



## Ежедневный мониторинг СМИ

12 ФЕВРАЛЯ 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.11; ДИТРИХ ПРЕДЛОЖИЛ ОБДУМАТЬ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА ПАРКОВКУ БЕЗ НОМЕРОВ**

Система ужесточения наказания за парковку без номеров или с нечитаемыми номерами должна быть тщательно продумана до ее внедрения, чтобы не принести неудобств законопослушным гражданам, заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в понедельник.

Мэр Казани Ильсур Метшин в понедельник в ходе заседания коллегии **минтранса** Татарстана обратился к министру с просьбой выступить с законодательной инициативой об ужесточении мер при пользовании парковками. По его словам, в настоящее время для владельцев транспорта, припаркованного без номеров или с нечитаемыми номерами, не предусмотрено ответственности, и многие автолюбители, оставляя автомобили на платных парковках, пользуются этим, снимая знаки или закрывая их.

«Вопрос о наказании – всегда вопрос очень тонкий. Важно, чтобы ужесточение требований не ударило каким-то способом по законопослушным пользователям, чтобы они в данном случае не получили каких-то проблем дополнительных», – сказал **Дитрих** журналистам по окончании коллегии.

По словам министра, по данной проблеме ряд инициатив был заявлен и ранее, часть из них прорабатывалась. В этом случае есть опасность, что, если кто-то захочет «сделать гадость» законопослушному гражданину, сняв номер с его автомобиля, то кара последует незамедлительно, и он пострадает незаслуженно.

«Все эти моменты нужно очень подробно и внимательно обдумать прежде, чем ужесточать наказание. Система должна быть выстроена, наверное, разумно и так, чтобы не принести неудобств и проблем законопослушным гражданам», – резюмировал **Дитрих**.

<https://ria.ru/20190211/1550685296.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6101539>

<https://iz.ru/844443/2019-02-11/rossiian-predlozhili-nakazyvat-za-parkovku-so-sniatymi-номерами>

<https://www.kommersant.ru/doc/3881335>

<http://fedpress.ru/news/77/policy/2189675>

<https://www.mk.ru/politics/2019/02/11/v-mintranse-zadumalis-ob-uzhestochenii-nakazaniya-za-parkovku-bez-номеров.html>

Видео:

<https://www.business-gazeta.ru/news/412941>

#### **ЭКСПЕРТ ТАТАРСТАН; ЕЛИЗАВЕТА САЛИХОВА; 2019.02.11; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: «ТАТАРСТАН ПОКАЗАЛ НЕ ПРОСТО УМЕНИЕ ДЕЙСТВОВАТЬ ПО ШАБЛОНАМ, ОН ТВОРЧЕСКИ ПОДХОДИЛ К РАЗВИТИЮ ПРОЕКТА»**

В Казани подвели итоги работы **Министерства транспорта** Татарстана В расширенном заседании коллегии участвовали руководитель республиканского ведомства Ленар Сафин, **министр транспорта** России Евгений Дитрих, помощник президента РФ Игорь Левитин, премьер-министр РТ Алексей Песошин, а также руководители и представители

федеральных и региональных транспортных структур. Безопасность Одним из наиболее обсуждаемых вопросов стал федеральный проект «Безопасные и качественные дороги», цель которого – уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных на улицах республики. По словам **министра транспорта** Татарстана Ленара Сафина, в прошлом году в норму привели почти 330 км дорожного покрытия. Приняли дополнительные меры безопасности на 87 наиболее аварийных участках региона. При этом рейтинг дорог, требующих ремонта, создавали фактически сами татарстанцы. Список сформировали на основе их обращений в «Народный контроль» на сайте госуслуг, а также на ресурс «Карта убитых дорог» Общероссийского народного фронта. В свою очередь **министр транспорта РФ** Евгений Дитрих отметил, что в республике не просто выполнили условия проекта, а подошли творчески к процессу. – Это дало основание к включению в состав нового национального проекта «Безопасные качественные автомобильные дороги», который стартовал в этом году, сразу в трех агломерациях Татарстана: казанской, набережночелнинской и нижнекамской. В рамках проекта между районами построят более 100 км дорожного покрытия, отремонтируют более 95 км в городах. Высокоскоростная магистраль Ланар Сафин рассказал и о том, как продвигается работа по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань». По-прежнему в Комплексном плане утвержден только участок от Москвы до Нижнего Новгорода. До Казани железную дорогу проведут лишь в случае дополнительного финансирования. Что касается проектной документации, по участку «Москва-Нижний Новгород» она разработана, а по участку «Нижний Новгород-Казань» проектирование близится к завершению, после чего будет поведен технологический и ценовой аудит. Путь в обход В рамках Комплексного инфраструктурного плана при поддержке государства в Татарстане построят мост через Каму. Таким образом, появится обход городов Набережные Челны и Нижнекамска. По словам **министра транспорта** РТ, это позволит перенаправить часть транзитных грузов и сократить расстояние транспорта больше чем на 50 км. И если с высокоскоростной железной дорогой в Татарстане все неопределенно, то автомагистралью – прозрачно. В ближайшие пять лет планируется построить шоссе «Москва-Нижний Новгород-Казань». Государственная компания уже готовит проект. Этот участок станет точкой пересечения трех федеральных трасс. А значит, появляется возможность перераспределить транспорт, в частности большегрузные автомобили, и обеспечить транзитное движение в обход Казани. Казанский транспорт О результатах проведенной в 2018 году работы в этом направлении рассказал и мэр Казани Ильсур Метшин. В частности он отметил, что за последние 10 лет количество транспорта в городе увеличилось вдвое, и теперь у каждого третьего жителя города есть машина. Из самых крупных достижений прошлого года он назвал открытие станции метро «Дубравная», покупку 350 новых автобусов для городского транспорта, а также введение ряда новых правил дорожного движения. Так были разрешены левые повороты на перекрестках и запрещен проезд большегрузов по городу в темное время суток. Также он сообщил о предложении Москвы Казани: – Предложено строительство трех линий метробусов протяженностью более 50 км. Ориентировочная стоимость строительства – порядка 6 млрд рублей. По его словам, это должно сократить для пассажиров время в дороге. В завершении Ильсур Метшин поделился проблемой, связанной с недобросовестными автопарковщиками. Так, когда наконец начала улучшаться ситуация с паркингом в центре города, появились те, кто снимает свои государственные номера и останавливается в неполюженном месте. Он попросил **министра транспорта РФ** Евгения Дитриха внести изменения в закон о парковках и назначить наказание тем, кто снимает свои номера с целью избежать штрафов.

Евгений **Дитрих** ответил: « Все эти моменты нужно обдумать и понять. Система должна быть построена так, чтобы она не повредила законопослушным гражданам».

<https://expert.ru/tema/20665-evgenij-ditrix-tatarstan-pokazal-ne-prosto-umenie-dejstvovat-po-shablonam-on-tvorcheski-podxodil-k-razvitiyu-proekta.html>

### **ТАСС; 2019.02.11; ПОЧТИ 200 КМ ДОРОГ ОБНОВЯТ В ТАТАРСТАНЕ В 2019 ГОДУ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА**

Реализация нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусматривает ремонт в 2019 году свыше 100 км автодорог между тремя крупными городскими агломерациями Татарстана и более 95 км дорог внутри городов республики. Об этом сообщил в понедельник журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. На эту тему что нужно знать о нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»? В республике в нацпроекте участвуют три агломерации – Казанская, Набережно-Челнинская и Нижнекамская. В целом по национальному проекту планируется, что в этом году будет выполнено более 100 километров дорог между агломерациями, отремонтировано и введено в строй более 95 километров улиц и дорог в городских агломерациях: 47 километров в Казани, 40 километров в Набережных Челнах и приступаем к проекту по ремонту улиц в Нижнекамске», – сказал он. Как уточнил министр, две городские агломерации Татарстана (Казань и Набережные Челны) с 2018 года участвуют в госпрограмме «Безопасные и качественные дороги». По его словам, умение республики «действовать не просто по стандартам и по шаблонам», а с творческим подходом к реализации госпрограммы, позволило включить ее в состав нового нацпроекта, рассчитанного до 2024 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6101214>

На ту же тему:

<https://kazanfirst.ru/articles/484376>

<http://tatcenter.ru/news/transport-rt-2019-novye-dorogi-elektrichki-i-aviarejsy/>

<https://realnoevremya.ru/news/129244-za-poslednie-dva-goda-na-remont-dorog-v-kazani-potratili-bolee-13-mlrd-rublej>

<https://www.tatar-inform.ru/news/2019/02/11/641964/>

<https://www.tatar-inform.ru/news/2019/02/11/641966/>

<http://rt-online.ru/vysokuyu-otsenku-pridyotsya-podtverzhdal/>

### **ТАСС; 2019.02.11; УЧАСТНИКИ WORLDSKILLS KAZAN 2019 СМОГУТ БЕСПЛАТНО ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Власти Татарстана обеспечат участникам чемпионата мира по профессиональному мастерству WorldSkills Kazan 2019 бесплатный проезд в общественном транспорте Казани. Об этом сообщил на коллегии **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана его руководитель Ленар Сафин.

«Волонтерам и аккредитованным лицам будет предоставлен бесплатный проезд на общественном транспорте, специальные транспортные карты будут выданы с 10 по 30 августа и с 15 по 30 августа соответственно. Финансирование на эти цели предусмотрено (15,6 млн рублей)», – сказал он.

Как уточнил министр, с учетом графика приезда и отъезда участников и гостей чемпионата ожидается прибытие в Казань порядка 12 тыс. человек. При этом основная нагрузка ляжет на авиатранспорт. Для льготного проезда участников, посетителей и волонтеров чемпионата из регионов России в Казань и обратно получена договоренность с РЖД и **Росжелдором** о предоставлении скидки в размере 50%

По словам Сафина, в рамках транспортного плана определено 15 маршрутов транспортного обеспечения чемпионата. Для перевозки будет задействовано 226

автобусов, из них 202 туристического и 24 городского типов, 59 микроавтобусов и 128 легковых автомобилей.

Министр добавил, что властями республики разработано предложение о внесении изменений в правила дорожного движения РФ, согласно которым с 16 по 31 августа 2019 года разрешается движение автобусов с участниками чемпионат по выделенным полосам. Подобные постановления ранее принимались для проведения чемпионата мира по футболу 2018 года и Универсиады 2019 года в Красноярске. Сафин попросил федеральное министерство поддержать данную инициативу. Ленар Сафин попросил **министра транспорта** России Евгения **Дитриха**, присутствующего на заседании коллегии, поддержать данную инициативу.

<https://tass.ru/obschestvo/6101685>

На ту же тему:

<https://www.tatar-inform.ru/news/2019/02/11/641885/>

### **ГТРК ТАТАРСТАН; 2019.02.11; В КАЗАНИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НОВЫЙ ВИД СКОРОСТНОГО ТРАНСПОРТА – МЕТРОБУСЫ**

Сегодня на коллегии **министерства транспорта** и дорожного хозяйства анонсировали появление в Казани нового вида машин – скоростных метробусов. Проект предложили москвичи. Это – планы. Основные итоги минувшего года суммировал Булат Шакиев.

Булат Шакиев Ленар Хабибуллин

Казань

Татарстанцы стали чаще пользоваться общественным транспортом – причем как городским, так и междугородним. За прошлый год количество пассажиров поездов и электротранспорта увеличилось на пять с лишним процентов.

Алексей Песошин, премьер-министр Республики Татарстан

– Транспорт в настоящее время является важной частью инфраструктуры Татарстана. Обеспечивает повседневную жизнедеятельность населения. Ежедневно всеми видами транспорта в республике перевозится порядка одного миллиона пассажиров. И порядка двухсот тысяч тон различных грузов.

Стали лучше и сами дороги – как федеральные, так и региональные. В республике продолжает работу приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Отремонтировано 155 километров, ликвидировано 108 мест высокой концентрации ДТП, установлены 40 светофоров и 732 дорожных знака.

Евгений **Дитрих**, **министр транспорта** Российской Федерации

– К концу 18 года доля дорог в нормативном состоянии в Казанской агломерации составила 81 с половиной процент. В набережночелнинской 76,7 десятых, это высокий результат.

Чаще остального жители республики стали пользоваться услугами транспортной авиации – за 2018 год аэропортами Татарстана обслужено почти 4 миллиона человек. Создано 11 новых маршрутов, в том числе международных.

Ленар Сафин, **министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ

– Все татарстанские аэропорты улучшили свои финансовые показатели. По итогам года, финансовая выручка у Казанского аэропорта составляет 493 миллиона прирост по сравнению с прошлым годом почти в два раза и аэропорт Бегишево 126 миллион больше прошлого в пять раз.

Главная тема коллегии – предстоящий мировой чемпионат «World skills». К нему у дорожников почти все готово – в том числе и льготы. С 15 по 30 августа участники и аккредитованные лица смогут пользоваться скидками в общественном транспорте и поездах.

Ленар Сафин, **министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ

– Нами разработан проект согласно которому с 15 по 31 августа 2019 года разрешено движение автобусов участников по выделенным полосам.

Но главная нагрузка по ожиданиям дорожников ляжет на транспортную авиацию. Главная республиканская воздушная гавань – международный аэропорт Казани вновь примет гостей со всего света.

<http://trt-tv.ru/news/v-kazani-mozhet-poyavitsya-novyj-vid-skorostnogo-transporta-metrobusy/>

### **ТАСС; 2019.02.11; МЭР ВЫСТУПАЕТ ЗА УПРОЩЕНИЕ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

Одной из приоритетных мер по развитию экспорта транспортных услуг является пересмотр правил перевозок грузов железнодорожным транспортом и правил перевозок скоропортящихся грузов в целях установления разрешения перевозить разные грузы в одном вагоне. Об этом говорится в проекте Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года (есть в распоряжении ТАСС).

Минэкономразвития отправило проект этого документа на рассмотрение в заинтересованные ведомства, а также представителям бизнеса.

В настоящее время **Минтранс** готовит поправки в правила перевозки скоропортящихся грузов по железной дороге. Основное новшество – разделение грузов на те, которые обязательно возить рефрижераторным подвижным составом, и те, которые можно возить другими типами вагонов, ориентируясь на обеспечение их сохранности – в последнем случае грузоотправитель сам выберет тип вагона. В частности, предусмотрено упрощение процедур и разрешение перевозить в обычных вагонах пиво, спиртное, некоторые консервы и овощи.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** отмечал, что либерализация транспортировки таких грузов в рефконтейнерах или вагонах-холодильниках не скажется на качестве продукта на прилавках магазинов.

«Российские железные дороги» также поддерживают предлагаемые изменения и отмечают, что это позволит увеличить перевозки грузов по железной дороге за счет сближения условий с перевозками автотранспортом.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6101736>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/mer-rf-vystupaet-za-uproshchenie-pravil-perevozok-skoroportyashchikhsya-gruzov-po-zheleznoy-doroge/>

### **ТАСС; 2019.02.11; НАЛОГОВЫЙ МАНЕВР В НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ ПРИВЕДЕТ К РОСТУ ЗАТРАТ АВИАКОМПАНИЙ**

Отмена экспортной пошлины и увеличение налога на добычу полезных ископаемых в РФ повлечет значительный рост затрат авиакомпаний. Об этом говорится в проекте Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года (есть в распоряжении ТАСС).

«Основной проблемой авиаперевозчиков в настоящее время является резкий рост стоимости керосина в связи с налоговым маневром в нефтегазовой отрасли. Отмена экспортной пошлины и увеличение налога на добычу полезных ископаемых повлечет значительный рост затрат авиакомпаний», – говорится в документе.

Минэкономразвития отправило на рассмотрение этот проект в заинтересованные ведомства, а также представителям бизнеса.

Дорогой керосин

Как ранее сообщал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, **Минтранс** надеется найти способ предоставления компенсаций авиакомпаниям из-за роста стоимости керосина до конца первого квартала 2019 года.

**Минтранс** предложил частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста стоимости топлива еще в августе. Тогда **Дитрих** сообщал, что цена на авиакеросин может вырасти на 30% по итогам 2018 года.

Вместе с тем в «Аэрофлоте» после публикации отчетности за 2018 год отмечали, что темп роста стоимости керосина составил 47,7% (общие расходы на топливо увеличились на 41 млрд рублей) в годовом выражении.

Что касается всей отрасли, то, по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), за девять месяцев 2018 года общие затраты авиакомпаний на топливо выросли на 43%, или на 87 млрд рублей, до 288 млрд рублей. Потребление топлива – только на 9%, до 7 млн т.

Ранее заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров сообщал, что операционный убыток авиакомпаний РФ по итогам 2018 года может составить 37-39 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6101724>

### **РБК; КОМАРОВА ВАЛЕРИЯ; 2019.02.11; «ПЛАТОН» НА ЭКСПОРТ: КАК РОТЕНБЕРГ С ПАРТНЕРАМИ ЗАПУСТЯТ СИСТЕМУ В ИНДИИ**

Компания – оператор «Платона», совладельцем которой является Игорь Ротенберг, начала внедрение системы оплаты проезда на базе ГЛОНАСС на автомагистрали Нью-Дели – Мумбаи. Ее эксплуатация в Индии может приносить до \$2-3 млрд в год

«Платон» адаптируют для использования в Индии

Компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), совладельцем которой является Игорь Ротенберг, выиграла конкурс на внедрение системы взимания платы на базе спутниковой навигации ГЛОНАСС в Индии и уже приступила к ее внедрению на автомагистрали Нью-Дели – Мумбаи. Об этом РБК сообщил представитель РТИТС и подтвердил представитель Национального агентства автомобильных магистралей Индии.

Российская компания подписала контракт с Национальным агентством в конце декабря 2018 года, сказал РБК представитель РТИТС. Стороны не раскрывают стоимость проекта.

По оценке директора группы корпоративных рейтингов АКРА Максима Худалова, доработка и адаптация «Платона» для Индии может обойтись примерно в 10-15% от стоимости разработки, то есть в 2,9-4,4 млрд руб.

При этом РТИТС зарабатывает не только на установке системы, но и на ее обслуживании: по данным «Ведомостей», за свои услуги оператор получает в России не менее 10,6 млрд руб. в год. За 2016 год, первый полный год эксплуатации, «Платон» в России принес около 14 млрд руб., отмечает Худалов. С учетом индийского размаха можно говорить о потенциальных поступлениях от системы на уровне \$2-3 млрд ежегодно, добавляет он.

На кого работает «Платон»

РТИТС, совладельцами которой являются «РТ-Инвест» (50%), Игорь Ротенберг (23,5%), Андрей Шипелов (19%) и гендиректор компании Антон Замков (7,5%), – разработчик и оператор «Платона», государственной системы взимания платы на базе спутниковой навигации ГЛОНАСС. Эта система охватывает 53 тыс. км федеральных автодорог и более 1 млн грузовиков массой свыше 12 т. С момента запуска «Платона» в ноябре 2015 года в дорожный фонд собрано 66 млрд руб. Инвестиции в создание системы составили 29 млрд руб.

Как будут разворачивать систему

Контракт на поставку в Индию систем мониторинга и управления транспортом на базе спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и GPS был заключен еще в 2010 году. О том, что Индия заинтересована также и во внедрении системы «Платон», в ноябре 2017 года говорил Евгений **Дитрих**, на тот момент первый замминистра транспорта. В апреле 2018 года возглавляющий ныне **Минтранс** **Дитрих** уточнял, что соглашение с Индией по

использованию российской системы взимания платы может быть подписано до конца года.

Помимо РТИТС на этот контракт претендовали другие иностранные операторы систем взимания платы – Skytoll из Словакии, National Toll Payment Services из Венгрии, а также индийская «дочка» австрийской компании Efkon.

По словам представителя РТИТС, работы по развертыванию системы «Платон» на автомагистрали Нью-Дели – Мумбаи протяженностью 1,419 тыс. км начались в январе этого года, запуск запланирован на апрель.

«Проект реализуется в три этапа до конца 2019 года. Результаты работы системы будут представлены индийскому дорожному агентству для принятия дальнейших решений», – сообщил собеседник РБК. Сейчас происходит технологическая интеграция российской системы и существующей в Индии системы FASTag, проходит оцифровка существующих дорог, где будет безбарьерная оплата – на пунктах пропуска не будет шлагбаумов, поясняет представитель РТИТС.

На автомобили будут установлены бортовые устройства на основе спутниковой системы ГЛОНАСС/IRNSS, которые разработаны специально под этот проект.

Каких результатов ждут в Индии от «Платона»

По данным индийского промышленного портала IBEF, дорожная сеть Индии является одной из крупнейших в мире, ее общая протяженность составляет около 5,5 млн км (почти вчетверо больше, чем в России), протяженность платных автотрасс – около 12 тыс. км. По автомобильным дорогам страны перевозят 64,5% всех товаров, по ним идет 90% общего пассажиропотока.

Антон Замков передал через представителя, что система «Платон» избавит дороги Индии от пробок, повысит скорость доставки товаров и снизит издержки грузоперевозчиков и автомобилистов. При этом, как уточняет Замков, в рамках проекта компания предложит индийским коллегам протестировать разработанную систему весогабаритного контроля и другие сервисы.

Член правления Национального агентства автомобильных магистралей Индии Ашиш Шарма передал через пресс-службу РТИТС, что проект внедрения «Платона» – это первый шаг «для организации удобного и безостановочного движения» на транспортном коридоре Нью-Дели – Мумбаи. «Если российская технология покажет свою эффективность и позволит решить существующие проблемы на автомагистралях, то следующим шагом может стать развертывание проекта по всей сети автомобильных дорог в стране», – уточнил он.

Торговый представитель России в Индии Ярослав Тарасюк сказал РБК, что не так много российских ИТ-компаний работает в Индии, а подобных РТИТС вообще нет. Система «Платон» будет востребована, считает он, потому что сейчас преодоление пунктов оплаты проезда со шлагбаумами на платных дорогах Индии занимает немало времени. «Если удастся наладить систему подобного рода, то это ускорит движение транспорта по индийским дорогам и перевозку грузов автомобильным транспортом», – добавил Тарасюк.

«Контракт РТИТС с индийцами означает признание наших технологий за рубежом», – считает Худалов. Это одно из первых зарубежных применений системы ГЛОНАСС, так что в перспективе ее эксплуатация может быть удешевлена, говорит эксперт.

<https://www.rbc.ru/business/11/02/2019/5c5d8ab59a79471d662eac2b>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО В I КВАРТАЛЕ ОЖИДАЕТ ОТ МИНТРАНСА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ФИНАНСОВОЙ МОДЕЛИ ПОРТА ТАМАНЬ**

Министерство транспорта РФ до конца первого квартала должно представить в правительство предложения по финансовой модели сухогрузного морского порта Тамань (Краснодарский край).

«Согласованные предложения по сухогрузному району порта Тамань от Минтранса на данный момент не поступали. Ожидаем, что министерство выполнит соответствующее поручение не позднее первого квартала», – сообщил «Интерфаксу» представитель вице-преьера РФ **Максима Акимова**.

Ранее в понедельник газета РБК со ссылкой на **М.Акимова** сообщила, что **Минтранс** сорвал сроки по подготовке финансовой модели порта Тамань. По словам **М.Акимова**, причина – «объективные сложности» «взаимоотношений участников проекта» и распределения инвестиций между ними.

