скорее, внутренняя. Чтобы ее разрешить, сейчас компании устраивают тендеры по установке систем контроля за водителями. Выясняется, что технология обучаемой нейросети и искусственного интеллекта вполне в состоянии победить бытовую недисциплинированность.

Улыбка не поможет

Следить за клиентами каршеринга решили с помощью видеофиксации. Это наиболее эффективный вариант и в смысле выявления плохого поведения водителей, и в смысле стоимости.

Суть системы такая: под лобовым стеклом устанавливается камера, а где-то в глубине прячется электронная часть с передатчиком сотового сигнала. Все это включается одновременно с запуском двигателя. Объектив стандартной ширины обзора держит под контролем только голову водителя, пассажиры в зону обзора не попадают. Так сделано из-за того, что только у водителя есть юридические отношения и, соответственно, обязательства перед прокатной компанией. Пассажир же, теоретически, никому ничего не должен.

При этом камера пишет все время: она наблюдает за происходящим и начинает фиксировать изображение только в случае обнаружения признаков нежелательных действий. Иначе бы потребовались значительные ресурсы для хранения файлов или большой объем трафика для их передачи. Да и отсматривать тысячи часов видео с лицами водителей – удовольствие сомнительное.

- На первом этапе система будет отслеживать три нежелательных действия водителя: курение, распитие напитков и разговор по мобильному телефону без использования системы handsfree, – поясняет один из разработчиков устройства, руководитель направления разработки аппаратных решений компании «КРОК» Тихон Григоренко. – Если у прокатчиков появится потребность выявлять другие действия, их можно добавить. Но пока решили что эти три – наиболее частые нарушения, создающие проблемы для компаний.

Еще один пункт контроля – само лицо водителя. По правилам, управлять арендованной машиной имеет право только клиент компании, передавать «баранку» кому-либо еще он не имеет права. Паспортная фотография и селфи загружаются при регистрации в сервисе, поэтому системе несложно сравнить лицо перед объективом с лицом сидящего за рулем.

Что важно, система сама не будет выписывать штрафы или выносить вердикт относительно виновности водителя, она просто зафиксирует подозрительные с ее точки зрения эпизоды и отправит кадры-доказательства в компанию. А там уже специально обученный персонал будет решать, был факт злоупотребления или нет.

Разработчики уверяют, что точность таких тревожных сигналов будет порядка 95 процентов. То есть их видеоконтроль сможет с большой долей вероятности отличить зажженную сигарету от леденца на палочке или, скажем, губной помады.

Как им это удастся? Используется технология обучаемой компьютерной нейросети. Изначально программе предъявляется несколько тысяч фотографий, сделанных камерой со стандартного ракурса, на которых водители курят или пьют. Для начала программист-«учитель» сам показывает автоматике, какие изображения содержат искомую информацию, а какие – «чистые». После этого программа пробует отсортировать другую стопку карточек сама. «Учитель» отсматривает степень достоверности автоматического анализа, вносит коррективы. И так несколько раз. В итоге добиваются заданной точности результатов анализа, и готовая программа точно знает, что должно попасть в электронное око, чтобы трубить тревогу.

Затем загружают еще тысячи изображений, среди которых есть эпизоды с нежелательными действиями. Программа пытается выяснить, где они есть, а где нет. Программист указывает на допущенные ошибки, нейросеть сама «делает выводы» и постепенно выводит для себя закономерности, по которым с очень высокой степенью достоверности определяет, когда надо включать тревогу, а когда нет.

- Мы не всегда понимаем, на какие именно признаки обращает внимание компьютер, – это особенность работы с нейросетью, – объясняет Тихон Григоренко. – Система работает, это главное, а приводные механизмы не всегда до конца понятны даже нам.

Еще один безусловный повод для сигнала тревоги – закрытый объектив камеры. Запотел ли он или залеплен жвачкой – не важно. Самое главное, что нет изображения. Если эта ошибка выявлена еще до начала движения, у компании есть все основания дистанционно заглушить двигатель и не позволить продолжить поездку до устранения неисправности.

Мера пресечения

Обнаружить нарушение – это одно, но пресечь его и заставить человека соблюдать правила – другое. Камера может выявить и настучать, но разбираться с клиентом в автоматическом режиме никто не собирается.

- Обсуждалась идея, чтобы вывести предупреждение о выявленном нарушении на панель приборов, – вспоминает Тихон Григоренко. – Но потом по разным причинам решили этого не делать. Если нарушение достаточно серьезное, оператор может связаться с водителем по телефону и попросить того вести себя прилично. Так, кстати, уже делают в некоторых компаниях при систематическом превышении скорости. Или наложить санкции уже постфактум: поднять тариф, ограничить доступ к некоторым маркам машин. Но это уже дело прокатчика. Наша задача – наиболее эффективным способом выявить нежелательное поведение клиента и передать компании доказательства: фото и видео.

И тут в игру вступает денежный фактор. Каршеринг в России – услуга новая, большинство компаний все еще на этапе инвестиции, о получении прибыли и окупаемости говорить еще очень рано. Поэтому отношение к издержкам, особенно дополнительным, у всех очень трепетное. И если какие-то траты можно сократить, их обязательно сократят. Из-за этого, например, отказались от второй камеры, направленной вперед, от автономного блока питания, позволяющего вести наблюдение и при заглушенном двигателе. То есть защиты от вандализма на парковке нет никакой, надежда только на благоразумие клиентов и, если все-таки случилось преступление, взаимодействие с правоохранителями. Список клиентов известен, поэтому при исчезновении какой-то запчасти машины все вопросы обычно или к ее текущему арендатору, или к предыдущему.

Сколько же все-таки стоит такая система? Эксперты «РГ» утверждают, что обучение нейросети распознаванию одного действия человека обойдется в несколько сотен тысяч рублей. Комплект техники для одной ранее не оборудованной машины, в котором будут камера подходящего разрешения, блок сотовой связи и всякие провода, оценивают где-то в 15 тысяч рублей. То есть на весь столичный каршеринг, парк которого составляет 16,5 тысяч машин, совокупные затраты могут составить сотни миллионов рублей. К ним добавятся операционные расходы на сотовую связь, хранение данных, оплату работы персонала. Эту сумму, выложенную компаниями для профилактики свинства со стороны клиентов, надо будет как-то компенсировать. Вряд ли благодаря этому тарифы на краткосрочную аренду машины будут снижаться.

<https://rg.ru/2019/02/03/smogut-li-nejroseti-nauchit-akkuratnosti-voditelej-karsheringa.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.02.01; САММИТЫ ШОС И БРИКС В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАМЕРЕНЫ ПОСЕТИТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛИ 30 ДЕЛЕГАЦИЙ

В Челябинскую область на саммиты Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и БРИКС, которые пройдут в 2020 году, намерены приехать 30 иностранных делегаций. Предварительно 25 из них возглавят президенты государств. Об этом на совещании по подготовке к саммитам сообщил замгубернатора Челябинской области Сергей Шаль, передаёт ТАСС.

Как сообщалось ранее, для размещения первых лиц и президентского персонала в регионе возведут три коттеджных посёлка. Работы планируется завершить к следующему году.

«Перед нами поставлена задача во время саммита принять 30 международных делегаций, из которых ориентировочно 25 возглавят президенты, и пять – главы делегаций», – сообщил Шаль.

По его словам, планируется построить 23 президентских коттеджа, а также оборудовать 713 номеров для сопровождающих лиц. Руководители остальных семи делегаций будут размещены в гостиничных комплексах, указал замгубернатора. «Из семи объектов два строятся, в нескольких ведутся реконструкция и косметический ремонт», – сказал он.

Как заявил вице-премьер Виталий Мутко, который является куратором оргкомитета по подготовке инфраструктуры к проведению саммитов, к мероприятиям в Челябинске необходимо решить вопросы транспортной инфраструктуры.

«Подготовка к саммитам ШОС и БРИКС идёт по отдельной программе. <...> Ключевым объектом, конечно, является аэропорт, <...> очень серьёзные вопросы по транспортной инфраструктуре – это вопросы, которые надо решить», – указал он.

Вице-премьер подчеркнул, что в преддверии саммитов нужно обратить внимание на создание комфортной городской среды, а также на состояние коммунальной инфраструктуры. По словам Мутко, решить эти задачи во многом помогут нацпроекты.

Также он указал, что в подготовке саммитов должны активно участвовать федеральные министерства и ведомства. Мутко отметил, что саммит важен не только для Челябинской области – это общеполитическое событие всей России.

«Есть определённые проблемы, когда наши федеральные органы немного формально к этому подходят. <...> Сейчас мы сориентируем наши министерства и ведомства, чтобы они были частью подготовки, а не просто так, чтобы губернатор с командой готовился, а мы со стороны смотрим», – сказал вице-премьер.

Кроме того, он обратил внимание на необходимость модернизации наземного пассажирского транспорта в Челябинске. «Будет проведено комплексное благоустройство, отремонтированы дороги, остановки. <...> Должна быть проведена модернизация пассажирского городского транспорта», – заявил Мутко, указав, что в ближайшее время Минпромторгу и Минтрансу будет дано поручение рассмотреть возможности обновления пассажирского транспорта в Челябинске.

Вице-премьер подчеркнул, что наследие саммитов ШОС и БРИКС улучшит комфорт и качество жизни жителей Челябинска. Он обратил внимание, что доля частных инвестиций при реализации проектов к саммитам является одной из самых значительных. «Все места проживания, места проведения строятся за счёт инвесторов – это дорогого стоит. Важно поддерживать механизм государственно-частного партнёрства и дальше», – сказал он.

<https://www.pnp.ru/politics/sammity-shos-i-briks-v-chelyabinske-namereny-posetit-predstaviteli-30-delegaciy.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6067362>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2019Г – РОСАВТОДОР

Первый этап строительства объездной дороги вокруг Волгограда в случае одобрения проектных решений начнется в 2019 году, сообщает пресс-служба **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)**.

«Строительство обхода мы делим на три этапа, и каждый из них будет сдаваться самостоятельно, постепенно снижая нагрузку на городские дороги. Проектирование первой очереди строительства мы рассчитываем завершить весной нынешнего года – на полгода раньше изначально намеченного срока. А второго и третьего этапов – в мае и октябре 2020 года соответственно», – приводит пресс-служба слова начальника ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград» Юрия Сорокина, который в пятницу в Волгограде принял участие в совещании по вопросам дорожного строительства.

Отмечается, что **Росавтодор** в марте рассмотрит основные проектные решения первого этапа проекта. В случае их одобрения работы по строительству нового участка начнут уже в 2019 году.

Губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров в свою очередь отметил, что завершение первого этапа строительства объездной дороги позволит снять транспортное напряжение на юге Волгограда.

«Я благодарю **Федеральное дорожное агентство** за конструктивное взаимодействие. За то, что все те предложения, которые мы сформировали в контексте строительства обхода Волгограда, учтены в полном объеме. В том числе – что первый этап строительства объездной магистрали начинается с Красноармейского района города, где у нас существует серьезное транспортное напряжение на мосту через Волго-Донской судоходный канал. По завершении первой очереди его удастся снять», – сказал А.Бочаров. Строительство обхода Волгограда – проект, внесенный правительством РФ в схему территориального планирования в 2018 году. Новая объездная дорога протяженностью 71,4 км позволит снизить нагрузку на городскую дорожную сеть, в частности, на 2-ю Продольную магистраль, по которой в настоящее время движется основной поток транзитного транспорта. Объездная трасса будет иметь четыре полосы для движения и электроосвещение на всем своем протяжении. Помимо этого, проектом предусмотрено строительство семи новых транспортных развязок, 25 мостов и путепроводов, в том числе через Волго-Донской канал. Реализацию проекта будет осуществлять подведомственное **Росавтодору** ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград».

