



Ежедневный мониторинг СМИ

14 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; МЕДВЕДЕВ В ЧЕТВЕРГ ВЫСТУПИТ НА ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ ИНВЕСТФОРУМА В СОЧИ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в четверг выступит на пленарном заседании «Факторы успеха: идеи, кадры, компетенции» Российского инвестиционного форума «Сочи-2019», сообщил департамент пресс-службы и информации правительства РФ в среду.

Премьер также примет участие в работе круглых столов «Экономика городского комфорта» и «Продолжительность здоровой жизни – основа развития общества», говорится в сообщении.

Кроме того, глава правительства примет участие в церемонии награждения лауреатов конкурса «Премия развития», присуждаемой Государственной корпорацией развития «ВЭБ.РФ» за значительный вклад в социально-экономическое развитие России.

В тот же день Д.Медведев встретится с представителями российских деловых кругов.

15 февраля премьер проведет встречу с главами субъектов РФ, сообщила пресс-служба правительства.

Главная тема форума – «Национальные проекты: от стратегии к действию».

В работе сочинского форума примут участие: первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, вице-премьеры Дмитрий Козак, **Максим Акимов**, Татьяна Голикова, Ольга Голодец, Виталий Мутко, министр экономического развития Максим Орешкин, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр просвещения Ольга Васильева, министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, министр энергетики Александр Новак, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константин Носков, министр труда и социальной защиты Максим Топилин, министр Российской Федерации по делам Северного Кавказа Сергей Чеботарев, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Владимир Якушев, руководители регионов, представители отечественных компаний и бизнес-сообщества.

В дни проведения форума правительство РФ в своих официальных каналах в соцсетях Instagram и «ВКонтакте» запустит специальный проект «Сочи stories» – с оперативной публикацией live-видео и фото с площадки Российского инвестиционного форума в Сочи.

Кроме того, основные мероприятия форума с участием Д.Медведева можно будет увидеть в прямой трансляции в аккаунте правительства России в «ВКонтакте» и на канале правительства на YouTube. Основные тезисы будут публиковаться в твиттер-аккаунтах правительства на русском и английском языках. Следить за публикациями можно будет, в том числе, с помощью официального хэштэга Российского инвестиционного форума – #ФорумСочи, сообщила пресс-служба правительства.

На ту же тему:

<https://tass.ru/rossiyskiy-investicionnyy-forum-2019/6112720>

RNS; 2019.02.13; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ ГОСПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

Правительство России может продлить действие госпрограммы «Развитие транспортной системы» до 2024 года и увеличить ее финансирование в 2,3 раза – до 17,7 трлн рублей,

следует из проекта паспорта госпрограммы, размещенного на портале проектов нормативных правовых актов.

Из федерального бюджета планируется выделить 7,94 трлн рублей, из Фонда национального благосостояния – 196,46 млрд рублей, из бюджета субъектов – 5 трлн рублей. Объем внебюджетных источников составляет 4,54 трлн рублей.

Изначально госпрограмма «Развитие транспортной системы» была рассчитана на период с 2018 по 2021 годы. Тогда из федерального бюджета планировалось выделить 3,18 трлн рублей, из региональных бюджетов – 2,7 трлн рублей, из внебюджетных источников – 1,8 трлн рублей.

Среди целей новой программы – увеличение экспорта транспортных услуг до \$25 млрд, ускорение доставки товаров на 15,5% по сравнению с уровнем 2017 года, повышение доступности качественных транспортных услуг до 9,5 тысяч пассажирокилометров на одного жителя, сокращение происшествий на транспорте на 15% по сравнению с уровнем 2017 года.

Также программа ставит цель увеличить долю автомобильных дорог регионального значения в соответствии с нормативными требованиями с 43,1% в 2017 году до 50,9% в 2024 году, снизить количество аварийно-опасных участков вдвое. Также за этот период планируется отремонтировать 250 км федеральных дорог.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-mozhet-velichit-finansirovanie-gosprogrammi-po-razvitiyu-transporta-bolee-chem-vdvoe-2019-02-13/>

RNS; 2019.02.13; ГЛАВЫ ФНС И «АЭРОФЛОТА» ПРЕДСТАВИЛИ МЕДВЕДЕВУ ПРОЕКТ ПО НАЛОГОВОМУ МОНИТОРИНГУ

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев и глава ФНС Михаил Мишустин представили премьер-министру России Дмитрию Медведеву цифровой проект «Витрина данных налогового мониторинга» в ходе визита главы правительства в центральный аппарат ФНС.

Как сообщает пресс-служба «Аэрофлота», перевозчик запустил цифровую платформу «Витрина данных» для участия в налоговом мониторинге – новой форме контроля для крупнейших налогоплательщиков. Идеологом проекта выступила ФНС, она предоставляла авиакомпаниям необходимые рекомендации в ходе разработки.

«Аэрофлот» создал виртуальное «рабочее место» для взаимодействия с налоговыми органами, благодаря чему специалисты ФНС России имеют онлайн-доступ к детальным расшифровкам налоговой и бухгалтерской отчетности компании, вплоть до первичного документа, говорится в сообщении. Система также позволяет контролировать качество подготовки налоговых деклараций, отслеживать результаты контрольных процедур, получать сведения о начислениях в бюджеты всех уровней.

Проект «Витрина данных налогового мониторинга» позволил компании оптимизировать трудозатраты и сократить издержки, указано в сообщении. За 2018 год число запросов налоговых органов снизилось на 33%, а количество бумажных документов для ФНС уменьшилось в четыре раза. Компания сумела сократить сроки подготовки годовой налоговой отчетности на два месяца.

В «Аэрофлоте» добавили, что компания намерена развивать проект «Витрина данных налогового мониторинга» в тесном взаимодействии с ФНС. В ближайшие два года перевозчик планирует интегрировать платформу с личным кабинетом налогоплательщика и с производственными ИТ-системами, а затем – использовать технологии искусственного интеллекта для построения прогнозных моделей налоговых обязательств.

Ранее в интервью «России 24» Савельев заявил, что такая система была создана по инициативе главы ФНС Мишустина.

«Налоговая месяцев восемь наблюдает все наши первичные документы, не приходя к нам, до первичного документа. Мы видим, кто к нам зашел, и кто смотрит, это очень большая работа и уникальная вещь», – отметил Савельев.

<https://rns.online/transport/Glavi-FNS-i-aeroflota-predstavili-Medvedevu-proekt-po-nalogovomu-monitoringu-2019-02-13/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.02.14; МЕРЫ ПРОЗРАЧНОСТИ; ГОСКОМПАНИИ ПОДКЛЮЧАТ К НАЛОГОВОМУ МОНИТОРИНГУ

Госкомпаниям могут поручить рассмотреть возможность их присоединения к налоговому мониторингу. Это обсуждали на совещании у премьер-министра Дмитрия Медведева.

Мониторинг – относительно новая форма налогового контроля. Федеральная налоговая служба применяет ее с 2016 года. В отличие от традиционных проверок она подразумевает онлайн-взаимодействие на основе удаленного доступа к информационным системам и отчетности, который компании предоставляют налоговикам.

За три года число участников налогового мониторинга выросло с 7 до 44, сообщил, открывая совещание, Дмитрий Медведев. Это крупнейшие компании из различных секторов экономики: нефтегазового – структуры «Лукойла», «Роснефти», «Газпрома» и «Новатэка», транспортного – «Аэрофлот», РЖД, «Норильский никель», металлургического – «Северсталь», финансового – банк ВТБ, телекоммуникационного – «МегаФон», МТС, ООО «Гугл» – российская «дочка» интернет-холдинга Google. Они обеспечивают свыше 12,25 процента налоговых поступлений в федеральный бюджет, уточнил глава Федеральной налоговой службы Михаил Мишустин.

«Налоговый мониторинг позволяет минимизировать персональное взаимодействие контролера и проверяемого: все данные можно оперативно получить, никуда не выезжая, – отметил Дмитрий Медведев. – Но самое главное, он формирует правильные поведенческие условия, поскольку на налоговый мониторинг соглашаются те компании, которые хотят и готовы быть открытыми перед государством, обществом и партнерами».

Пора перестраивать работу таким образом, чтобы смещать акцент на предотвращение. Для бизнеса присоединение к мониторингу означает сокращение налоговых проверок. Фискальные органыверяют только операции, которые содержат элементы риска. В итоге трудозатраты компаний на сопровождение инспекций снижаются более чем на треть, а сроки налогового контроля сокращаются в четыре раза. Такой эффект достигается благодаря особому инструменту налогового мониторинга – мотивированному мнению. Это позиция налогового органа о правильности налогообложения конкретной сделки или операции налогоплательщика. Важно, что мотивированное мнение освобождает налогоплательщика от пеней и штрафов.

Как уточнил Михаил Мишустин, за три года налоговая служба выпустила 30 мотивированных мнений. Совокупная сумма налога по урегулированным налоговым позициям составила более 23 миллиардов рублей. Кроме того, среднее количество подаваемых компаниями уточненных налоговых деклараций снизилось на 9 процентов. Число требований о представлении пояснений и документов сократилось на 54 процента. Общий объем документации, направляемой по запросам налоговых органов, уменьшился на 77 процентов.

Для автоматизации налогового мониторинга Федеральная налоговая служба разрабатывает новый инструмент – стандартный файл налогового аудита, который позволит автоматически запускать все необходимые проверки в учетной системе организации. За несколько секунд в режиме реального времени будет выполнена полная сверка данных бухгалтерского и налогового учета, проверены наличие документов-оснований для отражения каждой операции в учете, непрерывность и хронологическая последовательность транзакций.

По мнению Дмитрия Медведева, пора в целом переходить от жестких действий, которые осуществляются уже постфактум в режиме реагирования, к превентивным мерам, профилактике, перестраивать работу таким образом, чтобы смещать акцент непосредственно с ответственности на предотвращение проблем, которые потенциально могут возникнуть. «Надеюсь, опыт Федеральной налоговой службы в этой части будет полезен и для других органов управления, особенно с учетом того, что сейчас мы готовим довольно серьезную реформу контрольно-надзорной деятельности», – сказал председатель правительства.

Михаил Мишустин попросил рассмотреть возможность подключения к налоговому мониторингу компаний с госучастием «через соответствующие поручения». Также крайне актуальными, по его словам, являются вопросы создания единой системы выявления и оценки рисков с налоговой службой и внедрение инструмента согласованной налоговой базы, которая повысит уровень прогнозирования поступления налогов и сборов.

<https://rg.ru/2019/02/13/goskompaniam-predlozhat-prisoediniti-k-nalogovomu-monitoringu.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3882605>

ТАСС; 2019.02.13; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОРТАЛ «ГОСУСЛУГИ» ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ НАЦПРОЕКТОВ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** предложил использовать портал «Госуслуги» как платформу для общественного контроля за ходом реализации нацпроектов, в частности «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД), «Цифровая экономика», а также Комплексного плана магистральной инфраструктуры. Об этом журналистам сообщил официальный представитель вице-преьера.

НА ЭТУ ТЕМУ

Новый формат. Путин открыл серию общественных обсуждений нацпроектов

«Продумайте и представьте предложения по задействованию этого крупнейшего коммуникационного канала для интерактивного взаимодействия с населением при реализации национальных проектов», – передал слова **Акимова** его представитель.

Поручение проработать технические и административные решения по этому вопросу **Акимов** дал в ходе заседания проектного комитета нацпроекта БКАД Минкомсвязи, **Минтрансу**, Минэкономразвития и МВД, уточнил представитель вице-преьера. Также аналогичную возможность **Акимов** предложил рассмотреть по нацпроектам «Цифровая экономика» и Комплексному плану магистральной инфраструктуры.

В частности **Акимов** обратил внимание, что в «Госуслугах» зарегистрировано уже более 85 млн жителей страны. «Мы не можем не использовать этот ресурс, наряду с соцсетями и сайтами нацпроектов, для обратной связи с населением, – подчеркнул вице-премьер. – Любому жителю нашей страны должно быть максимально удобно получать информацию о статусе ремонта на его улице в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». А в случае замечаний к качеству этого ремонта пользователь должен иметь возможность сообщить об этом заказчику – государству».

О нацпроектах

Для исполнения майского указа президента РФ 2018 году были разработаны нацпроекты в 12 сферах (демография, культура, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, малый и средний бизнес, международная кооперация и экспорт). Их планируется реализовать до 2024 года включительно.

Общий бюджет нацпроектов составит 25,7 трлн рублей. Из них 13,1 трлн рублей будет направлено из федерального бюджета, 4,9 трлн рублей – из региональных бюджетов. 7,5 трлн рублей поступит из внебюджетных источников и 147 млрд рублей – из

государственных внебюджетных фондов. Самую большую сумму – 4,8 трлн рублей – направят на нацпроект по строительству безопасных и качественных автодорог. Кроме того, Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры будет профинансирован на 6,3 трлн рублей. Бюджет нацпроекта «Цифровая экономика» на 2019-2024 годы составит 1,63 трлн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6111707>

КОММЕРСАНТ; 2019.02.13; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДТВЕРДИЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ ПЕРЕЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Программа субсидирования авиаперелетов на Дальний Восток будет дофинансирована на 5,2 млрд руб, подтвердили в правительстве. В январе о дополнительном выделении этой суммы на льготные билеты говорил полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

Согласно данным правительства, эта сумма поможет реализовать 785 тыс. билетов (по данным **Минтранса** РФ) по спецтарифу – 50% от стоимости усредненного коммерческого тарифа. «Есть принципиальное согласие правительства России о необходимости финансовой поддержки этих социально значимых перевозок», – говорится в ответе пресс-службы правительства ТАСС.

Напомним, о продаже билетов на субсидируемые маршруты на Дальний Восток и в Калининград «Аэрофлот» объявил 11 января. За неделю авиакомпания распродала все билеты по льготному тарифу, после чего «Аэрофлот» запросил у **Минтранса** дополнительно 1,3 млрд руб. из бюджета.

Стоимость билетов по льготному тарифу в «Аэрофлоте» примерно вдвое меньше стандартных. Перелет по специальному «плоскому» тарифу экономическим классом из Москвы в города Дальнего Востока и обратно обойдется в 25 тыс. руб., или 15 тыс. руб. в одну сторону, включая таксы и сборы. Стоимость билета на рейсы авиакомпании «Россия» в города Дальнего Востока и обратно составляет 22 тыс. руб., или 13,2 тыс. руб. в одну сторону.

По данным **Росавиации**, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, их выполняют восемь авиакомпаний, общий объем выделенных им субсидий – 2,9 млрд руб. Сейчас воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и сопровождающие их лица, а также многодетные семьи.

<https://www.kommersant.ru/doc/3882568?query=минтранс>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ ПОЗВОЛИЛА БЫ ВЕРНУТЬ ГРУЗЫ НА БАЗОВУЮ ЛИНИЮ – ОРЕШКИН

Железнодорожная высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург позволила бы вернуть грузы на эксплуатируемую сейчас линию, отмечает глава министерства экономического развития РФ Максим Орешкин.