В конце декабря РБК со ссылкой на источник сообщил, что ОАО «Российские железные дороги» планирует выступить инвестором сухогрузного морского порта Тамань, получив долю в управляющей компании проекта – «РМП-Тамань» (РМПП). Предполагается, что «РМП-Тамань» возьмет на себя строительство основной инфраструктуры порта. Это объекты федеральной собственности, которые предстоит построить в рамках концессионного соглашения – причалы, подходной канал, оградительные сооружения и берегоукрепление, искусственные земельные участки.

Как сообщалось, **М.Акимов** на совещании о развитии порта Тамань 1 ноября поручил к середине января 2019 года подготовить доклад по общей модели проекта, параметрам организационно-финансового и технологического дизайна, писал «Коммерсантъ». Потенциальные инвесторы до 1 февраля должны были представить в правительство проекты инвестиционных соглашений с обязательствами по строительству морских терминалов и их обеспечению заявленными грузами, акционерного соглашения по условиям вхождения в уставный капитал «РМП-Тамань», а также основных условий концессионного соглашения, следовало из протокола совещания.

Мощность порта Тамань, по данным «Коммерсанта», должна составить 91,5 млн тонн в год. Проектом предусмотрено строительство зернового терминала на 20 млн тонн, двух угольных терминалов по 12 млн тонн каждый, а также терминала минеральных удобрений и серы на 11 млн тонн и контейнерного терминала на 1,5 млн TEU. В порту также предусмотрены мощности по перевалке руды и другого железорудного сырья.

Стоимость проекта оценивается в 232 млрд руб., следует из презентации **Минтранса**, которую цитировало издание. Концессионером станет «РМП-Тамань». Сейчас в компании 100% принадлежат ФГУП «Росморпорт» (РМП). В дальнейшем у РМП останется 25%, а 75% получают инвесторы. **Министерству транспорта** поручено привлечь к строительству «технические и технологические мощности, задействованные на строительстве Крымского моста», то есть «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, писала газета.

Готовность участвовать в проекте в качестве инвесторов терминалов выразили «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU) Андрея Бокарева, «Сибирская угольная энергетическая компания» (угольные терминалы) и «ЕвроХим» Андрея Мельниченко (терминал удобрений), «Металлоинвест» Алишера Усманова (перевалка руды) и «дочка» «Роснефти» – «РН-Бункер» (терминал нефтепродуктов), отмечал «Коммерсантъ» со ссылкой на протокол совещания.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/11/02/2019/5c6154129a794770f64d9d01>

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77098>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.02.11; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПОЛУФИНАЛ КОНКУРСА УПРАВЛЕНЦЕВ «ЛИДЕРЫ РОССИИ» ЗАВЕРШИЛСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ**

Больше трех сотен петербуржцев стали полуфиналистами конкурса «Лидеры России». Его региональный этап прошел в минувшие выходные. За звание самых лучших боролись 432 человека со всего Северо-Западного округа – это те, кто показал максимальные результаты на дистанционных этапах конкурса. Два дня они мерились силами в решении

управленческих задач – конкурс как раз призван находить, развивать и поддерживать перспективных управленцев.

Участников петербургского полуфинала приветствовали **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, полномочный представитель президента на Северо-Западе Александр Гуцан, временно исполняющий обязанности губернатора Петербурга Александр Беглов. Финал конкурса уже в марте. Победители получают образовательные гранты на один миллион рублей.

Программа: Вести

[http://www.rtr.spb.ru/vesti\\_spb/news\\_detail.asp?id=32367](http://www.rtr.spb.ru/vesti_spb/news_detail.asp?id=32367)

### **ГУДОК; 2019.02.11; СОТРУДНИКАМ ПГУПСА ВРУЧЕНЫ НАГРАДЫ**

На церемонии награждения преподавателей Петербургского государственного университета путей сообщения присутствовал генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров

В Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I прошла церемония награждения представителей профессорско-преподавательского состава в связи с Днем российской науки, сообщает портал вуза.

Во Дворце Юсуповых на Фонтанке награды работникам Университета вручили генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров, **министр транспорта** России Евгений **Дитрих**, и. о. губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов. На церемонии награждения присутствовали ректор Университета А.Ю. Панычев, президент ПГУПС В.Н. Лобко, члены Ученого совета.

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, поздравляя присутствующих с Днем российской науки, отметил, что труд профессоров и преподавателей Университета всегда был востребован. Новое время, по его словам, выдвигает и новые задачи, и в преддверии очередного технологического прорыва на отечественных железных дорогах подготовка высококвалифицированных специалистов, способных отвечать на вызовы современности, выходит на первый план.

**Министр транспорта** Евгений **Дитрих** рассказал о важности новых механизмов взаимодействия между вузами и работодателями. Он напомнил о том, что от бизнес-идеи до ее внедрения в производство порой проходят многие годы. Чтобы сократить этот временной промежуток и сделать наш транспорт еще более удобным, надежным, комфортным и безопасным, руководство отрасли всегда готово способствовать развитию интеллектуального потенциала транспортных вузов.

Ректор ПГУПС А.Ю. Панычев поблагодарил руководителей города и отрасли за поздравления и внимание к Университету. Он сказал, что вручение наград лучшим ученым и сотрудникам в особый для нас год – год 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования – знаменательное для вуза событие.

Работникам Университета были вручены награды.

Медалью Августина Бетанкура награждена первый проректор – проректор по учебной работе ПГУПС Л.С. Блажко.

Нагрудным знаком **Министерства транспорта** «Почетный железнодорожник» награждены декан факультета «Транспортное строительство» Н.С. Бушуев и профессор кафедры «Электрическая тяга» А.С. Мазнев.

Благодарность **министра транспорта** объявлена начальнику Управления информатизации М.А. Поляничко и директору Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта Е.И. Шехтману.

Благодарность губернатора Санкт-Петербурга объявлена заведующему кафедрой «Электрическая тяга» А.М. Евстафьеву, профессору кафедры «Мосты» В.Н. Смирнову, профессору кафедры «Механика и прочность материалов и конструкций» А.М. Уздину, заведующему кафедрой «История, философия, политология и социология» В.В.

Фортуназову, профессору кафедры «Водоснабжение, водоотведение и гидравлика» В.И. Штыкову.

знаком «За заслуги в развитии ОАО «Российские железные дороги»» I степени награжден руководитель НОЦПП А.А. Зайцев.

Благодарность генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» объявлена главному инженеру проекта научно-испытательной лаборатории «Мостовая лаборатория» Д.Е. Воробьеву, доценту кафедры «Методы и приборы неразрушающего контроля» В.Н. Коншиной, доценту кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» А.А. Романовой.

Юбилейной памятной медалью «15 лет Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги»» награждены профессор кафедры «Электроснабжение железных дорог» А.Т. Бурков и заведующий кафедрой «Автоматика и телемеханика на железных дорогах» А.Б. Никитин.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1452942>

ТВ:

<http://www.rzdtv.ru/2019/02/11/den-nauki-pgups/>

### **ГУДОК; ЩЕВЕЛЕВА НАТАЛЬЯ; 2019.02.12; «СЕРЕБРО» И ВПЕЧАТЛЕНИЯ**

В конкурсе на лучшую первичку, который проводился в рамках слета «Студенческий профсоюзный лидер Роспрофжел-2019», команда активистов студенческой первичной профсоюзной организации РУТ (МИИТ) заняла второе место.

В этом году слет состоялся в Москве, а его участниками стали студенты из числа членов Роспрофжела из 9 отраслевых вузов страны.

В программу вошли обучающие лекции и мастер-классы, развлекательные мероприятия, а также конкурсные испытания: «визитная карточка», тестирование на знание профсоюзного устава, конкурсы репостов и презентаций по итогам туристических поездок студентов.

По итогам всех состязаний наша команда заняла 2 место, немного уступив победителям – учащимся Ростовского государственного университета путей сообщения.

- Второе общекомандное место – это достойный результат. Мы были в шаге от победы, – в беседе с «Московским железнодорожником» рассказала председатель СППО РУТ (МИИТ) Екатерина Орлова. – В личном зачете участник нашей команды Сергей Тарасов занял 4 место. Мы также продемонстрировали высокий уровень теоретической подготовки. Средний балл в тестировании на знание профсоюзного устава составил 15,8 из 21.

Слет – это большая коммуникационная площадка, отличная возможность для активистов-транспортников пообщаться друг с другом, получить новый опыт профсоюзной деятельности. Для обмена между первичками интересными наработками в этом году были предусмотрены отдельные мастер-классы. Миитовцы, в частности, рассказали коллегам об организации в РУТ волонтерской работы. Отдельным блоком была представлена на слете обучающая часть. В этом году организаторы сделали акцент на актуальных проблемах профсоюзных организаций, развитии управленческих компетенций профсоюзного лидера.

Стоит отметить, что программа мероприятий была очень динамичной и в то же время предусматривала достаточно времени на общение, налаживание деловых контактов. Завершился слет феерично – в одном из дворцов усадьбы Царицыно состоялся бал в лучших традициях XIX века. Светскому рауту предшествовало экспресс-обучение классическим танцам. Такой досуг, надо признать, подарил студентам страны массу ярких впечатлений.

Главное профсоюзное мероприятие для учащихся отраслевых вузов завершилось. Впереди новые проекты. Из ближайших – в апреле в РУТ пройдет конкурс «Лучший профсоюзный

организатор», также в этом году предусмотрен цикл мероприятий, посвященных 95-летию первички.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1453073>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.11; НОВАЯ ПРОГРАММА MAERSK В МАКАРОВКЕ**

В пятницу в ходе министра транспорта Евгения Дитриха и заместителя министра транспорта – руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрия Цветкова в Петербург Maersk совместно с ГУМРФ им. адмирала С.О.Макарова анонсировали разработку Плана международной образовательной программы в сфере транспорта.

Как рассказали SeaNews в российском представительстве компании, проект предусматривает преподавания на английском языке ряда профильных предметов по международной торговле, логистике и перевозкам для студентов Института международного транспортного менеджмента Макаровка. Занятия будут проходить в форме конференций и семинаров, проводить их будут руководители и сотрудники Maersk и преподаватели ГУМРФ, в том числе в формате видеоконференций.

Как напомнил, рассказывая о проекте, руководитель восточноевропейского кластера Maersk Line Жолт Катона, компания сотрудничает с университетом с 2010 года, когда стартовала совместная образовательная программа в сфере международных перевозок. В 2015 году в Макаровке была открыта оборудованная Maersk специализированная интерактивная аудитория – в ней, кстати, и проходила презентация новой программы в ходе интерактивной конференции по видеосвязи с одним из зарубежных офисов линии.

Новая программа Maersk в Макаровке»Мы рассчитываем, что наш вклад в рамках этого проекта позволит дать новый качественный толчок уровню подготовки будущих капитанов российского и международного транспорта», – сказал Ж.Катона.

В компании надеются, что запустить новую программу морского образования на английском языке удастся уже в новом учебном году. Частота занятий будет согласована с руководством ГУМРФ.

<http://seanews.ru/2019/02/11/ru-novaja-programma-maersk-v-makarovke/>

На ту же тему:

<http://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=36315>

### **РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.02.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПУБЛИКОВАЛО ПАРАМЕТРЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПУБЛИКОВАЛО ОКОНЧАТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЗАДАЧИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ. ОНИ ОБОЙДУТСЯ В 25,7 ТРЛН РУБ. ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ**

Правительство опубликовало сведения о целевых показателях, основных ожидаемых результатах, бюджете и источниках финансирования национальных проектов и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сформированных для выполнения майского указа президента Владимира Путина.

Указ определил цели и задачи на весь четвертый президентский срок, до 2024 года, по 12 стратегическим направлениям: демография; здравоохранение; образование; наука; культура; жилье и городская среда; экология; безопасные и качественные автомобильные дороги; производительность труда и поддержка занятости; цифровая экономика; малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы; международная кооперация и экспорт.

Для достижения целей по каждому направлению сформированы национальные проекты (инфраструктурный план считается 13-м нацпроектом). Их кураторами стали профильные

вице-премьеры, руководителями – федеральные министры, которые несут персональную ответственность за исполнение, а администраторами – заместители министров.

Общая стоимость реализации национальных проектов составляет 25,7 трлн руб. до 2024 года, следует из материалов правительства. Из них 13,2 трлн руб. выделит федеральный бюджет, 7,5 трлн руб. найдут во внебюджетных источниках, проекты на 4,9 трлн руб. профинансируют бюджеты регионов. Еще 147,8 млрд руб. возьмут из средств государственных внебюджетных фондов.

О том, что расходы на майский указ по «сугубо предварительным» расчетам составят 25 трлн руб., премьер-министр Дмитрий Медведев говорил еще в мае прошлого года. В сентябре председатель Счетной палаты Алексей Кудрин заявил, что разработанные тогда нацпроекты обойдутся в 27,2 трлн руб., причем расходы из паспортов самих проектов превышают средства, заложенные на них в федеральном бюджете в ближайшие три года. Нацпроекты доработали к концу года – о завершении их формирования Медведев объявил 24 декабря. При этом, по словам премьера, правительству «пришлось приложить определенные старания», чтобы найти деньги на нацпроекты: оно приняло решение увеличить НДС с 18 до 20%, скорректировать акцизную политику, а также перераспределить источники финансирования ряда госпрограмм.

Самые дорогие и дешевые нацпроекты

Самым дорогим нацпроектом стал план модернизации магистральной инфраструктуры. Его стоимость составляет 6,35 трлн руб. без учета бюджета энергетической части плана: 3 трлн руб. обеспечит федеральный бюджет, 58,7 млрд руб. – регионы, а оставшиеся 3,3 трлн руб. привлекут из внебюджетных источников.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» потребует 4,78 трлн руб., «Экология» – 4,04 трлн руб. Бюджет нацпроекта «Демография», целью которого является увеличение ожидаемой продолжительности здоровой жизни до 67 лет и увеличение коэффициента рождаемости, составляет 3,11 трлн руб.

Менее существенной нагрузкой для бюджета станут нацпроекты по производительности труда и поддержке занятости (52,1 млрд руб.), культуре (113,5 млрд руб.) и малому и среднему предпринимательству (481,5 млрд руб.). Нацпроект «Цифровая экономика» обойдется в 1,6 трлн руб. без учета альтернативных источников финансирования.

Помимо стоимости нацпроектов правительство опубликовало сроки их реализации, из которых видно, что все программы уже начали выполняться: часть – с 1 января 2019 года, часть – еще с октября-декабря прошлого года (сроки выполнения истекают 31 декабря 2024 года). Правительство расписало «календари событий» для нацпроектов, а также раскрыло целевые показатели (опубликовав не только те из них, что уже были в майском указе или «Основных направлениях деятельности правительства», но и более детализированные индикаторы). В каждый нацпроект включено от трех до 11 федеральных проектов.

Цели майского указа и нацпроектов в основном выражены в цифрах (увеличение продолжительности здоровой жизни до 67 лет, снижение доли перегруженных автодорог на 10%, рост объема жилищного строительства не менее чем до 120 млн кв. м в год и т.д.), однако некоторые сформулированы более абстрактно, например «воспитание гармонично развитой и социально ответственной личности на основе духовно-нравственных ценностей народов Российской Федерации, исторических и национально-культурных традиций» из нацпроекта по образованию.

Риском для невыполнения нацпроектов являются санкции и торговые войны, говорил первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов. Несмотря на усилия правительства по снижению зависимости страны от внешних ограничений, «внешняя среда все равно влияет на наши возможности», отмечал он.

<https://www.rbc.ru/economics/11/02/2019/5c6058199a79472f27e0f38e>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3881477>

<https://iz.ru/844533/dmitrii-grinkevich/13-proektov-vesny-realizacii-maiskikh-ukazov-dast-vvp-15-protcentnogo-punkta>

<https://www.rbc.ru/economics/11/02/2019/5c61652d9a794777d978d345>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6099656>

<https://www.gazeta.ru/business/2019/02/11/12177469.shtml>

### **ТАСС; 2019.02.11; НА ТРАНСПОРТНУЮ ЧАСТЬ ПЛАНА МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАПРАВЯТ 6,35 ТРЛН РУБЛЕЙ**

Финансирование транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года составит порядка 6,35 трлн рублей. Это следует из материалов к нацпроектам, опубликованных на сайте правительства РФ.

В комплексный план, утвержденный распоряжением правительства, включены девять федеральных проектов, направленных на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры.

Как следует из документа, на развитие коммуникаций между центрами экономического роста планируется до 2024 года направить более 1,7 трлн рублей, железнодорожного транспорта – более 1,25 трлн рублей, морских портов – 927 млрд рублей, международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» – 655 млрд рублей, высокоскоростного железнодорожного сообщения – 621 млрд рублей, на развитие Северного морского пути – 587,5 млрд рублей, внутренних водных путей – 276,4 млрд рублей, развитие региональных аэропортов и маршрутов – 267,5 млрд рублей, а на транспортно-логистические центры – почти 46 млрд рублей.

О качестве транспортной инфраструктуры

Качество транспортной инфраструктуры в РФ к 2024 году планируется увеличить на 15,5%.

Так, базовое значение индекса качества транспортной инфраструктуры в 100% в 2017 году, в 2019 году качество должно увеличиться на 1,7 процентных пункта и составить 101,7%, в 2021 году – достигнуть 109,3%, а к 2024 году – 115,5%.

Среди мер, с помощью которых планируется увеличить показатель: увеличение доли автодорог, работающих без перегрузки, относящихся в международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай» с 26,9% до 67% к 2024 году; прирост мощностей морских портов, ускорение транзитных контейнерных перевозок, увеличение средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте с 362,3 км/ч до 440 км/ч, строительство более 300 км высокоскоростных железнодорожных магистралей, снижение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность с 13,4 тыс. км до 2 тыс. км.

Также планируется, что объем экспорта услуг транспортного комплекса увеличится с \$16,9 млрд до \$25 млрд. При этом рост экспорта услуг от транзитных перевозок в 2024 году составит 35,4% к базовому значению.

Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути увеличится до 80 млн т с 9,9 млн т. Рост транзитных перевозок контейнеров ж/д транспортом – с 615 тыс. TEU (двадцатифутовый эквивалент) до 1,656 млн TEU.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6099965>

На ту же тему:

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/11/02/2019/5c6163839a794777448ffd58>

### ТАСС; 2019.02.11; РАСХОДЫ НА НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ЗА 6 ЛЕТ СОСТАВЯТ 4,8 ТРЛН РУБЛЕЙ

Объем средств, направляемых из всех источников на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКД), с 2019 по 2024 годы составит 4,78 трлн рублей. Об этом говорится в материалах по нацпроектам, опубликованных на сайте правительства РФ.

Как отмечается в документе, эта сумма распределена между четырьмя федеральными проектами, входящими в нацпроект.

Общий объем финансирования проекта «Дорожная сеть» – 4 трлн 438,7 млрд рублей, «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» – 279,5 млрд рублей, «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России» – 55,9 млрд рублей и 5,6 млрд рублей соответственно. Курировать нацпроект будет вице-премьер РФ **Максим Акимов**, а руководителем проекта назначен **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Согласно документу, 4 трлн 139,1 млрд рублей на нацпроект выделяют консолидированные бюджеты субъектов РФ. Непосредственно из федерального бюджета на реализацию нацпроекта будет направлено 440,9 млрд рублей. В озвученном осенью прошлого года проекте паспорта нацпроекта БКД предполагалось, что регионы направят на финансирование нацпроекта 3,1 трлн рублей, а из бюджета РФ будет выделено около 1,5 трлн рублей.

В конце 2018 года сообщалось, что нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

Кроме того, нацпроектом предусмотрено создание системы весогабаритного контроля транспортных средств на региональной дорожной сети (АПВГК), внедрение интеллектуальных транспортных систем, расширение системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, создание реестра новых и наилучших технологий и материалов.

Как рассказывал ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, нацпроект является новой, расширенной и доработанной версией по сравнению с действовавшим ранее одноименным приоритетным проектом. Он был утвержден в 2016 году на срок до 2026 года и предполагал обеспечение хорошего состояния дорог и сокращения числа аварийно-опасных участков в 38 городских агломерациях (в 34 субъектах РФ) с населением свыше 500 тыс. человек в каждой. Но, отмечал **Дитрих**, приоритетный проект БКД заканчивается 2018 годом, а его цели и задачи продублированы и существенно расширены в национальном проекте.

Для финансирования национального проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2019-2024 годах будет привлечено 199,7 млрд рублей из внебюджетных источников.

Речь, в частности, идет о создании системы автоматизированного весогабаритного контроля грузовиков. Проект предполагает создание к концу 2023 года 387 пунктов контроля на федеральных трассах. Заявку на его реализацию в рамках частной концессии подал оператор госсистемы «Платон» – «РТ-Инвест транспортные системы». Кроме того, еще 366 пунктов планируется разместить на автодорогах регионального и муниципального значения к концу 2024 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6099712>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3114847>

### **ТАСС; 2019.02.11; ДОСЬЕ: ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О НАЦПРОЕКТЕ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»**

11 февраля 2019 года на сайте правительства РФ были опубликованы информационные материалы о национальных проектах, утвержденных в рамках указа президента РФ Владимира Путина от 7 мая 2018 года. Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила материал об одном из 12 нацпроектов – «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД).

Нацпроект БКАД является развитием одноименного приоритетного проекта, стартовавшего в 2016 году. Он охватывал 38 российских городских агломераций. Нацпроект БКАД коснется уже 104 городских агломераций, его реализация началась 3 декабря 2018 года. Всего в него включены четыре подраздела – федеральных проекта: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России». Паспорта первых федеральных проектов в составе нацпроекта утверждены 20 декабря 2018 года, паспорт проекта «Автодороги Минобороны России» не публиковался. Куратор нацпроекта – вице-премьер **Максим Акимов**, руководитель – **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Всего нацпроект БКАД включает в себя семь целевых показателей:

Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) должно сократиться в 3,5 раза: с 13 на 100 тыс. населения – в 2017 году до 4 на 100 тыс. – в 2024 году. Всего, по данным ГИБДД, в январе – ноябре 2018 года в России произошло 151 тыс. 291 ДТП, в которых погибли 16 тыс. 412 человек, ранены – 192 тыс. 959 человек.

В два раза должно сократиться количество мест концентрации ДТП.

Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна увеличиться с 43,1% в 2017 году до 50,9% в 2024 году.

Доля хороших дорог в городских агломерациях должна возрасти с 42% до 85%.

Доля автомобильных дорог федерального и регионального значений, работающих в режиме перегрузки должна сократиться с 10,2% до 9,1%.

80% контрактов на строительство и содержания дорог должны к 2024 году заключаться с расчетом на использование новых технологий.

70% контрактов должны к 2024 году заключаться на принципах жизненного цикла.

В рамках нацпроекта БКАД планируется повысить уровень подготовки водителей; развивать нормативно-правовое и техническое регулирование в области безопасности дорожного движения; увеличить в более чем в два раза число камер на дорогах; разместить 753 новых пункта весогабаритного контроля; внедрить интеллектуальные транспортные системы; внедрить системы оплаты проезда по платным дорогам «свободный поток»; отремонтировать дороги по перечням, утвержденным на региональных уровнях. Всего планируется привести в порядок около 260 тыс. км региональных дорог.