Ранее сообщалось, что общая сумма инвестиций в проект оценивается в 40 млрд рублей. Новая дорога пройдет через Городищенский и Светлоярский районы с выходом на трассу Р-228 Сызрань-Саратов-Волгоград в районе поселка Ерзовка.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ОЖИДАЕТ 1,2 МЛРД РУБ. ГОСИНВЕСТИЦИЙ НА РАЗВИТИЕ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В 2019Г

Белгородская область стала одним из пилотных регионов по развитию рынка газомоторного топлива в РФ, сообщил председатель совета директоров ПАО «Газпром» (МОЕХ: GAZP) Виктор Зубков во время рабочей поездки в Белгородскую область в пятницу.

В пятницу «Газпром газомоторное топливо», правительство Белгородской области и «Роснано» подписали дорожную карту по реализации проекта ускоренного развития рынка газомоторного топлива в регионе. Согласно дорожной карте, правительство региона будет создавать условия для увеличения парка газобаллонной техники.

Правительство области рассчитывает получить на реализацию проекта в 2019 году около 1,2 млрд рублей.

Эти средства пойдут на расширение сети газозаправочных и сервисных центров по переводу автомобилей на газомоторное топливо. До конца 2021 года в области число заправок должно увеличиться с имеющихся 8 до 39 за счет 11 новых АГНКС «Газпрома» и 12 заправок частных компаний. В регионе уже работает 8 станций, из которых 4 газпромовских и 4 частных.

Предполагается рост количества сервисных центров по переоборудованию и обслуживанию автомобилей на природном газе к 2022 году с 12 до 34, включая планируемый многофункциональный региональный сервисный центр «Газпром газомоторное топливо».

До 2022 года область рассчитывает довести ежегодное потребление газомоторного топлива до 200 млн куб. м.

В свою очередь В.Зубков пообещал заморозить цены на газомоторное топливо в регионе на три года – на время реализации проекта. Сейчас его цена 16,4 рубля за литр.

На совещании с участием полпреда президента в ЦФО Игоря Щеголева и губернатора области Евгения Савченко было также подписано соглашение о сотрудничестве между ООО «Газпром газомоторное топливо» и ООО «ГК «Агро Белогорье».

По данным пресс-службы агрохолдинга, его парк насчитывает около 1,5 тыс. машин, которые ежегодно потребляют более 16 тыс. тонн дизтоплива и бензина. По расчетам специалистов, при переходе всего парка техники на газомоторное топливо компания к 2025 году может получить до 50% экономии от существующих расходов.

Всего парк газомоторов Белгородской области к 2025 году должен вырасти до 50 тыс. автомобилей. Ежегодная экономия составит около 5 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; МЕТРОСТРОЙ ДОБИЛСЯ ПРИОСТАНОВКИ РЕШЕНИЯ О РАСТОРЖЕНИИ ГОСКОНТРАКТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области удовлетворил ходатайство ОАО «Метрострой» (МОЕХ: МЕТР) о введении обеспечительных мер по иску, в котором ОАО опротестовывало действия ГКУ «Дирекция транспортного строительства» (ДТС), в одностороннем порядке расторгшего контракт на строительство продолжения Лахтинско-Правобережной линии петербургского метро.

Согласно материалам электронной картотеки, суд определил принять меры в виде приостановления действия решения ДТС об одностороннем отказе от исполнения государственного контракта на выполнение работ по строительству Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции «Спасская» до станции «Морской Фасад». Обеспечительные меры вводятся «до вступления в законную силу судебного акта по иску ОАО «Метрострой» к Санкт-Петербургскому государственному казенному учреждению «Дирекция транспортного строительства» о признании недействительным решения об одностороннем отказе от государственного контракта», говорится в документе.

Свое ходатайство истец обосновывал тем, что для исполнения решения ДТС по отказу от контракта на строительство участка Лахтинско-Правобережной линии метро необходимо «до передачи объекта другому подрядчику осуществить меры по консервированию объекта, что требует существенного финансирования». «Эти расходы составят убытки истца в случае удовлетворения иска», – подчеркивал он.

Следующее заседание по этому делу назначено на 4 апреля.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области зарегистрировал четыре иска ОАО «Метрострой» к ГКУ «Дирекция транспортного строительства» Петербурга.

В «Метрострое» «Интерфаксу» сообщали, что в исках компания оспорила решение ГКУ о расторжении контрактов на строительство объектов метрополитена.

Помимо иска, в рамках которого приняты обеспечительные меры, еще один иск ОАО «Метростроя» к ДТС оставлен судом без движения, а еще два пока не рассматривались.

Ранее сообщалось, что правительство Петербурга расторгло контракты на строительство метро с ОАО «Метрострой» из-за срыва сроков и задержки зарплат. По соглашению с городскими властями компания вела строительство Фрунзенско-Приморской линии метро (станции «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары»), Лахтинско-Правобережной линии («Театральная», «Горная») и Калининско-Красносельской линии («Юго-Западная», «Путиловская»).

«Метрострой» также выполнял работы на Невско-Василеостровской линии (станции «Новокрестовская» и «Беговая»). Последние две станции работают с 26 мая 2018 года, но акт сдачи-приемки работ по контракту пока не подписан.

Позднее правительство города объявило, что даст «Метрострою» шанс достроить Калининско-Красносельскую ветку подземки.

По данным сайта госзаказа, стоимость всех четырех расторгнутых контрактов составляет 86,4 млрд рублей.

РБК; МАКСИМ ТАБУНОВ; 2019.02.01; АУДИТОРЫ НАШЛИ МНОЖЕСТВО НАРУШЕНИЙ В РАБОТЕ КРАСНОЯРСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА; ЭКСПЕРТЫ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ИЗ-ЗА НЕНАДЛЕЖАЩЕГО КОНТРОЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА КРАЯ, БЫЛИ ЗАВЫШЕНЫ ПОКАЗАТЕЛИ И СТОИМОСТЬ РАБОТ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ

Контрольно-счетная палата (КСП) РФ обнаружила множество нарушений работы правительства Красноярского края в рамках выполнения федпрограммы «Безопасные и качественные дороги» за 2017 год и истекший период 2018 года.

Речь идет, в основном, о завышении стоимости работ и показателей исполнения программы. Результаты проверки опубликованы в отчете КСП от 2 октября прошлого года (есть в распоряжении РБК Красноярск).

Показатели протяженности

Аудиторы выяснили, что по семи объектам в Красноярске не достигнуты показатели протяженности дорог, соответствующих нормативам. Например, по объекту «Капитальный ремонт пр. Мира на участке от пр. Мира, 129, до площади Мира» фактически приняты работы по устройству верхнего слоя дорожного покрытия протяженностью 0,7 км из 3,62 км.

«Таким образом, **Минтранс** Красноярского края в отчете за 2017 год показатель по протяженности сети автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, завышен на 6,5 км.», – говорится в отчете КСП.

Аудиторы также указывают, что визуальный осмотр некоторых дорожных объектов после ремонта в красноярской агломерации показал наличие просадок дорожных плит и дорожной одежды, разрушение покрытия, колейность и другие недостатки.

Завышение стоимости

Кроме этого, эксперты обнаружили завышение стоимости услуг подрядчиков. Например, недостатки обнаружили в контракте с ООО «ПК ДСУ» по ремонту дорог в Центральном и Железнодорожном районах Красноярска стоимостью 194,7 млн. руб. Аудиторы установили, что из-за неверного применения методов расчета стоимости работ их начальная минимальная цена была завышена на 1,8 млн руб. В итоге заказчик (МКУ «УДИБ») принял и оплатил работы на сумму 191,6 млн руб. Из них в связи с необоснованным применением расчетов было выплачено 1,5 млн руб.

Аналогичные факты неправильного расчета стоимости работ обнаружены еще в 13 контрактах на общую сумму 24,4 млн руб. По состоянию на 1 июля прошлого года из них было выплачено 12,4 млн руб.

Эксперты КСП выяснили также, что из-за ненадлежащего контроля со стороны **Минтранса** края, гарантийный срок верхнего покрытия муниципальных дорог установлен на три года, а не на четыре. Несколько нарушений были также найдены в документах на работы по переносу электроосвещения.

Аудиторы направили информационное письмо губернатору края, обращение в Генпрокуратуру РФ и отчет об итогах проверки в Совфед и Госдуму.

РБК Красноярск направил запрос на получение комментария в пресс-службу Правительства Красноярского края.

Федеральный проект «Безопасные и качественные дороги» реализуется с 2017 года и рассчитан до 2024 года. Общая протяженность дорог Красноярской агломерации, включенных в проект, составляет более тысячи километров, из них 617 км – дороги Красноярска.

<https://krsk.rbc.ru/krsk/02/02/2019/5c403b2b9a7947c590000c62>

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.02.04; ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОГИБ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ АВТОБУСА С ГРУЗОВИКОМ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Автобус «Скания» с пассажирами врезался в грузовой автомобиль «Камаз» в ночь на понедельник на 77 км автотрассы К19-Р Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий в Тогучинском районе Новосибирской области, сообщили агентству «Интерфакс» в пресс-службе Главного управления МВД по региону.

«Около 01:20 по местному времени возле деревни Владимировка водитель автобуса не справился с управлением и допустил столкновение со следующим в попутном направлении КАМАЗ. В результате погиб один человек – второй водитель автобуса 1969 года рождения», – сообщил сотрудник пресс-службы.

По его словам, в автобусе находилось 50 пассажиров, никто из них не пострадал.

«Полиция проводит доследственную проверку по факту аварии», – отметил собеседник «Интерфакса».

Информированный источник уточнил агентству, что автобус следовал из поселка Шерегеш, который известен как горнолыжный курорт. Грузовой автомобиль перевозил уголь.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.04; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ В ДТП С УЧАСТИЕМ ПАССАЖИРСКОГО МИКРОАВТОБУСА ПОД ВЛАДИМИРОМ

Столкновение грузовика и микроавтобуса произошло ночью понедельника на 214 км автодороги ФАД М-7 «Волга» под Владимиром, сообщает ГУ МЧС по региону.

По предварительной информации, в результате ДТП три человека погибли, еще шесть пострадали, детей среди них нет. Личности погибших и пострадавших устанавливается.

Микроавтобус следовал по маршруту Чебоксары – Москва, частный рейс. В нем находилось 15 человек.

ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2019.02.03; АВТОБУС С ДЕСЯТЬЮ ПАССАЖИРАМИ ОПРОКИНУЛСЯ НА ТРАССЕ В ЧУВАШИИ, ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛ

Частный микроавтобус с десятью пассажирами опрокинулся в Красноармейском районе республики Чувашия, сообщается на сайте регионального управления МВД в воскресенье. Дорожно-транспортное происшествие произошло около 10:40 местного времени на 52-м километре автодороги «Чебоксары-Сурское». Водитель микроавтобуса «Луидор», ехавший из села Калинино в Чебоксары, не справился с управлением, в результате чего автобус опрокинулся на левый бок.

«По предварительным данным, никто из пассажиров микроавтобуса (...) серьезно не пострадал. Некоторое время спустя в медучреждение обратилась одна пассажирка этого рейса», – говорится в сообщении.

Отмечается, что несовершеннолетних среди пассажиров не было, водитель маршрутки был в трезвом состоянии.

По факту дорожной аварии проводится проверка.

ТАСС; 2019.02.01; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СОЖТ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОВМЕСТНОЙ РАБОТЕ

Министерство транспорта России хочет работать с операторским сообществом через Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) по принципу единого окна.

Председатель Президиума СОЖТ Игорь Ромашов, открывая заседание Президиума организации, отметил «несомненно положительную динамику во взаимодействии с Минтрансом России». Обратная связь со стороны профильного министерства принципиально важна для бизнеса, это позитивный сдвиг в работе регулятора с рынком.

Накануне состоялось заседание Президиума СОЖТ, в дискуссии впервые принял участие замминистра транспорта Владимир Токарев.