«Скоростное движение на железной дороге Москва-Петербург почти полностью вытеснило грузопотоки с основного пути, грузы медленно идут в объезд. ВСМ позволит вернуть грузы на базовую ветку и серьезно ускорит движение из центра России до портов на Балтике», – сказал он в интервью «Ведомостям», опубликованном в среду.

Кроме того, по его словам, эффект от создания ВСМ в направлении северной столицы будет распространяться и на авиационную отрасль. «Когда время в пути на поезде от Москвы до Петербурга сокращается менее чем до трех часов, железная дорога начинает выигрывать у авиасообщения. Значит, снизится нагрузка на два перегруженных авиаузла, в Москве и Петербурге, и появятся возможности для развития других авиамаршрутов», – отметил чиновник.

«Все эти социально-экономические эффекты нужно оценить. Но единая методика пока не утверждена, поэтому мы концентрируемся сейчас на этой задаче», – заявил он, подчеркнув, что готового проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург пока нет и это «не вопрос ближайших лет». По словам М.Орешкина, обсуждение проекта в правительстве еще продолжается. «Прежде чем принимать решение о строительстве, нужно понять, как и на что дорога повлияет», – сказал министр.

Вопрос о строительстве «петербургской» высокоскоростной магистрали обсуждался ранее, но от него отказались в пользу проекта ВСМ Москва-Казань. Ее предполагается проложить по территории семи регионов, на которых проживает более 25 млн человек. В 2015 г. в Москве был подписан меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования проекта как приоритетного участка евразийского транспортного коридора Москва-Пекин.

Проектирование магистрали уже выполнено российско-китайским консорциумом в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и СРЕЕС за 22,9 млрд руб. (с учетом НДС). Строительные работы предполагается начать в 2019 г. – с участка Железнодорожный (Подмосковье) – Гороховец (Владимирская обл.) – он позволит запустить движение между Москвой и Нижним Новгородом. Общая потребность в финансировании оценивается в 621,5 млрд руб. в ценах соответствующих лет (без учета НДС), из которых 200 млрд руб. ожидаются из федерального бюджета, говорилось в проекте финансового плана РЖД.

«Казанскую» ВСМ «Российские железные дороги» рассматривают как часть более глобального проекта – по созданию высокоскоростного грузопассажирского коридора «Евразия» между Европой и Китаем. Протяженность трассы должна составить 9,4 тыс. км, средняя скорость движения – 250 км/ч. Часть магистрали, проходящая по ЕАЭС, в предварительном ТЭО оценивалась в 7,84 трлн руб., по РФ – в 3,58 трлн руб., писал «Коммерсантъ».

Между тем, в последнее время проект «казанской» ВСМ подвергается критике. Возить грузы в сообщении с КНР можно и по действующей железной дороге или морским путем, строить для этого высокоскоростную магистраль не обязательно, заявлял, например, в декабре первый вице-премьер РФ – министр финансов Антон Силуанов. Скептически он относится к нынешнему варианту и с точки зрения пассажирских перевозок. «Проект дорогостоящий. Вопрос – будет ли здесь экономика?» – отмечал чиновник, добавляя, что, по его мнению, «было бы, может, и правильно» создать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом.

Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** заявлял, что по ВСМ «было поручение президента» РФ Владимира Путина. «По (нему – ИФ) мы должны дополнительно рассмотреть эффективность дороги Москва-Казань и доложить об этом», – сообщал он.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2019/02/12/793984-maksim-oreshkin>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫЩЕЧКИН; 2019.02.13; КТО НЕ СПРЯТАЛСЯ; НУЖНО ЛИ В МОСКВЕ ВВОДИТЬ ШТРАФ ЗА ЗАКРЫТЫЕ НОМЕРА?

К каким только способам не прибегают водители, чтобы не платить за парковку! Прячут госномера своих машин под бумажный листок, залепают их снегом, а то и женскими колготками. Словом, все средства хороши, считают некоторые, лишь бы обмануть паркон. И что интересно: встретить подобные уловки можно практически в любом городе. Мэр Казани Ильсур Метшин поставил на этой неделе даже вопрос о введении наказания таким хитрецам.

Заявил он об этом на заседании коллегии регионального **минтранса**, в котором принял участие и **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**. По его мнению, вопрос достаточно тонкий: «Важно, чтобы ужесточение требований не ударило по законопослушным

пользователям», – прокомментировал он инициативу. Вдруг кто-то просто решит свести личные счёты с водителем, наклеит, например, ему что-нибудь на номер?

Для Москвы эта проблема, по мнению автоэксперта Игоря Моржаретто, тоже актуальна, хотя в последнее время водителей, играющих в прятки, становится меньше. Определить, был ли у человека умысел спрятать номера, всегда сложно, говорит он. Но если соответствующий штраф все-таки введут, то решение о его вынесении должен на месте принимать инспектор. «Видеофиксация здесь просто невозможна. Согласитесь, есть разница, если на номер действительно случайно попал листочек и его может сдуть ветром, и когда этот листочек тщательно прикреплен владельцем машины. Точно разобраться с этим должно должностное лицо», – считает Моржаретто.

Что же сейчас делают в Москве с машинами, у которых скрыты номера? «Парковочный инспектор имеет право убрать посторонний предмет, мешающий считыванию номеров. Номер все равно зафиксируют, и владельцу придет штраф, если стоянка не оплачена или если транспорт припаркован с нарушением правил», – рассказали «РГ» в пресс-службе Администратора московского парковочного пространства (АМПП). Если же автомобилист вообще решил снять номера, то тогда работает другой принцип. В этом случае инспектор передает информацию о такой машине в МАДИ и ГИБДД. И уже они принимают решение эвакуировать автомобиль на спецстоянку по регламенту Антитеррористической комиссии Москвы. Такую же меру могут принять и по отношению к автомобилям, если есть основания полагать, что номера подложные. При этом не платить за парковку и избежать штрафа все равно не получится. «Хозяину вернут машину, когда он предоставит документы на штрафстоянке. Но потом на почту придет штраф за неоплату парковки – 5 тысяч рублей», – уточнили в пресс-службе.

Кстати

Штраф за закрытые номера в России существует уже давно, но наказание можно применять, только если автомобиль находится в движении. За грязные номера могут оштрафовать на 500 рублей. А если владелец целенаправленно скрыл знаки с помощью специальных средств – например рамок или пленок, то тогда сумма в 10 раз выше – 5 тысяч рублей. В последнем случае можно даже лишиться прав.

<https://rg.ru/2019/02/13/reg-cfo/nuzhno-li-v-moskve-vvodit-shtraf-za-zakrytye-nomera.html>

КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.02.14; В ЛАВНУ ЗАГРУЖАЮТ СОБСТВЕННИКОВ; ГТЛК ОДОБРИЛА СДЕЛКУ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ИНВЕСТОРОВ В ПОРТ

Как и предполагал “Ъ”, совет директоров Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) одобрил компромиссный вариант привлечения инвесторов в морской торговый порт Лавна в Мурманске. Крупнейшими акционерами порта с долями по 30% станут Андрей Бокарев и «Центр развития портовой инфраструктуры», еще 25% получит холдинг СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина. Новые инвесторы дадут гарантии загрузки портовых мощностей. Другую крупную сделку, по покупке Первой тяжеловесной компании (ПТК) и Brunswick Rail за 90 млрд руб., совет директоров пока не одобрил, запросив дополнительную информацию.

Как стало известно “Ъ”, обновленный состав совета директоров ГТЛК под председательством вице-преьера **Максима Акимова** 12 февраля одобрил сделку по новой схеме развития порта Лавна. Она предполагает, что в капитал ООО «Морской торговый порт Лавна», которое сейчас на 95% принадлежит ГТЛК и на 5% совладельцу УГМК и «Кузбассразрезугля» Андрею Бокареву, войдут новые инвесторы.

В результате сделки (“Ъ” подробно описывал ее конфигурацию 7 февраля) крупнейшими акционерами Лавны с долями по 30% станут «Бизнесглобус», действующий в интересах Андрея Бокарева, и «Центр развития портовой инфраструктуры», формально принадлежащий Борису Гутцову, но, по словам собеседников “Ъ” на рынке, связанный со

структурами Бориса и Аркадия Ротенбергов. Кроме того, 25% в активе получит «СДС-Уголь» Михаила Федяева и Владимира Гридина, еще 10% – «РЖД-Инфраструктурные проекты» (подконтрольна ОАО РЖД). У ГТЛК останется 5%. В рамках этой сделки порт Лавна был целиком оценен в 1,2 млрд руб.

Участники сделки и **Минтранс** отказались от комментариев. В ФАС сообщили, что туда ходатайства о приобретении долей в проекте еще не поступали.

На данный момент Лавна рассматривается как проект по перевалке угля мощностью 18 млн тонн в год. Он будет реализован по концессионному соглашению, 24 млрд руб. внесут инвесторы на сам порт и еще 0,9 млрд руб.- на подъездные железнодорожные пути. Бюджет даст 20 млрд руб. на железную дорогу, дноуглубление и системы навигационного обеспечения. Запуск первой очереди (9 млн тонн) намечен на конец 2020 года, выход на полную мощность – в 2021 году.

По словам собеседников “Ъ”, сделка одобрена при условии, что новые инвесторы дадут юридически обязывающие гарантии загрузки порта. Кроме того, должен быть подписан документ, предусматривающий механизм восстановления контроля в порту в пользу ГТЛК, «если что-то пойдет не так».

Крупнейшие предполагаемые бенефициары, обеспечивающие гарантии грузопотоков, активно конкурируют между собой, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, напоминая, что при реализации этого проекта уже происходили изменения в структуре акционерного капитала. «В связи с этим формирование механизма, который обеспечивал бы защиту финансовых интересов ГТЛК в случае невыполнения гарантий по грузопотокам, жизненно необходимо»,- считает эксперт. По его мнению, это мог бы быть опцион в пользу ГТЛК, который позволит компании выкупить по согласованной цене долю участника, если тот не выполнит обязательства по загрузке. Эксперт отмечает, что успех проекта в значительной степени будет зависеть от того, как быстро будет сформирован итоговый пул участников и начнется строительство терминала, так как в случае затягивания данного этапа существуют риски пересмотра планов грузоотправителей.

Предполагалось, что совет директоров ГТЛК одновременно утвердит еще более крупную сделку – покупку железнодорожных операторов ПТК за 70 млрд руб. и Brunswick Rail Ильи Беляева за 20 млрд руб. У ПТК недавно уже сменился владелец: группа ИСТ Александра Несиса и другие инвесторы выкупили 100% компании у Сергея Генералова. “Ъ” писал 11 февраля, что эта сделка еще до конца не оформлена. В итоге совет директоров ГТЛК покупку не одобрил – возник ряд замечаний и вопросов, говорит один из собеседников “Ъ”, и до 8 марта должна быть предоставлена дополнительная информация, после чего вопрос будет вынесен на рассмотрение заново.

<https://www.kommersant.ru/doc/3882684>

ПРАЙМ; 2019.02.13; С ДЕКАБРЯ В КРЫМ ПОЕДУТ ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА

Развитие транспортной инфраструктуры значится одной из тем для обсуждения на Российском инвестиционном форуме в Сочи. Когда в России планируется начать строительство первой высокоскоростной железнодорожной магистрали, о транспортном переходе на остров Сахалин, железнодорожном мосте в Крым, о беспилотной «Ласточке» и нужен ли «черный список» пассажиров поездов, в интервью агентству «Прайм» в преддверии форума рассказал заместитель **министра транспорта РФ Владимир Токарев**. - Владимир Александрович, магистральный план развития инфраструктуры уже одобрен правительством, но не раз говорилось о том, что документ может быть скорректирован, и в него попадут новые проекты. Какие проекты железнодорожной инфраструктуры могли бы дополнить план, по вашему мнению?

- Как вы знаете, комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года утвержден распоряжением правительства РФ и сформирован с учетом необходимости выполнения задач, поставленных в «майском» указе президента России Владимира Путина.

Заявки субъектов РФ по включению мероприятий в комплексный план в полном объеме сведены минэкономразвития России, по итогам их рассмотрения **Минтранс** России совместно с аналитическим центром при правительстве РФ.

Комплексный план может быть дополнен проектами высокой экономической эффективности. Мы, **Минтранс** России, совместно с аналитическим центром при правительстве анализируем все поступающие предложения, которые оцениваются в соответствии с методикой ранжирования отдельных проектов, включаемых в комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года.

- Магистральный план, в частности, включает пилотный участок ВСМ Железнодорожный-Гороховец первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань. Газеты писали, что кабмин поддержал строительство пилотного участка ВСМ Москва-Казань от Железнодорожного до Гороховца. Какие решения еще необходимо принять для начала строительства этой ВСМ? Когда начнется строительство этого пилотного участка дороги?

- Вы правы, пилотным участком проекта ВСМ Москва-Казань определена линия Железнодорожный-Гороховец, с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода. Проект находится в высокой степени готовности и в настоящее время проходит обсуждение в правительстве РФ. Курирующий транспортную отрасль заместитель председателя правительства Максим Алексеевич **Акимов** этот проект поддержал. Мы продолжаем работу по защите проекта, чтобы в итоге выйти на решение правительства о начале его реализации.

Глубина проработки проекта позволяет приступить к началу строительно-монтажных работ в 2019 году.

В соответствии с финансовой моделью, на основе которой проект был включен в комплексный план, обеспечивается выход на плановую операционную безубыточность как владельца инфраструктуры, концессионера, так и перевозчика, начиная с третьего года эксплуатации, даже при условии использования консервативных прогнозов пассажиропотока.

- Строительство перехода с материковой части России на Сахалин также включено в план развития магистральной инфраструктуры, но с оговорками – планируется при дополнительном финансовом обеспечении, подтверждении прогнозной грузовой базы и финансирования из внебюджетных источников. Отвечает ли этот проект интересам государства, и на каком он сейчас этапе?

- Документами стратегического планирования государственной политики предусмотрено строительство к 2030 году социально значимых линий, в том числе, железнодорожного перехода Селихин-Ныш, соединяющего остров Сахалин с материком, что обеспечит организацию бесперебойного сообщения между материковой частью России и островом Сахалин.

Проект строительства моста на остров Сахалин в целом отвечает интересам государства и является социально значимым.

В настоящее время проведена научно-исследовательская работа, на основании которой проводятся мероприятия по подготовке организационно-правовых и финансовых механизмов строительства железнодорожного перехода. В рамках этих мероприятий будет оценена возможность развития портовой инфраструктуры острова Сахалин для повышения экономической эффективности функционирования создаваемой инфраструктуры мостового перехода. Также требуется увязка планов и сроков

строительства портовой инфраструктуры на Сахалине со строительством прилегающей транспортной инфраструктуры.