Всего на исполнение нацпроекта из бюджета планируется потратить в 2019-2024 годах 4 трлн 779,7 рублей. Из них 4 трлн 438,7 млрд рублей – по программе «Дорожная сеть», 279,5 млрд рублей – по программе «Общесистемных мер», 55,9 млрд – по программе «Безопасность дорожного движения», 5,6 млрд – «Автомобильные дороги Минобороны России». В отличие от большинства других нацпроектов, основные расходы в рамках БКАД лягут на бюджеты субъектов РФ – на исполнение проекта они потратят 4 трлн 139 млрд рублей. Затраты из госбюджета составят 441 млрд рублей, из внебюджетных источников – 200 млрд.

<https://tass.ru/info/6101567>

### **ТАСС; 2019.02.11; ДОСЬЕ: ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕРИОД ДО 2024 ГОДА. ПОДРОБНОСТИ**

11 февраля на сайте правительства РФ были опубликованы информационные материалы о национальных проектах, утвержденных в рамках указа президента РФ Владимира Путина

от 7 мая 2018 года. Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила справку о входящем в состав документа Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

План был утвержден распоряжением правительства РФ от 30 сентября 2018 года, реализация началась 1 октября 2018 года и продлится до 31 декабря 2024 года. План включает в себя два основных раздела: транспортный и энергетический.

Транспортная часть

За реализацию плана в части транспортной инфраструктуры отвечает правительственная комиссия по транспорту. Куратор реализации – вице-премьер **Максим Акимов**, руководитель – **министр транспорта Евгений Дитрих**. Транспортную часть предлагается реализовывать во взаимосвязи с национальным проектом «Цифровая экономика Российской Федерации».

План предполагает развитие к 2024 году транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также повышение уровня экономической связанности территории РФ посредством расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

Ожидается, что в результате реализации плана за шесть лет объемы экспорта транспортных услуг вырастут с \$16,9 млрд до \$25 млрд. Транспортная подвижность населения на транспорте общего пользования должна увеличиться с 8,2 тыс. пассажиро-километров на человека в год в 2017 году до 9,5 тыс. пассажиро-километров на человека в год в 2024 году. Предполагается, что 100% центров экономического роста будут обеспечены скоростными транспортными коммуникациями. По итогам реализации плана транзитный контейнеропоток должен вырасти в четыре раза, а время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы РФ составит семь дней. В 2024 году Россия должна занять место не ниже 50-го в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики Всемирного банка (Logistics Performance Index, в 2018 году РФ занимала 75-е место).

Транспортная часть плана состоит из девяти федеральных проектов:

«Европа – Западный Китай»;

«Морские порты России»;

«Северный морской путь»;

«Железнодорожный транспорт и транзит»;

«Транспортно-логистические центры»;

«Коммуникации между центрами экономического роста»;

«Развитие региональных аэропортов и маршрутов»;

«Высокоскоростное железнодорожное сообщение»;

«Внутренние водные пути».

Руководство проектами осуществляется профильными заместителями **министра транспорта РФ** (первый замминистра **Иннокентий Алафинов**, руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** и др.). В соответствующий проект включены инвестпроекты развития железнодорожной инфраструктуры, предусмотренные долгосрочной программой развития ОАО «Российские железные дороги» до 2025 года.

В рамках федеральных проектов планируется, в частности, строительство новой автомобильной дороги федерального значения Москва – Нижний Новгород – Казань и автодорожного обхода города Тольятти с мостом через реку Волга (прирост сети скоростных автодорог составит 708 км или 28% к уровню 2018 года); развитие портовой инфраструктуры Арктического, Дальневосточного, Северо-Западного (Балтийского), Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов; строительство ледокольного флота из девяти единиц; развитие автодорожных подходов к морским портам; увеличение суммарной пропускной и провозных способностей Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (в 1,5 раза или до 182 млн тонн; 129 пар грузовых поездов

в сутки); строительство первого этапа высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань (город Железнодорожный, Московская область – город Гороховец, Владимирская область, протяженность – 301 км); формирование узловых транспортно-логистических центров; реконструкция 66 аэропортовых комплексов; субсидирование воздушных перевозок; увеличение пропускной способности внутренних водных путей за счет строительства новых гидроузлов и обновления обслуживаемого флота.

Всего на исполнение транспортной части в 2019-2024 годах планируется потратить 6 трлн 348,1 млрд рублей, включая 3 трлн 28,8 млрд рублей из федерального бюджета, 58,7 млрд рублей из консолидированных бюджетов субъектов РФ и 3 трлн 28,8 млрд рублей из внебюджетных источников.

Энергетическая часть

За реализацию плана в части энергетической инфраструктуры отвечают правительственная комиссия по вопросам развития электроэнергетики и правительственная комиссия по вопросам топливно-энергетического комплекса и повышения энергетической эффективности экономики. Куратор – вице-премьер Дмитрий Козак, руководитель – министр энергетики РФ Александр Новак.

В энергетическую часть плана включены два подраздела – федеральных проекта: «Гарантированное обеспечение доступной электроэнергией» (руководитель – замминистра энергетики РФ Вячеслав Кравченко) и «Гарантированное обеспечение транспорта нефти, нефтепродуктов, газа и газового конденсата» (замминистра энергетики РФ Павел Сорокин).

Предполагается достижение целого ряда целей: минимальный прирост потребления электроэнергии в централизованных системах должен достичь 6% (в 2017 году – 1%); до конца 2024 года планируется обеспечить объем ввода 4000 МВт генерирующих мощностей. Запланировано снижение избытка установленной мощности электростанций ЕЭС России, включая нормативный резерв, на 12%. Объем инвестиций, привлеченных в строительство и модернизацию объектов тепловой генерации, до конца 2024 года должен достичь 156,9 млрд рублей. Количество субъектов РФ, в которых управление электросетевым хозяйством будет осуществляться с применением интеллектуальных систем, должно вырасти с 10 в 2020 году до 70 в 2024 году.

В плане, утвержденном премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым, данных о финансировании энергетической части не содержится.

<https://tass.ru/info/6101649>

### **ТАСС; 2019.02.11; ДОСЬЕ: НАЦПРОЕКТ «МЕЖДУНАРОДНАЯ КООПЕРАЦИЯ И ЭКСПОРТ». ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И НАПРАВЛЕНИЯ**

11 февраля на сайте правительства РФ были опубликованы информационные материалы о национальных проектах, утвержденных в рамках указа президента РФ Владимира Путина от 7 мая 2018 года. Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила материал об одном из 12 нацпроектов – «Международная кооперация и экспорт».

Данный проект является развитием приоритетных проектов «Международная кооперация и экспорт в промышленности», «Экспорт продукции АПК» (утверждены в ноябре 2016 года) и «Системные меры развития международной кооперации и экспорта» (утвержден в январе 2017 года).

Национальный проект будет реализовываться на территории РФ и других стран. В него включены пять подразделов – федеральных проектов: «Промышленный экспорт» (руководитель – глава Минпромторга РФ Денис Мантуров), «Экспорт продукции агропромышленного комплекса» (руководитель – министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев), «Логистика международной торговли» (руководитель – **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**), «Экспорт услуг» (руководитель – глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин) и «Системные меры развития международной

кооперации и экспорта» (руководитель – Андрей Слепнев, гендиректор АО «Российский экспортный центр», РЭЦ). Куратор нацпроекта – министр финансов РФ Антон Силуанов. Реализация нацпроекта началась 1 октября 2018 года и завершится 31 декабря 2024 года.

Национальный проект включает в себя четыре цели со следующими показателями:

Объем экспорта несырьевых неэнергетических товаров, составлявший на 31 декабря 2017 года \$135,1 млрд (из них \$33 млрд приходилось на продукцию машиностроения и \$21,6 млрд – на агропромышленную продукцию), должен в 2024 году вырасти до \$250 млрд (в том числе \$60 млрд продукции машиностроения и \$45 млрд – агропрома).

Объем экспорта услуг к 2024 году планируется нарастить в 1,7 раза: с \$57,8 млрд до \$100 млрд.

Доля экспорта продукции обрабатывающей промышленности и сельхозпродукции в ВВП страны должна быть увеличена с 16,1% до 20%.

Запланировано формирование эффективной системы разделения труда и производственной кооперации в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Объем торговли между государствами, входящими в ЕАЭС, должен увеличиться минимум в 1,5 раза. Также в 1,5 раза должен вырасти объем накопленных взаимных инвестиций. По состоянию на 31 декабря 2017 года объем торгового товарооборота между РФ и другими странами – членами ЕАЭС составлял \$52,4 млрд, в 2024 году его предполагается увеличить до \$78,8 млрд.

В рамках нацпроекта планируется ориентировать промышленную и торговую политику РФ на достижение международной конкурентоспособности российских товаров, работ и услуг в целях обеспечения их присутствия на внешних рынках.

Запланировано технологическое перевооружение агропромышленного комплекса; создание экспортно-ориентированной товаропроводящей инфраструктуры; устранение тарифных и других торговых барьеров для обеспечения доступа продукции российского агропрома на целевые рынки (внедрение системы маркирования и учета животных, систем прослеживаемости продукции и др.); образование системы продвижения продукции агропрома за рубежом, включая создание сети представителей Минсельхоза РФ – атташе по агропромышленному комплексу (в количестве не менее 50 штатных единиц к 2021 году). В 2019-2024 годах будет организовано 30 экспозиций российских агрокомпаний на международных выставках.

В рамках развития логистики международной торговли будут введены в эксплуатацию или модернизированы десятки пунктов пропуска через границу РФ; приняты специальные регуляторные меры, внедрен электронный документооборот при перевозке грузов по международным транспортным коридорам и др. Кроме того, будет утвержден план либерализации на паритетной основе визового режима с целевыми странами; сокращены административные процедуры и барьеры в сфере международной торговли; введена система «Одно окно» для взаимодействия участников торговли с органами государственной власти РФ. Временные и финансовые затраты участников внешнеэкономической деятельности при экспорте товаров предполагается сократить с 48 ч и \$465 в 2019 году до 24 ч и \$250 в 2023 году.

На 2021 год запланирована реализация первого проекта по созданию российской промышленной зоны (РПЗ) за рубежом.

Всего на исполнение национального проекта планируется потратить в 2019-2024 годах 956,8 млрд рублей, все – из федерального бюджета.

<https://tass.ru/info/6101512>

### **ТАСС; 2019.02.11; РЕАЛИЗАЦИЯ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В РОССИИ В 3,5 РАЗА СНИЗИТ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ**

Реализация нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» до 2024 года должна привести к снижению количества погибших в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом –

до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения, а в перспективе к 2030 году – до нулевого уровня. Об этом говорится в материалах по нацпроектам, опубликованных на сайте правительства.

НА ЭТУ ТЕМУ

Что нужно знать о нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»

Так же целью национального проекта стало снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом. Планируется также в 2024 году снизить в два раза количество мест концентрации ДТП (аварийно-опасных участков) на дорожной сети по сравнению с 2017 годом.

Еще одна цель нацпроекта – создание Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. При этом доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, должна вырасти до 80% к концу 2024 года.

Кроме того, в нацпроекте поставлена цель увеличить долю автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям, до 60% к концу 2024 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6100075>

### **ТАСС; 2019.02.11; СКОРОСТНУЮ АВТОТРАССУ МОСКВА – КАЗАНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ДО КОНЦА 2024 ГОДА**

Скоростную автотрассу Москва – Нижний Новгород – Казань планируется построить до конца 2024 года. Это сократит время в пути между Москвой и Казанью почти в два раза, до 6,5 часа, следует из материалов к нацпроектам, опубликованных на сайте правительства РФ.

НА ЭТУ ТЕМУ

Что нужно знать о нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»

«729 км новых автомобильных дорог 1 категории в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» будет построено к концу 2024 года. (Москва – Нижний Новгород – Казань) . Время в пути между Москвой и Казанью сократится в 1,8 раза с 12 до 6,5 часов», – отмечается в материалах о комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Этот проект, в частности, направлен на увеличение индекса качества транспортной инфраструктуры России (на 15,5% к 2025 году) и увеличение доли автодорог, работающих без перегрузки, относящихся в международному транспортному маршруту «Европа-Западный Китай» (ЕЗК) с 26,9% до 67% к 2024 году.

Также на эти цели направлены два других дорожных проекта, входящих в ЕЗК. Так 97 км новых дорог 1 категории будет построено до конца 2023 года в обход города Тольятти с мостовым переходом через реку Волгу (его стоимость ранее оценивалась в 130 млрд руб.). Ранее сообщалось, что проект хоть и входит в ЕЗК, но рассматривается отдельно так как позволит пустить транспортный поток в обход города Тольятти, разгрузив участок федеральной трассы М-5, проходящей через плотину Волжской ГЭС.

Развивает идею ЕЗК и проект частной платной автомагистрали «Меридиан», включенный в магистральный план со сроком строительства до конца 2024 года. Ранее ТАСС сообщал, что дорога «Меридиан», которая свяжет Оренбургскую область и западную границу РФ будет строиться «Русской холдинговой компанией». В районе Смоленска она должна выйти на белорусскую границу, предполагается, что дорога в основном будет использоваться для движения грузового транспорта, перевозки грузов.

Дорога будет эксплуатироваться на платной основе, это будет первая частная автомобильная трасса в стране.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6100031>

### **ТАСС; 2019.02.11; ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОЛНОСТЬЮ ЗАКОНЧАТ В 2022 ГОДУ; ОТМЕЧАЕТСЯ, ЧТО БУДУТ ЗАВЕРШЕНЫ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ КЕРЧЬ – ФЕОДОСИЯ – БЕЛОГОРСК – СИМФЕРОПОЛЬ – БАХЧИСАРАЙ – СЕВАСТОПОЛЬ**

Закончить строительство и реконструкцию автотрассы «Таврида» в Крыму планируется в 2022 году. Это следует из материалов к нацпроектам, опубликованных на сайте правительства РФ.

Речь идет о трассе «Таврида» – четырехполосной автодороге первой технической категории, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Ее строительство началось в 2017 году. Частично движение по трассе уже открыто. В целом, по данным подрядчика строящего трассу – компании «ВАД», на конец декабря 2018 года готовность трассы составляла 70%. Ввод в эксплуатацию семи участков трассы (около 250 км) запланирован на декабрь 2020 года. Восьмой участок «Тавриды», как сообщал журналистам в декабре 2018 года замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров, может быть запущен на год позже остальных из-за сложного ландшафта.

Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути. Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам **Минтранса** Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6100044>

### **ТАСС; 2019.02.11; В РОССИИ В 2023 ГОДУ ВВЕДУТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ЗА РУБЕЖ**

Система электронного документооборота при перевозке грузов по международным транспортным коридорам должна быть введена в РФ в 2023 году. Об этом говорится в материалах к национальным проектам, опубликованных на сайте правительства РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6099994>

### **ТАСС; 2019.02.11; ВЛАДЕЛЬЦАМ ДОРОГ МОГУТ ДАТЬ ПРАВО ОБУСТРАИВАТЬ ПОДЪЕЗДЫ К ОБЪЕКТАМ СЕРВИСА**

Законопроект, наделяющий владельцев автодорог правом самим обустраивать подъезды к объектам придорожного сервиса, внесен в Госдуму. Документ размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента в понедельник. Его авторами выступила группа депутатов от ЛДПР, включая первого зампреда комитета по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям Владимира Сысоева, главу комитета по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления Алексея Диденко, главу комитета по труду, соцполитике и делам ветеранов Ярослава Нилова, а также сенатор Александр Пронюшкин.

Законопроектом предлагается внести в закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» изменения, которые наделяют владельцев автодорог правом самим или за свой счет строить, ремонтировать и содержать подъезды, стоянки и примыкания к объектам придорожного сервиса. Как подчеркивается в материалах к проекту, речь идет о праве, но не обязанности владельцев автодорог

обеспечить такие работы для выполнения минимально необходимых требований по обслуживанию участников дорожного движения.

В настоящее время все расходы, связанные с обеспечением подъездов к придорожным сервисам, должны нести их владельцы. Как отмечается в материалах к законопроекту, как правило, это малый и средний бизнес, для которого такие расходы слишком высоки. Так, при минимальной стоимости 1 км дороги в 45 млн рублей расходы на обеспечение требований по обустройству объектов придорожного сервиса могут достигать 50 млн рублей. «Предприниматели не имеют финансовой возможности вложить денежные средства в строительство подъездов, съездов и примыканий, в результате чего вынуждены закрывать бизнес», – говорится в материалах.

Ранее **Минтранс** РФ предложил закрепить законом требования к присоединению объектов дорожного сервиса и определению балансодержателя связанных с ними дорожных объектов. Так, владельца автомобильной дороги министерство предложило наделить правом выдвигать требования и условия присоединения объекта дорожного сервиса. При этом обеспечить разработку проекта и строительство должен был бы владелец дорожного сервиса, а после передать владельцу дороги имущество, построенное в границах полосы отвода дороги, а впоследствии возмещать затраты на его ремонт и содержание.

<https://tass.ru/ekonomika/6103278>

### **ТАСС; 2019.02.11; РОССИЙСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ВЫЗОВА БЕСПИЛОТНЫХ ТАКСИ РАЗРАБОТАЮТ В 2021 ГОДУ**

Приложение для вызова беспилотных такси с виртуальным водителем-собеседником разрабатывают специалисты рабочей группы Национальной технологической инициативы «Автонет», его выпуск планируется в 2021 году. Об этом ТАСС рассказал представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

#### **НА ЭТУ ТЕМУ**

Первая в России мойка для беспилотных автомобилей появится в 2021 году в Москве «Яндекс» в 2019 году увеличит парк беспилотников до 100 автомобилей

«Проект с рабочим названием «Виртуальный автособеседник», который станет частью сервисов для вызова беспилотных такси, разрабатывается специалистами рабочей группы НТИ «Автонет», его выпуск планируется в 2021 году, когда подойдет к концу эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей», – сказал Федосеев.

Сейчас проект проходит эскизное проектирование. «Для начала тестирования этой программы необходимо провести переговоры с компаниями, которые собираются использовать беспилотные автомобили в качестве такси», – отметили в НТИ «Автонет».

Предполагается, что услуга «виртуального водителя» будет предоставляться бесплатно. А стоимость самой поездки на беспилотном такси ожидается ниже, чем на обычном, минимум на 25%.

«Во время поездки в беспилотном такси, вам не придется сидеть и слушать радио. С «виртуальным водителем» можно будет обсудить футбол, политику и даже пофилософствовать. Он с удовольствием поддержит любую беседу», – рассказал представитель НТИ «Автонет».

При каждой новой поездке можно будет сразу вернуться к прошлому диалогу, и если пользователь авторизуется, то «виртуальный таксист» будет знать увлечения пассажира, добавил Федосеев. По данным экспертов НТИ «Автонет», каждый пятый пассажир такси предпочитает вести беседы с водителем.

#### **НТИ «Автонет»**

Национальная технологическая инициатива (НТИ) – долгосрочная комплексная программа создания условий для обеспечения лидерства российских компаний на новых высокотехнологичных рынках. В апреле 2018 года глава правительства РФ утвердил

дорожные карты Национальной технологической инициативы на период до 2035 года по пяти направлениям, среди которых «Автонет» (беспилотный транспорт). Ее реализация должна привести к появлению в России разработок в сфере беспилотного транспорта и в целом в области интеллектуальных транспортных систем.

<https://rg.ru/2019/02/11/v-rossii-sozdaiut-mobilnoe-prilozhenie-dlia-bespilotnogo-taksi.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6100674>

### **ТАСС; 2019.02.11; ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ НТИ СОЗДАСТ УНИКАЛЬНЫЕ ДРОНЫ-РАЗВЕДЧИКИ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ**

Центр технологий компонентов робототехники и мехатроники, созданный на базе Университета Иннополис, разрабатывает беспилотный грузовой внедорожник на базе КамАЗа, который будет оснащен дроном-разведчиком для построения оптимального маршрута с учетом особенностей местности. Об этом ТАСС в понедельник рассказал руководитель центра, доцент Университета Иннополис Александр Климчик. На эту тему Наука для создания «полезных штук». Зачем инженер из Калининграда сделал стол с подогревом Центр технологий компонентов робототехники и мехатроники, созданный на базе Университета Иннополис – один из 14 центров компетенций Национальной технологической инициативы (НТИ). Их главная цель состоит в кооперации между научными организациями и промышленными партнерами с целью применения фундаментальных научных разработок и идей в конкретных рыночных проектах. Помимо разработки беспилотного транспорта в задачи специалистов центра в Университете Иннополис также будет входить развитие промышленной робототехники, создание новых робототехнических решений для медицины и реабилитации, «умного дома» и разработка человекоподобных роботов и беспилотного транспорта. Оператор проекта Российская венчурная компания (РВК) осуществляет сопровождение и мониторинг деятельности Центра компетенций НТИ. «Беспилотный внедорожник будет ориентироваться на актуальную информацию – видеоизображения местности с дронов, а не данные со спутников, которые могли устареть. Это позволит беспилотнику выстроить оптимальный маршрут в условиях бездорожья. Результатом станет экономия времени и топлива, которые тратятся на поиск путей объезда препятствий – рек, поваленного леса и других непроходимых участков. Наша разработка не имеет аналогов в мире», – говорит Александр Климчик. Грузовые автомобили с функцией разведки местности будут незаменимы для служб спасения, считают разработчики. Технологии помогут спасателям работать эффективнее в случае наводнений и пожаров, когда проезд в какой-либо зоне ограничен. Разработкой уже заинтересовались коммерческие компании, занимающиеся добычей полезных ископаемых. Прототип инновационной модели КамАЗа авторы проекта планируют представить уже в конце 2019 года.

15 тыс. новых роботов в год

Потенциальная потребность российского производственного рынка в интеллектуальных автоматизированных системах сегодня составляет около 15 тыс. новых роботов в год.

«Уровень плотности роботизации в России крайне низкий – три против среднемирового 78. Что это значит? В Южной Корее, например, количество роботов на 10 тыс. работников предприятия составляет порядка 600, а у нас всего три робота», – пояснил Климчик. Центр технологий компонентов робототехники и мехатроники будет развивать коллаборативную робототехнику – создавать роботизированные системы, взаимодействие с которыми будет максимально безопасно для человека. Сотрудник сможет корректировать выполнение операций манипулятора без риска получить травму и необходимости остановки конвейера. У небольшой компании, где процесс производства автоматизирован не полностью, такие машины будут иметь высокий спрос. «При этом сами роботы не «убивают» рабочие места, а дают людям возможность переквалифицироваться, перейдя от

выполнения монотонных задач к более интеллектуальным формам занятости. Роботы все равно требуют обслуживания, разработки программного обеспечения. Главный козырь робота – более качественное и точное выполнение монотонных операций, тогда как даже самый лучший сотрудник под конец рабочего дня теряет концентрацию и эффективность», – считает руководитель Центра технологий компонентов робототехники и мехатроники.