Он со своей стороны предложил продолжить взаимодействие с Союзом по принципу «единого окна», когда СОЖТ формирует позиции по самым острым для операторского сообщества вопросам, которые в дальнейшем будут рассмотрены Минтрансом России на предмет возможности их реализации.

«Минтранс России ежегодно формирует план работы по нормотворчеству. Я предлагаю Союзу представить свое видение нормотворческой деятельности, мы готовы рассмотреть предложения СОЖТ для включения в плановую работу на 2019 год», – заявил Владимир Токарев.

Как ранее сообщал ТАСС, СОЖТ предложил разработать и утвердить методику баланса парка, которая могла бы стать индикатором для производителей и позволила бы ОАО «РЖД» и операторам организовать бесперебойное движение на сети.

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) – некоммерческая организация, объединяющая с 2009 года российских операторов, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды в количестве не менее 1 тыс. вагонов. На долю 29 компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится порядка 80% парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированного на территории Российской Федерации.

<https://tass.ru/ekonomika/6067684>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СОЗДАЛА ПАССАЖИРСКУЮ ДИРЕКЦИЮ В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ К ОТКРЫТИЮ Ж/Д ЧАСТИ МОСТА В КРЫМ

Госпредприятие «Крымская железная дорога» (Симферополь) создало обособленное подразделение «Дирекция по обслуживанию пассажиров» в преддверии открытия движения поездов по Крымскому мосту, планируемого на декабрь 2019 года, сообщила пресс-служба предприятия.

«Для обеспечения работы пассажирского комплекса Крымской железной дороги к открытию движения поездов через железнодорожную составляющую Крымского моста (. . .) 1 февраля создана дирекция по обслуживанию пассажиров», – говорится в пресс-релизе.

Она сформирована на базе обособленных подразделений «Центр железнодорожных вокзалов», «Центр пригородных перевозок», «Пассажирское вагонное депо», также в нее вошли коллективы производственно-технологических подразделений Центра обработки перевозочных документов и билетного бюро.

Дирекцию возглавил Владимир Резниченко. Ранее он руководил «Центром пригородных перевозок» Крымской железной дороги.

Крымская железная дорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. В декабре 2015 года предприятие передано в собственность РФ в ведение **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)**, в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога». Протяженность железнодорожных путей на полуострове составляет более 1,3 тыс. км.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали 1 октября. Ввод железнодорожной части моста в эксплуатацию намечен на декабрь 2019 года. Стоимость моста, генподрядчиком строительства которого является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

Железнодорожная часть моста через Керченский пролив после ввода объекта в эксплуатацию станет частью инфраструктуры ФГУП «Крымская железная дорога».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ТЕМП РОСТА «ДАЛЬНИХ» ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ НОВОГО ГОДА НЕМНОГО ПОВЫСИЛСЯ

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в январе 2019 года увеличились на 4,8% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 8,6 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

После Нового года темпы роста несколько повысились. В преддверии новогодних праздников он составлял 4,2%, до декабря он сохранялся на уровне, близком к 7%. В ноябре рост составлял 6,7%, в октябре – 7,6%, в сентябре – 6,9%, в августе – 7% (ускорившись в последний месяц лета на фоне летнего пика рост перевозок). В июне в период проведения Чемпионата мира по футболу темпы роста подскочили до 15,6%, но в июле перевозки вернулись к привычной динамике – +5,6%.

В мае рост составлял 7%, замедлившись, несмотря на майские праздники, в апреле – 11,1%. В марте рост также был двузначным – на уровне 14,3%, резко ускорившись на фоне длинного праздничного периода в начале месяца – после замедления в феврале до 5,5%. В период новогодних праздников в январе он составил 6,9%, в декабре – 8,5%, тогда как до этого в ноябре был на уровне 2,7%.

Пассажирооборот в дальнем следовании в январе 2019 года вырос на 1%, до 6,7 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки увеличились на 1,8%, до 74,2 млн человек, пассажирооборот – на 1,8%, до 2,3 млрд пассажиро-километров. Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает запуск год назад пассажирских перевозок по Московскому центральному кольцу.

Всего в январе было отправлено 82,8 млн пассажиров, что на 2,1% больше, чем в том же месяце 2018 г., пассажирооборот увеличился на 1,1%, до почти 9 млрд пассажиро-километров.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ ВЫРОСЛА НА 1,5%, С УЧЕТОМ НОВОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ В ЯКУТИИ – НА 1,6%

Погрузка на железных дорогах РФ в январе 2019 года выросла на 1,6% по сравнению с тем же месяцем 2018 г., до 105,4 млн тонн, сообщило ОАО «РЖД».

С октября компания начала представлять свои данные с учетом отправок в Якутии, где монополия является перевозчиком. Причем эти объемы считаются как «новый груз», поэтому сравнение идет с данными за тот же период 2017 г. только по сети «Российских железных дорог» (показатели отличались на 0,3-0,4 процентных пункта).

В частности, отправка каменного угля выросла на 5,2% (до 32,9 млн тонн), кокса – на 9,1% (до 0,986 млн тонн), железной и марганцевой руды – на 7,5% (до 9,9 млн тонн), черных металлов – на 0,1% (до 6,6 млн тонн), химических и минеральных удобрений – на 2,1% (до 5,3 млн тонн), лесных грузов – на 6% (до 3,6 млн тонн).

В то же время, сократилась погрузка нефти и нефтепродуктов (на 0,1%, до 20,7 млн тонн), лома черных металлов (на 10,5%, до 0,590 млн тонн), цемента (на 7,5%, до 1,1 млн тонн), зерна (на 8,5%, до 1,99 млн тонн), строительных грузов (на 5,1%, до 8,3 млн тонн), цветной руды и серного сырья (на 4,4%, до 1,5 млн тонн), химикатов и соды (на 5%, до 2,3 млн тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 11,1%, до 2,5 млн тонн).

Грузооборот в январе с учетом железных дорог Якутии увеличился на 2,1%, до 220 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов – на 2,3%, до 280,8 млрд тонно-километров). Представленные цифры являются предварительными и могут быть скорректированы в течение месяца.

Замглавы монополии, директор центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило в начале третьей декады января отмечал, что грузовая база месяца соответствует докризисному 2007 г. «Сейчас мы идем с «плюсом» на 1,4%. Рассчитываем, что (погрузка по итогам месяца – ИФ) будет больше 1%», – говорил топ-менеджер.

«Конечно, в первые дни января с учетом снижения деловой активности мы немного отстали (от плана – ИФ). Но сегодня уверенно в среднесуточные показатели вошли, даже немножко превзошли», – незадолго до этого заявлял первый замглавы центра фирменного транспортного обслуживания компании Сергей Тугаринов.

При этом корпоративное издание монополии в конце месяца отмечало, что в январе погрузка в направлении портов сдерживалась непростой погодной ситуацией. «Простой вагонов на припортовых станциях потребовал введения значительных ограничений на перевозки. В первую очередь запреты вводились на (отправку – ИФ) угля, зерна и наливных грузов», – писала газета.

«При росте погрузки в адрес российских портов на 7,3% выгрузка сохранилась на прежнем уровне – около 80% от перерабатывающей способности морских операторов. Ввод ограничений стал вынужденной мерой для стабилизации эксплуатационной обстановки на всем (пути – ИФ) грузопотока», – отмечал в этой связи замглавы центральной дирекции управления движением РЖД Анатолий Кужель. Исполняющий обязанности замглавы ЦФТО по оперативной работе Олег Полеев при этом уточнял, что из-за погодных условий в январе «навигационная обстановка была крайне сложной».

Между тем, А.Шило, слова которого также приводило издание, отмечал, что ограничения оказали «заметное влияние» на погрузку: хотя она росла выше плана, внутри РФ показатели отставали от него плана: «если вводятся ограничения из-за загруженности сети, стоят вагоны с грузом не только на экспорт, но для потребителей внутри страны».

Всего в январе выдано 17 запретов, из них четыре касались пограничных переходов, 13 – перевозок в направлении портов. По состоянию на 20 января из-за «конвенций» было недогружено 574 тыс. тонн (8,682 тыс. вагонов), в том числе в направлении юга РФ – 245 тыс. тонн, Дальнего Востока – около 80 тыс. тонн и северо-запада страны – примерно 60 тыс. тонн, говорил А.Шило.

В частности, из-за ограничений не перевезено 1,635 тыс. вагонов угля для ПАО «Новороссийский морской торговый порт», 1,307 тыс. – в направлении АО «Туапсинский морской торговый порт», 1,045 тыс. – по мазуту для ЗАО «Таманьнефтегаз». В целом на всех портовых направлениях не удалось перевезти 8,036 тыс. вагонов.

А.Шило при этом заявлял изданию, что «Российские железные дороги» будет компенсировать отставание, «используя резервы заводов, портов и самой инфраструктуры РЖД», в частности размещать на путях составы с нефтепродуктами, чтобы избежать простоев вагонов и увеличить пропускную способность.

Без учета железных дорог Якутии среднесуточная погрузка на сети «Российских железных дорог» в январе составила 3 млн 387,8 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании. Это соответствует 105 млн тонн в целом за месяц. В январе 2018 г. этот показатель составлял 3,339 млн тонн. Исходя из этого, в январе погрузка выросла на 1,46%.

В план работы РЖД закладывали прогноз роста погрузки на 0,7% (3,362 млн тонн в среднем в сутки), говорил ранее собеседник агентства (при этом в декабре она составила 3,502 млн тонн, сократившись на 1,5%, хотя до этого динамика была только положительной, несмотря на то, что рост и замедлялся к концу года).

План работы «Российских железных дорог» на февраль предполагает среднесуточную погрузку на сети компании на уровне 3 млн 611,3 тыс. тонн. В том же месяце годом ранее она составляла 3,563 млн тонн в среднем в сутки (это соответствует представлявшимся монополией 99,8 млн тонн в целом за 28 дней). То есть в наступившем месяце погрузка может вырасти на 1,35%. В формате расчетов РЖД февральский план работы сверстан с погрузкой 3,625 млн тонн в среднем в сутки, говорил собеседник.

На 2019 г. «Российские железные дороги» закладывают прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. По словам С.Тугаринова и А.Шило, компания продолжает придерживаться этого прогноза. «Стоит задача по итогам (января – ИФ) выйти на среднюю годовую цифру

(роста – ИФ) в 1,5%. Может быть, даже и чуть-чуть побольше получится», – говорил последний. При этом, по его словам, РЖД видят перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана. «Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», – отмечал он.

В 2018 г. погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн.

ТАСС; 2019.02.01; РЖД ХОТЯТ ОБРАБАТЫВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ АНТИОБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ЖИДКОСТЬЮ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) объявило о проведении открытого запроса на поиск инновационных решений и технологий для предотвращения образования наледи и скопления мокрого снега на пассажирских вагонах зимой, говорится в сообщении компании. Заявки принимаются с 1 по 22 февраля 2019 года.

В настоящее время антиобледенительной жидкостью обрабатываются только вагоны поездов «Сапсан».

«Образование наростов льда на подвагонном оборудовании подвижного состава может обернуться проблемами в эксплуатации, особенно с учетом развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения. Увеличение скоростей активизирует процесс наращивания льда, который попадает на железнодорожное полотно и вызывает при движении поезда различные повреждения подвагонного оборудования», – отмечается в сообщении.

Перспективная разработка должна обеспечить защиту подвагонного оборудования от образования наледи, быть антикоррозийной, изготовленной из экологически чистых химических материалов и сохранять свои эксплуатационные свойства при температурах до минус 60 градусов.

Согласно требованиям, нанесение вещества должно осуществляться в автоматическом режиме на поверхность тележек, междвагонного пространства и подвагонного оборудования. Эксплуатационные испытания по оценке эффективности применения технологии проведут в одном из вагонных депо с участием специалистов ремонтных и эксплуатационных цехов.