Выбор варианта строительства транспортного перехода на остров Сахалин будет сделан на основе всестороннего анализа и сравнения технико-экономического обоснования вариантов транспортного перехода, в том числе с учетом топографических, инженерно-геологических, гидрогеологических, метеорологических и климатических условий.

Экономический эффект от реализации данного проекта будет определен в рамках подготовки обоснования экономической целесообразности и финансовой модели реализации проекта.

- Крупным инфраструктурным проектом, который почти реализован, является строительство моста в Крым. Автомобильная часть уже сдана, в конце 2019 года по графику должно быть запущено и железнодорожное сообщение через мост. Планируется ли завершить работы по строительству жд части моста в Крым раньше срока, как это было с автомобильной частью? В какой половине декабря 2019 года планируется открыть движение поездов через мост? Будет ли одновременно открыто движение пассажирских и грузовых поездов по мосту?

- Железнодорожная часть Крымского моста будет открыта, как и планируется, в декабре текущего года. С декабря 2019 года «Крымская железная дорога» будет обеспечивать железнодорожные перевозки, как пассажирские, так и грузовые, между материком и полуостровом. Для этого в Крыму проводится глубокая модернизация существующей железнодорожной инфраструктуры на полуострове. Выполняется комплекс ремонтно-путевых работ. Также предприятие реализует программу по обновлению подвижного состава. Она позволит закрыть потребности КЖД в пассажирских вагонах и тяговых ресурсах на все виды перевозок собственным тяговым подвижным составом, с учетом необходимого резерва.

- Когда планируется открыть продажу билетов на поезда в Крым?

- Продажи билетов на поезда в Крым будут открыты перевозчиками в сроки, предусмотренные действующим законодательством. В соответствии с уставом железнодорожного транспорта РФ, открытие продажи билетов может осуществляться перевозчиком за 60 суток до поездки.

- Какие перспективы от соединения железных дорог двух Кореи вы видите? Как Россия будет участвовать в этом проекте? Во сколько вы оцениваете проект соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей? В какие сроки он может быть реализован?

- Как вы знаете, торжественная церемония в честь начала работ по соединению и модернизации железной дороги юга и севера Кореи состоялась на железнодорожной станции Пханмун (КНДР) чуть больше месяца назад, 26 декабря 2018 года. Мне посчастливилось принимать личное участие в этом, без преувеличения, эпохальном мероприятии.

Проект развития корейских железных дорог предусматривает их выход за границы двух стран, в том числе потенциальное соединение с Транссибом.

К сожалению, пока еще трудно что-то говорить определенное как о стоимости проекта, так и о сроках его реализации. Однако объединение железных дорог – уже сейчас значимое событие для республики Корея, КНДР, России и мира в целом. Эта церемония показывает готовность двух стран сотрудничать в будущем. Помимо того, что событие несет геополитический и экономический посыл всему миру, оно также способствует воссоединению семей, для которых принято когда-то решение о разделении единого государства по 38-ой параллели стало личной трагедией.

Вообще, хочу сказать, что роль транспорта, в том числе, железнодорожного, объединять, а не разъединять людей. И очень отраднo, что именно с железной дороги дан старт интеграционному процессу на Корейском полуострове.

- Последние годы очень активно развиваются беспилотные технологии. В частности, заместитель генерального директора РЖД Сергей Кобзев сообщал, что РЖД в ноябре 2019 года планируют продемонстрировать беспилотные поезда «Ласточка» на Московском центральном кольце (МЦК). Когда беспилотные пассажирские поезда могут появиться на других маршрутах?

- Действительно, ОАО «РЖД» планирует приступить к тестовым рейсам беспилотных «Ласточек» на МЦК. Рассматривать вопрос о запуске беспилотных поездов «Ласточка» на других железнодорожных направлениях будет возможно после успешного тестирования и внедрения беспилотных технологий на Московском центральном кольце.

Поскольку главное в пассажирских перевозках – обеспечение безопасности пассажиров, на других линиях беспилотные поезда могут появиться только после успешного внедрения беспилотных технологий в текущий перевозочный процесс на МЦК.

- Президент России Владимир Путин в 2017 году не исключил возможность введения «черных списков» пассажиров-дебоширов в поездах. Гендиректор РЖД Олег Белозеров в мае 2018 года говорил, что компания предлагает вносить дебоширов в поездах в «черный список» на год и спустя это время снимать ограничения. По мнению **Минтранса**, стоит ли вводить «черные списки» для поездов и ведется ли сейчас какая-то работа в этом направлении?

- Российским законодательством в сфере железнодорожного транспорта уже предусмотрены механизмы борьбы с лицами, допустившими нарушение правил поведения в поездах дальнего следования. Так, в соответствии с правилами оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа, в случае, если при посадке в поезд или в пути следования пассажир нарушает правила проезда, общественный порядок, и мешает спокойствию других пассажиров, то он может быть удален из поезда работниками органов внутренних дел.

В части формирования «черных списков» пассажиров – нарушителей норм поведения на железнодорожном транспорте сообщаем, что в настоящее время **Минтрансом** такая работа не проводится. Мы готовы приступить к разработке соответствующих изменений в нормативно-правовые акты при поступлении конкретных предложений от перевозчика – ОАО «РЖД», поскольку он является наиболее заинтересованной стороной в данном вопросе.

<https://1prime.ru/business/20190213/829710069.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190213/1550775141.html>

<https://ria.ru/20190213/1550773671.htm>

<https://realty.ria.ru/20190213/1550773595.html>

ТВ:

<https://360tv.ru/news/transport/rossijane-smogut-dobratsja-do-kryma-na-poezde-s-dekabrja/>

РОССИЯ 24, МОСКВА; 2019.02.13; ПОСЛЕДСТВИЯ ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМ АВИАКОМПАНИИ UTAIR

В.: Авиакомпания «ЮТэйр» продолжит полёты, кредиторы дали отсрочку и ждут от компании плана по восстановлению платёжеспособности. Какие перспективы у компании, входящей в топ пяти крупнейших российских перевозчиков – разбиралась Анна Лазарева.

КОР.: Банкротство откладывается. Находившаяся в шаге от приостановки работы компания «ЮТэйр» обещает представить план решения финансовых проблем до конца февраля. Об этом в эксклюзивном интервью нашему телеканалу заявил гендиректор перевозчика Андрей Мартиросов. По его словам, «ЮТэйр» ведёт конструктивный диалог с кредиторами.

АНДРЕЙ МАРТИРОСОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАО «АВИАКОМПАНИЯ ЮТЭЙР»: Важное веха – это представление кредиторам новой финансовой модели по

планам работы нашей. Это должно произойти в конце февраля. Поэтому сейчас самое главное – какие ресурсы компания сможет предложить кредиторам для обслуживания долга. Вот сейчас это самая важная работа идёт. В принципе, то, что мы видим в начале 2019 года предаёт определённый оптимизм тому, что положительный денежный поток всё-таки некий будет сформирован и мы с конструктивным предложением выйдем к кредиторам.

КОР.: К решению проблемы подключились в правительстве. Вице-премьер **Максим Акимов**, отвечающий за транспорт, сообщил журналистам, что несколько возможных вариантов.

«Банкротство,- по словам **Максим Акимов**, - стало бы худшей перспективой, в конце концов на рынке останется только один перевозчик. Уход авиакомпании с рынка – это тупик», - подытожил вице-премьер.

В прошлом году «ЮТэйр» перевёз более 7,5 миллионов человек. Это четвёртый результат по стране после «Аэрофлота», «S7» и «Уральских авиалиний».

Напомню, синдикат из 11 банков дал «ЮТэйр» ещё один шанс, не стал настаивать на досрочном погашении долга в 39 миллиардов и без акцептного списания процентов, это ещё на 1 миллиард. Против проголосовали крупнейшие кредиторы на которых приходится 75 процентов долга – «Сбербанк», «Россия» и «Траст».

Председатель правления последний Александр Соколов сообщил, что банкротство перевозчика самый не желательный исход для банка. «Траст» находится в активном диалоге с «ЮТэйр» и другими кредиторами, и внёс кандидатуру своего представителя в совет директоров авиакомпании.

АЛЕКСАНДР СОКОЛОВ, ПРЕЗИДЕНТ-ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ПАО «БАНК «ТРАСТ»: Мы номинировали Дмитрия Щавеля. Это глава нашего блока реструктуризации. Будем надеяться, что это будет поддержанная инициатива и дальше мы будем двигаться. Если сравнивать ситуацию наших взаимоотношений декабрь-январь, то она улучшилась.

КОР.: Эксперты говорят о том, что может спасти перевозчика, приближающийся сезон отпусков, когда денежный поток вырастет и «ЮТэйр» сможет гасить долги в соответствии с графиком. Но для этого нужны процентные каникулы до апреля-мая.

ДАНИИЛ КВОН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРНОЙ ЭКОНОМИКИ И ГУМАНИТАРНЫХ НАУК МАИ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СОЦИАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ: Наиболее вероятно развитие событий, при котором компания постарается договориться с кредиторами о процентных каникулах, где-то до апреля, мая этого года. Почему до весны? Дело в том, что конец весны, начало лета – период отпусков и количество продаж авиабилетов увеличится, соответственно, и прибыль компании.

КОР.: На успех с переговорами с банками-кредиторами в целом на перспективы финансового оздоровления «ЮТэйр» эксперты смотрят весьма оптимистично. Была проведена оптимизация бизнеса и маршрутной, и это дало возможность в начале года сохранить прибыльность и обеспечить формирование положительного денежного потока.

ДМИТРИЙ КУМАНОВСКИЙ, НАЧАЛЬНИК АНАЛИТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА ИНВЕСТИЦИОННОЙ КОМПАНИИ: По итогам первого квартала обеспечили прибыль такую же, как в четвёртом квартале, несмотря на то, что цены на топливо выросли на 10 процентов. Обычно, это предполагает, что доходы компании выросли, где-то процентов на 15, для того, чтобы компенсировать негативный эффект от роста цен.

КОР.: Рост цен на авиакеросин среди главных причин финансовых сложностей «ЮТэйр». И здесь перевозчик не одинок. Авиатопливо в 2018 году подорожало на треть. По данным **Росавиации**, у пяти крупнейших российских авиакомпаний доля затрат на керосин в общем объёме расходов выросло от 2 до 7 процентов. Если говорить о системном решении проблемам авиаотрасли, без решения этого вопроса не обойтись. Вице-премьер **Максим**

Акимов и Дмитрий Козак уже вынесли на обсуждение с нефтяниками и авиакомпаниями рост расходов на авиакеросин и стабилизацию цен на топливо.

ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.02.14; РОССИЙСКИЕ НПЗ МОГУТ СТОЛКНУТЬСЯ С ПРОБЛЕМОЙ СБЫТА БЕНЗИНА; ВНУТРИ СТРАНЫ СПРОС РАСТЕТ МЕДЛЕННО, А ЭКСПОРТ СДЕРЖИВАЕТ НЕДОСТАТОК МОЩНОСТЕЙ В ПОРТАХ

В России сформировался значительный профицит мощностей по выпуску бензина, говорится в презентации Argus Consulting «Нефтепереработка РФ в 2019 г.: Ожидания и перспективы». В 2018 г. после запуска новых установок на «Танеко» и Антипинском НПЗ мощности по производству бензина увеличились почти на 2 млн т, указывают эксперты.

Еще в 2011 г. государство поставило задачу перед нефтяными компаниями увеличить выпуск светлых нефтепродуктов – бензинов, дизтоплива, авиакеросина – в ожидании роста спроса на них. «Тогда рынок бензина регулярно балансировал на грани дефицита: любой незапланированный ремонт или остановка НПЗ, увеличение экспортных поставок приводили к кризису», – напоминает старший аналитик Argus Consulting Сергей Агибалов. Нефтяники увеличили производство бензина за счет модернизации заводов или строительства новых установок. Еще девять НПЗ будут модернизированы до 2026 г., что увеличит производство бензина класса «Евро-5» на 3 млн т.

Уже сейчас сформировался значительный профицит мощностей по выпуску бензина. Но из-за того что внутренний спрос на бензин растет медленно, а на экспортных рынках усиливается конкуренция, производителям придется решать новую задачу – искать эффективные каналы сбыта, указывают эксперты Argus Consulting.

По данным Минэнерго, в прошлом году производство бензина выросло на 200 000 т до 39,4 млн, экспорт сократился на 100 000 т до 4 млн по отношению к 2017 г. Поэтому эксперты Argus Consulting не прогнозируют существенного роста выпуска и экспорта бензина в 2019 г. «Мы ожидаем умеренный рост выпуска бензина в России, по мере того как компании будут находить рынки сбыта», – говорит Агибалов.

По его словам, на внутреннем рынке будет ужесточаться конкуренция. К примеру, дополнительный бензин, который будет производиться на «Танеко», потеснит бензин башкирских заводов «Роснефти» на рынке Татарстана, а продукция Антипинского НПЗ составит конкуренцию бензину Омского НПЗ («Газпром нефть») в Тюменской области.

В то же время экспортные возможности заводов ограничены из-за недостатка перевалочных мощностей светлых нефтепродуктов в северо-западных и южных портах России. А увеличение производства бензина в Казахстане уже привело к вытеснению части российского бензина с премиального рынка Центральной Азии и этот тренд продолжится в 2019 г., считают эксперты Argus Consulting. «В результате модернизации НПЗ Казахстана снизилась доля поставок в южном направлении, – согласен аналитик Vygon Consulting Евгений Тыртов. – В условиях стабильного спроса на бензин на внутреннем рынке компании вынуждены искать новые рынки сбыта».

По мере модернизации НПЗ производство бензина будет расти, поэтому можно ожидать увеличения профицита, отмечает директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. Есть риск, что мощности заводов будут недозагружены, продолжает аналитик АКРА Василий Танурков: «Крупнейшее экспортное направление для нас – ЕС, но и там избыток собственных мощностей по бензину и нехватка дизтоплива, в итоге мы в основном экспортируем дизтопливо». После модернизации заводов может встать вопрос о дополнительном увеличении экспорта дизтоплива, предупреждает аналитик Raiffeisenbank Андрей Полищук. При том что российские компании уже направляют на экспорт около 44% дизтоплива, бензина – пока 10%.

Но найти покупателя на бензин в Европе сложнее. Там давно наблюдается дисбаланс между потреблением и производством бензина и дизельного топлива: спрос на дизель

растет, в том числе из-за налоговых стимулов, а на бензин – падает, объясняет Маринченко: «В итоге в Европе переизбыток бензина – его излишки идут в США, а также Африку и Азию. Вероятно, последние два региона могли бы стать потенциальными рынками сбыта для российского бензина».

Некоторые российские НПЗ будут вынуждены сократить выпуск бензина. Возможным вариантом для них будет увеличение выпуска и экспорта прямогонного бензина (нафта), а также отдельных компонентов бензина, найти спрос на которые легче, говорит Агибалов.