### Промышленные роботы

Специалисты Центра технологий компонентов робототехники и мехатроники разрабатывают для рынков будущего системы для автоматизации производства, лишенные недостатков традиционных роботов.»У шестиосевых роботов большинства производителей есть серьезный недостаток – высокая погрешность позиционирования, если робот выполняет операцию под большой внешней нагрузкой, например, перемещает тяжелый объект или в результате усилия, прилагаемого на фрезу при обработке металла. Эта погрешность возникает под действием двух факторов – имеющийся люфт в редукторах и деформация корпуса робота под большой нагрузкой», – говорит Артем Барахтин, генеральный директор компании «АРКОДИМ», входящей в консорциум центра. Система, которую разработали представители компании «АРКОДИМ» совместно с Университетом Иннополис, предусматривает снятие и одновременную обработку показаний с двух энкодеров (датчики углового движения), один из которых установлен на валу внутри двигателя, второй – снаружи, на корпусе робота. Это наделяет систему способностью «чувствовать» отклонение от заданной траектории.»Каждую долю секунды наша система будет сверять показания внутреннего и внешнего энкодеров. Робот сможет контролировать выполнение задачи и корректировать траекторию в случае отклонения», – пояснил Барахтин. Создатели промышленных роботов работают над решениями для систем, где погрешность возникает из-за провисания или натяжения тросов – так называемых тросовых роботов (cable robots).

«Когда рабочая зона тросового робота составляет десятки метров, а масса перемещаемой рабочей площадки достигает сотен килограммов, погрешность работы системы становится критической. Наш подход позволяет обеспечить сохранение пределов погрешности, установленной производителем робота», – заключил эксперт. Увеличение точности движения площадки, которую перемещают тросы, позволит эффективно использовать подобные системы для стыковки или покраски крупногабаритных объектов, например корпусов кораблей и самолетов, а также в строительстве дорог для проекта «Новый шелковый путь» или 3D-печати зданий, считает Барахтин.

### Автономный транспорт

Отдельные функции беспилотных систем транспорта уже используются в современных автомобилях. Система помощи ADAS 3.0 (Advanced Driver Assistance Systems), к примеру, позволяет машинам удерживать дистанцию, двигаться в границах полосы и даже автоматически перестраиваться в случае резкого изменения ситуации на дороге. Автомобиль уже способен распознавать дорожные знаки и подсказывать водителю, какой скоростной режим выбрать.»В своих проектах мы стремимся создать автомобили четвертого, пятого уровней автономности, когда беспилотник сам принимает решения на дороге. Мы сделали реверс-инжиниринг («обратное проектирование» – исследование готового устройства на предмет незадокументированных возможностей, – прим. ТАСС) автомобиля Kia и смогли создать систему, которая полностью управляет автомобилем. Алгоритмы действий были отработаны в реальной среде», – рассказывает Александр Климчик. Разработка Университета Иннополис участвует в технологическом конкурсе Up Great «Зимний город», который организуют РВК, АСИ и Фонд «Сколково». Финал состязания беспилотников пройдет в декабре 2019 года, а команда-победитель получит приз – 175 млн рублей. Беспилотники способны не только перевозить людей, но и транспортировать тяжелые грузы – к примеру, медикаменты, предназначенные для

жителей недоступных для обычного транспорта территорий. Доставка посылок и корреспонденции в будущем тоже станет «беспилотной». Беспилотный патруль – еще одно направление работы специалистов Университета Иннополис. Дроны будут перемещаться по заданному маршруту без участия оператора с джойстиком и выполнять конкретные задачи. Компании в сфере газового обслуживания смогут запускать беспилотники для мониторинга атмосферы на предмет утечек голубого топлива.

### Дружественный интерфейс

На помощь человеку придут не только роботы-таксисты и беспилотные разведчики, но и интеллектуальные интерфейсы различных систем. К примеру, в большом мебельном магазине человек с помощью интерактивных подсказок на телефоне сможет выстроить маршрут движения по залам в поиске конкретных товаров и правильно разместить их в тележке. На промышленном складе та же система позволит сэкономить и время, и место.»В медицине эти технологии применимы в качестве дополнения к работе роботизированных устройств в операционных. Наша система сможет предупреждать хирурга, работающего с роботом Да Винчи, о наличии патологий и индивидуальных особенностях конкретного организма, которые стоит учесть при проведении манипуляции. Это сократит риски хирургических ошибок», – уверен Климчик.

### Человеческий фактор

Москва и территория Республики Татарстан уже признаны зонами, открытыми для испытаний беспилотных аппаратов. Дроны следят за пробками и атмосферой, а беспилотные авто осваивают все новые функции на автодромах и городских улицах.»В девяноста процентах случаев ДТП сегодня происходят по причине «человеческого фактора». Беспилотные автомобили изменят ситуацию и снизят число аварий. Однако человек в этой системе все равно останется, а значит, ДТП с участием пешеходов исключать нельзя», – считает Климчик. Использование беспилотных автомобилей, грузовиков и летательных аппаратов потребует изменения законодательных норм. Общемировая практика в сфере городского транспорта – это ограничение движения любого, в том числе беспилотного, транспорта в местах, где под колеса беспилотников могут попасть люди.

### Кто создает роботов

Робототехника – междисциплинарная наука, соединяющая в себе не только механику, математику, информатику, но и совсем узкие области знания. По количеству дипломов, выданных российскими университетами в сфере робототехники, наша страна среди первых в мире, считает Александр Климчик. Однако для того, чтобы российские разработчики могли конкурировать на мировом рынке, внимание нужно уделить качеству образования.»В Университете Иннополис есть программа магистратуры по направлению робототехники. С прошлого года мы запустили модернизированную программу магистратуры, которая ничуть не уступает уровню подготовки специалистов в университете Карнеги Мэллон (Carnegie Mellon's Robotics Academy, США). Упор в нашей программе делается на практику в технологических компаниях и современные знания», – говорит он.

Будущих разработчиков отечественных роботизированных систем в Университете Иннополис готовят «со школьной скамьи» – в рамках всероссийских школьных олимпиад и специализированных курсов для талантливых подростков. Стратегическим партнером университета в сфере подготовки специалистов выступает Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики (ИТМО).»Наше сотрудничество позволяет готовить универсальных специалистов высокого класса. Аспирант, у которого один научный руководитель из ИТМО, а другой из Университета Иннополис, проводит более качественные научные исследования и получает в поддержку компетенции с двух сторон», – пояснил ТАСС заместитель

директора мегафакультета компьютерных технологий и управления университета ИТМО Сергей Колюбин.

Консорциум

Созданный в мае 2018 года на базе российского ИТ-вуза Центр компетенций объединил вокруг себя несколько десятков партнеров – российских и зарубежных вузов и научных центров, технологических и промышленных компаний.»Здесь мы говорим о разветвленной структуре взаимодействия, которая не опирается только на науку или программы обмена. Участники консорциума в решении общих задач выступают более широким фронтом», – пояснил Сергей Колюбин. В консорциум Центра сегодня входят МФТИ, ИТМО, Высшая школа экономики, ДВФУ, ИППИ РАН, ИМАШ РАН, КАМАЗ, ГАЗ, Сбербанк, Газпром, Аэрофлот, ряд зарубежных вузов, таких как IMT Atlantique (Франция) и Shenzhen Institutes of Advanced Technology (Китай) и другие.»Преимущество нашего сотрудничества в рамках консорциума в том, что технологические партнеры помогают нам фокусироваться на конкретных потребностях рынка и искать решения именно для них», – считает Александр Климчик. Участники консорциума также будут сотрудничать в рамках Центра управления результатом интеллектуальной деятельности (РИД), создание которого предполагает программа развития Центра НТИ. В течение четырех лет реализации программы развития Центра компетенций его финансирование из федерального и регионального бюджетов с учетом частных инвестиций и коммерческих проектов достигнет 2.5 млрд рублей. Сумма частных инвестиций, привлеченных центром, должна достигнуть трети от этой цифры.

<https://tass.ru/nauka/6101325>

### **ТАСС; 2019.02.11; ВЛАСТИ МОСКВЫ НАЧАЛИ ПРОРАБОТКУ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НОВОЙ КАНАТНОЙ ДОРОГИ**

Проект концессионного соглашения по созданию канатной дороги которая пройдет от станции метро «Сходненская» до «Речного вокзала» в Москве, вступил в финальную стадию согласования, начата предварительная проработка градостроительной документации. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе столичного департамента инвестиционной и промышленной политики.

«В прошлом году была подана частная концессионная инициатива по созданию канатной дороги между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал». За прошедшее время были проведены переговоры с вовлечением уполномоченных подразделений правительства Москвы, чтобы найти оптимальное для горожан транспортное и архитектурное решение. В настоящий момент проект концессионного соглашения находится на финальной стадии согласования. Уже начата предварительная проработка градостроительной документации для будущей «канатки», в скором времени будут опубликованы доработанные материалы концессионного соглашения», – сказали в пресс-службе.

Ранее заммэра Москвы Наталья Сергунина сообщала, что предполагаемый объем инвестиций в проект создания новой канатной дороги на севере Москвы между станциями метро «Речной вокзал» и «Сходненская» составит порядка 4 млрд рублей. Дорога после запуска будет принадлежать городу на праве собственности, инвестор сможет эксплуатировать объект в течение 22 лет. Экс-глава департамента экономической политики и развития города Владимир Ефимов также сообщал, что инвесторы, а именно компании BPS International и Doppelmayr Seilbahnen GmbH, при успешной реализации проекта рассматривают возможность локализации изготовления компонентов канатных транспортных систем в Москве.

Предполагается, что новый вид транспорта сократит время в пути для пассажиров с 45 минут до 7, снизит нагрузку на Таганско-Краснопресненскую и Замоскворецкую линии метро, а также на наземный общественный транспорт. Ожидаемый пассажиропоток

составляет до 19 тыс. человек в сутки. Проект предполагает соединение новых вестибюлей наземными галереями со станциями метро.

В ноябре минувшего года мэр Москвы Сергей Собянин открыл движение по фуникулеру в «Лужниках». Маршрут канатной дороги проходит над Москвой-рекой и связывает смотровую площадку на улице Косыгина на Воробьевых горах со стадионом «Лужники». Общая протяженность дороги составляет более 700 метров. Она может перевозить 1,6 тыс. пассажиров в час.

<https://tass.ru/moskva/6100705>

На ту же тему:

<https://iz.ru/844396/2019-02-11/kanatnuiu-dorogu-postroiat-na-severe-moskvy>

<https://www.mskagency.ru/materials/2861773>

<https://www.m24.ru/news/gorod/11022019/65164>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ЧИСЛО ПРИНЯТЫХ ВЫЗОВОВ СИСТЕМОЙ ЭКСТРЕННОГО РЕАГИРОВАНИЯ «ЭРА-ГЛОНАСС» ПЕРЕВАЛИЛО ЗА 2,5 МЛН**

Государственная автоматизированная информационная система (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС» за четыре с лишним года работы приняла свыше 2,5 млн вызовов, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе АО «ГЛОНАСС».

«По состоянию на 11 февраля, количество принятых и обработанных вызовов ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» составило 2 млн 507 тысяч», – сказали в пресс-службе.

Там отметили, что 29 тысяч 583 вызова были признаны истинными, когда помощь действительно понадобилась.

По состоянию на понедельник, в системе зарегистрировано 3 млн 270 тысяч автомобилей, среднее время передачи информации в экстренные службы через систему «112» составляет 19 секунд.

Государственная автоматизированная информационная система (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС» функционирует в полном объеме на всей территории РФ в круглосуточном режиме с 1 января 2015 года. Ее основная цель – максимально быстро сообщить данные об аварии сотрудникам экстренных служб. При попадании автомобиля в аварию терминал, установленный в машине, автоматически определяет местоположение транспорта. Затем устройство по каналам мобильной связи передает в систему «ЭРА-ГЛОНАСС» информацию о точных координатах, времени происшествия и тяжести ДТП, а также VIN-номер автомобиля в «систему-112» или дежурную часть МВД.

В ноябре замгендиректора по развитию бизнеса АО «ГЛОНАСС» Илья Аксельрод предположил, что число машин, зарегистрированных в системе «ЭРА-ГЛОНАСС», в 2019 году превысит 5 млн автомобилей.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.11; В МОСКВЕ РАССКАЗАЛИ О НОВОЙ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ В ТРАМВАЕ «ВИТЯЗЬ-М»**

Новая интеллектуальная система в трамвае «Витязь-М», тестируемая в Москве, будет лишь помогать водителю, но не заменит его полностью, сообщили РИА Новости в пресс-службе ГУП «Мосгортранс».

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что испытания первого в России беспилотного трамвая начнутся в ближайшие несколько недель на маршруте №17 Останкино – Медведково на северо-востоке столицы.

«Вагон «Витязь-Москва» с установленной на нем системой помощи водителю сейчас проходит тестирование на площадке трамвайного депо им. Н.Э. Баумана. С помощью стереокамер технология может распознавать движущиеся объекты, сигнализировать об этом водителю, замедлять или корректировать скорость движения», – рассказали в пресс-службе предприятия.

Собеседник агентства уточнил, что трамвай с интеллектуальной системой будет выпущен на линию в ближайший месяц-два без пассажиров для тестирования в условиях уличного трафика.

«Мы будем соблюдать все необходимые требования безопасности. Водитель будет в кабине во время испытаний. Такая система призвана помочь водителям в их работе», – уточнили в предприятии.

В «Мосгортрансе» подчеркнули, что система станет лишь шагом на пути к внедрению беспилотных разработок.

«Убеждены, экологичные и автономные технологии – это будущее городского транспорта столицы», – добавили в «Мосгортрансе».

Внедрение сначала «поддерживающих» водителя технологий управления движением, потом реально беспилотных трамваев и автобусов/электробусов поможет сократить количество ДТП и существенно улучшить качество транспортного обслуживания Москвичей, уверены в «Мосгортрансе».

<https://ria.ru/20190211/1550672763.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2862311>

<https://www.m24.ru/news/transport/11022019/65188>

<https://rg.ru/2019/02/11/reg-cfo/bspilotnyj-tramvaj-poiavitsia-v-moskve-v-2020-2021-godu.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/11/reg-cfo/v-moskve-ispytali-bspilotnyj-tramvaj.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.11; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О РИСКАХ ПЕРЕХОДА НА БЕСПИЛОТНЫЕ ТРАМВАИ**

Беспилотные трамваи могут неверно реагировать на дорожные препятствия, что может привести к резкому торможению и спровоцировать ДТП, рассказал РИА Новости советник руководителя Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» Роман Малкин.

Ранее в понедельник газета «Ведомости» сообщила, что испытания первого в России беспилотного трамвая начнутся в ближайшие несколько недель на маршруте №17 Останкино – Медведково на северо-востоке Москвы, на первых порах он будет курсировать без пассажиров, а в кабине будет водитель. Беспилотный трамвай создали разработчик беспилотных систем Cognitive Technologies и производитель транспортных средств «ПК Транспортные системы». Трамвай создан на базе модели «Витязь-М», который строит «ПК Транспортные системы». Коммерческая эксплуатация беспилотного трамвая может начаться уже в 2021 году.

«При проведении испытания данного транспортного средства основным риском может стать неправильная реакция системы управления на дорожные препятствия, которые не представляют угрозу движению трамвая. К примеру, если на рельсах будет лежать горсть снега, трамвай может посчитать ее за камень, в связи с чем резко применит экстренное торможение, что может спровоцировать ДТП. В таком случае целесообразно проводить испытания на выделенных трамвайных полосах, куда будет ограничен доступ других участников дорожного движения», – сообщил Малкин.

Эксперт указал, что в Москве с января по апрель 2018 года из 7,091 тысячи ДТП зафиксировано всего 26 с участием трамвая, что является низким показателем. За два года одно ДТП закончилось смертельным исходом.

«Чаще всего ДТП с пассажирским транспортом происходит не по вине водителя автобуса или троллейбуса, что лишний раз доказывает их высокую профподготовку. При этом следует учитывать, что многие автовладельцы и пешеходы не берут во внимание приоритетность трамвая на дорогах в определенных ситуациях. Применительно к

трамваям необходимо учитывать, что в случае возникновения ДТП на трамвайных путях, виновник этого происшествия оплачивает неустойку перевозчику за простой всей трамвайной линии. Это же относится и к водителям трамвая», – указал он.

«Практика показывает, что интеллектуальная система помощи водителю существенно снижает аварийность на дорогах общего пользования. Яркий пример разработчиков таких систем – израильская компания Mobileye, российской компания ТЕСА и другие. Применительно к трамваю система может оказать положительное влияние», – добавил Малкин.

<https://ria.ru/20190211/1550668449.html>

### **АВТОРАДИО # ТОЛЬЯТТИ; 2019.02.11; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ СОЗДАЮТ «ЧЕРНЫЕ» СПИСКИ**

Как победить тех, кто не вносит средства за проезд по платным автодорогам, придумал новый глава «Автодора». По словам Вячеслава Петушенко, только в 2018-ом убытки госкорпорации от таких водителей превысили 500 млн рублей. Выявлять «зайцев» будут уже на подъезде к пунктам оплаты проезда с помощью камер видеонаблюдения и вносить их в «черные» списки. Об этом пишет портал zt.ru. Кроме того, с такими водителями будут «жестко вести разговор» аварийные комиссары и сотрудники ГИБДД, говорит Петушенко.

[http://www.96fm.ru/page.php?page\\_id=86232&p=0&s=empty](http://www.96fm.ru/page.php?page_id=86232&p=0&s=empty)

### **ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.02.11; ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ М-11 УСКОРЯТ**

Темпы строительства VII и VIII этапов платной федеральной трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург будут ускорены. Об этом заявил новый председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко на прошедшем заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Уже на следующий день глава госкомпании провел рабочее совещание у места строительства моста через р. Ижора, входящего в состав М-11. Вячеслав Петушенко указал руководству концессионера в лице компании «Магистраль двух столиц» на низкий темп строительно-монтажных работ. Он заявил о необходимости срочной мобилизации генеральным подрядчиком трудовых и производственных ресурсов для завершения строительства.

По данным «Автодора», на объектах VIII этапа сегодня задействовано лишь 40% необходимого персонала и 25% техники (фото: ГК «Автодор»)

«Перед всеми специалистами компании-концессионера, генерального подрядчика и проектировщика поставлены задачи срочного наращивания темпа и хода всех видов работ, увеличения персонала и техники, ежедневного контроля за выполнением графика», – подчеркнул представитель госкомпании.

По данным «Автодора», на объектах VIII этапа сегодня задействовано лишь 40% необходимого персонала и 25% техники. В целом, отмечают в госкомпании, строительно-монтажные работы ведутся в параллельном режиме на участках VII и VIII этапов. На данный момент 75% протяженности пути обоих участков заасфальтировано, на 62% протяженности VII этапа уложен нижний слой покрытия.

Напомним также, что в последний раз в руководстве ГК «Автодор» обещали завершить строительство трассы М-11 к сентябрю 2019 года. Планируемые сроки полной сдачи новой автодороги в эксплуатацию неоднократно переносились.

VII и VIII этапы приходятся на отрезок с 543-го по 684-й км скоростной федеральной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург и пролегают по территориям Новгородской и Ленинградской областей. Общая протяженность данного сдвоенного участка составляет

138 км. Это будет автодорога высшей технической категории с четырьмя полосами движения, в перспективе количество полос планируется увеличить до шести.

Сама скоростная магистраль М-11 общей протяженностью 669 км пройдет по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей в обход населенных пунктов. Она станет платным дублером существующей федеральной трассы М-10 «Россия».

<http://truckandroad.ru/roads/tempy-stroitelstva-federalnoj-trassy-m-11-uskorjat.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.11; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ В ДТП**

В результате столкновения легкового автомобиля с автобусом в понедельник на трассе в Курганской области погибли два человека, еще трое были госпитализированы, сообщили РИА Новости в отделе пропаганды УГИБДД России по области.

Ранее в Госавтоинспекции МВД РФ сообщали о двух пострадавших и двух погибших в аварии.

«Сегодня в 08.30 (06.30 мск) на 244 километре автодороги «Иртыш» в Кетовском районе Курганской области водитель Renault Dokker, мужчина 1974 года рождения, житель Шумихи, выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с автобусом КАВЗ. В результате водитель иномарки и его несовершеннолетний пассажир 2008 года рождения погибли до приезда скорой помощи», – уточнили в областном УГИБДД.

По данным ведомства, автобус перевозил работников организации, в результате ДТП три пассажира автобуса были госпитализированы в горбольницу №2 Кургана. Водитель автобуса, житель ХМАО, не пострадал, добавила собеседница агентства.

На месте происшествия работает следственно-оперативная группа, обстоятельства ДТП устанавливаются, сообщили в УГИБДД.

<https://ria.ru/20190211/1550675935.html>

### **ТАСС; 2019.02.11; РЖД СОЗДАДУТ ИННОВАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В НОВОСИБИРСКОМ АКАДЕМПАРКЕ**

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) в 2019 году создаст на базе технопарка Новосибирска инновационный центр железных дорог. Пилотные подразделения центра появятся еще в двух регионах РФ, сообщил в пресс-центре ТАСС в Новосибирске гендиректор «Академпарка» Владимир Никонов.

«С РЖД мы ведем переговоры о создании условий инновационного центра железных дорог на территории технопарка. Решение о создании центра инновационного развития подписана президентом РЖД [Олегом Белозеровым] в прошлом году. Ясно также, что подразделения этого центра должны появиться на всей системе железных дорог, и в пилотном режиме, речь шла о трех регионах: Санкт-Петербург, Самара и Новосибирск», – сказал Никонов, добавив, что запуск пилотных центров запланирован на 2019 год.

По его словам, у каждого из подразделений центра будет своя специализация в рамках развития железных дорог. Новосибирское подразделение будет связано с созданием новых высокотехнологических решений.

В связи с этим внутри Западно-Сибирской железной дороги будет создано особое подразделение. «Но железные дороги подчеркивают свою заинтересованность [в работе] с открытыми инновациями и будут привлекать структуру, которая имеет опыт работы на рынке открытых инноваций, в качестве управляющей компании», – сказал Никонов. По его словам, возможно, этой структурой станет Академпарк.

Новосибирский Академпарк в 2018 году заключил 10 контрактов с крупными российскими и зарубежными компаниями. В их числе «Газпромнефть» и РЖД, Bayer, Huawei, «Билайн» и другие.

<https://tass.ru/sibir-news/6100188>

### **ТАСС; 2019.02.11; ГОСЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТА УЧАСТКА ВСМ НИЖНИЙ НОВГОРОД-КАЗАНЬ МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬСЯ В 2019 ГОДУ**

АО «Скоростные магистрали» планирует завершить государственную экспертизу участка Высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань из Нижнего Новгорода до Казани в 2019 году. Об этом в понедельник на коллегии **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана сообщил руководитель ведомства Ленар Сафин. «На сегодняшний день проектная документация [по участку Москва – Нижний Новгород] разработана, завершается проектирование – по участку Нижний Новгород – Казань. Я думаю, что заказчик проекта [АО «Скоростные магистрали»] планирует завершить, получить положительное заключение [государственной] экспертизы в этом году, и документация будет готова для его реализации», – сказал он. Ранее сообщалось, что первый участок ВСМ Москва – Казань, Железнодорожный (Московская область) – Гороховец (Владимирская область) планируется построить до конца 2024 года. Первый этап реализации проекта высокоскоростной магистрали Москва – Казань предполагает строительство новой выделенной железнодорожной линии длиной 301 км на участке Железнодорожный – Гороховец для поездов со скоростями до 400 км/ч и организацию движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода, включая участки уже существующей инфраструктуры (общая протяженность линии составит 408 км). Проектирование магистрали на участке Железнодорожный – Гороховец завершено, получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Новая линия предполагает семь остановок от Москвы до Нижнего Новгорода: Ногинск, Орехово-Зуево, Петушки, Владимир, Ковров, Гороховец, Дзержинск. С учетом всех семи остановок по новой линии поезда будут следовать два часа 31 минуту. Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 790 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/610064>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ЯНВАРСКИЙ РОСТ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ БЫЛ ОБЕСПЕЧЕН ВНУТРЕННИМИ ОТПРАВКАМИ**

Грузовые перевозки на железных дорогах РФ в январе 2019 года выросли на 1,3% по сравнению с тем же периодом 2018 года, до 113,3 млн тонн, следует из материалов ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

При этом объемы транспортировки внутри страны увеличились на 2,5%, составив 65 млн тонн. В то же время экспорт и транзит выросли только на 0,1%, до 40,7 млн тонн и 2 млн тонн, соответственно. По расчетам «Интерфакса», в декабре динамика экспорта также была отрицательной (-2,6%, 41,2 млн тонн), хотя транзит увеличивался (+3,8%, 2,1 млн тонн).