<https://tass.ru/ekonomika/6067763>

ТАСС; 2019.02.01; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ В 2019 ГОДУ ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБЛЕЙ ОТ ПРОДАЖИ «ДОЧЕК»

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) рассчитывает в 2019 году получить от продажи дочерних обществ более 8 млрд рублей, сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД Андрей Старков.

«Объем продаж – более 8 млрд рублей и планируем получить достаточно серьезные дивиденды, почти 14 млрд рублей», – сказал он.

«Выручка дочерних компаний холдинга (по итогам 2018 года) превысила 1 трлн рублей. Мы получили почти 1 трлн 100 млрд рублей выручки. И, соответственно, чистая прибыль компаний увеличилась с 38 млрд рублей по итогам 2017 года почти до 47 млрд рублей в 2018 году», – отметил Старков.

Согласно презентации РЖД, по итогам 2018 года доходы от продажи непрофильных активов составили 5,9 млрд рублей, объем дивидендов, полученных от «дочек» – 19,3 млрд рублей; план на 2019 год – 8,3 млрд рублей от реализации активов и 13,7 млрд рублей в виде дивидендов от дочерних обществ.

По словам замглавы РЖД, в частности в текущем году РЖД рассчитывают закрыть сделку по продаже 100% «Рефсервиса». Кроме того, компания допускает сокращение своей доли в «Элтезе» с 50% предварительно до 25%, а также не исключает возможности продажи доли в компании «Аэроэкспресс» 25%. «Со стороны других акционеров предложений по выкупу пакета не было, хотя определенный интерес они проявляют, – сказал он. – Мы

готовы искать окно для того, чтобы продать. Для нас «Аэроэкспресс» не является тем активом, в котором нам необходимо сохранять свое участие».

<https://tass.ru/ekonomika/6069217>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.02.04; «ОТКРЫТИЕ ХОЛДИНГ» ОТДАСТ ДОЛЮ В КРУПНЕЙШЕЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ; БЫВШИЙ ВЛАДЕЛЕЦ САНИРУЕМОГО БАНКА «ФК ОТКРЫТИЕ» УЖЕ ВЕРНУЛ АКТИВЫ НА 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Акционеры «Открытие холдинга» одобрили выход из капитала Объединенной вагонной компании (ОВК). Соответствующее решение принято на внеочередном собрании 31 января. На конец января холдинг владел 7,9% ОVK, крупнейшего в России производителя грузовых вагонов, следует из данных последней. Холдинг, по словам его представителя, планирует передать пакет акций ОVK ключевому кредитору – банку «ФК Открытие»; деталей он не раскрыл. На Московской бирже в пятницу такой пакет стоил 3,7 млрд руб.

На конец сентября 2018 г. «Открытие холдинг» был должен банку «ФК Открытие» около 70 млрд руб., его крупнейшим кредитором оставался банк «Траст» – около 110 млрд руб., свидетельствуют данные отчета холдинга за III квартал. «Открытие холдинг», по словам его представителя, рассматривает оба банка «как единую группу». С конца 2014 г. «ФК Открытие» занимался финансовым оздоровлением «Траста», пока ЦБ летом 2017 г. не забрал оба банка и связанные с ними активы на санацию в Фонд консолидации банковского сектора. В 2018 г. на базе «Траста» был создан Банк непрофильных активов, куда saniруемые ЦБ банки передали плохие и непрофильные активы, с тем чтобы они в дальнейшем были проданы в рынок.

Одновременно банк «ФК Открытие» – крупнейший акционер и кредитор ОVK: через ряд структур ему принадлежит 24,9% компании, согласно данным на ее сайте. Общий долг ОVK перед банками на 30 июня 2018 г. превышал 81 млрд руб., из которых почти 62 млрд – долгосрочные займы, следует из консолидированной отчетности вагоностроительной компании за шесть месяцев 2018 г. При этом 75% общего долга приходилось на банк «ФК Открытие» и банк «Траст».

«ФК Открытие» не планирует покупать акции ОVK у «Открытие холдинга» и о передаче пакета речь тоже не идет, заявил представитель банка. Представитель «Траста» отказался от комментариев.

Бывшие собственники рухнувших банков, согласившихся сотрудничать с ЦБ, передают в «Траст» активы, чтобы компенсировать расходы на санацию. «Нам удалось сделать [с предыдущими собственниками «ФК Открытие»] несколько десятков сделок по погашению задолженности перед банком – активами, которые нам передают», – рассказывал в декабре в интервью «Ведомостям» предправления «ФК Открытие» Михаил Задорнов. На тот момент банк получил от «Открытие холдинга» 80% «Балтийского лизинга», предприятия группы «Кама картон», контроль над газовой компанией ТПК, нефтяным месторождением на северо-востоке Красноярского края. Всего, по его словам, к началу декабря 2018 г. холдинг погасил долги примерно на 100 млрд руб., а также урегулировал ряд сделок репо, передав на баланс «ФК Открытие» и Банка непрофильных активов акций на сумму около 75 млрд руб. Остающийся долг холдинга Задорнов оценивал в 300 млрд руб. На 30 сентября 2018 г. основным акционером «Открытие холдинга», по его данным, являлся Вадим Беляев (28,6%).

На вопрос «Ведомостей», является ли текущая сделка по передаче доли в ОVK компенсацией части расходов ЦБ при санации банка «Открытие», представитель «Открытие холдинга» по существу не ответил.

На 30 июня 2018 г. у ОVK отсутствовали акционеры, владеющие контрольным пакетом, сказано в ее отчетности. Суммарно доли «ФК Открытие» и «Открытие холдинга» в ОVK

дают блокирующий пакет – 32,2%. Есть ли интерес к такому пакету у других акционеров ОВК, выяснить не удалось.

Второй по величине акционер ОВК – УК «Север ЭМ», управляющая средствами НПФ «Будущее» (19%); у госкорпорации «Ростех» – еще 9,3%. В пятерку крупнейших акционеров ОВК также входит «Сафмар финансовые инвестиции» семьи Михаила Гучериева с долей 5,7%. 27% акций компании в свободном обращении.

Представители «Ростеха», ЦБ, «Север ЭМ», «Сафмар финансовые инвестиции» не ответили на запросы «Ведомостей». Представитель ОВК не стал комментировать решение акционеров «Открытие холдинга».

Постепенную продажу активов «Открытие холдингом» гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров называет «неизбежным решением» с учетом его долга перед «ФК Открытие». Растущие операционные показатели ОВК, сохранение высокой загрузки производственных мощностей, развитие экспорта и высокий спрос на подвижной состав с увеличенной осевой нагрузкой в России «формируют потенциал восстановления курса акций до уровня I квартала 2018 г., что может обеспечить рост стоимости пакета в 2019 г. практически в 2 раза», считает эксперт.

В 2018 г. производство вагонов на предприятиях ОВК увеличилось на 3% до 19 700 шт. В 2019 г. ОВК планирует произвести 19 000-20 000 вагонов. Суммарная мощность предприятий группы – 22 000 вагонов в год. За первое полугодие 2018 г. ОВК получила 3,1 млрд руб. убытка при выручке в 32,2 млрд руб., согласно ее консолидированной отчетности по МСФО.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2019/02/01/793083-otkritie>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; РЖД ПРИМУТ РЕШЕНИЕ О ПРОДАЖЕ ТТК ПОСЛЕ «ГЛУБОКОГО АПГРЕЙДА» ЕГО СТРАТЕГИИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) примет решение о вариантах продажи АО «Компания «Транстелеком» (ТТК) после глубокой проработки стратегии развития компании.

«Мы сейчас проводим глубокий апгрейд стратегии развития «Транстелекома», – сообщил журналистам замглавы РЖД Андрей Старков.

«Какая форма взаимодействия, какая форма интеграции и какую часть по каким направлениям (возможно будем продавать – ИФ) – будем смотреть, мы пока находимся в стадии осмысления», – добавил он, отвечая на вопрос о продаже ТТК.

А.Старков отметил, что в ТТК несколько направлений бизнеса, связь между которыми не всегда носит жесткий характер. «Поэтому с учетом разработки нашей долгосрочной программы и стратегии цифровой информации мы будем понимать, какая часть бизнеса «Транстелекома» нам потребуется. На самом деле в нашем представлении «Транстелеком» с точки зрения кэптивно-сервисной компании, которая действительно обслуживает интересы отрасли, имеет хорошие перспективы», – сказал топ-менеджер.

Согласно проекту долгосрочной программы развития до 2025 года, РЖД хотели бы сохранить долю в 99,99% в «Транстелекоме. Однако монополия не исключала возможности отчуждения активов ТТК в зависимости от рыночной конъюнктуры и других факторов.

АО «Компания «Транстелеком» учреждено в 1997 году. Основной акционер – ОАО «Российские железные дороги», владеющее 99,99% акций компании. ТТК эксплуатирует волоконно-оптическую сеть связи протяженностью более 76 тыс. км, оказывает услуги магистральной связи для операторов и крупных корпораций.

ТТК входит в пятерку ведущих российских операторов связи, обслуживает предприятия РЖД, оказывает услуги на межоператорском и корпоративном рынках, а также физическим лицам. В сегменте В2С компания предоставляет услуги ШПД, телевидения и телефонии.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; РЖД СОХРАНЯЮТ ПЛАНЫ ПО ВЫХОДУ ИЗ «АЭРОЭКСПРЕССА», ИЩУТ ОКНО

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) сохраняет позицию по выходу из «Аэроэкспресса», ищут окно.

«Да, для нас «Аэроэкспресс» не является тем активом, в котором нам необходимо сохранять свое участие», – сообщил журналистам замглавы РЖД Андрей Старков, отвечая на вопрос, сохраняет ли компания планы по выходу из актива.

«Компания стала стоять достаточно дорого, мы, возможно потенциально расходимся (с другими акционерами – ИФ) в оценках, но мы готовы искать окошко для того, чтобы продать», – добавил он, отметив, что со стороны других акционеров предложений по выкупу пакета не поступало.

По словам А.Старкова, в настоящее время проводится большая работа по реформированию бизнес-модели. «Условия меняются, требуется расширение операционной модели, плюс сохранилась некая неопределенность, связанная с железнодорожной веткой прихода «Аэроэкспресса» в северный терминал «Шереметьева». Вот это все накладывает некую неопределенность», – отметил замглавы РЖД.

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Компания эксплуатирует 11 двухэтажных поездов производства швейцарской Stadler и 7 одноэтажных электричек, имеет собственный терминал в аэропорту «Шереметьево». Владельцами компании являются бизнесмены Искандар Махмудов и Андрей Бокарев и структуры «Трансгрупп». Еще 25% – у «Российских железных дорог».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ФАС ПОКА НЕ ЗАВЕРШИЛА РАССМОТРЕНИЕ ЗАЯВКИ ПОБЕДИТЕЛЯ ТОРГОВ РЖД ПО РЕФСЕРВИСУ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ пока не завершила рассмотрение заявки победителя торгов ОАО «Российские железные дороги» по продаже 100% АО «Рефсервис».

«ФАС рассматривает ходатайство в установленном порядке», – сообщил «Интерфаксу» представитель пресс-службы ведомства. При этом источник агентства в РЖД отметил, что монополия «надеется в этом году закрыть сделку».

В декабре стало известно, что покупателем «дочки» РЖД – АО «Рефсервис» было выбрано ООО «Регионтранссервис». Источник «Интерфакса» связывал эту компанию (в том числе генерального директора РТС) с совладельцем группы РТК Константином Засовом.

Представитель «Русагротранса», входящего в РТК, не смог прокомментировать агентству эти данные. Актив куплен за начальную цену – 2,46 млрд руб. Были ли другие претенденты – не ясно.

РЖД не приводил никаких идентификаторов компании-покупателя, кроме названия.

Карточка одной из компаний с таким названием в системе «СПАРК-Интерфакс» выводит на сайт ООО «Регионтранссервис» – «сервисной компании по ремонту грузовых вагонов на пространстве «1520». «Компания осуществляет комплексное обслуживание более 50 тыс. грузовых вагонов группы РТК», – говорится на сайте.