В 2018 г. компании во многих случаях не загружали процессы для производства автобензина, реализуя нефть, подчеркивает аналитик Vygon Consulting Евгений Тыртов. В итоге выпуск нефти вырос на 500 000 т. Новые мощности на НПЗ могут служить для производства прямогонного бензина, а не автомобильного, а это сырье для нефтехимии, согласен Танурков.

Минэнерго, нефтяные компании на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/13/794076-npz>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.13; В ГАЗПРОМБАНКЕ ПРИЗВАЛИ СОЗДАТЬ ГОСОΡΓАН, ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ГЧП

Государству нужно назначить отдельный исполнительный орган власти, ответственный за государственно-частное партнерство (ГЧП) – необходимо создать на рынке единый режим функционирования концессий и финансирования инфраструктурных проектов, заявил РИА Новости в интервью в преддверии Российского инвестиционного форума в Сочи вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер.

«Я считаю, что государству нужно назначить отдельный исполнительный орган власти, ответственный за ГЧП. Такая инициатива уже поднималась некоторое время назад, и в качестве такого института предлагался Минэк. Сейчас эта инициатива как-то ушла в песок, но от этого не стала менее актуальной», – сказал Бруссер.

По его словам, необходимо создать на рынке единый режим функционирования концессий и вообще финансирования инфраструктурных проектов. «В том числе и для того, чтобы не было таких случаев, как «башкирское дело», когда орган власти, пытаясь отменить один из конкурсов, встал на очень опасную дорогу остановки всех концессионных проектов», – пояснил он.

Топ-менеджер банка считает, что в будущем внимание к сектору ГЧП и инфраструктуре будет только усиливаться, потому что у государства никогда не будет всего объема денег для финансирования таких объектов. «Так что мы очень ратуем за то, чтобы в России был единый орган управления, который бы консолидировал мнения разных участников этого рынка, в том числе банковского сообщества, и был своего рода законодателем мод», – указал он.

Вместе с тем, Бруссер отметил, что данный орган власти мог бы заниматься и регулированием ГЧП. «Часто говорят, что у нас проблема с регулированием рынка ГЧП, но ее на самом деле нет. Есть два закона, в рамках которых можно работать, – 115-й и 224-й. Их было бы неплохо оставить «как есть» лет на 5-10, чтобы никто там ничего не трогал, изменения бы никакие не появлялись, и, возможно, развитие рынка пошло бы гораздо быстрее, а участникам было бы гораздо проще работать», – резюмировал он.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 14-15 февраля. МИА «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером форума.

<https://ria.ru/20190213/1550772713.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/finance/20190213/829707648.html>

РБК; КОМАРОВА ВАЛЕРИЯ; 2019.02.13; «АВТОДОР» ЗАПЛАНИРОВАЛ ОПТИМИЗАЦИЮ НА ФОНЕ ПРЕТЕНЗИЙ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ЦКАД

«Автодор» решил привлечь консультантов для разработки программы оптимизации бизнес-процессов. Незадолго до этого компанию покинул гендиректор Сергей Кельбах, а аудиторы раскритиковали реализацию проекта строительства ЦКАД

«Автодор» объявил тендер на проведение анализа бизнес-процессов и разработку программы повышения операционной эффективности, следует из материалов госкомпании, реализующей проекты строительства платных автомобильных дорог.

Сумма контракта составляет 60 млн руб. Определиться с подрядчиком госкомпания планирует до конца марта.

Тендер был объявлен на фоне претензий президента Владимира Путина и контролирующих органов к реализации проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД, «Автодор» – госзаказчик проекта) в Подмосковье и последовавшей за ними отставки главы госкомпании Сергея Кельбаха. На пост главы компании 6 февраля был назначен Вячеслав Петушенко, который с августа 2018 года был первым заместителем гендиректора.

Как следует из технической документации, работа должна быть выполнена по двум направлениям: оптимизация бизнес-процессов и непосредственно разработка программы операционной эффективности.

Победителю тендера нужно будет оценить бизнес-процессы и организационно-управленческую структуру госкомпании, а также предложить варианты их оптимизации. Подрядчик также должен сравнить результаты доходных видов деятельности «Автодора» и его крупнейших международных конкурентов в этой сфере. Затем предстоит подготовить программу, которая должна повысить операционную эффективность госкомпании, с перечнем необходимых мероприятий и ожидаемого эффекта от них, говорится в материалах закупки.

РБК направил запрос в пресс-службу «Автодора».

О неэффективности работы «Автодора» как госзаказчика ЦКАД (стоимость проекта превышает 300 млрд руб.) неоднократно сообщала Счетная палата. По итогам проверки, которую ей поручил провести Путин в конце 2018 года, аудиторы обнаружили проблемы с проектно-сметной документацией, изъятием земель и привлечением финансирования. Трудности у «Автодора» были не только с ЦКАД, но и с трассой М11, сдача которой несколько раз переносилась.

В интервью РБК 12 февраля вице-премьер **Максим Акимов** сказал, что у «Автодора» есть портфель концессионных проектов и его существование «пока оправдано». По его словам, со сменой гендиректора компании будет переноситься акцент с финансово-контрактной работы, на которой было сосредоточено предыдущее руководство, на строительно-технологическую работу. **Акимов** говорил, что отставка Кельбаха – это следствие накопившихся проблем.

Партнер практики «Инжиниринг» компании «НЭО Центр» Роман Тихомирнов отмечает, что «Автодор» столкнулся с «ситуацией роста, которая, как правило, заключается в осложнении управляемости бизнес-процессами». Как показывает мировая практика, для крупных компаний абсолютно нормально привлекать сторонних специалистов, чтобы выявить проблемные места, добавляет эксперт. «Своими силами подобные проблемы решаются слишком медленно и будут только нарастать со временем», – считает Тихомирнов.

По его мнению, «Автодору» нужно уделить внимание технологическим процессам: оформлению земельных участков для строительства и проработке проектов.

<https://www.rbc.ru/business/13/02/2019/5c63e2669a79473dcb99dc9a>

КОММЕРСАНТ; 2019.02.13; В ЧЕЛЯБИНСКОМ УФАС ПРИЗНАЛИ НЕОБОСНОВАННОЙ ЖАЛОБУ НА АУКЦИОН ПО ОХРАНЕ МОСТА

Комиссия Челябинского УФАС России вынесла решение о признании необоснованной жалобы ООО «ПТБ «Миртранс» (г. Курган) на действия ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Урал» **Федерального дорожного агентства**». Речь идет о заказе управлением закупки на оказание услуг по охране моста через реку Тобол на участке федеральной трассы «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск.

«В своей жалобе компания «Миртранс» указала на неправомерный выбор заказчиком способа определения поставщика закупки у единственного поставщика на рынке услуг по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, расположенных на автодорогах общего пользования федерального значения», – уточняет пресс-служба ведомства. В управлении «Южный Урал» с доводами жалобы не согласились, пояснив, что объект закупки включен в утвержденный **министерством транспорта РФ** перечень охраняемых объектов подразделениями управления ведомственной охраны (УВО) **министерства транспорта РФ**. То есть защита охраняемого объекта, являющегося государственной собственностью и находящегося в ведении **минтранса**, должна осуществляться ведомственной охраной, объяснили в управлении.

Челябинское УФАС установило, что в соответствии с обоснованием закупки на оказание охранных услуг на указанном участке контракт с единственным исполнителем заключается на основании подпункта б пункта 1 статьи 93 Закона о контрактной системе. Приказом российского **минтранса** утвержден перечень охраняемых объектов подразделениями УВО, и одна из позиций указанного перечня определяет объект государственной формы собственности: № 4055 мост через р. Тобол на км 274+080, автомобильная дорога М-51 «Байкал». «Следовательно, охрана (защита) моста через р. Тобол на км 274+080 автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск может осуществляться исключительно УВО **Минтранса России**», – заключили в УФАС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3882215>

РБК; НАТАЛЬЯ КАЛЮЖНАЯ; 2019.02.13; ВЕСЫ С СЮРПРИЗОМ: СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ ПОМОЖЕТ СПРАВИТЬСЯ С УГОНАМИ

Министерством по регулированию контрактной системы в сфере закупок Пермского края объявлен аукцион на модернизацию автоматизированной информационной системы «Весовой и габаритный контроль» (АИС ВГК). Стоимость работ оценена в 433 млн рублей. Заявленный источник финансирования – субсидии на выполнение государственного (муниципального) задания. В краевом **минтрансе** сообщили, что уже действующие в крае три пункта весогабаритного контроля за год позволили выявить более 250 нарушений.

Против веса и угонов

Конкурс объявлен 1 февраля, 12 февраля аукцион был возвращен на этап подачи заявок. Предполагается, что первые части заявок в рамках конкурса будут рассмотрены 1 марта, вторые – 11 марта.

В техническом задании, опубликованном на сайте госзакупок, оговаривается, что АИС ВГК предназначена для фиксации административных правонарушений с применением технических средств контроля, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки. Система должна собирать, обрабатывать и хранить данные о весовых, габаритных и скоростных характеристиках транспорта на контролируемых участках автомобильных дорог. Предполагается, что использование системы позволит наказывать нарушителей правил перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, принимать меры по поддержанию эксплуатационных характеристик автомобильных дорог

на основе полученных данных о суммарной нагрузке, создаваемой транспортом. В итоге должен увеличиться срок службы дорожного покрытия и искусственных сооружений. Также система позволяет оперативно находить угнанные автомобили, отмечается в техзадании.

Согласно данным конкурсной документации, сейчас АИС ВГК в Пермском крае включает в себя сеть из трех автоматических комплексов весового и габаритного контроля, состоящих из оборудования производства компании ЗАО «ВИК «Тензо-М». В ходе предстоящей модернизации будет обновлено программное обеспечение системы, число автоматизированных комплексов наблюдения будет расширено до тринадцати. Система после модернизации должна работать 24 часа в сутки 7 дней в неделю.

Умные весы

В апреле 2017 года краевой **Минтранс** сообщал, что в Прикамье появится 14 пунктов весового контроля транспорта. На предотвращение разрушения дорог крупногабаритной техникой предполагалось направить 450 тысяч рублей. На них, в частности, планировалось построить автоматизированные пункты весогабаритного контроля за транспортом. Изначально предполагалось, что до 2020 года на автодорогах регионального и муниципального значения будет построено 14 пунктов, которые будут оснащены так называемыми «умными весами», позволяющими взвешивать автомобили во время движения без необходимости их остановки, за счет датчиков в покрытии дороги и камер на рамках.

Сообщалось также, что обслуживать объекты, а также фиксировать нарушения и готовить материалы для отправки в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений при ГИБДД будет краевое специализированное монтажно-строительное учреждение. Первые три объекта предполагалось разместить на трассах Пермь-Березники, Кукуштан-Чайковский и Кунгур-Соликамск.

В **Минтранс** Пермского края от РБК Пермь был направлен официальный запрос о том, построены ли эти объекты на данный момент (их строительство планировалось на 2018 год).

Штрафы за перевес

Как сообщили РБК Пермь в пресс-службе **министерства транспорта** Пермского края, в декабре 2017 года был завершен монтаж трех автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального значения

Пермского края «Голдыри – Орда – Октябрьский», «Горнозаводск - граница Свердловской области», «Полазна – Чусовой». «Объекты введены в эксплуатацию в апреле 2018 года. Стоимость работ по установке

пунктов и созданию автоматизированной информационной системы «Весовой и габаритный контроль» составила 183 млн рублей», – отмечают в пресс-службе ведомства.

По итогам работы трех пунктов весогабаритного контроля за 2018 год вынесено 259 постановлений о нарушениях.

По данным **минтранса**, по результатам работы трех автоматических пунктов весогабаритного контроля за 2018 года вынесено 259 постановлений об административном правонарушении, предусмотренном статьей

12.21.1 КоАП РФ. Общая сумма штрафов составила 68,4 млн рублей.

«Первоначально планировалось установить комплексы на трассах Пермь-Березники, Кукуштан-Чайковский и Кунгур-Соликамск

Впоследствии приоритетность поменяли. На этих дорогах планируется установить комплексы в рамках второго этапа работ», – сообщили РБК Пермь в пресс-службе **минтранса**.

С 2015 года в РФ внедрена система «Платон» (российская система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн федерального значения, название является сокращением от словосочетания «плата за тонны»). Как

сообщил в декабре РБК, оператор системы «Платон» компания «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС) – предложила **Минтрансу** передать ей в концессию на 11 лет весогабаритный контроль грузовых перевозок по федеральным дорогам. Новый проект предлагается реализовать в формате ГЧП. Действие системы «Платон» будет расширено на новую сферу, с использованием созданной для этой системы инфраструктуры. Для осуществления новых функций материальную базу «Платона» предстоит дополнить. Это решение, по мнению экспертов РБК, позволит разрулить сразу несколько проблем – возможных сговоров между перевозчиками и контролерами, качества оборудования для контроля и пр.

По данным РБК, в Нижегородской области за 2017 год на перевозчиков наложили штрафов за перегруз почти на 1 млрд руб. Многие наказанные оспаривают штрафы – указывают на ошибки взвешивания, в том числе, из-за дефектов дорожного полотна в месте установки автоматических весов. Такие дефекты действительно влияют на показания весов, с этим согласны даже чиновники, сообщает РБК.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c62be479a7947e902a3de9b>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; МАКСИМ АЛЕКСЕЕВ; 2019.02.13; ЛЕОНИД ЛИПСИЦ: ЗАКОН О ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗКАХ ПОЗВОЛИТ РАБОТАТЬ В ПРАВОВОМ ПОЛЕ

Леонид Липсиц – фигура для отечественной сферы автомобильных грузовых перевозок более чем известная и уважаемая. Летом 2018 года он перешел на работу в **Минтранс** Дагестана и в то же время сохранил за собой место в составе Межотраслевого экспертного совета (МОЭС).

В интервью редакции ГиД авторитетный специалист поведал о своем новом фронте работы, специфике автотранспортной отрасли в южном регионе и оценил появление нового законопроекта о грузовых автоперевозках.

Леонид Липсиц прекрасно чувствует себя на новом месте работы (фото: АТО Events)

- Леонид Моисеевич, летом 2018 года вы перешли на работу в **Минтранс** Дагестана.

Какие вопросы вы курируете в транспортном комплексе региона?

- Меня пригласили на работу в Дагестан на должность первого заместителя министра и поэтому круг курируемых направлений достаточно широк. Практически это – все виды транспорта, вопросы безопасности и организации дорожного движения.

- В чем специфика местного рынка автомобильных грузоперевозок? Есть ли в регионе крупные перевозчики?

- Спецификой региона является то, что в нем практически отсутствуют автопредприятия грузового транспорта в классическом понимании: чтобы была собственная территория, собственный парк транспортных средств, присущие службы медицинского контроля, охраны и т. д.