Импорт в январе сократился на 3,4%, до 5,6 млн тонн.

Рост международных перевозок через порты страны в январе составил 3,6%, (доставлено 27,7 млн тонн). При этом транспортировка грузов через сухопутные пограничные переходы сократилась на 5,1% (до 20,6 млн тонн).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБНЫХ ГРУЗОВ ПО Ж/Д РФ В ЯНВАРЕ СНИЗИЛИСЬ НА 8,9%**

Перевозки хлебных грузов (зерно, комбикорма, крупа, мука и другие продукты перемола зерна) по железной дороге РФ за январь 2019 года снизились на 8,9%, до 2,327 млн тонн против 2,554 млн тонн за аналогичный месяц прошлого года, сообщается в материалах ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), с которыми ознакомился «Интерфакс».

Так, международные перевозки этого вида грузов сократились на 20,2%, до 1,287 млн тонн. В частности, перевозки на экспорт снизились на 16,8%, до 1,241 млн тонн. Импорт упал на 38,4%, до 42,5 тыс. тонн.

Внутренние перевозки выросли на 10,5%, до 1,039 млн тонн.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; РЖД В ЯНВАРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА 0,4%, УГЛЯ – УВЕЛИЧИЛИ НА 6,1%**

Перевозки черных металлов по сети РЖД в январе 2019 года сократились на 0,4% по сравнению с аналогичным показателем годом ранее – до 7,535 млн тонн, говорится в материалах РЖД, с которыми ознакомился «Интерфакс».

Внутренние перевозки черных металлов составили 4,105 млн тонн, что на 8,2% превышает показатель январь 2018 года. Международные перевозки сократились на 9% – до 3,429 млн тонн. Перевозки через порты снизились на 2,1% (до 2,502 млн тонн), через погранпереходы – на 23,5% (до 926,7 тыс. тонн).

Импорт черных металлов в РФ упал в прошлом месяце на 43,4% – до 208,4 тыс. тонн, а экспорт – на 5,2%, до 3,097 млн тонн. Транзитные перевозки упали на 7,9% – до 123,9 тыс. тонн млн тонн.

Импорт угля вырос на 13,8%, до 2,154 млн тонн, экспорт – на 5,2%, до 17,21 млн тонн.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ПГК ЗАКЛЮЧИЛА С «ИЛИМОМ» 3-ЛЕТНИЙ КОНТРАКТ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКЦИИ В КРЫТЫХ ВАГОНАХ**

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) подписало трехлетний контракт с группой «Илим», предусматривающий перевозку целлюлозно-бумажной продукции (ЦБП) в крытых вагонах в объеме около 1 млн тонн ежегодно, сообщила ПГК.

«Мы давно взаимодействуем и видим, что потребности партнера в отправлениях растут в связи с развитием производственных мощностей», – заявил в этой связи генеральный директор оператора Александр Сапронов, слова которого приводятся в пресс-релизе. В 2018 г. «Первая грузовая» перевезла в крытых вагонах 745 тыс. тонн ЦБП «Илима».

Помимо вывоза продукции и поставок сырья на предприятия, договор предполагает разработку программы по повышению уровня сервиса для «Илима» и операционной эффективности вагонов ПГК.

«Заключение договора учитывает планы нашей компании по наращиванию поставок продукции азиатским партнерам», – отметил старший вице-президент по продажам и управлению цепочкой поставок «Илима» Тимофей Соколенко, которого также цитирует «Первая грузовая компания».

«Первая грузовая компания» – один из крупнейших в РФ операторов вагонов. Работает в странах СНГ, имеет совместное предприятие с железными дорогами Финляндии. ПГК входит в UCL Rail – железнодорожный дивизион группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) Владимира Лисина. Группа управляет примерно 115 тыс. вагонов различных типов, большая часть из них – полувагоны. Помимо железнодорожных активов, объединяет стивидорные компании на северо-западе и юге страны, а также крупные российские судоходные предприятия.

«Илим» – одна из крупнейших компаний целлюлозно-бумажной промышленности РФ. Экспортирует продукцию более чем в 70 стран мира. Стратегическим партнером группы и владельцем 50% ее акций является крупнейшая в мире целлюлозно-бумажная компания International Paper. Российские акционеры «Илима» – Захар Смушкин и братья Борис и Михаил Зингаревичи. Центральный офис компании находится в Санкт-Петербурге, производственные мощности расположены в Архангельской, Иркутской, Ленинградской и Московской областях.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; RM RAIL ПРЕТЕНДОВАЛ НА ЗАКАЗ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА В 3,4 ТЫС. ВАГОНОВ, НО ТЕНДЕР ПРИЗНАН НЕСОСТОЯВШИМСЯ**

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) планировало на конкурсной основе найти поставщика 3,4 тыс. вагонов-платформ, однако конкурентная процедура, в которой принял участие ООО «ТД «РМ Рейл» (Мордовия) была признана несостоявшейся, следует из материалов, размещенных в системе «СПАРК-Маркетинг».

«Трансконтейнер» определил начальную цену поставки вагонов в размере 10,36 млрд рублей, «ТД «РМ Рейл» предложил цену контракта в размере 9,01 млрд рублей.

Заявка «ТД «РМ Рейл» была признана не соответствующей конкурсной документации, так как претендент указал срок авансового платежа – не позднее 40 дней до первого числа месяца поставки партии товара. В конкурсной документации этот срок – 30 дней.

Участие в открытом конкурсе «Трансконтейнера» также принимало ООО «СК-Эверест», предложившее поставку вагонов-платформ производства ОАО «Завод металлоконструкций», его заявка не была допущена к участию в процедуре.

Конкурсная комиссия признала конкурс несостоявшимся и поручила заказчику провести закупку повторно способом запроса предложений.

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

Группа RM Rail (бывшая «Русская корпорация транспортного машиностроения») объединяет машиностроительные активы в Мордовии и Хакасии. Единственный владелец холдинга – «Русские машины» группы «Базовый Элемент» Олега Дерипаски.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ЕВРОСИБ К П ПОЛУГОДИЮ НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ПАРК ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ БОЛЕЕ ЧЕМ НА ТРЕТЬ**

ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» планирует до конца первого полугодия 2019 года увеличить парк фитинговых платформ более чем на треть, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

«Парк фитинговых платформ на сегодняшний день насчитывает 1200 единиц. К середине года он увеличится более чем на треть. 240 платформ поступят из Тихвина в рамках контракта с НПК «ОВК», заключенного в прошлом году. Это будут вагоны нового поколения повышенной грузоподъемности. Еще 200 фитинговых платформ мы получим по договору с Осиповичским заводом транспортного машиностроения (Белоруссия)», – сказал представитель компании.

Кроме того, «Евросиб» планирует увеличить общий объем контейнерных перевозок в 2019 году на 30% – до 82 тыс. TEU за счет роста экспорта и импорта (предположительно, импорт возрастет на 40%). При этом рост перевозок «Евросиба» будет обеспечен расширением пула контрагентов и увеличением парка, пояснили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» по итогам 2018 года перевезло 12,7 млн тонн грузов, что на 4% превышает показатель 2017 года.

«Евросиб СПб – транспортные системы» управляет парком из 13,4 тыс. вагонов (полувагоны, хопперы-минераловозы, крытые вагоны, цистерны, фитинговые платформы), шести локомотивов, а также эксплуатирует терминально-логистический комплекс в Новосибирске.

ЗАО «Евросиб» – российская многопрофильная группа компаний, основанная в 1992 году. Группа предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включая организацию железнодорожных перевозок с привлечением собственного и арендованного подвижного состава, услуги комплексной логистики, терминального оператора.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ДОЛЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С НАГРУЗКОЙ 25 ТОНН НА ОСЬ В РФ ПЕРЕВАЛИЛА ЗА 10% – РЖД**

Вагоны с нагрузкой 25 тонн на ось составляют 11,22% парка грузового подвижного состава в РФ, по состоянию на конец 2018 года, на сети их было 124,9 тыс., пишет корпоративное издание ОАО «Российские железные дороги» со ссылкой на начальника управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаила Сапетова.

В целом, по его данным, на сети было 1 млн 112,8 тыс. грузовых вагонов.

Их производство в 2018 г. выросло на 26,5%, до 67,6 тыс., отметил топ-менеджер (Федеральная служба государственной статистики (Росстат) РФ, правда, ранее приводила другую цифру: +18,7%, 68,9 тыс.). «Всего было выпущено вагонов, большая часть – 41,3 тыс. (61,1%) – типовых конструкций. Производство «инновационных» вагонов снизилось на 25%: в 2018 г. их было произведено только 26,3 тыс. против 35 тыс. в 2017 г.», – отмечает издание.

В то же время, как отметил М.Сапетов, выросла надежность парка: количество технологических нарушений сократилось в 3,6 раза по сравнению с 2015 г. и на 26% к уровню 2017 г. (16,4 тыс. против 22,2 тыс.). Число отцепок груженых вагонов в пути в 2018 г. снизилось со 136,8 тыс. до 110,9 тыс., во внеплановый ремонт – осталось примерно на том же уровне, что и в 2017 г. – 1,321 млн против 1,332 млн. Основной причиной по-прежнему остаются неисправности кузова и колесной пары.

М.Сапетов также сообщил, что «Объединение производителей железнодорожного транспорта» (ОПЖТ, учреждено с участием РЖД) утвердило программу по повышению надежности грузовых вагонов и планирует до 2025 г. сократить число текущих отцепочных ремонтов на 53%. По расчетам экспертов ОПЖТ, это обеспечит до 2,5 млрд руб. дополнительной прибыли для ж/д операторов. Кроме того, сокращение количества ремонтов и простоя вагонов должно высвободить 3,5 тыс. грузовых вагонов в сутки.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ФСК ОПРЕДЕЛИЛА ПОДРЯДЧИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЛ МЕЖДУ КУЗБАССОМ И ХАКАСИЕЙ ЗА 6 МЛРД РУБ**

ООО «Промстрой» (Сургут, Тюменская область) и ООО «ЭнергоСеть» (г.Ступино, Московская область) признаны победителями тендера ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) на строительство второй ВЛ 220 кВ ориентировочной протяженностью 315 км, которая соединит подстанцию «Междуреченская» в Кемеровской области с подстанциями Хакасии, сообщается в материалах на сайте госзакупок.

В частности, «Промстрой» признан победителем конкурса по лоту на право заключения договора на выполнение строительно-монтажных и пусконаладочных работ, а также поставку оборудования по строительству участка транзита ВЛ 220 кВ ПС «Междуреченская» – ПС «Тёя».

«ЭнергоСеть» стала победителем конкурса на выполнение строительно-монтажных и пусконаладочных работ, а также поставку оборудования по строительству участка транзита ВЛ 220 кВ ПС «Тёя» – ПС «Степная». В состав лота включено также строительство волоконно-оптической линии связи (ВОЛС), реконструкция ПС «Междуреченская» и ПС «Тёя», а также «поставка машин для эксплуатации». Работы необходимо выполнить до декабря 2021 года.

Как сообщалось, начальная (максимальная) цена контракта по первому лоту была определена в 4 млрд 40 млн 451,58 тыс. рублей (в том числе более 673 млн рублей НДС), по второму – 2 млрд 289 млн 54,4 млн рублей (в том числе 381,5 млн рублей НДС).

При этом «Промстрой» предложил цену контракта в 4,033 млрд рублей, «ЭнергоСеть» – 2,288 млрд рублей. Кроме того, согласно материалам на сайте госзакупок, эти компании признаны победителями «с учетом проведения преддоговорных переговоров о возможности снижения цены конкурсной заявки».

Согласно материалам закупок, «ЭнергоСеть» подавала заявки на участие в обоих лотах, в торгах по второму лоту также принимало участие ООО УК «РусЭнергоМир» (Новосибирск).

Как сообщалось, весной 2018 года Главгосэкспертиза одобрила проектную документацию и инженерные изыскания на строительство второй ЛЭП 220 кВ между подстанциями «Междуреченская» и «Степная». Необходимость строительства ЛЭП обусловлена требованием повышения надежности электроснабжения тяговых подстанций, электроснабжения потребителей Хакасии и Кемеровской области. При этом основной целью работ является безаварийное обеспечение электроэнергией тяговых потребителей ОАО «РЖД».

Согласно аналитической системе «СПАРК-Интерфакс», ООО «ЭнергоСеть» зарегистрировано в 2007 году с основным видом деятельности «строительство электростанций». 100%-ным собственником компании является Александр Шиганов, который также владеет ООО «НПК Химстройэнерго» (специализируется на строительстве жилых и нежилых зданий) и ООО «И-трейд» (занимается торговлей машинами и промоборудованием). В числе проектов компании на официальном сайте «ЭнергоСети» указаны Маяковская и Талаховская ТЭС для ООО «Калининградская генерация», строительство Прегольской ТЭС в Калининграде, строительство энергоблока для Пермской ГРЭС (АО «Интер РАО – Электрогенерация»), электроснабжение парка «Зарядье».

ООО «Промстрой» зарегистрировано в 1996 году, специализируется на строительстве междугородних линий электропередачи и связи. 51% компании владеет Раис Габдрахимов, 49% – Николай Галкин. На официальном сайте компании в числе основных видов работ указаны: строительство и капремонт ЛЭП и ПС классом напряжения 35-750кВ, устройство электрических сетей, линий связи и сетей газоснабжения, монтажные и пусконаладочные работы тепловых электростанций, нефтегазоперекачивающих станций, электротехнической промышленности, комплексное проектирование. По данным сайта, в период с 2010 по 2014 год компания выполнила 15 проектов для «ФСК ЕЭС».

ФСК владеет и управляет электросетевыми объектами Единой национальной электросети РФ. Электросетевому холдингу «Россети» (МОЕХ: RSTI) принадлежит 80,13% акций ФСК. В свою очередь «Россети» на 88,04% принадлежат государству.

### **ГУДОК; КУДРЯВЦЕВА ЕЛЕНА; 2019.02.11; ПОЕЗДА ОБГОНЯЮТ АВТОМОБИЛИ; МАРШРУТ ПРИБАВИТ В ОБЪЕМАХ И СКОРОСТИ**

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) расширило сервис ускоренной доставки сборных грузов из Москвы в Иркутск и изменило технологию формирования составов на станциях Московского узла. Это позволит сократить время в пути до девяти суток вместо 16 и увеличить объемы перевозок.

Напомним, сервис ускоренной доставки сборных грузов ПГК организовала в 2016 году, и к настоящему моменту на него сформировался устойчивый спрос. В частности, в 2018 году компания отправила 87 ускоренных поездов из Москвы в Иркутск (+21% к 2017 году). Поэтому сейчас принято решение увеличить частоту движения поезда до двух раз в неделю и изменить список станций, входящих в технологию формирования ядра состава.

Как уточнил директор Московского филиала ПГК Виктор Храпов, в конце 2018 года приказом **Федерального агентства железнодорожного транспорта** были закрыты для выполнения грузовых операций опорные станции Москва-2-Митьково и Москва-Товарная-Рязанская, которые использовались для погрузки сборных грузов. «Мы обратились в управление Московской железной дороги с просьбой включить в план формирования станции Люблино-Сортировочная и Кусково. На наш взгляд, расширение списка станций позволит привлечь дополнительные объемы погрузки в 2019 году. Теперь вагоны собираются на девяти станциях Московского узла, затем прибывают на станцию Перово, где из них формируется ускоренный поезд. Длина состава может достигать 100 грузовых вагонов. Далее он следует по выделенной «нитке» графика без остановок до станций Екатеринбург-Сортировочный, Инская (Новосибирск), где вагоны отцепляются, до станции Иркутск-Сортировочный. Поскольку состав курсирует без обработки на сортировочных станциях, почти в два раза сокращается время доставки продукции, таким образом, грузовладельцы экономят деньги, а ПГК сокращает оборот подвижного состава», – пояснил «Гудку» Виктор Храпов.

По его словам, на первую станцию сборные грузы прибывают через 4,5 суток вместо стандартных девяти, на вторую – через 6,5 суток вместо 12, на конечную – через 9 суток вместо 16. Основную номенклатуру составляют товары народного потребления, перевозимые в крытых вагонах, хотя у компании есть возможность поставить в ускоренный поезд и другие модели подвижного состава под разные виды грузов.

Однако ПГК пока не планирует менять географию сервиса. «Ускоренный поезд следует через Екатеринбург, Новосибирск и Иркутск. В этих городах и прилегающих к ним областях наравне с Москвой и Санкт-Петербургом товары народного потребления наиболее востребованы, на маршрут приходится до 80% перевозок этих товаров Московским филиалом компании. Поэтому пока мы не планируем перенести технологию на другие направления», – отметил Виктор Храпов.

Впрочем, аналогичный сервис развивает не только ПГК. Напомним, в марте 2018 года АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) начало перевозку сборных грузов из Москвы в Новосибирск в ускоренных контейнерных поездах. Правда, применяет несколько иную технологию: груз трижды в неделю по расписанию консолидируется на железнодорожной станции Кунцево-2. Через шесть-семь дней, что сравнимо с доставкой автомобильным транспортом, получатель его может забрать со склада компании в Новосибирске.

По словам директора по развитию перевозок мелких партий грузов АО «РЖД Логистика» Виктора Борцова, скорость обеспечивается за счет перевозки контейнеров со сборным грузом ускоренными контейнерными поездами различных железнодорожных операторов. То есть продукция не лежит на складе в течение долгого времени, а сразу перегружается в крупнотоннажные контейнеры для максимальной сохранности груза и отправляется клиенту несколько раз в неделю.

Сервис предоставляется в рамках направления «РЖД Экспресс» по доставке мелких и сборных партий грузов как физическим, так и юридическим лицам, к примеру, средним и мелким предпринимателям, грузовладельцам, экспедиторам. Наиболее востребована перевозка строительных материалов и полиграфической продукции.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1453055>

### **РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.02.12; НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА ВЫЯВЛЕНО 98 ВАГОНОВ СОБСТВЕННОСТИ РФ С ИЗМЕНЕННЫМИ ГОДАМИ ПОСТРОЙКИ**

Вопрос эксплуатации омоложенных платформ на территории Эстонской железной дороги (ЭВР) будет рассмотрен 3-4 апреля 2019 года в Таллине на заседании Комиссии по безопасности движения Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Об этом РЖД-Партнеру сообщили в Дирекции совета в ответ на просьбу

прокомментировать ситуацию об использовании на ЭВР платформ, угрожающих безопасности движения.

Подробнее о ситуации можно прочитать по ссылке.

В Дирекции совета заверили, что еще в мае 2018 года от ЭВР поступили телеграммы с информацией о выявлении вагонов собственности РФ с нарушениями и несоответствиями базе данных автоматизированного банка данных парка вагонов. Обозначенные в этих телеграммах вопросы были рассмотрены на заседаниях рабочей группы Комиссии вагонного хозяйства в начале июня и в начале сентября.

«По результатам рассмотрения Комиссия вагонного хозяйства обратилась к железнодорожным администрациям с просьбой при определении технического состояния собственных вагонов в соответствии с разд. 3 Правил эксплуатации пономерного учета собственных грузовых вагонов сверять технические характеристики на соответствие представленным техническим паспортам формы ВУ-4М (ВУ-4ЖА), для дальнейшего определения их пригодности», – сообщается в ответе Дирекции совета.

Кроме того, в декабре управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» на заседании экспертной группы Комиссии по безопасности движения была представлена информация о выявлении 98 вагонов собственности РФ с измененными годами постройки эксплуатирующихся на сети железных дорог государств – участников Содружества.

Принятие решения по этой ситуации запланировано на 3-4 апреля.

Добавим, что ранее в Управлении государственного железнодорожного надзора **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** (Госжелдорнадзор) РЖД-Партнеру сообщили, что не располагают информацией о состоянии безопасности движения на Эстонской железной дороге.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/na-seti-zheleznykh-dorog-gosudarstv-uchastnikov-sodruzhestva-vyyavleno-98-vagonov-sobstvennosti-rf-s/>

### **ТАСС; 2019.02.11; ПЕТЕРБУРГСКИЙ «МЕТРОСТРОЙ» ПОГАСИЛ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ 60% СТРОИТЕЛЕЙ МЕТРО**

Подрядчик строительства метро в Санкт-Петербурге – ОАО «Метрострой» – выплатил долги по зарплате за декабрь 2018 года 60% сотрудников субподрядных организаций. Перевод остальной части средств задерживается из-за блокировки счетов компании, наложенной ранее Федеральной налоговой службой (ФНС) сообщили в пресс-службе ОАО «Метрострой».

Компания рассчитывает подписать мировое соглашение с ФНС к концу недели, что позволит ОАО «Метрострой» снять ограничения со счетов и перевести оставшуюся часть зарплат за декабрь.

«В рамках договоренностей, достигнутых между ОАО «Метрострой» и городом, на 11 февраля компания произвела взаиморасчеты с субподрядными организациями за декабрь. Заработная плата направлена 60% сотрудников из пяти подрядных организаций», – отмечается в сообщении.

По данным компании, остальные выплаты задерживаются «по причине отказа банка «Санкт-Петербург» переводить средства до снятия инкассо (ограничения расчетных счетов компании), наложенных на счет ОАО «Метрострой» налоговыми органами». В пятницу, 8 февраля более 20 работников ночной смены одного из субподрядчиков компании «Метрострой» – «Управления-15 Метрострой», которое занимается строительством станции метро «Театральная» в центре Санкт-Петербурга, – объявили забастовку в связи с невыплатой зарплаты за декабрь 2018 года.

В понедельник, в рамках подготовки к заключению мирного соглашения с ФНС, ОАО «Метрострой» отозвало иск к налоговой службе, оспаривающий решение ФНС о взыскании с компании почти 789 млн рублей. Это, по данным компании, позволит снять

ограничения со счетов компании и выплатить долги по зарплате сотрудникам «Метростроя» и ее субподрядных организаций. Первого февраля врио губернатора города Александр Беглов заявил о решении не расторгать контракты с подрядчиком в случае, если «Метрострой» уладит проблемы с налоговой в течение 10 дней.

По условиям городских властей, «Метрострою» также предстоит в течение установленного срока погасить задолженность по заработной плате перед сотрудниками, предоставить подтверждение наличия финансовых источников для выполнения взятых обязательств, а также завершить строительство Фрунзенского радиуса метро («Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары») до 1 июля 2019 года. В случае невыполнения этих условий город будет вынужден вернуться к процедуре расторжения контрактов.