«Рефсервис» осуществляет перевозки скоропортящихся грузов, являясь крупнейшим железнодорожным оператором на этом рынке. Также в ее составе – рефрижераторные вагонные депо в Троицке (Челябинская обл.) и Уссурийске (Приморский край). Компания долго стояла у монополии в плане продаж и даже было несколько попыток продать ее.

В 2008 г. РЖД планировали приватизировать блокирующий пакет оператора со стартовой ценой 960,7 млн руб. (3,8 млрд руб. за весь актив), но аукцион был отменен. В 2012 г. конкурсная комиссия признала несостоявшимся очередной аукцион по продаже 100% минус 1 акция (начальная цена была установлена на уровне 3,5 млрд руб.). После этого

«Российские железные дороги» заявляли, что намерены провести «мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности «дочки».

В середине 2010-х гг. в рамках мероприятий по финансовому оздоровлению «Рефсервис», в частности, продавал не востребуемые вагоны. Однако впоследствии РЖД перестали обозначать актив в плане продажи своих активов. В то же время в «июньском» проекте готовящейся долгосрочной программы развития (ДПР) «Российских железных дорог» оператор не фигурировал в числе 55 компаний, участие в которых планировалось сохранить до 2025 г.

В 2018 г. РЖД запланировали провести «англо-голландский» аукцион со стартовой (начальной) ценой в 3,491 млрд руб. и минимальной – в 2,459 млрд руб. Провести его предполагалось в сентябре, однако торги и срок приема заявок несколько раз переносились. Среди претендентов в отрасли называли «Русагротранс» группы РТК К.Засова и его партнера Константина Синцова, хотя эти предположения так и не нашли подтверждений.

Наблюдатели связывали факт продажи «Рефсервиса» с появившейся в середине лета информацией о планах РТК провести IPO в осеннее «окно» 2018 г. с листингом в Москве. Об этом сообщали источники Reuters. По их информации, к тому времени компания выбрала банки-организаторы размещения, его объем оценивался в \$300-500 млн при предварительной оценке компании себя примерно в 50 млрд руб. (почти \$800 млн).

В октябре в интервью «Ведомостям» К.Засов подтверждал, что владельцы РТК планируют привлечь средства для развития бизнеса, но отмечал, что выход на рынок публичного капитала – лишь «одна из таких возможностей». «При этом мы рассматривали варианты и другие рыночные инструменты по привлечению средств на развитие», – добавлял он, уточняя при этом, что «деньги нужны исключительно для финансирования проектов профильного бизнеса», прежде всего – на модернизацию вагонного парка.

ТАСС; 2019.02.04; ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ ОТРЯД КАСПИЙСКОЙ ФЛОТИЛИИ ПРИСТУПИЛ ОБСЛЕДОВАНИЮ РЕЛЬЕФА МОРСКОГО ДНА

Экипажи судов гидрографической службы Каспийской флотилии приступили к выполнению комплекса навигационных работ по обеспечению безопасности мореплавания в Каспийском море. Об этом сообщает в понедельник пресс-служба Южного военного округа.

«Семь гидрографических судов и катеров из состава гидрографической службы Каспийской флотилии приступили к выполнению задач по гидролокационному обследованию рельефа дна Каспийского моря и Волго-Каспийского морского судоходного канала», – говорится в сообщении пресс-службы Южного военного округа.

В течение недели специалистам-гидрографам предстоит выявить опасные для прохождения судов участки и представить предложения в российские организации по корректуре навигационных карт и пособий для возможного изменения режима плавания.

Комплекс навигационных работ на Каспийском море и в акватории Волго-Каспийского морского судоходного канала проводится гидрографами флотилии как в интересах обеспечения безопасности мореплавания боевых кораблей флотского объединения, так и для гражданского судоходства.

<https://tass.ru/obschestvo/6074091>

ИНТЕРФАКС-АЗЕРБАЙДЖАН; 2019.02.01; МИНИСТЕРСКАЯ ВСТРЕЧА ПО ПРОЕКТУ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «КАСПИЙСКОЕ МОРЕ – ЧЕРНОЕ МОРЕ» ПРОЙДЕТ В РУМЫНИИ В МАРТЕ

Встреча министров иностранных дел Азербайджана, Грузии, Туркменистана и Румынии по проекту международного транспортного коридора «Каспийское море – Черное море»

состоится 4 марта 2019 года в Бухаресте, сообщили в румынском посольстве в Баку агентству «Интерфакс-Азербайджан» в пятницу.

«4 марта в Бухаресте состоится первая встреча на уровне глав МИД Азербайджана, Грузии, Туркменистана и Румынии для обсуждения транспортного коридора Каспийское море – Черное море», – сообщили агентству «Интерфакс-Азербайджан» в посольстве Румынии в Баку.

В посольстве отметили, что официальное приглашение для участия во встрече направлено главе МИД Азербайджана Эльмару Мамедьярову.

Инициатором создания нового транспортного маршрута являются Румыния и Туркменистан. Новый транспортный маршрут создается на базе Транскаспийского и Лазуритового транспортных коридоров.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; МОРПОРТ «АЗОВ» В ЯНВАРЕ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ

Морской порт «Азов» в январе 2019 года увеличил перевалку грузов на 0,1% по сравнению с показателем января 2018 года – до 603,081 тыс. тонн, сообщили «Интерфаксу» в руководстве порта.

В том числе, объем перевалки грузов на терминалах действующих в порту стивидорных компаний вырос на 0,8% и составил 597,581 тыс. тонн.

За январь через акваторию порта проследовало 947 судов (рост на 14,6%).

Как сообщалось, в 2018 году морпорт «Азов» увеличил перевалку грузов на 15,6% по сравнению с показателем 2017 года – до 12,915 млн тонн.

Порт «Азов» расположен на линии 9-го интермодального коридора, предназначенного для переброски грузов с севера на юг и работы с грузопотоками Балкано-Дунайского и Средиземноморского направлений. Порт работает в условиях круглогодичной навигации, принимает суда типа «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн.

В настоящее время в морском порту «Азов» действуют 10 стивидорных компаний, крупнейшей из которых является ООО «Азовский морской порт».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; РОСНЕФТЬ В 2018Г УВЕЛИЧИЛА ПРОДАЖИ СУДОВОГО ТОПЛИВА НА 10%, ДО 3,2 МЛН Т

«РН-Бункер» (дочерняя структура «Роснефти») (МОЕХ: ROSN) в 2018 году увеличил объем продаж судового топлива на 10% по сравнению с предыдущим годом – до 3,2 млн тонн.

Как говорится в сообщении компании, «увеличение объемов продажи бункерного топлива произошло благодаря эффективной операционной деятельности компании, расширению клиентского сервиса и укреплению сотрудничества с крупнейшими зарубежными и российскими потребителями, в том числе в портах Дальнего Востока».

Также в 2018 году «РН-Бункер» нарастило объем бункеровки в портах: Калининград – в 2,6 раза и Кавказ – в 1,5 раза.

«РН-Бункер» осуществляет поставки и оказывает услуги по заправке судов в большинстве морских и речных портов России. Компания представлена во всех крупных портах Волго-Донского бассейна, Западной Сибири и Хабаровского края.

Бункеровочное топливо производится на 11 НПЗ «Роснефти» и «Башнефти» (МОЕХ: VANE) : Ачинский, Комсомольский, Куйбышевский, Новокуйбышевский, Сызранский, Туапсинский, «Саратовский НПЗ» (МОЕХ: KRKN), «Рязанская НПК», «Славнефть-ЯНОС» (МОЕХ: JNOS), Уфимская группа НПЗ и «Ангарская НХК».

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.02.02; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ВОЗОБНОВИЛА РАБОТУ

Возобновилась работа паромной переправы Холмск – Ванино, которая соединяет Сахалин с материковой частью РФ, сообщает пресс-служба ГУ МЧС России по Хабаровскому краю.

«В связи с улучшением погодных условий и нормализацией обстановки в Татарском проливе паромная переправа между населенными пунктами Ванино и Холмск возобновила работу с 06:00 (23:00 мск) 2 февраля», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что 31 января паромная переправа Холмск – Ванино была закрыта из-за штормовой погоды в Татарском проливе. Собеседник агентства «Интерфакс – Дальний Восток» в Сахалинском морском пароходстве сообщил, что все три парома пережидают непогоду в Ванино (Хабаровский край).

ТАСС; 2019.02.04; НА БАЙКАЛЕ НАШЛИ ЗАТОНУВШИЙ КАТЕР «СКОРПИОН», ТЕЛА ПОГИБШИХ НЕ ОБНАРУЖЕНЫ

Спасатели Байкальского поисково-спасательного отряда МЧС России нашли затонувший на Байкале в ноябре 2018 года катер «Скорпион», тела погибших не обнаружены. Об этом сообщили журналистам в понедельник в пресс-службе ГУ МЧС по Иркутской области.

Катер опрокинулся в районе мыса Зундук в условиях штормового ветра 25 ноября, на борту находились четыре человека. Позже были обнаружены тела двух погибших мужчин. Работы по поиску людей и самого катера продолжались около двух недель, но из-за сильных штормов и обледенения спасателям пришлось их приостановить.

«Найден катер «Скорпион», он находится на дне на расстоянии около 4 км от мыса Зундук Ольхонского района Иркутской области. Спасатели при помощи локатора бокового обзора отбили точку местонахождения затонувшего судна и спустили в майну телеуправляемый необитаемый подводный аппарат Falcon на глубину 215 м. Фотоаппаратура зафиксировала бортовой номер. Спасатели при помощи робота проверили рубку и окружающее пространство – погибшие не обнаружены», – сообщили в ведомстве.

В пресс-службе отметили, что силами Байкальского поисково-спасательного отряда МЧС России катер поднять не представляется возможным.

«Информация передана в Следственное управление Следственного комитета по Иркутской области и в Восточно- Сибирское речное пароходство для проведения дальнейших мероприятий», – добавили в пресс-службе ГУ МЧС по Иркутской области.

<https://tass.ru/proisshestiya/6074484>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЕТРОВ; ИГОРЬ ДУНАЕВСКИЙ, АЛЕКСАНДР ЛЕНИН; 2019.02.04; ВЗЛЕТ СТАНЕТ ПОСЛЕДНИМ; СИЛОВИКАМ ДАДУТ ПРАВО СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ

В Госдуму внесен законопроект, согласно которому беспилотникам запретят летать над критически важными объектами вроде электростанций, химических производств, портов и вокзалов, а также в небе над футбольными матчами, концертами или фестивалями. У полицейских и других правоохранительных ведомств появится законное право сбивать или отбирать у владельцев залетевшие «не туда» дроны. Согласно законопроекту, разрешается подавлять или преобразовывать сигналы дистанционного управления дронами-нарушителями и изымать у владельцев всю систему или отдельные ее части.

Беспилотникам, согласно законопроекту, будет запрещено летать над объектами государственной охраны и трассами их проезда, охраняемыми объектами и прилегающими зонами. Также в тексте упоминаются территории, где проводятся неотложные следственные действия, оперативно-разыскные и антитеррористические

мероприятия. Кроме того, дроны не смогут летать над местами выполнения своих задач Росгвардией.

Полеты беспилотников будут ограничиваться или запрещаться и над местами проведения любых массовых мероприятий. Речь идет обо всех фестивалях, праздничных гуляниях, концертах, митингах, велопарадах и т.п.

Полиция, в соответствии с проектом закона, получит право «временно ограничивать нахождение беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве над местом проведения массового мероприятия и прилегающей к нему территории».

О необходимости введения таких ограничений полиция должна будет уведомить **Росавиацию** и организаторов массового мероприятия.

Полномочиями по регулированию использования беспилотников предложено также наделить Росгвардию, Федеральную службу охраны и ФСБ.