Фактически республиканский парк грузовых автомобилей состоит из автомобилей, принадлежащих индивидуальным владельцам. Это создает определенные проблемы в организации их работы в соответствии с установленными нормативами и делает работу отрасли менее прозрачной в экономическом и финансовом отношении.

Перевозки грузов внутри государства формально контролируются, а на практике это своего рода «черный ящик»

- В каком состоянии находятся местные сети федеральных и региональных автодорог? Насколько они отвечают современным требованиям? Ведется ли работа по их улучшению, расширению?

- В настоящее время в республике проводится эффективная работа по наведению порядка в строительстве, ремонте и содержании дорог. Достаточно сказать, что по итогам 2018 года только на упорядочивании системы применения расценок было сэкономлено более 2 млрд руб., а это – значительная сумма для Дагестана.

В горном кластере идет масштабная реконструкция дорог, задача которой – обеспечить удобное автомобильное сообщение с самыми отдаленными районами и поселками. На равнинной части республики приводятся в нормативное состояние и развивается дорожная сеть, составляющая основу транспортного коридора Север – Юг. Огромное спасибо за это федеральному центру и, особенно, **Министерству транспорта России!**

Также успешно реализуется федеральная программа «Безопасные и качественные дороги», благодаря которой обновляется городская улично-дорожная сеть, что было невозможно еще несколько лет назад.

Если оценивать сегодняшнее состояние региональных автодорог – я бы отметил значительные успехи, достижение определенного уровня стабильности и гарантии развития, при более эффективном и бережливом методе хозяйствования.

Спецификой является то, что в регионе практически отсутствуют предприятия грузового транспорта в классическом понимании. Это создает определенные проблемы.

- В начале февраля в Госдуму был внесен проект закона об организации грузовых автоперевозок в России, и наверняка вы уже ознакомились с его содержанием. Выделите, пожалуйста, ключевые достоинства и недостатки документа.

- Считаю, что указанный проект закона актуален и его последующее принятие станет одним из этапов наведения порядка в сфере грузовых автомобильных перевозок. Сегодня данный сектор рынка транспортных услуг практически предоставлен сам себе за исключением сектора международных перевозок, где осуществляется государственное регулирование.

Перевозки грузов внутри государства формально контролируются, а на практике это своего рода «черный ящик». Законодательное введение элементов упорядочения позволит грузовым автомобильным перевозчикам создать нормальную конкурентную среду и работать в понятном правовом поле. А контролирующим органам – повысить эффективность своей работы, а также эффективно воздействовать на безопасность перевозочного процесса.

- Леонид Моисеевич, как вы оцениваете работу МОЭС?

- Работу МОЭС я оцениваю очень положительно. Это площадка для свободного выражения своего профессионального мнения не только перевозчиков и транспортных организаций, но и, что не менее важно, организаций потребителей транспортных услуг. Я неоднократно убеждался, что именно в таком взаимодействии возможно найти оптимальные отраслевые решения и выработать стратегию дальнейших действий, направленную на повышение качества транспортного обслуживания по всем составляющим аспектам.

<http://truckandroad.ru/business/1-lipsic-zakon-o-gruzovyh-avtoperevozkah-pozvolit-rabotat-v-ponjatnom-pravovom-pole.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.02.14; АСФАЛЬТОБЕТОННЫЙ АРГУМЕНТ: РОССИЙСКИЕ ТРАССЫ ПОСТРОЯТ ПОНОВОМУ; КРЫМСКУЮ «ТАВРИДУ» И ЕЩЕ 1 ТЫС. КМ ДОРОГ УЛОЖАТ С ПРИМЕНЕНИЕМ «СУПЕРПОКРЫТИЯ»

В России начнут масштабно применять «суперасфальт». Технологию, которая позволяет учитывать климатические особенности и интенсивность движения на дорогах каждого региона, зафиксируют в национальном ГОСТе, рассказали «Известиям» в **Росавтодоре**. Применение подобных асфальтобетонных смесей позволит увеличить срок службы покрытия с 4-5 до 12 лет. В ближайшие два года «суперасфальт» уложат на 1 тыс. км трасс в России, в том числе он появится на крымской «Тавриде». Но у нового метода есть нюансы: из-за дороговизны он подойдет преимущественно для крупных федеральных проектов, считают эксперты. Технологию активно применяют в США, но в МАДИ

предостерегают от ее слепого копирования – пройдут годы, прежде чем выяснится, поможет ли недешевый метод улучшить качество дорог в наших климатических условиях.

Лабораторное покрытие

Методология объемного проектирования дорожного покрытия с рабочим названием «Суперасфальт» будет включена в ГОСТ. Сейчас по заказу **Федерального дорожного агентства** ведется разработка соответствующего стандарта, рассказали «Известиям» в **Росавтодоре**.

«Суперасфальт» позволяет подобрать смесь с техническими характеристиками под конкретные условия эксплуатации в зависимости от климата субъекта РФ и транспортных нагрузок. Он основан на методах высокотехнологичного проектирования Superpave, применяемых в ЕС и США. Особое место занимает методология выбора вяжущего – основного – материала, который придает асфальту долговечность. Состав тестируют в лаборатории с учетом транспортной нагрузки дороги и максимально высоких и низких температурных колебаний за последние 20 лет в конкретном районе строительства. Другая особенность системы – использование местных материалов (песок, щебень) и ресайклинг, то есть использование при приготовлении асфальтобетона старого покрытия.

- Экономия будет достигаться за счет повторного использования материалов и снижения трат на логистику. Межремонтные сроки для дорог, построенных с применением технологии «Суперасфальт», увеличатся с 4-5 лет до 12, а капитальный ремонт будет проводиться раз в 24 года – вдвое реже, чем сейчас, – сказали в **Росавтодоре**.

В агентстве подчеркнули, что прежняя методика подбора и оценки качества асфальтобетонных смесей по ГОСТ 9128 морально устарела и уже не позволяет добиться существенного увеличения сроков службы дорожных покрытий.

Новая технология тестировалась на трассах страны в течение трех лет, после чего было принято решение о ее переводе «в национальные стандарты и гармонизации с базой техрегламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

С применением нового метода уже построено более сотни участков федерального и регионального значения, в основном в Московской области и Северо-Западном федеральном округе России. В частности, методология объемного проектирования асфальтобетонных смесей использовалась на участках трасс А-114 Вологда-Тихвин, М-5 «Урал», А-108 Московское большое кольцо. Всего построено порядка 550 км федеральных автодорог.

Например, с применением Superpave было уложено 8,6 км дороги на подходе к Крымскому мосту со стороны Керчи и 190-километровый участок трассы «Таврида», открытый для движения в конце 2018 года.

- Для производства асфальтобетона Superpave используются только узкие фракции щебня, что обеспечивает высокую стабильность зернового состава и минимальные отклонения от лабораторного «рецепта», – пояснил «Известиям» главный технолог крымского строительного управления компании-подрядчика «ВАД» Андрей Волков.

Не всем по карману

В ближайшие два года, по данным **Росавтодора**, по технологии «Суперасфальт» планируется уложить еще 1 тыс. км дорог. Сейчас метод объемного проектирования наиболее активно применяют в Башкирии и Татарстане.

Базовые принципы технологии Superpave были изложены советскими учеными еще в 1971 году, отметил глава ассоциации «Росасфальт» Николай Быстров. Но широкое распространение она получила на Западе и в США. В нашей стране до последнего времени в основном применялся советский ГОСТ и связанные с ним нормативные документы.

Глава объединения «Дормост» Кирилл Иванов отметил, что методика «хорошая, но не всем по карману». По мнению эксперта, вероятнее всего, она будет применяться при реализации крупных федеральных проектов.

- Если средняя цена асфальта в России составляла в прошлом году около 4-5 тыс. рублей за тонну, то наиболее качественный асфальт стоил порядка 8-9 тыс. рублей. Поэтому решение о том, какие технологии использовать и по какой цене, будет принимать заказчик строительства. При игре вдолгую такой подход вполне может оправдаться, поскольку позволит экономить на эксплуатационных расходах. А для муниципальных дорог «суперасфальт» вряд ли подойдет – будет невозможно обосновать высокие расходы, – сказал Кирилл Иванов.

Что для американца хорошо

Завкафедрой дорожно-строительных материалов МАДИ Юрий Васильев, в свою очередь, обратил внимание на опасность слепого копирования американской методологии. На этапе подготовки отечественных нормативных документов, по его словам, она требует всестороннего анализа и учета российских условий.

- Многие мои коллеги утверждают, что Superpave – панацея от российского бездорожья, позволит обеспечивать нормативные сроки службы асфальтобетонного покрытия. Но у меня полной уверенности в этом нет. Территория США располагается южнее широты города Сочи. Отсюда вопрос: в какой степени эта методология применима к нашим дорогам? Внедрять ее без соответствующей адаптации не следует, – уверен он.

Говорить об эффективности методики, по словам эксперта, можно будет только по итогам долгосрочной эксплуатации участков с «суперасфальтом». Юрий Васильев также обратил внимание, что переход на методологию Superpave потребует закупки большого количества импортного дорогостоящего оборудования для испытания битума и асфальтобетона. Сейчас в России крайне ограничено количество лабораторий, полностью оснащенных необходимыми для этого приборами.

<https://iz.ru/844474/aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva/asfaltobetonnii-argument-rossiiskie-trassy-postroiati-po-novomu>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6113068>

<https://ria.ru/20190214/1550827345.html>

<https://www.ntv.ru/novosti/2154480/>

<https://www.mk.ru/economics/2019/02/14/v-rossii-nachnut-primenyat-tekhnologiyu-dorozhnogo-pokrytiya-superasfalt.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.02.13; ГАИ, МЕТРЫ, СЕКУНДЫ; ГЛАВНЫЙ АВТОИНСПЕКТОР МОСКВЫ – О СПОСОБАХ БЫСТРО ПОЛУЧИТЬ ПРАВА, О НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ ВИДЕОКАМЕР И О ТОМ, ЧТО ВИДИТ ЛИХАЧ ЗА РУЛЕМ

Москва уже достигла показателей снижения уровня аварийности, которые заложены для реализации только в 2024 году. То есть те, кто отвечает за ситуацию на дорогах, сработали с опережением. Такой уровень соответствует самым безопасным странам Европы. В тоже время остаются проблемы и на дорогах, и при оказании услуг водителям. Как удалось достичь таких результатов и как решаются в Москве проблемы с безопасностью дорожного движения, на «Деловом завтраке» в «Российской газете» рассказал начальник Управления столичного ГИБДД генерал-майор полиции Виктор Коваленко.

«Деловой завтрак» с Виктором Коваленко

Глава столичной ГИБДД Виктор Коваленко также пользуется приложением «Помощник Москвы». Чтобы знать все тонкости его работы.

Виктор Васильевич, февраль – месяц, когда можно подвести итоги прошлого года. Все погибшие уже точно подсчитаны. Каковы результаты в Москве за прошлый год?

Виктор Коваленко: Могу обрадовать. В Москве постоянно идет положительная динамика. Те решения, которые принимаются комплексом различных служб, ведомств, в том числе Госавтоинспекцией, приводят к тому, что аварийность за последние 11-12 лет идет только

к сокращению. Есть такой критерий, как социальный риск. Это количество погибших на 100 тысяч проживающего населения. В Москве этот показатель составил 3,67 погибших. Это достаточно высокий показатель с учетом того, что согласно Стратегии безопасности дорожного движения мы должны достичь показателя 4 погибших на 100 тысяч населения к 2024 году. Фактически эту задачу мы уже выполнили.

А с нетрезвыми водителями что происходит?

Виктор Коваленко: Снижение аварий за год 37,8 процента.

А количество выявленных нетрезвых водителей?

Виктор Коваленко: И здесь тоже снижение. Вероятно, это говорит о том, что меньше пить стали, а также что принимаемые меры действенны. Конечно, дало эффект ужесточение ответственности. То есть за повторное управление в нетрезвом виде – уголовная статья. Суды стали жестче относиться к подобным случаям. Ну и, конечно, повлияла пропаганда. Но это не единственный фактор снижения происшествий.

По каким случаям еще произошло снижение?

Виктор Коваленко: Наезды на пешеходов сократились почти на 4 процента. В том числе на детей на 3,5 процента.

И в зоне пешеходных переходов небольшое сокращение. Значит, водители все-таки стали обращать на это внимание. Из-за превышения скорости сократилось количество аварий на 13,5 процента. Значит, водители все-таки стали обращать внимание и на скоростной режим. Количество происшествий, связанных с выездом на встречную полосу, сократилось на 8,3 процента. Из-за несоблюдения требований знака и разметки – на 46,2 процента. Из-за перехода в неустановленном месте – на 7 процентов. На 15,5 процента меньше стало аварий по причине технически неисправных машин. Это тоже плюс.

Сейчас регулярно предлагается снизить скорость в населенных пунктах до 50 км/ч. В Москве стоит ее снижать?

Виктор Коваленко: Я приведу такой пример. У человека периферическое зрение охватывает угол 110 градусов. Как только скорость движения увеличивается, угол зрения сужается. Причем сужается достаточно серьезно. Когда-то в институте проводили эксперимент. Пилот «Формулы-1» разогнался до возможной на его болиде скорости, а перед ним около трассы выкатили большой рекламный щит, на котором была девушка и надпись. Потом его спросили, что было написано на этом щите. Он в ответ: на каком? Он не видел этого щита. Потому что угол зрения пилота гоночного болида «Формулы-1» составляет 8 градусов. Он видит только дорожку трассы и уходящую машину. Больше – ничего. Зачастую, если почитать объяснения, которые пишут водители при наездах на пешеходов, в них говорится: пешеход выскочил ниоткуда, я его не видел. Он и не мог его видеть, потому что угол зрения не позволил ему видеть обочину. Поэтому я всячески поддерживаю снижение скоростного режима в городе.

Ни для кого не секрет, что превышение скорости фиксируется камерами. Сколько их у нас? Каково соотношение выявленных нарушений с их помощью и непосредственно сотрудниками ДПС?

Виктор Коваленко: В столице работает 2302 комплекса автоматической фотовидеофиксации нарушений. Из них 1889 стационарных, 59 передвижных и 354 мобильных комплекса «Парк-Райт». Причем 110 из этих мобильных комплексов установлены на автобусах. Эти камеры фиксируют более 40 составов правонарушений. Но, конечно, главное – это превышение скорости. Таких нарушений в прошлом году зафиксировано почти 16 миллионов. Всего постановлений было вынесено почти 27,5 миллиона. Из них автоматическими камерами – 25,5 миллиона.

Камеры, которые меряют среднюю скорость, работают в городе?

Виктор Коваленко: В Москве они не очень интересны. Они эффективны на трассах – там, где большие участки перегонив. Мы тестировали их, они стоят в районе Лосино острова на МКАДе и на Третьем транспортном кольце в Лефортовском тоннеле. Вот там среднюю

скорость можно просчитать, когда водитель не сворачивая едет какой-то протяженный длительный участок. А так нет.