Ситуация с «Метростроем»

Тема строительства метро в Санкт-Петербурге вызвала широкий общественный резонанс после того, как в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку из-за невыплаты зарплаты с сентября. Забастовка прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями. 30 декабря власти сообщили, что долги полностью погашены перед 6541 сотрудником «Метростроя» и его подрядных организаций.

Компания также обращалась в суд с требованием отменить разрыв контрактов и подавала иски о взыскании средств с дирекции транспортного строительства Петербурга, которая непосредственно заключала контракты с подрядчиком. К компании начали массово подавать иски различные структуры.

<https://tass.ru/ekonomika/6102999>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; СУД ЗАВЕРШИЛ КОНКУРСНОЕ ПРОИЗВОДСТВО В ДВГК, ТРЕБОВАНИЯ КРЕДИТОРОВ УДОВЛЕТВОРЕНЫ НА 13%**

Арбитражный суд Москвы завершил конкурсное производство в отношении ООО «Дальневосточная грузовая компания» (ДВГК, Москва), следует из материалов суда.

В определении суда говорится, что в ходе конкурсного производства денежные средства и имущество у должника выявлены не были. «По сведениям из регистрирующих органов, автотранспортные средства, недвижимое имущество у должника отсутствуют. Счета должника в обслуживающих банках закрыты», – говорится в материалах.

В ходе процедур банкротства погашены требования кредиторов на сумму 415,565 млн рублей, что составляет 12,9% от общей суммы требований кредиторов, включенных в реестр.

С заявлением о признании ДВГК банкротом в феврале 2016 года обратилось АО «Вагоноремонтная компания-1» («дочка» «РЖД») из-за задолженности в размере 4,2 млн рублей. В августе 2016 года Арбитражный суд Москвы ввел наблюдение в отношении грузовой компании, в сентябре 2017 года – признал банкротом и открыл в отношении компании конкурсное производство, которое затем продлилось.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Дальневосточной грузовой компанией» владеет ЗАО «Тихоокеанская логистическая компания» (ТЛК), до 2016 года ДВГК на паритетных основах принадлежала ТЛК и ПАО «ТрансФин-М» (лизинговый оператор, подконтрольно НПФ «Благосостояние»). ДВГК занималась междугородными и международными пассажирскими перевозками. Выручка в 2015 году составила 545 млн рублей, чистый убыток – 2,146 млрд рублей, за 2016 год выручка не указана, чистый убыток – 67 млн рублей.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2019.02.11; В НИЖЕГОРОДСКОМ МЕТРО ПРОИЗОШЛА АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА ПОЕЗДА**

Вечером в понедельник 11 февраля на Автозаводской ветке нижегородского метро между станциями Чкаловская и Ленинская произошла аварийная остановка поезда. Об этом

сообщила корреспондент «РГ» Светлана Медведева, оказавшаяся в третьем вагоне состава.

По ее словам, остановка случилась примерно в 19.35, вскоре после отбытия поезда от станции Чкаловская.

- Поезд внезапно встал в тоннеле, спустя какое-то время мимо нас в конец состава пробежал машинист. Видимо, он выполнял экстренный ремонт, толком ничего видно не было, все время что-то скрежетало, – пояснила Светлана Медведева. – Затем он объявил, что стоять будем еще минут 10. В вагонах практически полностью погасло освещение, перестала работать вентиляция, многие в этот момент почувствовали себя неудобно.

К счастью, через 15 минут поезд смог тронуться и медленно доехал до Ленинской. Машинист высадил всех пассажиров, поезд отправился дальше, а вскоре за людьми приехал другой.

В нижегородском метро «РГ» подтвердили, что произошла задержка поездов на 15 минут из-за неисправности одного состава. Сейчас движение восстановлено в штатном режиме.

<https://rg.ru/2019/02/11/reg-pfo/v-nizhegorodskom-metro-proizoshla-avarijnaja-ostanovka-poezda.html>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.11; ЭЛЕКТРИЧКА НАСМЕРТЬ СБИЛА МУЖЧИНУ В РАЙОНЕ ПЛАТФОРМЫ «НОВАЯ» КАЗАНСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД**

Пригородный электропоезд насмерть сбил мужчину в районе платформы «Новая» Казанского направления Московской железной дороги (МЖД). Об этом сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу.

«11 февраля в районе платформы «Новая» Казанского направления МЖД смертельно травмирован мужчина. По предварительной информации, он переходил железнодорожные пути в неустановленном месте», – пояснил собеседник агентства.

В пресс-службе добавили, что на месте происшествия сотрудники транспортной полиции устанавливают обстоятельства случившегося.

<https://www.mskagency.ru/materials/2862571>

### **КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЮРИЙ БАРСУКОВ, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2019.02.12; РОССИЙСКИЙ ГАЗОВОЗ НАГРУЗИЛИ ЦЕНОЙ; «ЗВЕЗДА» ПОСТРОИТ СПГ-ТАНКЕРЫ ЗА \$383 МЛН**

“Ъ” стали известна стоимость судов, которые суперверфь «Звезда» должна построить для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2». Газовоз Arc7 оценивается в \$383 млн. Однако это цена лишь при полной загрузке верфи другими заказами, иначе головное судно обойдется заказчику в \$698,2 млн – вдвое дороже, чем в Южной Корее. Бюджет собирается компенсировать «Звезде» 30% от стоимости газовоза на азиатских верфях (\$315-330 млн). В таком случае субсидия на серию из 15 судов может превысить 60 млрд руб. По данным “Ъ”, контракт на головное судно должен быть подписан уже до конца марта.

Как выяснил “Ъ”, стоимость строительства газовозов Arc7 для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2» на «Звезде» (управляется консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка) может составить \$383 млн. Но, уточнили на верфи, эта цена актуальна только при выполнении поручений президента по загрузке «Звезды» согласно перспективному плану до 2035 года в полном объеме. При негативном сценарии и отсутствии загрузки верфи стоимость строительства головного газовоза Arc7 может составить \$698,2 млн, при заказе пяти судов – \$609,3 млн, десяти – \$600,6 млн, 15 судов – \$602,9 млн. Эти цифры указаны в письме консорциума в Минпромторг от 24 января (копия есть у “Ъ”).

В рамках расчета, приведенного консорциумом, собственные работы верфи на головном судне оцениваются в \$250,2 млн, а при строительстве серии из 15 судов сократятся до \$218,6 млн. При этом стоимость работ корейцев, в кооперации с которыми и планировалось строить суда,- так называемый «материальный пакет» – оценивается в \$235,4 млн вне зависимости от серийности.

В Минпромторге сообщили “Ъ”, что консорциум ранее направил некорректную информацию относительно стоимости планируемых к строительству крупнотоннажных судов, которая впоследствии была аннулирована.

Письмом от 11 февраля были представлены уточненные данные по стоимости строительства на «Звезде» газоведа для «Арктик СПГ 2» с учетом строительства серии из 15 судов, отмечают в министерстве, добавляя, что сейчас Минпромторг проводит аудит представленной цены.

На «Звезде» сообщили “Ъ”, что занимаются расчетом сценариев финансовых моделей строительства различных судов, включая и инновационные, такие как суда-газовозы, которые ранее не строились в России. По оценкам верфи, цена строительства газозовов Arc7 на корейских верфях, получающих до 70 таких заказов в год, составляет около \$330 млн. Эксперты и собеседники “Ъ” оценивали эту стоимость в \$316-318 млн. В НОВАТЭКе сообщили “Ъ”, что рыночная стоимость одного газоведа Arc7 – порядка \$315 млн и с учетом локализации производства стоимость в будущем будет снижаться. В Минпромторге говорят, что цена строительства на крупнейших корейских верфях – \$324,4-330 млн. Подготовка проекта постановления РФ о субсидировании «Звезды» продолжается исходя из этих данных, пояснили в министерстве.

Как сообщал “Ъ” 31 января, Минпромторг предложил компенсировать «Звезде» из бюджета разницу в стоимости строительства судов по сравнению с зарубежными верфями. В проекте постановления (копия есть у “Ъ”) речь идет о максимальной компенсации в 30% на газозовы для «Арктик СПГ 2» и 20% на танкеры-продуктовоы типа MR на газомоторном топливе. Планируется, что мера вступит в силу с 2020 года и может быть продлена до конца 2035 года.

Как следует из документов «Звезды», строительство головного газоведа планируется в 2020-2022 годах, последующих четырех судов – в 2021-2023 годах, следующих серий по пять судов – в 2022-2024 годах и 2023-2025 годах. Основным риском при строительстве на «Звезде» всегда назывались не только стоимость, но и соблюдение сроков сдачи газозовов. Собеседники “Ъ” в отрасли отмечают, что первая линия «Арктик СПГ 2», которую НОВАТЭК рассчитывает ввести в конце 2022 года, может обойтись без собственных танкеров Arc7, позаимствовав их у проекта «Ямал СПГ» (при оптимизации через перевалку в Мурманске). Но для второй линии такой возможности уже нет.

Заказчиком головного газоведа должен стать «Совкомфлот», остальные 14 судов по аналогии с проектом «Ямал СПГ» будут строиться по тендерному контракту (см. “Ъ” от 11 января). По данным “Ъ”, контракт на первое судно должен быть заключен до конца марта. В НОВАТЭКе подтвердили “Ъ”, что «Совкомфлот» и «Звезда» должны подписать судостроительный контракт в первом квартале, компания подписала и направила в «Совкомфлот» договор тайм-чартера на головное судно. В «Совкомфлоте» воздержались от комментариев.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что, исходя из документов «Звезды», объем закупки на корейских верфях для первого и пятнадцатого танкера планируется одинаковый. То есть фактически никакой локализации, кроме закладки и сборки корпуса, монтажа винтов и винторулевых колонок, достройки и швартовых и ходовых испытаний не происходит, подчеркивает эксперт. Если исходить из благоприятного варианта, при котором стоимость танкера может снизиться до более или менее конкурентоспособных \$383 млн, то от бюджета потребуются субсидии в 62,8 млрд

руб. на всю серию из 15 газовозов. Расходы заказчика, полагает Михаил Бурмистров, при этом окажутся не больше, чем при закупках в Корее.

<https://www.kommersant.ru/doc/3881485>

### **КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.02.12; ПШЕНИЦА ЗАМЕРЛА В ПОРТАХ; РОСТ ЭКСПОРТНЫХ ЦЕН ОСТАНОВИЛСЯ**

Динамичное укрепление экспортных цен на пшеницу, продолжающееся с начала 2019 года, прекратилось. На прошлой неделе они зафиксировались на уровне \$247-249,5 за тонну. При таких котировках спроса на зерно из России нет, а снижать цены экспортеры не могут из-за высокой стоимости пшеницы на внутреннем рынке.

Средние цены на российскую пшеницу с содержанием 12,5% протеина на прошлой неделе остались на уровне \$249,5 за тонну (FOB, глубоководные порты), следует из мониторинга «Совэкона». До этого 21-25 января котировки выросли сразу на \$7, до \$247,5 за тонну, обновив максимумы конца 2014 года, а неделей позже поднялись еще на \$2. Гендиректор «Прозерно» Владимир Петриченко говорит, что котировки остановились на уровне \$247 за тонну. Закупочные цены в глубоководных портах также остались без изменений – на уровне 14-14,8 тыс. руб. за тонну, а активность покупателей заметно снизилась, сообщают в «Совэкон». По данным руководителя аналитического центра «Русагротранс» Игоря Павенского, в порту Новороссийска средний ценник снижается до 14,2-14,5 тыс. руб. за тонну.

Российская пшеница при таких ценах не востребована на мировом рынке, о чем свидетельствуют две подряд неудачи на египетских тендерах GASC, констатирует директор «Совэкона» Андрей Сизов. В прошлую пятницу госкомпания закупила пять партий пшеницы общим объемом 300 тыс. тонн с поставкой 21 марта. Их них по 120 тыс. тонн пришлось на американское и французское зерно при ценах \$260-261,65 за тонну (C&F), еще 60 тыс. тонн – на украинскую пшеницу (\$261,2). Самое дешевое предложение из России – \$263,9 за тонну. Господин Павенский говорит, что российская пшеница с поставкой в марте сегодня предлагается по \$250 за тонну и спроса на нее нет. Для сравнения «Совэкон» приводит мартовский контракт на французскую пшеницу, который в пятницу торговался по \$231 за тонну.

Экспортеры российской пшеницы не могут выставить более низкий ценник при текущей стоимости зерна внутри страны и курсе рубля, поясняет Игорь Павенский. По данным «Совэкона», на прошлой неделе пшеница третьего класса в европейской части страны в среднем подорожала на 150 руб., до 12,5 тыс. руб., четвертого – на 50 руб., до 12,22 тыс. руб. за тонну, тогда как неделей ранее прирост был на уровне 300-600 руб. за тонну. Доллар вечером в понедельник на Московской бирже стоил 65,89 руб.

По прогнозам господина Сизова, рост цен на пшеницу на внутреннем рынке, вероятно, в ближайшее время полностью прекратится, а в ряде регионов котировки могут даже снижаться, особенно при текущем курсе рубля.

Падение закупочных цен в портах может вызвать и коррекцию котировок на юге, согласен господин Павенский.

По словам Андрея Сизова, установившаяся сейчас в Северной Америке холодная погода может поддержать мировые цены на зерно: «Если рынок увидит серьезную угрозу для нового урожая озимой пшеницы, котировки вырастут, а российская пшеница перестанет выглядеть такой дорогой». Если экспортеры французского и американского зерна продолжат снижать цены, это может негативно отразиться на стоимости пшеницы из России, предупреждает господин Петриченко.

С начала сезона к 7 февраля Россия увеличила экспорт зерна на 3%, до 32,6 млн тонн, год к году. Поставки пшеницы выросли на 11%, до 27,3 млн тонн. По итогам сезона показатели должны достигнуть 42 млн и 37 млн тонн соответственно, что «позволит сохранить необходимые запасы для обеспечения потребностей внутреннего рынка»,

сообщил Минсельхоз. В понедельник там подчеркнули, что не планируют ограничивать отгрузки. При этом министерство инициирует создание нового союза экспортеров зерна. «Нам нужно понимать общие тенденции, общие запросы рынка», - заявил министр Дмитрий Патрушев. По его словам, ассоциация может быть создана ближе к апрелю. Президент Национальной ассоциации экспортеров сельскохозяйственной продукции (НАЭСП, включает Glencore, Bunge, Cargill и Louis Dreyfus) Сергей Балан не понимает, зачем нужен новый союз. «Видимо, НАЭСП неудобна чиновникам, так как имеет свое мнение, которое может отличаться от точки зрения Минсельхоза», - рассуждает он. Источник "Ъ" на рынке считает, что союз нужен Минсельхозу как инструмент регулирования экспорта зерна в ручном режиме.

<https://www.kommersant.ru/doc/3881313>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В ЯНВАРЕ ВЫРОС НА 5,6%, ДО 67,6 МЛН ТОНН**

Грузооборот морских портов РФ в январе 2019 года вырос на 5,6% по сравнению с январем прошлого года, до 67,61 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) РФ**.

При этом перевалка сухих грузов увеличилась на 0,3% (до 28,19 млн тонн), наливных – на 9,8% (до 39,42 млн тонн).

По динамике роста перевалки грузов лидирует Арктика, которая увеличила грузооборот на четверть. По данным **Росморречфлота**, грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 9,37 млн тонн (+25,3%), из них объем перевалки сухих грузов – 2,56 млн тонн (+4%), наливных грузов – 6,81 млн тонн (+35,8%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна достиг 0,48 млн тонн (+3,7%), из них объем перевалки сухих грузов составил 0,21 млн тонн (-24,3%), наливных грузов – 0,27 млн тонн (рост в 1,5 раза).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна зафиксирован на уровне 20,91 млн тонн (-0,1%), из них объем перевалки сухих грузов составил 8,6 млн тонн (-1,4%), наливных грузов – 12,31 млн тонн (+0,8%).

Морские порты Азово-Черноморского бассейна обеспечили перевалку 20,99 млн тонн (+5%), из них объем перевалки сухих грузов составил 7,58 млн тонн (-4,5%), наливных грузов – 13,41 млн тонн (+11,3%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос до 15,85 млн тонн (+4,6%), из них объем перевалки сухих грузов составил 9,24 млн тонн (+6%), наливных грузов – 6,62 млн тонн (+2,7%).

По данным **Росморречфлота**, Большой порт Санкт-Петербург (4,488 млн тонн, +1,8%) в январе не вошел в «топ-5» российских морских портов по грузообороту. Пятое место в рейтинге занял порт Приморск (Ленинградская область) показав в январе грузооборот 4,88 млн тонн (+0,3%). Согласно статистике ЗАО «Морцентр-ТЭК», перевалку в морском порту Приморск осуществляет одна стивидорная компания – ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, входит в ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP), НМТП).

Первая четверка портов в рейтинге не изменилась, в нее вошли Новороссийск, Усть-Луга, Восточный и Мурманск, отмечает агентство. Лидерство по-прежнему сохраняет порт Новороссийск, его грузооборот в январе вырос на 8,3%, до 13,23 млн тонн. На втором месте Усть-Луга (Ленинградская область), в январе порт увеличил перевалку на 0,5%, до 8,649 млн тонн. Порт Восточный (Приморский край, Находка) сохранил третье место в рейтинге, перевалив 5,809 млн. тонн, что на 4,5% больше, чем в январе прошлого года. На четвертом месте порт Мурманск с 5,411 млн тонн, что все лишь на 2 тыс. тонн выше результата годичной давности.

По динамике роста грузооборота **Росморречфлот** также отмечает арктический порт Сабетта, который в январе нарастил перевалку на 189,2%, достигнув абсолютного показателя в 2,837 млн тонн.

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.02.11; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА РАССМАТРИВАЮТ ПРОЕКТ ВЫНОСА ГРУЗОВОГО ПОРТА ИЗ ЦЕНТРА КАЗАНИ**

Президент Республики Татарстан (РТ) Руслан Минниханов поддержал предложение рассмотреть вопрос о выносе из центра города Казань грузовых железнодорожных путей и грузового порта, а также использования освободившихся площадей. С таким предложением выступил руководитель проектной группы по вопросам устойчивого развития территории исторического поселения Казани, казанский архитектор Олег Маклаков.

Как сообщает пресс-служба президента РТ, на заседании на межведомственной комиссии по вопросам градостроительной деятельности в исторических поселениях Рустам Минниханов заявил: «Участки, которые заняты сегодня этими производственными площадками, имеют серьезную инвестиционную привлекательность. Вопрос требует решения, мы уже давно поднимали его. Необходимо совместное совещание со специалистами, в том числе представителями РЖД. В целом по концепции устойчивого развития исторического поселения города Казани начата очень важная работа».

<http://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=36312>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.11; СУДАМ СТРАН ЕАЭС МОЖЕТ БЫТЬ ОТКАЗАНО В ДОСТУПЕ НА ВВП ДРУГ ДРУГА В ТРЕХ СЛУЧАЯХ**

Новое соглашение о судоходстве, устанавливающее единый уведомительный порядок хождения судов по внутренним водным путям государств Евразийского экономического сообщества, предусматривает, что судам под флагом стран ЕАЭС может быть отказано в доступе на ВВП друг друга в трех случаях. Согласно соглашению, подписанному 1 февраля в Алматы по итогам заседания Евразийского межправительственного совета, хождение судов под флагами государств – членов ЕАЭС по внутренним водным путям на их территориях, открытых для судоходства, осуществляется на основании заявления, подаваемого судовладельцем или его представителем в уполномоченный орган государства-члена, на территории которого находятся водные пути, не позднее чем за 10 календарных дней до захода на них судна.

При этом, уполномоченный орган должен оповестить заявителя об итогах рассмотрения заявления на проход в случае принятия отрицательного решения. В доступе отказывается в случае несоответствия габаритов судна гарантированным габаритам судового хода на внутренних водных путях, наличия сведений о несоответствии судна требованиям законодательства, а также в целях обеспечения обороны и безопасности.

Двусторонняя перевозка осуществляется на основании уведомления, в соответствии с которым уполномоченные органы государств-членов ежегодно, до 1 апреля, согласовывают предварительные списки судов, планируемых для осуществления перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировки из портов (в порты) внутренних водных путей одного государства-члена флага судна в порты (из портов) внутренних водных путей другого государства-члена.

Суда при заходе (выходе) на внутренние водные пути обязаны пройти пограничный и другие виды контроля в соответствии с законодательством государства-члена, на территории которого находятся эти пути, в ближайшем к месту пересечения государственной границы государства-члена пункте пропуска через государственную границу.

Определено также, что стороны взаимно признают судовые документы, включая квалификационные документы капитана и членов экипажей судов, находящиеся на борту судна, выданные в соответствии с законодательством государства-члена, под флагом которого ходит судно.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77079>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ГРУЗОБОРОТ ГРУППЫ НМТП В 2018 Г. СНИЗИЛСЯ НА 2,3%, ДО 140,2 МЛН ТОНН**

Грузооборот группы «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) в 2018 году снизился на 2,3% по сравнению с 2017 годом, до 140,209 млн тонн, сообщила компания.

На показатель повлияло сокращение перевалки нефти на 11,4% из-за «перераспределения объемов экспорта нефти с западного на восточное направление». В то же время, в этот период сохранился рост перевалки нефтепродуктов (+9,7%) и зерна (+14,3%), а также черных металлов и чугуна (+13%) – «в связи с увеличением поставок в страны Европы и Юго-Восточной Азии».

В целом перевалка наливных грузов НМТП в 2018 году сократилась на 5,2%, до 100,541 млн тонн. Перевалка навалочных грузов увеличилась на 2,3%, до 17,584 млн тонн. Объем перевалки генеральных грузов вырос на 8,1%, до 14,965 млн тонн. Контейнерооборот группы увеличился на 4,1%, до 620 тыс. TEU.

Грузооборот стивидорных компаний группы НМТП в 2018 году (данные ЗАО «Морцентр-ТЭК»):

- ПАО «НМТП» (МОЕХ: NMTP) (Новороссийск) – 77,846 млн тонн (+0,3%);
- АО «Новорослесэкспорт» (МОЕХ: NOLE) (НЛЭ, Новороссийск) – 3,75 млн тонн (-1%);
- АО «Новороссийский судоремонтный завод» (МОЕХ: NSRZ) (НСПЗ, Новороссийск) 3,529 млн тонн (+7,6%);
- ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область) – 53,488 млн тонн (-7,1%);
- ООО «Балтийская стивидорная компания» (БСК, Калининград) – 1,342 млн тонн грузов (+35,4%).

### **ТАСС; 2019.02.11; ВЛАДЕЛЕЦ ГОРЯЩИХ В ЧЕРНОМ МОРЕ СУДОВ ВЫШЕЛ НА СВЯЗЬ С РОССИЙСКОЙ СТОРОНОЙ**

Компания – владелец танкеров «Маэстро» и «Канди», которые горят в Черном море, вышла на связь с российской стороной, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе **Росморречфлота**.

Ранее сообщалось, что суда горят уже три недели. При этом профильные службы о том, что налажен контакт с судовладельцем, до настоящего времени не сообщали. По данным международной транспортной федерации ИТФ, суда принадлежат одной турецкой компании – Milenyum Denizcilik Gemi.

«Да, у нас контакт был с судовладельцем, взаимодействие с ним налаживается. Судовладелец не скрывается, контакт с ним есть», – сказали в пресс-службе **Росморречфлота**.