«Поправки не вводят новых ограничений или запретов на использование беспилотников, их цель – упорядочить законодательство, поскольку массовое использование беспилотников стало возможным совсем недавно, и многие правовые вопросы, в первую очередь касающиеся безопасности их использования и защиты жизни и здоровья граждан, остаются неурегулированными», – пояснил один из авторов документа, председатель Комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев.

Пискарев добавил, что в основном сейчас использование беспилотников регулируется подзаконными актами и ведомственными приказами. Так, в Москве, по его словам, использование без разрешения коптеров, дронов, авиамodelей в пределах МКАД полностью запрещено с 2016 года, но не законом, а приказом **министерства транспорта**.

«Однако, если такого ограничения, как в Москве, не введено, то «места массового скопления граждан, объекты и отдельные территории, над которыми запретные зоны не установлены, оказываются беззащитными перед возможными угрозами, связанными с использованием беспилотных летательных аппаратов», – подчеркнул Пискарев.

Авторы законопроекта поясняют, что с помощью дронов можно доставлять взрывные устройства и оружие, распылять отравляющие вещества в местах скопления людей, распространять наркотики, транспортировать контрабанду, а также передавать информацию и различные предметы заключенным.

В пояснительной записке к законопроекту приводится статистика, согласно которой в России с января по сентябрь 2017 г. пользователи приобрели более 57 тыс. дронов. Предполагается, что к 2035 г. над нашей страной будут одновременно летать около 100 тыс. беспилотников.

Авторы законопроекта приводят в пример случаи, когда несанкционированные полеты дронов представляли угрозу безопасности людей. «Думается, что на первое место здесь должны выйти задачи недопущения проведения полетов беспилотников над территориями проведения массовых мероприятий, а не сбивания беспилотников непосредственно на месте, что само по себе может иметь весьма неприятные последствия. Основной же целью указанного законопроекта является упорядочивание законодательства в данной области», – прокомментировал «РГ» ведущий эксперт в области беспилотной авиации Денис Федутинов.

По словам Василия Пискарева, законодательное регулирование использования беспилотников – общепринятая мировая практика. «При подготовке законопроекта мы использовали опыт регулирования полетов беспилотных воздушных судов в США, Канаде, Китае, странах Евросоюза», – сказал парламентарий.

«У России вектор больше похож на китайский, чем на европейский или американский, – отметил в беседе с корреспондентом «РГ» исполнительный директор юридической компании Дмитрий Семенов. – Европа и Америка идут по пути регулирования использования БЛА. Европейские страны считают, что регистрация БЛА необходима, в то

время как в США в мае 2017 года Верховный суд отменил требования по регистрации БЛА, которые не используются в коммерческих целях».

«Мне кажется, нужно регулирование этой отрасли, а не тотальный запрет и право сбивать имущество граждан. Кроме того, законодателям следует классифицировать виды БЛА не только по весу, но и по максимальной высоте и оборудованию. Естественно, в закрытом воздушном пространстве БЛА делать нечего, но закрывать все воздушное пространство страны или требовать разрешение на использование детских игрушек не разумно», – считает юрист.

«В пояснительной записке к законопроекту указано, что правоохранители пока что не имеют права сбивать беспилотники, несанкционированно бороздящие воздушное пространство, – отметил адвокат Андрей Орлов. – Однако их все же почему-то сбивают, иначе авторы законопроекта не стали бы сетовать на то, что «применение подобных мер безопасности зачастую влечет за собой предъявление к органам власти гражданских исков о возмещении причиненного ущерба». Наделение силовиков новыми полномочиями, по замыслу законодаторов, может оградить государство от подобных небезосновательных исков.

Напомним, с 5 июля 2017 г. действуют положения Воздушного кодекса, согласно которым дроны с массой от 0,25 до 30 кг должны проходить обязательную регистрацию в Единой системе организации воздушного движения России. По сути, под эти требования не попадают только воздушные змеи, а все дроны, начиная с игрушечных моделей воздушных судов, уже должны ставиться на учет.

Если же владелец дрона намерен запустить свое устройство в воздух над каким-либо населенным пунктом, он должен получить разрешение от органов местного самоуправления. Что касается фото- и видеосъемки, которую может осуществлять дрон, то такая съемка классифицируется как авиационные работы и требует прохождения специальной сертификации владельцем дрона.

Нарушение правил использования беспилотников, согласно действующему законодательству, может караться штрафом от 2 до 500 тыс. руб.

А как у них

Запускать беспилотные летательные аппараты в США можно, но нужно хорошо представлять существующие ограничения. Во-первых, любой взмывающий в небо коптер весом более 250 граммов необходимо регистрировать на сайте Федерального управления гражданской авиации. Лицензия на 3 года стоит всего 5 долларов, но полученный при регистрации номер необходимо наклеить на беспилотник. Соответственно, если потом случится инцидент, власти легко вычислят оператора. Если поймают без лицензии даже там, где летать разрешено, предусмотрен административный штраф до 27 тысяч долларов. Впрочем, на практике часто можно отделаться внушением или штрафом на порядок меньше. Но если произошел серьезный инцидент и возбуждено уголовное дело, то наказание за отсутствие лицензии может составить до 250 тысяч долларов штрафа и трех лет лишения свободы.

Высота полета коптера не должна превышать примерно 120 метров. Операторам-любителям запрещено осуществлять запуск рядом с вертолетами и самолетами, аэропортами, а также над местами проведения спасательных операций, скоплениями людей, стадионами. Например, власти пригрозили штрафом в 20 тысяч долларов тем, кто попытается запустить коптер над стадионом во время финального матча по американскому футболу. Запрещены полеты коптеров вблизи объектов, чувствительных с точки зрения национальной безопасности, включая военные базы. Пентагон имеет право сбивать коптеры вблизи своих объектов, а за попытки полета рядом с ними предусмотрено уголовное преследование. Под запретом находятся критически значимые объекты инфраструктуры, например атомные станции, а также национальные монументы, такие как Статуя Свободы. Запрещено летать и в национальных парках США, хотя

наказание за это менее строгое. Особой зоной считаются 15- и 30-мильные зоны вокруг аэропорта Вашингтона. Полеты там строжайше запрещены.

В Японии запрещено запускать аппараты над режимными объектами, среди которых дворец императора, резиденция премьер-министра, местный парламент, военные базы США и национальных Сил самообороны. Полеты беспилотников не допускаются в ночное время, в районах аэропортов и местах проведения массовых мероприятий. Кроме того, нельзя поднимать дроны на высоту более 150 метров. Особое внимание беспилотникам уделят во время Летней Олимпиады в Токио в 2020 году. Местные власти намерены ограничить полеты над спортивными объектами и местами проживания атлетов. За нарушения предусмотрен крупный штраф и даже тюремный срок до года.

<https://rg.ru/2019/02/03/bespilotnikam-zapretiat-letat-nad-vazhnymi-obektami.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; АВИАВЛАСТИ РФ И КАНАДЫ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

Росавиация и ведомство гражданской авиации Канады (Transport Canada Civil Aviation) подписали техническое соглашение в области сертификации авиационной техники.

Как говорится в сообщении **Росавиации**, соглашение предусматривает взаимное признание сертификационных одобрительных документов на авиатехнику.

«С учетом имеющейся заинтересованности российских и канадских предприятий авиационной промышленности в сотрудничестве уполномоченных органов в области сертификации авиационной техники, подписание Технического соглашения между **Росавиацией** и ТССА открывает возможность проводить работу по валидации российским и канадским авиационными ведомствами одобрительных документов на образцы авиационной техники, регламентирует вопросы обеспечения пост-сертификационной деятельности и порядок одобрения директив летной годности», – отмечают в российском ведомстве.

До осени 2015 года сертификацию авиатехники российского производства осуществлял Межгосударственный авиационный комитет. Но постановлением правительства эти функции были перераспределены между **Минтрансом**, Минпромторгом, **Росавиацией** и позднее – специально созданным ФАУ «Авиационный регистр РФ».

АВИАПОРТ; 2019.02.04; РОСАВИАЦИЯ ОТВЕТИТ ЗА ГОСАВИАЦИЮ СПОЛНА; НОВОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА НЕ ПОЗВОЛИТ ОТКАЗЫВАТЬ АЭРОПОРТАМ В ВОЗМЕЩЕНИИ СРЕДСТВ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГОСАВИАЦИИ ИЗ-ЗА ИСЧЕРПАНИЯ ЛИМИТОВ

Согласно действующему законодательству Российской Федерации, воздушные суда (ВС) государственной авиации (Минобороны, ФСБ, ФТС, МЧС и Росгвардии) освобождены от платы за обслуживание в российских гражданских аэропортах. Все расходы, которые в связи с этим несут операторы, государство обязуется компенсировать. Для этой цели при формировании федерального бюджета на текущий финансовый год и плановый период Федеральному агентству воздушного транспорта выделяются средства, которые оно затем распределяет между «потратившимися» аэропортами в соответствии с установленными правилами. Тем не менее, в последние годы аэропорты всё чаще сталкиваются с отказом в предоставлении компенсаций из-за банальной нехватки средств. Решить проблему должно вышедшее в январе постановление правительства, исключившее из правил предоставления субсидий пункт, где в качестве основания для отказа в выплате компенсации значилось отсутствие в текущем финансовом году лимитов бюджетных обязательств, доведённых до **Росавиации**.

В частности, постановлением правительства РФ №7 от 16 января 2019 года «О порядке возмещения расходов на услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полётов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобождённых в

соответствии с законодательством Российской Федерации от взимания платы за обеспечение полётов воздушных судов, и внесении изменений в правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение организациям недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полётов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобождённых в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них» определено, что возмещение расходов будет осуществляться путём предоставления субсидий из бюджета в размере, обеспечивающем компенсацию недополученных аэропортами доходов от предоставления услуг в полном объёме. Минфин должен будет предусматривать всю необходимую на компенсации сумму ещё на стадии формирования проекта федерального бюджета на очередной финансовый год. При этом отсутствие в текущем финансовом году лимитов бюджетных обязательств, доведённых до **Росавиации**, больше не сможет стать законным основанием для отказа в возмещении расходов (соответствующий пункт правил предоставления субсидий признан утратившим силу).

Вопрос о своевременном возмещении недополученных доходов многократно поднимался Международной ассоциацией аэропортов (МАА), которая объединяет крупнейшие воздушные гавани РФ. «Мы неоднократно обращали внимание на проблему компенсации гражданским аэропортам расходов за обслуживание воздушных судов силовых ведомств, которая характерна для многих российских аэропортов. Страдают как крупные аэропорты, так и небольшие региональные аэропорты, которые в периоды природных катаклизмов принимают большое количество воздушных судов государственной авиации», – подчеркнул в беседе с «АвиаПортом» исполнительный директор МАА Сергей Никотин. Так, в апреле прошлого года ассоциация направила подписанное С. Никотиным письмо в адрес **Министерства транспорта**, **Министерства финансов** и **Росавиации** (есть в распоряжении «АвиаПорта»), в котором подчёркивалось, что при ежегодной потребности более 500 млн рублей из бюджета на компенсации выделяется в полтора-два раза меньше. К примеру, в 2016 году объём предусмотренных средств федерального бюджета составлял чуть более 315 млн рублей, а в 2017 и 2018 годах ещё меньше: 266,754 и 253,164 млн рублей соответственно. В результате, как отмечалось в письме, в 2016 году отказ в субсидировании получили 46 аэропортов, а в 2018 году – уже более 70 аэропортов. Здесь нужно внести ремарку, что объём средств всё же удавалось увеличивать за счёт перераспределения бюджетных ассигнований. Например, в 2018 году сумма выросла до 445,5 млн рублей (данные по состоянию на 31 декабря 2018 года, опубликованные на сайте **Росавиации**), 445,4 млн из которых перечислили аэропортам. Тем не менее, на всех этих денег всё равно не хватило: в прошлом году воздушные гавани подали 179 заявлений на общую сумму 642 млн рублей.