Есть ли какая-нибудь карта аварийных мест столицы?

Виктор Коваленко: Конечно. Карта так называемой оперативной обстановки есть у наших сотрудников в дежурных частях. Можно зайти и в цвете посмотреть все районы Москвы. Чем цвет темнее, тем район проблемнее. Она многослойная. Мы выбираем любую позицию, например ДТП, и смотрим, какой район более темный. Затем изучаем его с привязкой к домам. Можем установить, что это: школы, детсады, какие-то предприятия.

Кроме того, у нас ведется работа в очагах аварийности. Очагом аварийности считается перекресток или участок улицы длиной 200 метров, на котором произошло три и более ДТП с пострадавшими либо однотипных или пять различных видов происшествий. На масштабной карте наносится точка, где этот очаг находится. Потом выстраивается линейный график, на котором наносится вся организация движения на данном участке. Готовится масштабная схема. На основе этих документов изучают, в чем причина: неправильная организация движения, отсутствие контроля со стороны ДПС или еще какие-то причины. Вырабатываются мероприятия, которые необходимо провести, чтобы устранить причину. Что это такое? Это изменение схемы организации движения, установка комплексов фотофиксации нарушений, установка знаков, нанесение разметок или шумовых полос, установка пешеходных транспортных ограждений, искусственных неровностей, светофорных объектов и прочее. В результате количество погибших на этих участках снизилось вдвое.

В МФЦ за номером

Четвертого августа вступят в силу закон и постановление правительства о регистрации транспорта. Согласно этим документам ГИБДД будет не выдавать регистрационные знаки, а лишь присваивать номера. Но при этом машинам, купленным в другом регионе, будут присваиваться номера с кодом региона места жительства. Не приведет ли это к дефициту номеров в Москве?

Виктор Коваленко: Дефицита не возникнет – это 100 процентов. Есть определенный резерв. Этот резерв позволяет отработать нормально в течение месяца. Даже при самых худших раскладах на месяц запаса все равно хватит. Кроме того, у нас накапливается постоянный резерв из бывших в употреблении номеров. Потому что кто-то машину снимает с учета, номерные знаки сдаются. Номера высвобождаются. Резерв этот тоже неплохой. Еще на месяц их накапливается. Что касается серий, которые есть. Их тоже достаточно. Проблем вообще никаких не видим. Мы сейчас регистрируем транспорт независимо от места проживания владельца. Наверное, процентов на 10 увеличилось количество регистрационных действий в Москве. Но если таким иногородним водителям будут присваиваться номера с кодом региона по месту жительства, то нам же легче.

А почему выросло количество обращений? Машину проще в Москве купить?

Виктор Коваленко: Почти 96 процентов людей, обратившихся к нам за оказанием госуслуг, остались ими довольны. По экзаменам – 95,3 процента, а по регистрации транспорта – 96,1. Мы сейчас по обмену водительских удостоверений оказываем услуги в многофункциональных центрах оказания госуслуг. Причем, когда это было организовано, количество запросов на обмен прав увеличилось. Многие, даже те, кто не пользуется собственным транспортом, решили поменять права вместе с уплатой коммунальных услуг. Почему бы нет? Сейчас мы оказываем полный спектр услуг на базе двух флагманских МФЦ. Это Теплый Стан и Москва-Сити. В Теплом Стане – там полный спектр услуг. Причем мы посадили людей в зале, там полностью наше подразделение находится. Так же, как и все остальные услуги, решаются все задачи в открытом зале. Это снижает и все возможные коррупционные риски, отношение совсем другое. Сейчас подобрали еще четыре здания МФЦ, где возможно организовать подобную работу.

Площадки для осмотра транспорта там будут?

Виктор Коваленко: А это одно из условий. Обязательно, учитывая то, что наша база данных должна быть обеспечена защитой информации. Также необходимо помещение для хранения спецпродукции: для наших бланков, чтобы оно было под соответствующей охраной.

Не перемудрили ли вы с электронной записью? Перерегистрация транспорта, человек записался через портал Госуслуг, приходит в подразделение, и у него чего-то не хватает. Но, чтобы попасть повторно на прием, он должен снова записаться. А свободное окно есть только через 10 дней. А у нас установлен срок на регистрацию транспорта – 10 суток. Что делать?

Виктор Коваленко: Существует регламент, расписанный по времени. У нас записаться на прием можно через портал Госуслуг, через московский портал и живая очередь по талону. Фактически из трех источников мы можем зайти туда. Но если человек пришел неготовый, у него нет документов, то как быть остальным, которые идут в очереди за ним? Терять время, ожидая, пока он решит свои проблемы? Нет документов, не готов к их подаче, значит не готов получить эту услугу. Он получит ее в следующий раз. По записи. Мы жестко ограничены в рамках регламента, сколько минут на что отводится.

Как бы еще победить этот дефицит талонов в подразделениях?

Виктор Коваленко: Мы искали решение. Например, руководители подразделений находились возле терминалов при получении талона. Для того чтобы не могли в одни руки несколько талонов взять. Приходит человек со списком, паспортные данные нашлепал, забрал талончики и ушел. Но как только мы начинаем усложнять, вводить дополнительные критерии, людям вообще становится сложно записаться. Есть решение более детально изучить и подумать. Если услуга востребована, значит, люди идут. Думаем, как это все решить. Мы переходили и на суточный режим приема, даже по ночам стали принимать. Сейчас понимаем, что, наверное, в этом нет уже необходимости, потому что нагрузка ночью где-то 14 процентов от того, что мы нарабатывали раньше.

То есть не будете работать ночью?

Виктор Коваленко: Мы думаем, как это все решить. С одной стороны, всего 14 процентов нагрузки за ночь. С другой стороны, владельцы грузовиков, которым днем запрещено въезжать в пределы МКАД, просто не смогут зарегистрировать машину. Ведь им нужен пропуск для въезда, а пропуск можно получить на зарегистрированное транспортное средство. Эта проблема обсуждается.

В ноябре были проблемы с записью именно через Госуслуги, именно через электронную форму.

Виктор Коваленко: Есть какое-то количество живой очереди, есть руководитель, который может все время это регулировать. Есть разные категории, есть люди, которые относятся к льготникам, они должны проходить и так, если они придут. Есть те, которые никогда кнопки компьютера не нажимали. Как его заставишь зайти туда? Конечно, живая очередь всегда должна существовать.

<https://rg.ru/2019/02/13/reg-cfo/kovalenko-v-moskve-sokratilos-chislo-avarij-iz-za-prevysheniia-skorosti.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.13; НЕ ТОРМОЗИ; ШТРАФЫ ЗА ОСТАНОВКУ НА ОБОЧИНЕ МИНТРАНС ХОЧЕТ ПОДНЯТЬ В ТРИ РАЗА

Минтранс предложил повысить штраф с тысячи рублей до трех тысяч за остановку на обочине оживленных автотрасс и за выезд на скоростные магистрали тихоходного транспорта, например, тракторов, мотоблоков, мопедов.

Ведомство объясняет свою инициативу тем, что из-за «парковки» в неполюженном месте на скоростных дорогах, где можно развивать скорость более 90 километров в час, происходят ДТП. Например, в конце августа прошлого года водитель фуры остановился

на обочине трассы М-4 «Дон». И в него въехал автобус с пассажирами. Пострадали восемь человек. Движение на трассе было практически парализовано.

И это не единичный случай. По статистике, которую приводит **минтранс** в пояснительной записке к проекту поправок в Кодекс об административных правонарушениях, ДТП с участием машин, остановившихся на обочине, всегда имеют тяжкие последствия.

Количество погибших в дорожных авариях с наездом на стоящий автомобиль только на трассах «Автодора» составляет 15,2 процента от общего числа погибших на дорогах, которые находятся в управлении госкомпании. Чаще всего аварии происходили в темное время суток.

Статистика ДТП показывает, что на дорогах, где запрещено движение тихоходных транспортных средств, идет увеличение числа погибших из-за тех, кто решил отдохнуть на обочине. В 2018 году на дорогах «Автодора» в таких ДТП погибли 59 человек, а в 2017-м – 39 человек. Только с начала 2018 года по 19 сентября включительно на трассах, находящихся в доверительном управлении «Автодора» (М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Москва – Санкт-Петербург», А-107 «ММК»), произошло 114 наездов на стоящие транспортные средства. Это четвертый из видов ДТП по количеству – после столкновений, наездов на дорожные сооружения и наездов на пешеходов.

Остановить рост числа таких аварий может увеличение денежного наказания за остановку в неполюженном месте, считают в **минтрансе**.

В сентябре 2013 года размер административных штрафов за нарушение правил остановки и стоянки на дороге увеличили, это поубавило число желающих прокатиться по такой «резервной полосе» или припарковать машину на обочине. В следующем, 2014 году количество происшествий, связанных с наездом на стоящие у автотрасс транспортные средства, сократилось на 25 процентов, вспомнили в **минтрансе**. Кроме того, новое повышение штрафов позволит пополнить дорожные фонды различных уровней. Именно из них финансируется ремонт, строительство дорог.

Снижение числа ДТП является одной из основных целей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». По проекту смертность в результате ДТП должна уменьшиться в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения, а к 2030 году приблизиться к нулевому уровню. Освобождать обочину требует и перспектива развития беспилотного транспорта. Для автомобиля, который сам едет по трассе, необходимы «маяки», позволяющие ему ориентироваться на местности. В случае если датчики будут загорожены, например, для беспилотного каравана из фур, это может привести к сбою в управлении движением и создаст большой риск возникновения аварий или заторов на автобане.

Останавливаться на скоростной магистрали даже на обочине, особенно ночью, – это крайне опасное мероприятие. Так считают большинство экспертов. Даже короткая остановка на обочине МКАД может привести к трагическим последствиям. А что говорить о тех трассах, где максимальная скорость движения ограничена 130 км/ч?

Напомним не столь давнюю историю с известным автомобилистам членом общественного совета при ГУ МВД России по Москве Петром Шкуматовым. Ночью в левом ряду на трассе М-4 вдруг возникла стоящая машина без аварийных сигналов, без выставленного заранее знака. А девушка-водитель этого автомобиля бродила вокруг в темной одежде. Шкуматов с трудом увернулся от удара по остановившемуся автомобилю, чудом не сбил девушку и в результате врезался в отбойник. Ситуацию спас один из умных водителей. Он поставил перед ее машиной свою, включил аварийку, чтобы предупредить тех, кто едет следом, и ушел за отбойник, чтобы не стать жертвой случайного ДТП.

Поэтому повышение ответственности на таких дорогах за остановку в том числе и на обочине имеет смысл. Тем более что, по словам сотрудников Госавтоинспекции, довольно

часто на скоростных магистралях около отбойников бросают свои машины грибники, рыбаки и прочие граждане, охочие до красот природы.

Такие стихийные парковки возникают, например, вдоль М-9, то есть Новорижского шоссе в Подмосковье. На той же М-4 или М-2 таких проблем нет. Там помимо отбойников в лесистых местах поставлены еще и сетки, которые не дают диким животным выходить на дорогу.

Но стоит напомнить, что в данном случае документ предусматривает увеличение штрафа за такую парковку. Статья была и ранее. Просто редко применялась.

От увеличения штрафа вряд ли изменится частота наложения взыскания. Ведь не будет инспектор ожидать на дороге, когда вернется из леса грибник за своей машиной.

Второй вопрос – в количестве мест, предусмотренных для остановок. Случилась беда с машиной: кончилось топливо, пробиты два колеса, двигатель хлебнул поддельного топлива. Что делать?

На платных трассах подъедет патруль и поможет. Его даже можно вызвать. А на других магистралях? Остается уповать только на собственное везение. Понятно, что если водитель сможет доказать необходимость остановки именно техническими проблемами, то сурового штрафа он избежит.

Но чтобы таких проблем вовсе не возникало, необходимо обустраивать площадки для остановки машин. Причем довольно частые.

Это стоит больших денег. Но без них водители по прежнему будут врезаться в случайно остановленные на обочине машины. И высокий штраф – это не решение проблемы.

Решение в самой организации движения на таких магистралях.

<https://rg.ru/2019/02/13/mintrans-predlozhit-povysit-shtraf-za-ostanovku-na-obochine.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.13; ФАР ПРЕДЛОЖИЛА АЛЬТЕРНАТИВУ ПОВЫШЕНИЮ ШТРАФОВ ЗА ОСТАНОВКУ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ

Руководитель общественного движения «Федерация автовладельцев России» Сергей Канаев в беседе с «Известиями» предложил не спешить с ужесточением наказания за остановку в неполюженном месте на автомагистралях.

Накануне 12 февраля **Минтранс** опубликовал на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов поправки в КоАП в части движения, остановки и стоянки транспортных средств на дорогах.

В частности, изменения вносятся в ч. 1 ст. 12.11 КоАП РФ «Нарушение правил движения по автомагистралям»: действующий штраф в размере 1 тыс. рублей предлагается увеличить до 3 тыс. рублей.

«Без профилактических мер я считаю это (повышение штрафов. – Ред.) не решит проблему. Но в данном случае у инициатора есть все возможности для того, чтобы создать максимально комфортную среду на дороге и избежать максимума ДТП без ужесточения штрафов», – заявил автоэксперт.

В качестве примера он привел американский опыт, где водителей на скоростных автотрассах информируют о ближайшей стоянке.

«У нас берут одно и забывают про другое. Штрафы в тех же Соединенных Штатах за остановку на хайвее очень серьезные. Порядка \$300. Но на каждом знаке, где остановка запрещена, а на хайвее сквозь стоят знаки – стоит информационная табличка через сколько метров, километров следующая стоянка», – объяснил глава ФАР.

По его мнению, России стоит перенять эту практику. «Потому что без остановок двигаться не всегда возможно. Бывает нужно залить омыватель, подкачать колесо, проверить габариты, свет, протереть фары элементарно – тем более в такую погоду», – подчеркнул Канаев.

Также он предложил организовать площадки для аварийной остановки. «Если это не поможет, тогда, наверное, есть смысл обсуждать какое-то ужесточение», – заключил эксперт.

<https://iz.ru/845243/2019-02-13/far-predlozhila-alternativu-povysheni-u-shtrafov-za-ostanovku-na-avtomagistraliakh>

RNS; 2019.02.13; МНЕНИЕ: ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО, ПАРТНЕР АНАЛИТИЧЕСКОГО АГЕНТСТВА «АВТОСТАТ»

Минтранс РФ разработал поправки в Кодекс об административных правонарушениях, согласно которым штраф за остановку вне специальных площадок для стоянки на автомагистралях может вырасти втрое – до 3 тыс. руб.

Повышение данного штрафа – актуальная мера, потому что достаточно много кровавых ДТП происходят из-за того, что люди оставляют автомобили на скоростных трассах, не думая о том, что ночью кто-то может их не заметить и врезаться.