По данным ведомства, горение на судах продолжается. «У нас по-прежнему на «Маэстро» три очага [горения], на «Канди» – два очага. На «Маэстро» – грузовая палуба, правый борт, мачта сброса давления и помещение в районе палубных насосов, а на «Канди» – район грузовых палубных насосов и район грузовой палубы. У «Канди» небольшой крен, 10-15%, на левый борт, а у «Маэстро» практически нет крена сейчас», – добавили в пресс-службе.

Там также уточнили, что спасательный буксир «Меркурий» периодически орошает суда, курсируя между двумя танкерами. В **Росморречфлоте** уточнили, что танкеры стоят на

якорях, отдалиться друг от друга не могут даже после сильного ветра. «Судоходству не мешают, экологических последствий не видим», – уточнили в пресс-службе.

Пожар на танкерах возник 21 января в районе Керченского пролива за пределами территориальных вод России. Из 32 моряков удалось спасти 12 – все они граждане Турции и Индии. По предварительным данным, инцидент произошел во время перегрузки сжиженного газа с одного судна на другое, всего на танкерах находилось около 4,5 тыс. т топлива.

<https://tass.ru/proisshestviya/6102991>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/11/reg-ufo/polyhaiushchie-u-beregov-kryma-tankery-budut-goret-bolshe-mesiaca.html>

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77093>

<https://www.mk.ru/incident/2019/02/11/tankery-s-gazom-v-chernom-more-do-sikh-por-goryat.html>

### **ИА REGNUM; 2019.02.11; ЯРОСЛАВСКИЙ РЕЧНОЙ ПОРТ: МЫ ЗАКРОЕМ МАРШРУТ НА ТОЛГУ**

В Ярославском речном порту не смогут поддерживать внутригородской маршрут до Толги после отказа мэрии города от субсидирования. Об этом корреспонденту ИА REGNUM рассказал руководитель направления «Пассажирские перевозки и КОФ» и службы ремонта порта Андрей Жальнин.

Пока в речном порту не получали официального уведомления из мэрии, однако о намерении городских властей там знают из СМИ. По словам Жальнина, доходы от внутренних перевозок не смогут покрыть расходы. Предприятию придется сократить 9 человек, а теплоход, скорее всего, продать.

«Особенно пострадают жители Дзержинского района, у многих дачи на другом берегу, они ездили туда из Иванькова. Для пассажирских перевозок это плохо. Маршруты были продуманы так, что теплоходы могли заменять друг друга. Если это произойдет, восстановить маршрут будет очень сложно. Это очень плохо, это начало конца водного транспорта, – сообщил корреспонденту ИА REGNUM руководитель направления «Пассажирские перевозки и КОФ» и службы ремонта Ярославского речного порта Андрей Жальнин.

В прошлом году на Толгу было организовано 5 рейсов. Ярославцы смогут попасть туда на теплоходе Ярославль – Константиновский, но он ходит лишь дважды в день – утром и вечером.

<https://regnum.ru/news/2570112.html>

### **ТАСС; 2019.02.11; ПОЧТИ 100 СУДОВ ПЛАНИРУЮТ ПОДНЯТЬ СО ДНА ВОЛГИ ДО КОНЦА 2024 ГОДА В РАМКАХ ЕЕ ОЧИСТКИ**

95 затонувших судов будут подняты со дна Волги в рамках федерального проекта по оздоровлению реки до 2024 года. Это следует из материалов по национальному проекту «Экология», опубликованных на сайте правительства.

За счет мероприятий проекта объем загрязненных сточных вод, которые отводятся в Волгу, должен сократиться в три раза – с 3,17 куб. км до 1,05 куб. км к концу 2024 года. К этому периоду также должны быть ликвидированы 43 объекта накопленного экологического вреда, которые представляют угрозу для Волги.

Также к концу 2024 года предполагается восстановить 600 кв. м водных объектов Нижней Волги. За этот же период предстоит расчистить и углубить дно не менее 281 км каналов и построить или реконструировать 89 водопропускных сооружений для улучшения водообмена в низовьях Волги. К концу 2024 года сверх этого планируется восстановить

26,9 тыс. га водных объектов низовья Волги и провести экологическую реабилитацию на 1,5 тыс. га.

На мероприятия проекта «Оздоровление Волги» в 2019-2024 годах предполагается направить почти 205,4 млрд рублей.

Волга – пятая по величине в России и самая крупная река в Европе длиной более 3 тыс. км. Среди основных проблем Волги и Волжского бассейна эксперты и экологи называют сильное загрязнение и плохое качество воды, в ряде случаев достигающее критического уровня. Другой проблемой являются затонувшие суда – по подсчетам экспертов, на дне Волги лежит не менее 3 тыс. затонувших и брошенных нефтеналивных, пассажирских и грузовых судов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6100150>

### **КОММЕРСАНТ; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.02.12; БЮДЖЕТ ЗАМОРОЗИЛ СЕВЕРНЫЕ АЭРОПОРТЫ; ЗАДЕРЖКА В ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ ОТСРОЧИТ ИХ РЕКОНСТРУКЦИЮ**

Правительство задерживает выделение финансирования на реконструкцию региональных аэропортов по магистральному плану развития инфраструктуры. В ФКП «Аэропорты Севера» утверждают, что выполнить работы в установленные сроки, учитывая климатические условия, уже невозможно. Это чревато проблемами для авиакомпаний и пассажиров. Задержаться может и модернизация других предприятий. Эксперты подтверждают, что проводить как минимум часть строительных работ после наступления отрицательных температур нельзя, так как их качество резко снизится.

ФКП «Аэропорты Севера» (подведомственно **Росавиации**, управляет 31 аэропортом и двумя посадочными площадками в Якутии и Магаданской области) не успеет до конца 2019 года освоить бюджетные средства, заложенные на реконструкцию аэропортов в рамках магистрального плана развития инфраструктуры. Об этом рассказал «Ъ» гендиректор предприятия Вадим Волков. Минфин пока не выделил средства, и ФКП не может запустить конкурсы по выбору подрядчиков и начать работы.

В 2019 году должны начаться работы в аэропортах Нерюнгри, Жиганск, Олекминск, Верхневилуйск и Сеймчан общей стоимостью 26 млрд руб., на этот год запланировано 3 млрд руб., говорит Вадим Волков. «Если деньги выделят в середине – конце марта, контракт будет заключен не раньше июня. А строительные работы начнутся еще позже. Средства, выделенные на этот год, точно не будут освоены в полном объеме, – утверждает он. – На севере доосвоить средства очень сложно: после окончания сезона до следующей весны уже ничего не сделать». На протяжении большей части работ закрывается половина ВПП для приемки судов третьего класса, аэродромы могут принимать только вертолеты и Ан-2. «Мы можем на год потерять существенную часть дохода практически по всем реконструируемым аэропортам. Авиакомпании не смогут в полном объеме летать на данные аэродромы, у местных жителей возникнут проблемы с транспортной доступностью», – пояснил Вадим Волков.

В **Росавиации** утверждают, что на данный момент срыва сроков не наблюдается. В течение года будут запущены работы в аэропортах Минеральных Вод, Братска, Новосибирска, Томска, Благовещенска, Амдермы, Певека, Усть-Камчатска и Усть-Хайрюзово. Также начнется проектирование для аэропортов Липецка, Мурманска, Грозного, Ижевска, Кирова, Кадалы, Тынды, Полярного, Усть-Неры, Магана, Бухты Провидения, Марково, Лаврентии и Магнитогорска.

Но источники «Ъ» в отрасли подтвердили, что финансирование по магистральному плану не открыто. По их словам, опасения о несвоевременном начале работ есть не только у ФКП, но и у других подведомственных **Росавиации** организаций. Деньги поступят на счета исполнителей программы после подписания документов в Минэкономике. В

Минэкономики и ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» не ответили «Ъ». В Минфине переадресовали вопросы в **Минтранс**, где также не ответили.

Общественный омбудсмен по защите прав предпринимателей в сфере строительства Дмитрий Котровский подтвердил, что проблема ведения работ при отрицательных температурах существует. «При несоблюдении технологии в таких условиях физические свойства материалов нарушаются. Попадание влаги при низких температурах весной оборачивается повреждениями конструкции, – объяснил он. – Подрядчик несет ответственность за качество объекта в рамках гарантийного срока. Первично соблюдение технологии и процесса строительства, а не сроки освоения бюджета».

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что федеральные программные документы зачастую разрабатываются без учета специфики северных регионов, из-за чего регулярно возникают проблемы с переносом сроков проведения работ. Он считает, что выполнить работы в срок можно только при условии получения ФКП заемных средств в банках, но вероятность компенсации расходов на процентную ставку из бюджета низка. «Если сроки выполнения работ не так важны, как декларируется на федеральном уровне, следует признать их нереалистичными и сдвинуть», – говорит эксперт. Он отмечает, что есть прецеденты, когда неосвоенные средства подпадали под секвестр и не переносились на следующий год.

<https://www.kommersant.ru/doc/3881455>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ФАС ВЫСТУПАЕТ ЗА ОТМЕНУ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА СУЭК В ВАНИНО**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предлагает отменить госрегулирование тарифов АО «Дальтрансуголь» (угольный терминал близ порта «Ванино» в Хабаровском крае, входит в АО «СУЭК»), следует из проекта приказа ФАС, размещенного на портале проектов нормативных правовых актов.

ФАС предлагает включить «Дальтрансуголь» в список терминалов, в отношении которых не применяется ценовое регулирование на услуги по погрузке, выгрузке, хранению грузов и предоставлению причалов. В настоящее время это относится к ООО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), ОАО «Владивосоткский морской рыбный порт», ОАО «Далькомхолод», ООО НПП «Владпортбункер», ОАО «Морской порт в бухте Троицы», ОАО «Славянский судоремонтный завод», ОАО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт», ЗАО «Дальмормонтаж», ЗАО «Порт Восточные ворота – Приморский завод», ОАО «Находкинский морской рыбный порт», ООО «РН-Находканефтепродукт», ОАО «Находкинский судоремонтный завод», ОАО «Восточный порт» (МОЕХ: VOPT), ООО «Восточно-Уральский терминал», ООО «Восточная стивидорная компания», ООО «Стивидорная компания «Малый порт», ОАО «Ванинский морской торговый порт» (кроме глинозема), ООО «Трансбункер-Ванино».

Независимая антикоррупционная экспертиза проекта закона завершится 14 февраля.

По данным ЗАО «Морцентр-ТЭК», перевалка угля на терминале АО «Дальтрансуголь» в 2018 году выросла на 3,2% по сравнению с 2017 годом – до 20 млн тонн.

Ранее сообщалось, что АО «СУЭК» реализует проект реконструкции угольного терминала в Ванино для увеличения мощностей перевалки до 40 млн тонн в год. В проект до 2023 года предполагается вложить 20 млрд рублей. «Дальтрансуголь» в рамках расширения мощностей угольного терминала намерен установить третий тройной вагоноопрокидыватель, который будет выгружать вагоны с нагрузкой на ось 27 тонн. В планах также строительство нового причала, дополнительного стакер-реклаймера и модернизация склада.

«Дальтрансуголь» – один из крупнейших по грузообороту угольных терминалов в РФ, обеспечивает экспорт угля «СУЭКа» в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В «СУЭК» входят 30 угледобывающих предприятий, 7 обогатительных фабрик и установок, терминал в порту Ванино (Хабаровский край), «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) и ремонтно-механические заводы в 8 регионах России. Материнская компания «СУЭКа» – SUEK Holdings Ltd. Ее через AIM Capital на 92,2% контролирует Андрей Мельниченко.

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.12; БАНКИ НЕ БУДУТ ЗАБИРАТЬ ЗАЛОГИ И ВЗЫСКИВАТЬ ДОЛГИ С UTAIR; ТАКИЕ ДЕЙСТВИЯ ГРОЗИЛИ БЫ ОСТАНОВКОЙ ОДНОЙ ИЗ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИИ**

Синдикат 11 банков 8 февраля завершил голосование о том, как следует поступить с допустившей дефолт авиакомпанией Utair. Банки решали, стоит ли потребовать досрочного погашения обоих синдицированных кредитов на сумму 39,1 млрд руб., начать безакцептное списание со счетов авиакомпании средств в размере не выплаченных 20 декабря процентов (около 1 млрд руб.) и обратиться взыскание на залоги. Об этом говорится в презентации Utair к встрече с представителями банков-кредиторов, которая состоялась 7 февраля. «Ведомости» ознакомились с документом. Верность информации подтвердил сотрудник одного из банков – кредиторов авиакомпании.

У Utair два синдицированных кредита – 15,4 млрд руб. с погашением в 2022 г. и 23,7 млрд с погашением в 2027 г. В декабре перевозчик не заплатил проценты по первому кредиту в размере около 1 млрд руб. Кроме того, компания должна Сбербанку 17,4 млрд руб. Крупный кредитор Utair – структуры «Сургутнефтегаза», говорили источники «Ведомостей». Также в обращении находятся облигации авиакомпании на 13,3 млрд руб. Utair в 2018 г. перевезла 7,6 млн человек, это четвертый результат в стране после группы «Аэрофлот», S7 Group и «Уральских авиалиний».

Для начала любых действий нужно одобрение кредиторов, контролирующих 66,7% задолженности. Против обращения взыскания на залоги и взыскания средств все три крупнейших кредитора авиакомпании, которые контролируют свыше 75% синдицированного долга, – Сбербанк, «Траст» и «Россия». Об этом «Ведомостям» рассказали два человека, близких к Utair, и сотрудники двух банков-кредиторов. О результатах голосования банка «Россия» говорится и в презентации авиакомпании.

Вслед за банковскими кредитами авиакомпания Utair допустила дефолт и по облигациям. Итоги голосования еще не подведены, сказал представитель банка «Траст». Представитель Сбербанка от комментариев отказался. Представители «России» и других банков – кредиторов авиакомпании на запросы «Ведомостей» не ответили.

На конец сентября 2018 г. на счетах Utair было 704 млн руб., говорится в ее отчете за III квартал 2018 г. То есть денег авиакомпании не хватило бы даже на оплату процентов. Авиакомпания и пошла в декабре на дефолт, чтобы сохранить средства на операционную деятельность – покупку топлива, выплату зарплат и оплату лизинга и услуг аэропортов, сообщила Utair.

«В первом полугодии 2018 г. Utair была операционно прибыльной, но зарабатываемых средств не хватало на все процентные и лизинговые платежи. Во втором полугодии ситуация могла еще ухудшиться, так как полностью сыграло падение курса рубля, операционная прибыль могла еще сжаться, – говорит аналитик АКРА Александр Гушин. – В таких условиях безакцептное списание 1 млрд руб. могло бы привести к нарушению операционной деятельности и при худшем сценарии даже остановке».

По кредитам заложены 50,11% Utair, принадлежащие НПФ «Пенсионный выбор», недвижимость и воздушные суда остаточной стоимостью 9 млрд руб., говорится в отчетности авиакомпании. По кредитам также заложены 100% «дочки» Utair – крупнейшей в мире вертолетной компании «Ютэйр – вертолетные услуги», уверяет сотрудник банка-кредитора.

Utair в 2015 г. провела реструктуризацию всех банковских долгов, переведя их в два синдицированных кредита сроком 7 и 12 лет. Их погашение должно начаться в 2020 г. Уже после реструктуризации авиакомпания еще 17,4 млрд руб. на семь лет выдал Сбербанк, их погашение также начнется в 2020 г. Осенью 2018 г. Utair попросила синдикат о реструктуризации кредитов, новую финансовую модель она готовит совместно с Райффайзенбанком, ее кредиторам представят в феврале или начале марта.

Это уже второе голосование синдиката за последнее время. В декабре после невыплаты процентов авиакомпания попросила банки не объявлять дефолт по кредитам и согласиться на перенос выплат процентов на 1 млрд руб. на полгода – тогда синдикат проголосовал против. После этого один из кредиторов, банк «Уралсиб», инициировал голосование по поводу безакцептного списания и досрочного погашения, говорит сотрудник банка-кредитора. Пока проценты не выплачены, голосование можно запустить еще и еще раз, добавляет собеседник.

Следующая выплата процентов синдикату должна состояться 20 июня, говорится в презентации Utair.

«Банки подошли к вопросу рационально. Авиакомпания ведет себя добросовестно, при совместной с ней выработке решений кредиторы лучше соблюдают свои интересы», – сказал человек, близкий к Utair.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/11/793853-utair>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЕТРОВ; 2019.01.11; ВЗЛЕТЫ И ПОСАДКИ; ЗА ДЕБОШИ В САМОЛЕТАХ СТАЛИ ЧАЩЕ ПРИВЛЕКАТЬ ПО УГОЛОВНОЙ СТАТЬЕ**

В минувшем году авиадебоширов стали привлекать к уголовной ответственности в 2,5 раза чаще, чем годом ранее. Об этом свидетельствуют данные Московской межрегиональной транспортной прокуратуры.

«В 2018 году в поднадзорные линейные управления и отделы поступило 57 сообщений о преступлениях, совершенных авиадебоширами. По результатам их рассмотрения возбуждено десять уголовных дел по ч. 1 ст. 213 УК РФ («хулиганство, совершенное на воздушном транспорте»)), – рассказала ТАСС представитель прокуратуры Екатерина Короткова.

Шесть из фигурантов этих дел уже признаны судами виновными. По данным полиции, в 2017 году лишь четыре авиадебошира были привлечены к уголовной ответственности после введения в Уголовный кодекс новой редакции статьи о хулиганстве. Большинство фигурантов дел об авиадебоше находились в состоянии алкогольного опьянения.

Новая редакция статьи о хулиганстве, ужесточающая наказание для авиадебоширов, была введена в УК РФ в 2017 году. Она предусматривает штраф в размере от 300 тысяч до 500 тысяч рублей либо обязательные работы на срок до 480 часов, исправительные работы на срок до двух лет, принудительные работы или лишение свободы на срок до пяти лет.

По данным МВД, в прошедшем году из-за агрессивного поведения не были допущены к перелету 2174 авиапассажира, были сняты с воздушных судов более 900 человек.

<https://rg.ru/2019/02/11/za-deboshi-v-samoletah-stali-chashche-privlekat-po-ugolovnoj-state.html>

### **ТАСС; 2019.02.11; АВИАКОМПАНИИ РФ В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЧТИ НА 9%, ДО 8,2 МЛН**

Российские авиакомпании в январе 2019 г. увеличили перевозки пассажиров на 8,8%, до 8,2 млн человек. Об этом говорится в сообщении **Росавиации**.

«По оперативным данным, в январе текущего года российские перевозчики обслужили 8,2 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 8,8%.

Пассажирооборот достиг отметки в 21,7 млрд пассажирокилометров, рост составил 10,8%», – говорится в сообщении.

Авиакомпания «Аэрофлот» увеличила перевозки пассажиров на 13,4%, до 2,8 млн человек, ее лоукостер «Победа» – на 43,7%, до 689,1 тыс. пассажиров.

При этом, по оперативным данным **Росавиации**, вторая крупнейшая авиакомпания России – S7 – увеличила перевозки пассажиров на 2,6%, до 818,3 тыс., а «Уральские авиалинии» – на 6,5%, до 603,5 тыс.

По итогам 2018 г. авиакомпании перевезли 116,2 млн пассажиров, рост составил 10,6%. Как ранее сообщал замминистра транспорта РФ Александр **Юрчик**, в 2019 г. также ожидается рост показателя на 10%.

<https://tass.ru/ekonomika/6100418>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3881063>

<https://rns.online/transport/Rossiiskie-aviakompanii-v-yanvare-uvelichili-passazhiroperevozki-na-88-2019-02-11/>

<https://www.mskagency.ru/materials/2862307>

<https://lprime.ru/business/20190211/829701449.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6100418>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c619dee9a79478ddb958bbc>

### **ТАСС; 2019.02.11; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ К 2024 ГОДУ БУДУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ В ОБХОД МОСКВЫ**

Доля региональных авиационных перевозок в обход Москвы к 2024 году составит 51,35% от общего количества внутренних перелетов. Это следует из материалов к нацпроектам, опубликованных на сайте правительства РФ.

Авиационная подвижность населения к 2024 году вырастет на треть.

Также планируется к 2024 году построить 66 аэропортов, из них 38 – на территории Дальневосточного федерального округа.

Уровень транспортной обеспеченности субъектов РФ вырастет на 7,7%.

Что касается пригородного сообщения московского железнодорожного узла, то пассажиропоток здесь должен вырасти с 720 млн пассажиров (базовое значение) в год до 850 млн пассажиров к 2024 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6099980>

### **ТАСС; 2019.02.11; СУБСИДИИ НА ПРОГРАММУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ В 2019 ГОДУ СОСТАВЯТ 7,8 МЛРД РУБЛЕЙ**

Объем финансирования программы субсидирования региональных полетов в 2019 году составит 7,8 млрд рублей. Об этом сообщил заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Илья Белавинцев на заседании комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской деятельности.

«Если в 2013 году бюджет [программы субсидирования] составлял около 1 млрд, то в 2018 году это уже было 3,35 млрд рублей. Благодаря комплексному плану мы беспрецедентно увеличили объем финансирования по этой программе и уже сейчас, на 2019 год, объем финансирования с дополнительными 4,5 млрд рублей составил 7,8 млрд рублей. Это действительно беспрецедентно, потому что региональные перевозки никогда такого объема субсидирования не имели», – сказал он.

Как сообщалось ранее, в перечень авиационных маршрутов, субсидируемых в 2019 году, вошли 197 направлений между российскими регионами. Перевозки по ним осуществляются, в зависимости от направления, круглогодично или несколько месяцев.

Кроме региональной программы субсидирования, которая регулируется распоряжением правительства РФ от 25 декабря 2013 года N1242, также есть отдельная программа по субсидированию авиарейсов в Симферополь, Калининград и на Дальний Восток (единая программа для трех регионов).

<https://tass.ru/ekonomika/6102266>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/subsidii-na-programmu-regionalnykh-poletov-v-2019-g-sostavyat-7-8-mlrd-rub/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ФАС ОБЕЩАЕТ ПОЭТАПНОЕ СБЛИЖЕНИЕ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ С РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ**

Федеральная антимонопольная служба России выступает за поэтапное сближение ставок аэропортовых сборов, взимаемых с российских и иностранных авиакомпаний при выполнении международных рейсов, заявляют в ведомстве.

«ФАС России выступает за выравнивание условий деятельности авиаперевозчиков, речь идет о поэтапном сближении ставок аэропортовых сборов на международных направлениях в интересах пассажиров», – сообщил заместитель начальника управления регулирования транспорта ФАС Андрей Иванов, которого цитирует пресс-служба.

«Резкого роста или снижения тарифов ожидать не стоит. Балансирование ставок будет осуществляться планомерно при установлении тарифов на очередной период регулирования. Принимаемые решения не повлияют на ставки аэропортовых сборов по внутрироссийским маршрутам», – отметил он.

Газета «Известия» ранее в понедельник сообщила, что ФАС поддержала инициативу Ассоциации европейского бизнеса уравнивать в 2019 году стоимость аэропортовых сборов для российских и иностранных авиакомпаний на международных маршрутах.