В качестве наглядного примера авторы письма привели Международный аэропорт «Сочи». По данным МАА, за три года только эта воздушная гавань не получила возмещение недополученных доходов на общую сумму 106,87 млн рублей (в 2016 году – 26,53 млн рублей, в 2017 году – 47,17 млн рублей, в 2018 году – 33,17 млн рублей). Эти средства планировалось направить на развитие и совершенствование аэропортовой инфраструктуры, в том числе в рамках реализации программ подготовки и проведения в России Чемпионата мира по футболу в 2018 году. Аналогичная ситуация складывалась и в отношении целого ряда других российских аэропортов.

В том же письме МАА специалисты предложили несколько возможных путей решения проблемы, в том числе и полный переход на платную систему оказания услуг по аэропортовому и наземному обслуживанию воздушных судов госавиации. Также ассоциация предложила закрепить в законодательстве обязательность переноса объёма выпадающих доходов аэропортов, непогашенного за счёт субсидий в текущем году, на будущий и последующие финансовые годы или же возможность отнесения этого

непогашенного объёма на себестоимость или на иное уменьшение налогооблагаемой базы аэропортов. В МАА подчёркивали, что все три варианта имеют как плюсы, так и минусы, и при этом требуют внесения существенных изменений в законодательство РФ, что, безусловно, сопряжено со значительными временными затратами. В связи с этим фактом в МАА предложили и ряд других, более оперативных мер, требующих лишь незначительных поправок, включая изменение порядка предоставления субсидий и возложение на **Росавиацию** обязанности публиковать в открытом доступе информацию о размере компенсаций, очередности их предоставления и получателях. Часть предложений в конечном итоге нашла отражение в постановлении правительства №7.

Также важно отметить, что в июле 2018 года Конституционный суд (КС) РФ, рассмотрев соответствующую жалобу МАА, признал положения пункта 3 статьи 69 Воздушного кодекса РФ и пунктов 3 и 6 Правил предоставления субсидий не соответствующими Конституции РФ в той мере, в какой ими в случае исчерпания лимитов не обеспечивается определённость условий возмещения юридическим лицам расходов на предоставление услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полётов ВС, освобождённых от взимания платы за оказанные услуги. При этом КС указал, что Федеральному собранию и правительству РФ надлежит внести в действующее правовое регулирование необходимые изменения. На это президент МАА Евгений Чудновский обратил особое внимание в письме, направленном в октябре прошлого года в адрес **министра транспорта** Евгения **Дитриха** (с ним «АвиаПорт» также ознакомился).

В аэропортовом сообществе принятое постановление встретили с воодушевлением. В пресс-службе «Шереметьево» подчеркнули, что до настоящего момента у российских аэропортов «ежегодно возникала фактически безнадежная дебиторская задолженность, причём эти недополученные доходы было невозможно взыскать правовыми способами». «Это постановление должно помочь решить накопившиеся проблемы с регулярной неполной компенсацией (или полным отказом в компенсации) расходов на услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полётов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобождённых в соответствии с законодательством Российской Федерации от взимания платы за обеспечение полётов воздушных судов», – выразили надежду в «Шереметьево». Согласны с московскими коллегами и в Новосибирске. В пресс-службе «Толмачёво» положительным моментом для аэропортов в принятом постановлении назвали наличие условий, обеспечивающих компенсацию недополученных доходов от предоставления услуг в полном объёме.

Скорее всего, без увеличения размеров дополнительных бюджетных ассигнований получить компенсацию в полном объёме уже в этом году выйдет не у всех аэропортов. В 2019 году до **Росавиации** доведены лимиты бюджетных обязательств на цели предоставления субсидий в размере 257,2 млн рублей. Однако только по состоянию на 14 января (информация размещена на сайте **Росавиации**) воздушные гавани подали 97 заявлений, при этом общий размер компенсаций на этот день уже составлял 689,1 млн рублей.

В МАА считают, что отсрочки не исключены и в последующие годы, но принятое постановление как минимум позволит сократить срок ожидания компенсаций. «На наш взгляд, данное постановление говорит о том, что аэропортовое сообщество услышали. Насколько известно, механизм компенсации понесённых аэропортами убытков теперь будет заключаться в том, что в законодательстве будет предусмотрена обязательность переноса непогашенного за счёт субсидий в текущем году объёма выпадающих доходов аэропортов на будущий год (впрочем, в самом постановлении этот механизм не прописан – «АвиаПорт»), – прокомментировал С. Никотин. – В таком случае реализация данного предложения решит проблему ограниченности лимита предусмотренных на указанные цели бюджетных ассигнований текущего года и гарантирует полное возмещение

гражданским аэропортам недополученных доходов, в худшем случае – с отсрочкой на год. Насколько этот механизм эффективен, будет понятно через два-три года».

<https://www.aviaport.ru/news/2019/02/04/574111.html>

ТАСС; 2019.02.04; ОКОЛО 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РЕМОНТ АЭРОПОРТОВ КОЛЫМЫ

Федеральные власти выделили на реконструкцию двух аэропортов Магаданской области около 2,5 млрд рублей. Об этом сообщили в понедельник ТАСС в министерстве дорожного хозяйства и транспорта региона.

Ранее сообщалось, что федеральное казенное предприятие (ФКП) «Аэропорты Севера» начнет в 2019 году реконструкцию пяти аэропортов в Якутии и Магаданской области.

«Предусмотрены мероприятия по реконструкции аэропортов Сеймчан и Северо-Эвенск, входящих в состав ФКП «Аэропорты Севера» и расположенных на территории Магаданской области. <...> Реконструкция аэропорта Северо-Эвенск предусмотрена на период с 2022 по 2024 годы, с общим объемом финансирования из федерального бюджета 931,4 млн рублей. Реконструкция аэропорта Сеймчан предусмотрена на период с 2019 по 2022 годы, с общим объемом финансирования из федерального бюджета 1 млрд 557,9 млн рублей», – сообщил собеседник агентства.

В министерстве уточнили, что на реконструкцию аэропорта Сеймчан предусмотрены средства федерального бюджета в 2019 году – в объеме 445,1 млн рублей, в 2020 году – в объеме 476,5 млн рублей, в 2021 году – в объеме 636,3 млн рублей.

В середине января этого года вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов сообщил, что строительство новых терминалов и взлетно-посадочных полос начнется в 2019 году в 27 регионах России. Проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года запланирована реконструкция 16 аэропортов в Якутии и Магаданской области.

ФКП «Аэропорты Севера» объединяет 31 аэропорт, из которых 29 расположены на территории Республики Саха (Якутия), два расположены на территории Магаданской области. Из аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» выполняются рейсы по местным воздушным линиям внутри Республики Саха (Якутия) и Магаданской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6074455>

RNS; 2019.02.01; МНЕНИЕ: РОМАН ГУСАРОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ПОРТАЛА AVIA.RU

По итогам минувших выходных, когда в столичном регионе сильный снегопад, российские авиакомпании отменили большое количество рейсов, при этом наибольшее число отмененных рейсов пришлось на крупнейшего авиаперевозчика страны – «Аэрофлот». По мнению опрошенных «Известиями» экспертов, авиакомпании могут специально отменить невыгодные для них рейсы, воспользовавшись неблагоприятными погодными условиями.

Я считаю подобные обвинения несерьезными. Посудите сами: у авиакомпаний могут быть невыгодные рейсы каждый день, но каждый день их ведь не отменяют, а сделано это было только во время слишком плохих погодных условий.

Представьте, идет обильный снегопад в течение двух дней, в аэропорту Шереметьево каждую минуту идет посадка. Во время снегопада надо постоянно чистить полосу, не реже, чем каждые полчаса. То есть надо закрывать полосу и выгонять технику, чистить и поливать реагентом, а полоса в длину несколько километров.

Это означает, что как минимум 15 самолетов повисли в воздухе и не могут сесть, самолет ведь не может где-то припарковаться и подождать. Поэтому то, что «Аэрофлот», например, заблаговременно уменьшил количество рейсов ввиду невозможности их

выполнения в силу очень плохих погодных условий после получения соответствующего прогноза – абсолютно справедливо.

Такие решения принимаются, прежде всего, с целью обеспечения безопасности полетов, снижения внештатных аварийных ситуаций. При этом самолеты отлетали и мы не слышали ни про массовые задержки, ни про коллапсы, ни про жалобы о забитых терминалах, из которых люди не могут вылететь. Такое решение как раз позволило авиакомпаниям и аэропорту в эти тяжелые дни отработать нормально.

Если посмотреть на Европу, то там закрываются аэропорты уже при небольшом снеге. То есть они закрывают аэропорты в условиях, которые для нас еще считаются штатными. А для европейцев небольшой снег – это все, они не летают в снегопады и никто шум не поднимает, потому что речь идет о безопасности пассажиров.

Но мы живем в других реалиях, и мы не можем себе позволить закрывать аэропорт из-за каждого небольшого снежка. Но когда идет мощный снежный циклон снижение интенсивности полетов в затронутом аэропорту – вполне закономерное явление. Когда в Шереметьево будет построена третья взлетно-посадочная полоса, тогда, я думаю, предпосылок к ограничению количества рейсов, даже в таких погодных условиях, не будет.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-aviakompanii-otmenyayut-reisi-v-snegopadi-2019-02-01/>

ТАСС; 2019.02.01; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ МОГУТ СОЗДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК НА СРЕДНЮЮ ДИСТАНЦИЮ

Региональная авиакомпания для перевозок на среднюю дистанцию на самолетах «Байкал» (ТВС-2ДТС) может быть создана в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), сообщил в пятницу журналистам вице-премьер, полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трутнев.

«Я хочу переговорить со всеми главами дальневосточных субъектов РФ, собрать заявки под этот самолет, и если мы сможем его запустить, <...> то мы просто создадим региональное авиапредприятие, которое сможет взять на себя перевозки на среднюю дистанцию. [Затем] подготовить летный состав, площадки, посадочные полосы и запустить большой проект, который сделает Дальний Восток доступнее», – сказал Трутнев.

Полпред президента в пятницу посетил Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ), где ему представили два проекта.

«Это проект легкого самолета и проект нового вертолета – малого легкого. У нас в стране таких летательных аппаратов нет, ... у них конкурентные характеристики», – добавил Трутнев.

Самолет «Байкал» разработки Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. Чаплыгина, по мнению властей Бурятии, должен заменить самолеты Ан-2, производство которых было прекращено в СССР в 1971 году (до 2002 года также выпускался в Польше). Воздушное судно планируют использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов регионов России, оказания экстренной медицинской помощи населению, тушения лесных пожаров и выполнения сельскохозяйственных работ.

Ранее глава Бурятии Алексей Цыденов сообщал, что стоимость самолета, по предварительным данным, составит около 3 млн долларов, но может быть снижена. По его словам, интерес к проекту есть у Монголии.

Минтранс, Минпромторг и правительства Бурятии и Якутии, а также компания «Вертолеты России» в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в 2018 году подписали соглашение, которое предусматривает организацию серийного производства легкомоторного самолета ТВС-2ДТС на У-УАЗ. Эксплуатантом выступит новая якутская авиакомпания «Полярные авиалинии»: в начале апреля Улан-Удэнский авиазавод и

«Полярные авиалинии» подписали долгосрочный контракт на поставку 200 самолетов ТВС-2ДТС.

<https://tass.ru/ekonomika/6068012>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ЕГОРОВА; 2019.02.01; «АЭРОФЛОТ» НАГРАДИЛ ЭКИПАЖ РЕЙСА СУРГУТ – МОСКВА

1 февраля состоялась торжественная церемония награждения экипажа рейса SU1515 Сургут – Москва, предотвратившего 22 января 2019 года попытку угона воздушного судна.

22 января 2019 года во время выполнения рейса Сургут – Москва один из пассажиров, угрожая применить оружие, потребовал изменить маршрут и направить борт в другую страну. Его удалось убедить в необходимости совершить промежуточную посадку в аэропорту Ханты-Мансийска.