Один мой друг в прошлом году на трассе М4-Дон еле увернулся на машине, побил ее из-за дамочки, которая встала на обочине и кому-то звонила, разговаривала. А такие ситуации иногда заканчиваются гораздо более худшими последствиями.

Так что мера своевременная, штраф поднять надо. Другое дело, что кнут должен сочетаться с пряником. На скоростных трассах должно быть больше современных многофункциональных зон, где есть не только заправка, но и площадка для отдыха, кафе, магазин, детская зона, мотель и так далее.

Сейчас такие зоны появляются, но пока их маловато. На мой взгляд, в сочетании эти две меры должны привести к сокращению аварийности на скоростных трассах в стране.

<https://rns.online/opinions/S-chem-svyazano-uvlichenie-shtrafa-za-ostanovku-na-avtomagistralyah-2019-02-13/>

RUSSIAN RT; 2019.02.13; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФ ЗА ОСТАНОВКУ НА ОБОЧИНЕ

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов прокомментировал в беседе с RT предложение об увеличении штрафа для водителей за остановку и стоянку на обочине загруженных автотрасс до 3 тыс. рублей.

«Это правонарушение встречается не так часто. Тем более что обычно оно вынужденное, потому что на трассе водителю больше негде остановиться, а ситуация, допустим, требует. Я бы не спешил с таким нововведением, его необходимо детально обсудить. Оно, безусловно, поступит к нам... и мы внимательно посмотрим статистику, как обосновывается повышение. Проверим, какой от этого будет эффект», – отметил депутат.

По словам Емельянова, важно выяснить, какими будут последствия такого нормативного регулирования для водителей, безопасности и характера движения на дорогах.

Ранее **Министерство транспорта** России внесло законопроект об увеличении штрафа для водителей за остановку и стоянку на обочине загруженных автотрасс до 3 тыс. рублей в целях снижения аварийности на дорогах.

<https://russian.rt.com/russia/news/602109-proekt-shtraf-avto-ostanovka>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.13; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ОСТАНОВКУ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ

Инициатива **Минтранса** РФ увеличить штраф за остановку на автомагистралях с 1 тысячи до 3 тысяч рублей направлена против таксистов, паркующихся на трассах около аэропортов, и не решит поставленной задачи снизить количество ДТП, считает кандидат юридических наук, партнер юридической фирмы «ФБК Право» Александр Ермоленко.

Ранее сообщалось, что **министерство транспорта РФ** предложило ужесточить наказание за остановку на автомагистралях, чтобы снизить количество наездов на стоящие автомобили, увеличив штраф с 1 тысячи до 3 тысяч рублей.

«Я думаю, что, конечно, нет, как это часто бывает, они здесь борются не с тем, что озвучивается. Декларируется одна цель, а реально, по сути, я думаю, что речь идет о том, что таксисты возле аэропортов стоят на трассе и не заезжают на территорию, но это происходит, во-первых, потому что там дорого, во-вторых, потому что там плохо организовано движение в аэропортах у нас, возможно, дело не только в этом, но мы знаем, что это есть сплошь и рядом во всех аэропортах Москвы», – сказал Ермоленко, отвечая на вопрос РИА Новости, получится ли у **Минтранса** снизить количество ДТП ужесточением наказания.

Он добавил, что повышение штрафа заставит таксистов искать новые места стоянок.

«А что касается аварий... одна машина стоит, а другая едет по обочине, чего, конечно, быть не должно. Это надо на самом деле повышать штрафы за движение по обочине... это действительно проблема, это антисоциальное поведение, многие принципиальные люди борются с этим самочинно тем, что ставят машины на обочины, но **Минтранс** это не озвучит», – пояснил юрист.

Ермоленко сказал, что обочина как раз и нужна для того, чтобы на ней останавливаться, если нужно во время движения, например, долить обмывающую жидкость или поправить ремень безопасности ребенку, сидящему на заднем сиденье.

<https://ria.ru/20190213/1550790076.html>

RUSSIAN RT; 2019.02.13; В ДВИЖЕНИИ АВТОМОБИЛИСТОВ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФ ЗА ОСТАНОВКУ НА ОБОЧИНЕ

Председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин прокомментировал RT предложение увеличить штраф для водителей за остановку и стоянку на обочине загруженных автотрасс до 3 тыс. рублей.

«Для того чтобы понять, насколько инициатива оправданна, необходимо изучить данные анализа и статистики. Например, как много выявлено таких нарушителей и сколько из них после уплаты уже существующего штрафа совершили это правонарушение повторно. Если их окажется достаточное количество, условно – больше 10%, тогда действительно есть основания для усиления наказания», – сказал он.

По словам эксперта, «эффективность наказания определяется неотвратимостью, а не суровостью».

«Когда едет поток машин и вдруг резко снижает скорость, значит, впереди камера или сотрудник ГИБДД. И штраф небольшой, всего 500 рублей. Но даже его не хотят платить и едут по правилам. Всё это из-за того, что угроза штрафа неотвратима. Так же и в этом случае. Можно обеспечить реальность наказания, и уже существующего штрафа в 1000 рублей будет вполне достаточно», – заключил Похмелкин.

Ранее **Министерство транспорта** России внесло законопроект об увеличении штрафа для водителей за остановку и стоянку на обочине загруженных автотрасс до 3 тыс. рублей в целях снижения аварийности на дорогах.

<https://russian.rt.com/russia/news/602102-obochina-shtraf-avto-3>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДУБЛЕРА КУТУЗОВСКОГО ПРОСПЕКТА ОДОБРЕН ПРИ ПОВТОРНОМ РАССМОТРЕНИИ

По итогам повторного рассмотрения проектной документации и результатов инженерных изысканий на подготовительные работы к строительству участка северного дублера Кутузовского проспекта выдано положительное заключение, сообщили в пресс-службе Главгосэкспертизы России.

Строительство северного дублера Кутузовского проспекта ведется от Молодогвардейской транспортной развязки до делового центра «Москва-Сити». Длина участка составит 10 км. Эта платная магистраль станет продолжением Северного обхода Одинцово. На всем ее протяжении будет открыто шесть полос для движения, кроме въезда в «Москва-Сити» – там обустроят четыре полосы.

Проектная документация, рассмотренная Главгосэкспертизой России, предусматривает подготовку территории строительства северного дублера Кутузовского проспекта. Работы будут проводиться в несколько этапов. Так, здесь будут переустроены инженерные сети и сооружения, попадающие в зону строительства: 5280 м кабельной линии напряжением 220 кВ и 849 м дождевой канализации.

Важным этапом работ станет реконструкция участков улично-дорожной сети по улицам Молодогвардейская и Минская, в ходе которой будут построены дорожные съезды на участках, общая протяженность которых составляет 1017 метров. В ходе реализации проекта будут переустроены и объекты железнодорожной инфраструктуры.

Финансирование строительства планируется осуществлять за счет собственных средств застройщика.

ТАСС; 2019.02.13; ДОРОГА В ОБХОД КРАСНОДАРА ПОЗВОЛИТ БЕЗ ПРОБОК ДОЕХАТЬ ДО МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Государственная компания «Автодор» разработала проект по строительству скоростной дороги М-4 «Дон» на участке дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК), которая позволит без пробок доехать до моста через Керченский пролив. Об этом сообщается на сайте «Автодора».

СПЕЦПРОЕКТ НА ТЕМУ

Крымский мост: стройка тысячелетия, за которой вы не могли не следить Вспоминаем все: от первого замысла до первой поездки

Ранее сообщалось, что пробки являются серьезной проблемой для Краснодара. По данным сервиса «Яндекс.Пробки», иногда они достигают максимальных 9-10 баллов. При этом в город ежегодно переезжают тысячи человек, поэтому число машин растет.

«Государственная компания «Автодор» в соответствии поручением президента РФ Владимира Путина по организации дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив в сжатые сроки разработала проектную документацию по строительству скоростной автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке дальнего западного обхода Краснодара», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, дорога будет идти в обход города, чтобы не сносить существующую жилую застройку. Трасса пройдет по территориям муниципального образования города Краснодар, Красноармейского и Динского районов.

«Дальний западный обход Краснодара – это новое строительство 51-го километра скоростной автомобильной дороги <...> с разделенными встречными потоками и четырьмя полосами движения. В рамках объекта предусмотрено строительство трех транспортных развязок, четырех мостовых сооружений и 20 путепроводов», – добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/v-strane/6109726>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.13; ЭКСПЕРТ: РАЗВИТИЕ «УМНЫХ ГОРОДОВ» ПРИВЕДЕТ К СОКРАЩЕНИЯМ СРЕДИ ТАКСИСТОВ

Развитие «умных городов» приведет к сильным сокращениям в автоиндустрии, в первую очередь, оно затронет сферу такси и проката машин; такой сценарий реализуется не раньше, чем через 10 лет, заявил в интервью РИА Новости эксперт рабочей группы НТИ «Автонет» и НП «ГЛОНАСС» Вадим Сахонько в преддверии Российского инвестиционного форума в Сочи.

«В будущем это коснется, когда на дороги выйдут беспилотные автомобили, скорее всего, тогда первая индустрия, которая будет разрушена – такси. Всем таксистам придется переквалифицироваться, многие потеряют работу. Все таксопарки, которые есть, планируют переходить на беспилотные автомобили», – сказал эксперт. По его мнению, останется профессия операторов беспилотников, которые будут следить и обслуживать автомобили.

«Число аварий с участием водителя будет больше, поскольку они работают на износ. Водителей начнут потихоньку увольнять, и на их место придут беспилотники. Водители могут стать механиками, которые будут следить за состоянием автомобиля, но для водителя это унижительно. Это произойдет не в ближайшие 10 лет точно», – отметил Сахонько.

Для таксистов планируется создать курсы переквалификации. «Когда индустрия созреет для полного перехода на беспилотный транспорт, это произойдет не за одну ночь, и таксисты смогут подготовиться. Упадет со временем и престиж профессии. Нынешние водители к тому времени выйдут на пенсию, а те, кто останется – их будет намного меньше, и их переквалифицируют. ... Это эволюционный процесс», – сказал он.

В ближайшие 2-3 года Сахонько ожидает существенные изменения и в секторе продаж новых автомобилей. По его прогнозу, дилерские центры останутся, но трансформируются – продавцы перейдут в отдел интернет-продаж. «Автосалоны останутся для ... людей, предпочитающих самостоятельно осмотреть автомобиль перед покупкой. Уже сейчас в мире существуют вендинговые аппараты по продажам автомобилей», – считает он.

Все продажи будут происходить онлайн с использованием искусственного интеллекта: у каждого человека будет свой «цифровой след» в интернете, магазины будут покупать данные у агрегатора, и по персональной информации покупателю сразу будет подбираться автомобиль. «В секторе проката автомобилей уже сейчас происходят сокращения персонала – 90%. Уже не требуется приходить в офис, чтобы брать ключи, уже можно дистанционно регистрироваться», – добавил эксперт.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 14-15 февраля. МИА «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером форума.

<https://ria.ru/20190213/1550774610.html>

ТАСС; 2019.02.13; ВРИО ГУБЕРНАТОРА ПЕТЕРБУРГА НЕ ИСКЛЮЧИЛ ОБРАЩЕНИЯ В СК ПО ДЕЛУ О ДОЛГАХ «МЕТРОСТРОЯ»

Временно исполняющий обязанности губернатора Петербурга Александр Беглов не исключил возможности привлечь следователей к решению вопроса о выплатах долгов по зарплатам сотрудникам «Метростроя». Об этом он заявил на коллегии Главного следственного управления СК РФ по Санкт-Петербургу.

12 февраля власти города после пикета, проведенного у здания правительства, пообещали, что долги по зарплате за декабрь будут погашены до конца недели.

«Буквально вчера к Смольному пришли 115 сотрудников «Метростроя» по поводу того, что им задержали зарплату. Мы, конечно, урегулировали этот вопрос. <...> Мы пока не привлекали [следователей] к этому вопросу, разобрались внутри сами, но, я думаю, в ближайшее время, если такие выходы будут продолжаться, я попрошу вас поставить этот вопрос на контроль. Тем более, люди там работают не в самых простых условиях», – сказал Беглов.

Проблемы «Метростроя»

Ситуация со строительством метро в Санкт-Петербурге вызвала широкий общественный резонанс после того, как в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» из-за невыплаты зарплаты объявили голодовку. Она 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.

В феврале строители метро также объявляли забастовку, однако вскоре завершили ее, так как им обещали погасить задолженность до 11 февраля. В понедельник в «Метрострое» сообщали, что долги за декабрь погашены перед 60% строителей.

Власти города намеревались расторгнуть четыре крупных контракта с «Метростроем» на строительство подземки из-за срывов сроков сдачи новых станций. Компания с этим решением не согласилась и подала в суд. После этого к компании стали поступать многочисленные иски от частных фирм с требованием взыскать с нее средства.

Затем власти объявили об намерении отменить решение о расторжении в случае, если компании удастся в короткие сроки уладить финансовые проблемы, а также заключить мировое соглашение с Федеральной налоговой службой. Во вторник представитель «Метростроя» сообщал, что компания намерена это сделать до 19 февраля.

<https://tass.ru/proisshestviya/6109499>

ТАСС; 2019.02.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ОТ «АРХЫЗА» ДО КИСЛЫХ ИСТОЧНИКОВ В КЧР ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ

Власти Карачаево-Черкесии (КЧР) намерены завершить строительство автомобильной дороги от курорта «Архыз» до Кислых источников в 2021 году. Стоимость строительства составит 2,6 млрд рублей, сообщил ТАСС министр туризма, курортов и молодежной политики региона Анзор Эркенов.

Ранее прогнозировалось, что строительство дороги завершится в конце 2020 года и позволит увеличить посещаемость источников более чем на 40 тыс. человек. Минеральные источники в поселке Пхия Урупского района КЧР сейчас в год посещают около 10 тыс. туристов.

«Проект очень сложный с точки зрения исполнения строительства, по этой причине объект переходящий на три года, то есть 2019, 2020, 2021 годы. В 2021 году мы планируем завершить строительство автомобильной дороги, ее стоимость – 2,6 млрд рублей. Финансирование определено по проекту строительства дороги на этот год – 600 млн рублей, на 2020 год – 600 млн рублей, остальная часть суммы – на 2021 год», – сказал министр, отметив, что строительство начнется 1 марта 2019 года.

По мнению Эркенова, дорога обеспечит увеличение турпотока. «Зимой – горнолыжный спорт, межсезонье и лето – санаторно-курортное лечение... Это даст приток туристов, круглогодичность «Архыза», как изначально было заложено в концепции курорта», – отметил он.

По словам министра, к 2022 году планируется завершить строительство объектов туристической инфраструктуры. «Может, будет санаторий уровня четырех звезд, где можно будет проходить лечение, процедуры на тех 24 источниках минеральной воды, которые имеются в этой местности», – заявил Эркенов.