Перечень аэропортовых услуг и сборов для российских перевозчиков в настоящее время регулируется приказом Минтранса №241, для иностранных – приказом Росавиации №125. Непосредственно уровень сборов утверждает ФАС. Фактические тарифы для иностранцев значительно превышают сборы для российских перевозчиков. В феврале прошлого года источник «Интерфакса» сообщал, что для унификации правил формирования и взимания сборов Минтранс начал подготовку нового приказа.

### **ТАСС; 2019.02.11; СТОИМОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА БЕГИШЕВО ПРЕВЫСИЛА 1 МЛРД РУБ**

Аэропорт Бегишево (дочернее предприятие ПАО «КамАЗ») в Татарстане направит на строительство нового международного терминала свыше 1 млрд рублей. Об этом в понедельник на коллегии министерства транспорта и дорожного хозяйства региона сообщил руководитель ведомства Ленар Сафин. Ранее сообщалось, что стоимость строительства может составить 769,6 млн рублей. «В рамках комплексного плана, рассчитанного до 2024 года, в феврале этого года начата реализация проекта по строительству аэровокзала международных линий. Работа ведется за счет средств аэропорта, срок ввода объекта в эксплуатацию – декабрь 2020 года. Предусматривается реконструкция пункта пропуска через границу с увеличением пропускной способности с 60 до 200 человек в час. Стоимость проекта – более [1] млрд рублей», – сказал он. Как сообщалось, площадь нового терминала составит 8,5 тыс. кв. м, вместительность – 200 пассажиров в час. Также планируется строительство галереи – перехода, который соединит новый терминал с существующим зданием аэропорта. Аэропорт

Бегишево построен в 1971 году, расположен в Тукаевском районе Татарстана на берегу реки Камы в 21 км от Нижнекамска и в 24 км от Набережных Челнов. Он может принимать разные типы воздушных судов, в том числе Boeing 737.

<https://tass.ru/ekonomika/6100597>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ЮТЭЙР ВРЕМЕННО СНИЗИЛА ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ПО 20 НАПРАВЛЕНИЯМ**

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) с 11 по 17 февраля снижает цены на билеты по ряду направлений, сообщила пресс-служба авиаперевозчика.

Скидки до 50% будут доступны с вечера понедельника на вылеты в Берлин, Казань, Калининград, Краснодар, Ноябрьск, Санкт-Петербург, Сургут, Сыктывкар, Тюмень, Ханты-Мансийск и другие города.

Полеты со скидками будут осуществляться с 18 февраля по 10 марта. Снижение цен коснется тарифов «минимум» и «оптимум».

Кроме того, «ЮТэйр» предлагает 1 тыс. промокодов на провоз дополнительной ручной клади весом до 10 кг, что снизит стоимость провоза на 15-50% в зависимости от направления.

«ЮТэйр» переживает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), перевозчик должен 38,6 млрд рублей, по одному из кредитов – на 18,9 млрд рублей – «ЮТэйр» в декабре 2018 года допустила дефолт. Сейчас авиакомпания пытается договориться о реструктуризации.

«ЮТэйр» входит в топ-5 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 7%**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в январе 2019 года увеличила перевозку пассажиров на 7% по сравнению с показателем января прошлого года, до 604,072 тыс. человек, сообщает пресс-служба авиакомпании.

На внутренних воздушных линиях перевезено 317,249 тыс. человек, в дальнее зарубежье – 121,112 тыс. человек, в СНГ – 165,711 тыс. человек.

В январе самыми популярными российскими направлениями стали: Москва – Калининград, Москва – Санкт-Петербург, Москва – Омск, Москва – Сочи и Москва – Симферополь. Среди международных: Москва – Барселона, Москва – Ларнака, Москва – Тель-Авив, Екатеринбург – Пекин и Екатеринбург – Прага.

Как сообщалось, по итогам 2018 года авиакомпания увеличила перевозку пассажиров на 13% по сравнению с 2017 годом – до 9 млн 579 человек.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 47 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре A320, шестнадцать A321 и семь A319). Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ МОЖЕТ ПЕРЕДАТЬ НОВАПОРТУ КОНТРОЛЬ В УК АЭРОПОРТА БАРНАУЛА**

Алтайский край рассматривает возможность передачи «Новопорту» контроля в АО «Авиапредприятие «Алтай», управляющем аэропортом Барнаула, в случае принятия

холдингом решения об инвестициях в размере 2,7 млрд рублей в реконструкцию аэровокзала.

«Рассматривается несколько вариантов, в том числе и дополнительный выпуск акций, который, возможно, приведет к перераспределению акций (в пользу «Новапорта» – ИФ)», – сообщила начальник управления имущественных отношений края Елена Зинкова журналистам в понедельник.

«Пока нет решения приглашать инвестора («Новпорт» – ИФ) и принимать его предложения (по изменению долей владения авиапредприятием – ИФ)», – уточнила руководитель ведомства.

По ее словам, в настоящее время региону принадлежит 52% в уставном капитале авиапредприятия, «Новпорту» – 48%.

Как сообщалось, на прошлой неделе руководство краевого **Минтранса** и АО «Авиапредприятие «Алтай» презентовали два архитектурных решения реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта Барнаула.

«Ориентировочная цена вопроса при предварительной проработке концепции этой стройки, которую сделал «Новпорт» и рассмотрели все собственники, – порядка 2,7 млрд рублей», – сказал во время презентации генеральный директор авиапредприятия Виталий Архипенко, уточнив, что сумма определена исходя из опыта «Новапорта» по реализации подобных проектов.

**Министр транспорта** Алтайского края Александр Дементьев в свою очередь заявлял, что проект может быть реализован в течение ближайших пяти лет. «Если мы в этом году займемся проектированием, как запланировали, то на это уйдет год, потом еще, предварительно, до 3,5 лет – на строительство. Таким образом, с начала обследования, экспертизы до ввода объекта потребуется порядка 4,5-5 лет», – сказал он.

Рядом с действующим терминалом планируется построить новый комплекс площадью более 8 тыс. кв. м, который будет использоваться для обслуживания пассажиров внутренних рейсов. Старый аэровокзал планируется модернизировать под международные вылеты.

Аэропорт Барнаула им. Г.С.Титова располагает взлетно-посадочной полосой класса «В».

«Новпорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время он является крупнейшим аэропортовым холдингом в РФ, в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РЕШЕТНИКОВА НАТАЛЬЯ; 2019.02.11; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЛУЧИЛА ВЕРТОЛЕТ САНАВИАЦИИ**

Новосибирская область в числе первых в стране получила вертолет Ми-8 для санитарной авиации.

Как сообщает пресс-служба областного правительства, регион присоединился к Единой системе санитарно-авиационной эвакуации на территории РФ в рамках национального проекта «Здравоохранение».

Глава региона Андрей Травников ранее отмечал, что благодаря нацпроекту «Здравоохранение» в области будет практически заново создана санитарная авиация. В область поступит специализированное оборудование, воздушные суда, будут построены необходимые посадочные вертолетные площадки для доставки экстренных пациентов в основные клиники региона.

- Задача 2019 года – приобретение специализированной техники и создание площадок, максимально приближенных к клиникам, оказывающим помощь пациентам из районов области, – сообщил Андрей Травников.

Передача первой партии вертолетов Национальной службе санитарной авиации прошла 8 февраля на территории летно-испытательного комплекса Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля. Заместителю губернатора Новосибирской области Сергею Нелюбову соответствующий сертификат вручила министр здравоохранения РФ Вероника Скворцова.

По словам Вероники Скворцовой, медицинские вертолеты и самолеты помогают не только оказывать экстренную помощь в отдаленных и труднодоступных районах, но и играют важную роль в крупных городах, с их интенсивным движением и пробками.

Вертолет, переданный Новосибирской области, полностью оснащен современным оборудованием для диагностики и оказания медицинской помощи во время полета.

В дальнейшем для бесперебойного функционирования системы деятельность санитарной авиации должна быть синхронизирована с системами вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» в субъектах России и Единой государственной информационной системой в сфере здравоохранения.

<https://rg.ru/2019/02/11/reg-sibfo/novosibirskaia-oblast-odnoj-iz-pervyh-poluchila-vertolet-sanaviacii.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ЛИШЕННОЕ АРЕНДНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ОТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ФГУП АГА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ В УПРАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМ ДОМОДЕДОВО**

Контролирующее порядка 70 аэродромов в России ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП АГА, подчиняется **Росавиации**) может получить в управление аэродромную инфраструктуру «Домодедово», сообщили «Интерфаксу» несколько источников в авиаотрасли.

Фактически речь идет о присоединении к ФГУП АГА еще одной структуры **Росавиации** – ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» (ФГУП ААД), в ведении которого находится одноименный аэродром. Инициатором выступает **Минтранс** РФ, утверждает один из источников агентства, суть идеи в том, чтобы сбалансировать финансовое положение ФГУП АГА.

Обе структуры **Росавиации** сдают в аренду аэродромные объекты (взлетно-посадочные полосы, перроны, стоянки и пр.) владельцам аэропортовых терминалов. Одним из основных источников прибыли для ФГУП АГА до недавнего времени были арендные платежи, получаемые от АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ, контролируется бизнесменами Александром Пономаренко, Александром Скоробогатько и Аркадием Ротенбергом). Но в конце прошлого года МАШ по соглашению с **Росавиацией** забрал аэродром в концессию, обзавшись развивать его в течение 49 лет за счет собственных средств. Таким образом, ФГУП АГА лишилось порядка 200 млн руб. в год, теперь предприятию не хватает средств даже на текущую деятельность, в частности на содержание аэродромов, говорит собеседник «Интерфакса».

Об отсутствии денег у ФГУП АГА на капремонт инфраструктуры осенью прошлого года жаловалась замгендиректора предприятия Алина Малышева. «Те доходы, которые мы получаем от арендной платы, явно не способны покрывать или хотя бы софинансировать исполнение этой обязанности. Государство, в свою очередь, какого-либо финансирования из федерального бюджета на эти нужды пока не предусматривает», – заявляла А.Малышева на отраслевой конференции. Это «заставляет задуматься о том, чтобы передавать это имущество в концессии», добавляла она.

В то же время ФГУП ААД, по словам источника «Интерфакса», остается прибыльным, так как по-прежнему получает арендные платежи с компании-оператора «Домодедово»

(DME Ltd, единственным владельцем считается Дмитрий Каменщик) – это порядка 400 млн руб. в год. «Поэтому с присоединением ФГУП ААД к ФГУП АГА финансовое положение последнего может быть стабилизировано», – объясняет источник.

По его данным, в конце прошлого года **Минтрансу** удалось получить поддержку инициативы от Минфина, но тот в январе отозвал свою визу. «Интерфакс» направил запросы в оба ведомства и ожидает ответа. Источник, близкий к одному из регуляторов, сообщил, что решение об объединении предприятий будет оформлено в виде указа президента РФ, пока документ «находится в стадии согласования».

### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.11; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ ПРИ КРУШЕНИИ АН-148**

Сотрудники «Саратовских авиалиний» в понедельник почтили память жертв крушения разбившегося год назад в Подмоскovie Ан-148, в здании саратовского аэровокзала был установлен временный мемориал в память об экипаже этого самолета, сообщила пресс-служба компании.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний» Москва – Орск разбился 11 февраля 2018 года через несколько минут после взлета из столичного аэропорта «Домодедово», на борту находились 65 пассажиров и шесть членов экипажа. Все они погибли. В ноябре техников Андрея Ревякина, Олега Сергеева и бортпроводника Викторию Коваль похоронили в Саратове, командира экипажа Валерия Губанова – в Тамбове, второго пилота Сергея Гамбаряна – в Москве, а бортпроводника Анастасию Славинскую – в Симферополе.

«Гендиректор компании Игорь Натыкан, коллеги и товарищи возложили цветы на Елшанском и Увекском кладбищах (в Саратове), где захоронены члены экипажа... Первый заместитель гендиректора Михаил Герасименко вместе с родственниками погибших... принял участие в траурной церемонии, почтил память членов экипажа и пассажиров и возложил венки от «Саратовских линий» на месте падения самолета», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в здании саратовского аэровокзала в понедельник также был установлен временный мемориал в память о погибших.

«Авиакомпания «Саратовские авиалинии», весь коллектив глубочайше скорбит вместе с теми, кто потерял родных и близких в результате крушения пассажирского самолета Ан-148 в Московской области», – отмечается в сообщении.

<https://ria.ru/20190211/1550707057.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190212/829703734.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; СУД 21 МАРТА РАССМОТРИТ КАССАЦИЮ «ПОБЕДЫ» ПО ДЕЛУ О ВЗЫСКАНИИ УБЫТКОВ С АЭРОПОРТА УЛЬЯНОВСКА**

Арбитражный суд Поволжского округа (Казань) 21 марта 2019 года рассмотрит кассационную жалобу ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) по делу о взыскании убытков с АО «Аэропорт Ульяновск» (международный аэропорт «Баратаевка»), говорится в материалах электронной картотеки арбитражных дел.

«Победа» оспаривает решение Арбитражного суда Ульяновской области, отказавшего авиакомпании в удовлетворении иска к ульяновскому аэропорту, и постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда, оставившего решение суда первой инстанции без изменения.

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

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

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

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

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

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

В итоге арбитраж счел, что авиакомпания «Победа» не доказала противоправное поведение аэропорта «Баратаевка», причинно-следственную связь между поведением аэропорта и упущенной выгодой, наличие и размер упущенной выгоды. В связи с этим суд первой инстанции в полном объеме отказал в удовлетворении исковых требований «Победы». Авиакомпания не согласилась с вынесенным решением и подавала апелляционную жалобу. Однако Одиннадцатый арбитражный апелляционный суд 15 ноября 2018 года отказал «Победе» в удовлетворении апелляционной жалобы и оставил решение суда первой инстанции без изменения.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; СУД 11 МАРТА МОЖЕТ НАЗНАЧИТЬ ЭКСПЕРТИЗУ ПО ИСКУ ИНЖТРАНССТРОЯ К РОСАВИАЦИИ НА 4,2 МЛРД РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд Москвы в понедельник оставил открытым ходатайство АО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» («Инжтрансстрой») о назначении экспертизы по иску к **Росавиации** на 4,2 млрд рублей, которые компания хотела взыскать с ведомства из-за спора по строительству третьей взлетно-посадочной полосы в «Шереметьево», передал корреспондент «Интерфакса» из суда.

В рамках данного дела рассматривается и иск **Росавиации** к «Инжтрансстрою» о признании расторгнутым договора от 19 декабря 2011 года, касающегося строительства ВПП-3.

Суд отложил на 11 марта рассмотрение иска в связи с вызовом экспертов на заседание.

Ранее сообщалось, что на заседании Арбитражного суда Москвы в ноябре 2018 года, в ходе которого планировалось повторно рассмотреть иск, стороны достигли «основных договоренностей» по мировому соглашению.

**Росавиация** является заказчиком строительства ВПП-3 «Шереметьево», «Инжтрансстрой» в 2011-2015 годах был генподрядчиком (тогда компания входила в

«Базовый элемент» Олега Дерипаски). Судебная тяжба между ними продолжается с июля 2015 года, после того как «Инжтрансстрой» отказался признавать расторгнутым в одностороннем порядке контракт стоимостью 22,4 млрд рублей. **Росавиация** подала иск о законности расторжения договора: подрядчик неоднократно нарушал его условия, указывали в ведомстве.

«Инжтрансстрой» в свою очередь подал встречный иск, требуя расторгнуть контракт с **Росавиацией** в судебном порядке и вместе с тем взыскать с нее 4,2 млрд рублей: 955 млн рублей из этой суммы компания относила к понесенным затратам на стройку, остальные 3,2 млрд рублей – к убыткам от нарушения обязательств бывшего контрагента. Позднее суд решил объединить иски в одно производство. По итогам независимых экспертиз в октябре 2017 года суд полностью поддержал требования **Росавиации** и отказал в удовлетворении иска «Инжтрансстрой». Последний обратился в Девятый арбитражный апелляционный суд – тот оставил решение суда нижестоящей инстанции без изменений. Однако кассационный суд в июне отправил дело на новое рассмотрение.

С 2015 года ВПП-3 «Шереметьево» по решению правительства РФ строит «Трансстроймеханизация» (входит в группу «Мостотрест»), контракт с ней оценивался в 17,6 млрд рублей. Первоначально полосу планировалось сдать к Чемпионату мира по футболу 2018 года, но она до сих пор не построена. В качестве причин чиновники называли сложности с переносом коммуникаций, выкупом земель, дефицит бюджетных средств. В ноябре 2018 года глава **Росавиации** Александр **Нерадько** заявил, что ВПП-3 может открыться в марте 2019 года.

### **ТАСС; 2019.02.11; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВ ПАССАЖИРОВ ПРИ ЗАДЕРЖКАХ АВИАРЕЙСОВ В МОСКВЕ**

Прокуратура проверяет, как авиакомпании соблюдали права пассажиров при задержках более 300 рейсов за последние выходные января в Москве. Об этом ТАСС сообщила представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова, отвечая на запрос агентства.

«Прокуратура проводит проверку в связи с многочисленными отменами и задержками авиарейсов (более 300) в аэропортах Московского авиаузла в период с 25 по 27 января», – сказала ТАСС Короткова.

Прокуратура изучает статистические сведения о выполнении рейсов, данные о метеобеспечении полетов и соответствующую информацию ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ». По словам Коротковой, прокуроры также оценивают исполнение авиакомпаниями лицензионного законодательства и законодательства в области перевозки пассажиров воздушным транспортом.

«Также будет установлено, как при этом авиакомпании соблюдали права пассажиров, были ли им предоставлены соответствующие услуги при ожидании рейсов», – рассказала агентству представитель ММТП. Она отметила, что в случае выявления нарушений будут приняты меры прокурорского реагирования.

<https://tass.ru/obschestvo/6100393>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; СУД ПОДДЕРЖАЛ ПРОКУРАТУРУ, ВЫЯВИВШУЮ НАРУШЕНИЯ В АЭРОПОРТУ СУРГУТА ПРИ МЕДОСМОТРЕ ПЬЯНЫХ ПИЛОТОВ**

Восьмой арбитражный апелляционный суд оставил в силе представление Сургутской транспортной прокуратуры о нарушениях в аэропорту Сургута, допущенных при медосмотре пилотов авиакомпания «Победа», находившихся в состоянии алкогольного опьянения, сообщила пресс-служба Уральской транспортной прокуратуры.

Как сообщалось, представление прокуратуры касается событий 26 мая 2018 года, когда командир и второй пилот самолета «Победы» в состоянии алкогольного опьянения пытались совершить рейс из Сургута в Махачкалу. Факт опьянения был выявлен на медосмотре перед полетом, оба пилота были сняты с рейса.

В сообщении прокуратуры говорилось, что в ходе проверки в аэропорту Сургута были выявлены нарушения при проведении предполетного медицинского осмотра членов летного экипажа. В частности, работники медпункта не оформили в полном объеме документы по итогам осмотра пилотов «Победы», также не был соблюден порядок осмотра, в связи с чем авиакомпания-работодатель не смогла привлечь пилотов к дисциплинарной ответственности.

Ранее сообщалось, что медработник аэропорта Сургута не выдал справку об отстранении пилотов «Победы» от полета и не направил их в лечебное учреждение. Кроме того, при медицинском свидетельствовании проводилось исследование только выдыхаемого воздуха, тогда как для получения объективных данных необходимо было произвести исследование еще мочи и слюны.

Аэропорт Сургута в сентябре 2018 года оспорил данное представление прокуратуры в Арбитражном суде Ханты-Мансийского автономного округа, который согласился с доводами аэропорта и отменил действие представления. В свою очередь, прокуратура обжаловала это решение суда в Восьмом арбитражном апелляционном суде.

Со ссылкой на пресс-службу авиакомпании «Победа» сообщалось, что перевозчик уволил двух пилотов за попытку в пьяном виде отправиться в рейс Сургут-Махачкала.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), образована в сентябре 2014 года. Рейсы компании выполняются на самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

Оператором аэропорта Сургута является ОАО «Аэропорт Сургут», которое также управляет аэропортами Тазовский, Ноябрьск, Мыс Каменный (Ямало-Ненецкий автономный округ), Нефтеюганск, Березово, Игрим (ХМАО), Тобольский (Тюменская область) и Талакан (Якутия).

### **ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.02.12; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ТРАПОМ В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА**

Транспортная прокуратура проводит проверку по факту инцидента с автотрапом в аэропорту Барнаула, с которого при посадке в самолет упали шесть человек, сообщила агентству «Интерфакс-Сибирь» старший помощник транспортного прокурора Оксана Горбунова.

Она уточнила, что инцидент произошел при посадке в самолет, улетающий в Москву, а не при высадке пассажиров.

«Произошло обрушение верхней площадки автотрапа. По данному факту проводится проверка в АО «Авиапредприятие «Алтай» на предмет исполнения требований федерального законодательства при оказании услуг по аэропортовому обслуживанию воздушных судов», – сказала она.

По уточненным данным, инцидент произошел в 03:30 мск в международном аэропорту им. Г.С.Титова при выполнении посадки пассажиров на борт воздушного судна А-320 авиакомпании «Уральские авиалинии» рейса N652 Барнаул – Москва.

В результате происшедшего шесть человек при падении получили не представляющие угрозу жизни телесные повреждения (ушибы и травмы), четверо были госпитализированы в городскую больницу N1 Барнаула.

Остальные пассажиры отправлены к месту назначения в 05:35 мск.

Между тем **Минтранс** Алтайского края сообщает о пяти пострадавших и трех госпитализированных.

«Издано распоряжение о проведении внеочередной проверки технического состояния всех трапов. Формируется комиссия для выявления причин опускания верхней площадки конструкции», – говорится в сообщении.

Также отмечается, что трап проходил проверку, согласно регламенту, в октябре 2018 года, замечаний выявлено не было.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» агентству «Интерфакс-Урал» уточнили, что трап принадлежит и обслуживается аэропортом, авиакомпания не имеет отношения к данному инциденту.

«По предварительным данным, причиной падения стало нарушение конструкции площадки самоходного трапа. В аэропорту Барнаула проводится расследование для установления обстоятельств происшествия», – отметили в пресс-службе.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190212/1550714497.html>

<https://tass.ru/proisshestiya/6103632>

<https://1prime.ru/transport/20190212/829703757.html>

<https://iz.ru/844632/2019-02-12/shest-chelovek-upali-s-trapa-v-aeroportu-barnaula>

<https://ria.ru/20190212/1550714558.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6239109a7947b95aa3d6c6>

### **МОСКВА24; 2019.02.11; ВОЗБУЖДЕНО НОВОЕ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТА ПОД ТВЕРЬЮ**

Новое уголовное дело по статье «Производство, хранение или перевозка в целях сбыта либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей» возбуждено после жесткой посадки вертолета Ми-8 в Тверской области. Об этом сообщает РИА Новости со ссылкой на Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру.

Сразу после происшествия в ноябре было возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека».

ЧП произошло 8 ноября около 12:30 в Жарковском районе. Вертолет Ми-8 авиакомпании «Баркол» проводил мониторинг газопровода – он летел из Духовщин Смоленской области в Андреаполь Тверской области.

В результате аварийной посадки погиб один человек, трое пострадали. Сейчас на месте происшествия работает следственно-оперативная группа, устанавливаются все причины произошедшего.

[https://www.m24.ru/news/proisshestiya/11022019/65268?utm\\_source=CopyBuf](https://www.m24.ru/news/proisshestiya/11022019/65268?utm_source=CopyBuf)

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6102648>