По решению Правления ПАО «Аэрофлот» за верность долгу, мужество и героизм, проявленные в экстремальной ситуации, почетного знака «Отличник Аэрофлота» – высшей корпоративной награды авиакомпании – удостоены: Рустам ЦЫБАКИН, командир воздушного судна; Владислав КУЛИК, второй пилот; Ева КРАЙЧЕК, старший бортпроводник; Мария НИКУЛИНА, бортпроводник.

Почетные грамоты за профессионализм и высокие личные качества получили: Лейла ГУЛИЕВА, бортпроводник; Екатерина ЗОЛОТАЯ, бортпроводник; Татьяна ФЕРАПОНТОВА, бортпроводник; Игорь ЗАЙКОВ, представитель ПАО «Аэрофлот» в Ханты-Мансийске.

Все члены экипажа и представитель авиакомпании в Ханты-Мансийске поощрены денежными премиями.

По оценке Национального антитеррористического комитета РФ, командир воздушного судна принял единственно верное решение.

В итоге злоумышленник, предпринявший акт незаконного вмешательства, был задержан.

При освобождении самолета никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

«Экипаж рейса Сургут – Москва – настоящие герои, – заявил на церемонии награждения генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев. – Они не знали, реальны ли угрозы злоумышленника, вооружен ли он, есть ли у него сообщники на борту. Но все их действия были направлены на сохранение жизни и здоровья пассажиров. В экстремальной ситуации они не потеряли самообладания, сработали профессионально и безупречно. Продемонстрировали всему миру, что такое российская школа авиации».

Генеральный директор «Аэрофлота» также поблагодарил пассажиров рейса за проявленную выдержку: «Не поддаваться панике, довериться профессионализму экипажа – такое доверие особо ценно для нас».

<https://rg.ru/2019/02/01/aeroflot-nagradil-ekipazh-rejsa-surgut-moskva.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА ПОДРЯДЧИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРРОНОВ ВОЗЛЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА ДОМОДЕДОВО

Подведомственное Росавиации ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» выбрало подрядчиков строительства перронов возле нового сегмента терминала «Домодедово» (Т2), свидетельствуют материалы закупок, отраженные в системе «СПАРК-Маркетинг».

Перрон с двумя примыкающими к терминалу местами стоянки самолетов построит АО «ПО «Возрождение» (по данным «СПАРК-Интерфакс», принадлежит гражданке РФ Евгении Букато). Стоимость контракта с ним составила 893,6 млн руб. при начальной цене закупки в 950,6 млн руб. На контракт также претендовало АО «Объединение «Ингеоком», предложившее 931,6 млн руб.

«Возрождение» боролось и за второй контракт ФГУП – на постройку перрона с четырьмя местами стоянки судов, с начальной ценой 410 млн руб. За свои услуги компания

предлагала 401,8 млн руб., однако конкурс выиграло ОАО «Центродорстрой» (МОЕХ: CDST) (по данным «СПАРК», контролируется инвесткомпанией «ОЛМА»), его предложение соответствует максимальной стоимости закупки.

Согласно опубликованным материалам, объекты должны быть готовы до октября 2019 года. Они будут расположены с восточной стороны Т2 – там же, где с 2014 года строится новая взлетно-посадочная полоса «Домодедово». Сама ВПП-2, а также перроны с западной стороны Т2 были включены в программу подготовки к ЧМ-2018, но ни к началу соревнований, ни на данный момент они не достроены. В связи с банкротством подрядчика – АО «СУ-1» – оба контракта расторгнуты, строительство заморожено. Новых подрядчиков **Росавиация** обещала найти в этом году. По данным источника «Интерфакса», параллельно ведомство работает над восстановлением необходимых средств из резервного фонда правительства и обещает завершить работы и по перронам, и по полосе до конца 2019 г.

Из-за отсутствия аэродромной инфраструктуры до сих пор не вышел на проектную мощность сам Т2, последний был возведен перед чемпионатом на деньги оператора «Домодедово» – DME Ltd, единственным владельцем которого считается предприниматель Дмитрий Каменщик.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ЖУКОВСКИЙ» В 2018Г ВЫРОС В 2,7 РАЗА, ДО 1,2 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиropоток подмосковного аэропорта «Жуковский» в 2018 году вырос в 2,7 раза относительно показателя 2017 года, до 1,16 млн человек, следует из сообщения оператора аэропорта – АО «Рампорт Аэро».

Ранее менеджмент компании прогнозировал годовой пассажиропоток на уровне 1,2 млн пассажиров. Число взлетно-посадочных операций выросло в 2,3 раза, до 7,794 тыс., уточняется в сообщении.

«Эти 12 месяцев подарили нам много «первых» моментов: впервые была преодолена отметка в 100 000 пассажиров за месяц, в рамках обслуживания рейсов Чемпионата мира по футболу аэропорт успешно справился с задачей по обслуживанию перелетов сборных Аргентины и Португалии и принял первый трансатлантический рейс, в ноябре был встречен миллионный пассажир года. География полетов пополнилась городами России, Чехии, Казахстана и Узбекистана, а перечень авиационных партнеров – авиакомпаниями *Simon Air* и «ИрАэро», – прокомментировал гендиректор АО «Рампорт Аэро» Томас Вайшвила, процитированный в сообщении.

Самый большой вклад в общий пассажиропоток «Жуковского» внесла авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) (52,6%), на втором месте – «Белавиа» (18,5%). В топ-5 наиболее востребованных направлений аэропорта вошли Минск, Симферополь, Ош, Тбилиси и Тель-Авив.

Как отмечается, в расписании аэропорта продолжают доминировать международные направления, их доля составляет 90%. «Одной из стратегических линий развития аэропорта в ближайшее время станет повышение объемов внутренних перелетов: их доля в 2019 году должна достигнуть 20-25%. Одновременно будет увеличиваться и число европейских направлений», – говорится в сообщении «Рампорт Аэро».

Аэропорт «Жуковский» открылся в 2016 году. «Рампорт Аэро» учредили в 2014 году литовская компания бизнесмена Гедиминаса Жемялиса *Avia Solutions Group (ASG)*, контролировавшая 75% минус 1 акция, и госкорпорация «Ростех» с долей 25%. Но к концу 2015 года доля литовцев снизилась до 22,5%: Г.Жемялис объяснял, что контрольный пакет был продан аффилированным с холдингом структурам. В октябре 2018 года сообщалось, что ASG вышел из проекта, продав оставшийся пакет руководству аэропорта. В ноябре стало известно, что покупателем стал советник президента ПАО

«Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) Борис Алешин, возглавляющий совет директоров «Рампорт Аэро».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ИЖАВИА ДО 2022Г ЗАКУПИТ ТОПЛИВО ПОЧТИ НА 9 МЛРД РУБ. ДЛЯ ЗАПРАВКИ В АЭРОПОРТАХ 23 РЕГИОНОВ

АО «Ижавиа» (принадлежит Удмуртии) до 2022 года закупит у единственного поставщика авиатопливо на 8,88 млрд рублей, следует из документации, размещенной в системе «СПАРК-Маркетинг».

В проекте договора говорится, что поставщик должен обеспечить «Ижавиа» авиатопливом марки ТС-1/РТ и противоводокристаллизационной жидкостью (ПВКЖ) и оказать услуги по заправке воздушных судов авиакомпании в аэропортах 23 регионов.

В документации уточняется, что речь идет об аэропортах «Жуковский» (Подмосковье), «Пулково» (Санкт-Петербург), Владимира, Иваново, Элисты, Ростова-на-Дону, Симферополя, Ставрополя, Магаса, Самары, Екатеринбурга, Тюмени, Нижневартовска и Нягани (ХМАО), «Пашковский» (Краснодар), Красноярска, Черемшанки и «Игарка» (Красноярский край), Абакана, Иркутска, Читы, Благовещенска и Комсомольска-на-Амуре, Владивостока, Хабаровского края, Охи (Сахалинская область), Якутска.

Срок исполнения договора – декабрь 2021 года. Компания-поставщик не раскрывается.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СООБЩИЛО О ЗАКРЫТИИ НА МЕСЯЦ СИСТЕМЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ БАГАЖА МЕЖДУ ТЕРМИНАЛАМИ

Аэропорт «Шереметьево» сообщил о закрытии на месяц системы перемещения багажа, которая проходит по тоннелю под летным полем между северным (В) и южными (D, E, F) терминалами.

«В рамках проводимых АО «Международный аэропорт Шереметьево» работ по модернизации и реконструкции объектов инфраструктуры аэропорта в период с 4 февраля по 4 марта 2019 года в плановом режиме будет приостановлена работа автоматической системы перемещения багажа между терминалами южного (обслуживает международные рейсы) и северного (обслуживает внутренние рейсы) комплексов аэропорта», – говорится в сообщении аэропорта.

Система перевозки пассажиров между терминалами, также проходящая под аэродромом, будет функционировать в штатном режиме, отметили в «Шереметьево».

Время, необходимое для обработки багажа пассажиров, следующих трансфером между южным и северным терминальными комплексами, может незначительно увеличиться, предупреждает аэропорт.

«На период профилактических работ будет использован альтернативный наземный способ транспортной доставки трансферного багажа, для этих целей выделено необходимое количество единиц специальной техники и персонала. Просим пассажиров учесть данную информацию при планировании путешествия», – отмечается в сообщении.

Два тоннеля – пассажирский и багажный – под аэродромом «Шереметьево» были построены и запущены в эксплуатацию в мае прошлого года. С тех пор работа системы перемещения багажа несколько раз приостанавливалась из-за неполадок. По этой причине сотни пассажиров не могли своевременно получить багаж в аэропортах прибытия. Один из последних таких случаев с пассажирами «Аэрофлота» был зафиксирован в конце декабря.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.01; ГСС ХОТЯТ ВЗЫСКАТЬ 550 МЛН РУБ. С АВИАКОМПАНИИ ИРАЭРО, В ПАРКЕ КОТОРОЙ ДЕВЯТЬ SSJ-100

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)) подало в суд на авиакомпанию «ИрАэро», указано в судебной картотеке.

Иск подан в Арбитражный суд Москвы 30 января. Сумма требований – почти 550 млн руб. Материалы, разъясняющие суть претензий, пока не опубликованы.

ГСС – производитель региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. В парке «ИрАэро», базирующейся в аэропортах Сибири и Дальнего Востока, девять таких машин, в том числе взятых в лизинг у ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, единственный акционер – **Минтранс** РФ). Ранее ГТЛК неоднократно подавала в суд на своих контрагентов – операторов SSJ-100. Компания требовала взыскать с них долги по арендным платежам.

Согласно аналитической системе «СПАРК-Интерфакс», «ИрАэро» принадлежит физлицам, среди крупнейших владельцев – гендиректор компании Юрий Лапин. В 2017 году чистая прибыль компании составила 64 млн руб. при выручке в 5 млрд руб.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕКСАНДР ЖИРНОВ; 2019.02.04; РЕЙС БЕЛГРАД – МОСКВА ПРЕВАЛИ ИЗ-ЗА ЗАПАХА ДЫМА

Самолет Airbus российской авиакомпании, выполнявший рейс из Белграда в Москву, совершил

экстренную посадку в Будапеште. Причиной изменения маршрута стал запах дыма в кабине,

сообщил «Интерфакс» со ссылкой на осведомленный источник.

Дым в кабине почувствовали после вылета экипаж и пассажиры. Командиру воздушного судна

пришлось запросить экстренную посадку в ближайшем аэропорту. Им оказался Будапешт.

Приземление прошло в штатном режиме.

В результате инцидента никто не пострадал. Пассажиры размещены в здании аэропорта и обеспечены питанием. Вскоре за ними прибудет резервный самолет.

<https://360tv.ru/news/transport/rejs-belgrad-moskva-prervali-izza-zapaha-dyma/>