Кислые источники входят в число самых посещаемых мест в КЧР. Курорт «Архыз» начал работать в тестовом режиме в декабре 2013 года. В двух туристических деревнях – Романтик и Лунная поляна – сейчас работает более 40 объектов горнолыжной и инженерно-коммунальной инфраструктуры, в том числе более 14 км горнолыжных трасс, три подъемника кресельного и гондольного типа общей пропускной способностью 6,6 тыс. человек в час, система искусственного снегообразования и освещения склонов для горнолыжных трасс. В зимнем сезоне 2018-2019 в тестовом режиме начали работать объекты на северном склоне курорта в поселке Романтик – новые трассы и две секции канатной дороги «Северное сияние».

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6109940>

ТАСС; 2019.02.13; СТАНЦИЯ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» ОТКРОЕТСЯ В НОВОСИБИРСКЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 ГОДА

Строительство станции «Спортивная» Новосибирского метрополитена, включенной в проект возведения ледовой арены в пойме реки Обь для организации молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году, должно быть завершено в первом полугодии 2022 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи глава региона Андрей Травников.

Ранее сообщалось, что Международная федерация хоккея утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Половина пойдет на саму спортивную площадку, остальная часть – на станцию метро «Спортивная», обустройство набережной и прилегающей территории. Строительство станции метро оценивалось в 3,4 млрд руб.

«Строительство должно быть завершено к 2022 году, в первом полугодии», – сказал Травников.

Губернатор отметил, что проектно-сметная документация на станцию уже разработана, в ближайшее время ее направят на государственную экспертизу. Процедура должна завершиться в первой половине 2019 года, позже будет объявлен конкурс на поиск подрядчика.

Новосибирский метрополитен – единственный в России за Уралом – был открыт в 1985 году, в его составе действуют две линии из 13 станций. Последняя из них, «Золотая Нива», была введена в эксплуатацию в феврале 2011 года. В 2018 году метрополитен перевез более 83 млн пассажиров.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 14-15 февраля. 13 февраля – так называемый нулевой день, когда делегации прибывают в Сочи. Главная тема форума в этом году – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс», ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

<https://tass.ru/rossiyskiy-investicionnyy-forum-2019/6113167>

ТАСС; 2019.02.13; РАЗВИТИЕМ ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ В НОВОСИБИРСКЕ МОЖЕТ ЗАНЯТЬСЯ ЧАСТНЫЙ ИНВЕСТОР

Частный инвестор может быть привлечен к развитию трамвайной сети Новосибирска, мэрия города и правительство Новосибирской области ведут переговоры с потенциальными партнерами. Об этом сообщил в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи глава региона Андрей Травников.

«Потенциал для привлечения частных инвесторов есть – в частности, развитие трамвайной сети и обновление парка трамваев. Переговоры на уровне региона и на уровне мэрии города Новосибирска с потенциальными участниками ведутся», – сказал Травников.

Он отметил, что в России существуют прецеденты проектов государственно-частного партнерства, связанные с развитием трамвайных линий. Травников привел в пример Санкт-Петербург, где в 2018 году на условиях концессии с частным инвестором запущен проект строительства современной трамвайной линии в Красногвардейском районе.

Ранее мэр Новосибирска Анатолий Локоть сообщил журналистам, что износ большей части парка новосибирских трамваев превышает 50%. Для их глубокой модернизации, позволяющей продлить срок службы трамвая, в Новосибирске было создано совместное с белорусским заводом «Белкоммунмаш» предприятие, откуда поставляются новые комплектующие. Модернизированный таким образом трамвай обходится на 30-50% дешевле нового, отмечал Локоть.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 14-15 февраля. 13 февраля – так называемый нулевой день, когда делегации прибывают в Сочи. Главная тема форума в этом году – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс», ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

<https://tass.ru/sibir-news/6112399>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; АВТОПРОМ ПРОСИТ ЕЩЕ 2 МЛРД РУБ. НА КОМПЕНСАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ РАСХОДОВ ПРИ ЭКСПОРТЕ ЗА 2018Г – ГАЗЕТА

Автопроизводители просят выплатить им дополнительно около 2 млрд руб. субсидий для компенсации части транспортных расходов при экспорте своей продукции в 2018 г., пишет в среду газета «Ведомости» со ссылкой на двух источников, знакомых с менеджерами автоконцернов.

По данным собеседников издания, соответствующие совместные письма (от группы «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA), ПАО «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ), ПАО «АвтоВАЗ» (МОЕХ: AVAZ), ЗАО «Рено Россия», ПАО «Соллерс» (МОЕХ: SVAV)) направлены премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву, куратору отрасли вице-премьеру Дмитрию Козаку и в Минпромторг. Было также отдельное обращение от «Фольксваген Груп Рус».

Представитель Д.Козака подтвердил получение писем. Представители правительства, Минпромторга, «КАМАЗа», «Соллерса», «Рено Россия», «Фольксваген Груп Рус» на вопросы газеты не ответили.

В 2018 г. на субсидирование транспортных расходов при экспорте было выделено 5 млрд руб., затем из-за большого количества заявок сумма выросла примерно до 14 млрд руб., поясняют собеседники издания. Из них около 2 млрд руб. пришлось на автопром, а основными получателями были лесопереработчики, химические и металлургические компании. Но и этого оказалось мало. По данным источников, всем отраслям в общей сложности не хватило более 4 млрд руб. субсидий.

Субсидии были заложены в цене поставок, их отсутствие означает снижение маржи, а по ряду контрактов – убытки, отмечает один из собеседников. «АвтоВАЗ» в 2018 г. экспортировал 41,740 тыс. автомобилей и сборочных комплектов – на 68% больше, чем годом ранее, говорит представитель компании. По его словам, сумма не выплаченных государством субсидий на поддержку экспорта превышает 0,8 млрд руб. «Невыплата субсидии в столь значительном объеме ведет к убыточности проектов по поставкам автомобилей Lada в страны Ближнего Востока, Южной Америки и Африки, – отмечает представитель. – Расходы на транспортировку единицы продукции на вышеперечисленные рынки могут достигать до 15% от стоимости автомобиля». Об этом также говорит представитель группы «ГАЗ».

В этих условиях «единственным возможным» путем по снижению потерь становится уход «АвтоВАЗа» со всех удаленных рынков, «где предприятие только начало успешно осваиваться», отмечает представитель «АвтоВАЗа». А это означает уменьшение экспорта «АвтоВАЗа» минимум на 20-25% в денежном выражении, указывает собеседник.

Представитель одного из автозаводов говорит, что его предприятие недополучило за 2018 г. более 60 млн руб., но пока не планирует обращаться за их компенсацией. Шансы вернуть недополученные субсидии невелики, считает он. Сложность в том, что в постановлении есть оговорка: субсидии перечисляются в рамках утвержденного бюджета программы, поясняет собеседник.

В аппарате Д.Козака, по словам представителя, не готовы поддержать просьбу автопроизводителей. «Заключенные соглашения по логистической субсидии не предусматривают обязательств России по финансированию всех заявок, предел финансирования ограничен лимитами бюджетного финансирования на 2018 г., который исчерпан», – пояснил он.

Логистическая субсидия – самая эффективная мера господдержки экспорта, замечают сотрудники двух автоконцернов. Именно поэтому отрасль так горячо ее отстаивала в 2018 г., когда шло обсуждение нового механизма господдержки отраслей промышленности. Аппарат Д.Козака тогда предложил объединить меры господдержки, в которых используются субсидии, и выдавать единую субсидию – тем компаниям, которые разработают шестилетние корпоративные программы развития с обязательством роста экспорта. Позже эта идея трансформировалась: вместо субсидий теперь планируется выделять льготные займы и банковские субсидии. При этом вице-премьер пошел автопрому навстречу: в нацпроект «Международная кооперация и экспорт» логистическая субсидия вошла как отдельный проект.

В 2019 г. на субсидирование транспортных расходов при экспорте планируется направить 5 млрд руб. По словам представителя Д.Козака, объем на 2019 г. согласован и «будет распределен согласно правилам распределения». По оценке «АвтоВАЗа», средств, запланированных в бюджете 2019 г. на поддержку экспортной логистики, «хватит в лучшем случае до конца I квартала», говорит представитель компании. «Этой суммы совершенно недостаточно для эффективной поддержки национального экспорта», – подчеркивает он. Проблему усугубляет то, что в бюджете не предусмотрены средства на компенсацию затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по адаптации и сертификации продукции для внешних рынков, добавляет собеседник газеты. Автопроизводители надеются, что будут увеличены общие планируемые расходы, предусмотренные нацпроектом. В нем предполагается, что до 2024 г. на субсидирование транспортных расходов при экспорте будет потрачено 21,6 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; LORUS SCM МАЖОРИТАРИЯ SOLLERS ДО КОНЦА ГОДА КУПИТ 600 ГРУЗОВИКОВ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ РИТЕЙЛА

Логистический оператор Logus SCM, принадлежащий основному владельцу ПАО «Соллерс» (МОЕХ: SVAV) Вадиму Швецову, до конца 2019 г. намерен закупить 600 мало- и среднетоннажных грузовых автомобилей, сформировав собственный автопарк для обслуживания крупных розничных клиентов.

Как сообщила «Интерфаксу» коммерческий директор Logus SCM Галина Гельфанд, автомобили различных марок грузоподъемностью от 1,5 до 10 тонн будут приобретаться в лизинг в основном за счет финансирования АО «Сбербанк Лизинг».

При этом предполагается, что в 2019 г. будут закуплены автомобили грузоподъемностью 1,5 тонн (500 автомобилей, грузовые версии УАЗ «Патриот») и от 3 до 5 тонн (около 100 автомобилей, модели Isuzu и Ford).

По словам Г.Гельфанд, закупка 10-тонников планируется на 2020 г. «Решение по маркам и типам таких автомобилей будет принято к концу 2019 г. после изучения спроса», – отметила она.

«Закупаемые автомобили будут использоваться для доставки на участке «последней мили», до розничного магазина», – уточнила топ-менеджер, отметив, что первые 300 автомобилей УАЗ «Профи» уже поступили в центры Logus SCM в Москве, Санкт-Петербурге, Краснодаре и Екатеринбурге.

«В прошлом году оборот Logus SCM оценивался в 7 млрд рублей, около 30% выручки формировали розничные клиенты – крупные торговые сети, в том числе, «Магнит» (МОЕХ: MGNT), X5. Мы рассчитываем на серьезное увеличение выручки в этом году за счет крупных розничных клиентов, для качественного обслуживания приобретаем собственный автомобильный парк. Сегмент розницы в выручке компании растет наиболее быстрыми темпами», – пояснила Г.Гельфанд.

При этом, по ее словам, до конца года долю розничных сетей предполагается довести до 50%. Еще 35-40% выручки сейчас формируется заказами со стороны автопрома (готовые автомобили, запчасти и аксессуары), остальное приходится на товары повседневного

спроса, интернет-торговлю и проч. Г.Гельфанд также отметила, что компания активно развивает перевозки в сегменте интернет-торговли, в том числе с переходом из сегмента B2B в активно растущий сегмент B2C, особенно в части доставок внутри города с привлечением собственного парка.

Новые собственные автомобили в парке Logus SCM оснащены оборудованием и датчиками, гарантирующими сохранность скоропортящихся грузов, а также подключены к IT-сервисам по диспетчеризации, что позволяет избегать потерь при перевозке скоропортящихся грузов, овощей и фруктов.

В настоящий момент в управлении Logus SCM находится около 1700 автомобилей, которые принадлежат в основном небольшим частным компаниям. При этом в компании отмечают, что указанный парк «частников» планируется сохранить.

Logus SCM – провайдер 4PL-логистики услуг для промышленных предприятий и ритейла. Также в группу входит еще один актив – контейнерный терминал «Пасифик Лоджистик» во Владивостоке мощностью 200 тыс. TEU и емкостью хранения 5 тыс. TEU. Имеет собственные подъездные пути.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; РЖД В 2019 Г. ОЖИДАЮТ РОСТА ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ В ПРИМОРЬЕ, УСТЬ-ЛУГЕ И НА ТАМАНИ

ОАО «Российские железные дороги» в 2019 г. ждет роста перевалки угля в Приморье, на Тамани и в Усть-Луге.

«На 2019 г. намечен запуск третьей очереди АО «Восточный порт» (МОЕХ: VOPT), что позволит увеличить перевалку на терминале с 23,2 млн до 40 млн тонн. В эксплуатацию также введут угольный терминал АО «ОТЭКО» в порту Тамань мощностью до 12 млн тонн в год», – цитирует корпоративное издание РЖД замглавы компании Алексея Шило.

Кроме того, по словам топ-менеджера, вывод из ремонта вагоноопрокидывателя АО «Ростерминалуголь» в порту Усть-Луга (проводился с июня по ноябрь) увеличит перевалку на 5 млн тонн.

В целом по России в 2019 г. РЖД прогнозируют рост погрузки каменного угля на 3,5%, до 388,1 млн тонн. При этом экспорт, по оценкам монополии, будет расти опережающими темпами – на 5%, до 216,7 млн тонн. В 2018 г. она увеличилась на 4,5%, до 374,9 млн тонн (в том числе на экспорт – на 7,3%, внутри страны – на 1,4%).

Спрос на уголь внутри страны будет, в частности, обеспечен запуском обогатительных фабрик «Увальная» (АО «Управляющая компания «Сибирская», мощность – до 4 млн тонн в год) и на разрезе Краснобродский Южный (одноименное ООО, 1,5 млн тонн) в Кемеровской области, дополнительного корпуса фабрики «Тугнуйская» (АО «Разрез Тугнуйский», Бурятия, +1,7-3,4 млн тонн). Кроме того, по мнению компании, росту спроса на уголь для нужд энергетики будет способствовать ожидаемый в 2019 г. запуск Совгаванской ТЭЦ (Хабаровский край).

Вместе с тем, осенью, приводя эту информацию в проекте финансового плана на ближайшую трехлетку, «Российские железные дороги» отмечали, что ожидаемому росту погрузки как на маршрутах внутри РФ, так и на экспорт в первую очередь будет способствовать «прогнозируемое отраслевыми экспертами и крупнейшими компаниями увеличение добычи угля».

«По данным департамента угольной промышленности Кемеровской области, к 2019 г. прирост добычи только в Кузбассе может превысить 20 млн тонн (в 2018 г. – 273,4 млн, в 2019 г. – 297,4 млн), что будет достигнуто как за счет увеличения добычи на действующих шахтах и разрезах, так и за счет разработки новых месторождений», – говорится в документе.

В частности, писали РЖД, в 2019 г. планируется ввести несколько участков горных работ в Кузбассе – «Октябрьский», «Бунгурский-7» (ЗАО «Стройсервис», мощность – 1,2 млн и 1,5 млн тонн в год соответственно), участок открытых работ шахты «Томская» (ООО

«Распадская угольная компания», 1,3 млн тонн), «Камышанский Западный» и «Новоказанский-2» (ООО «Ресурс», мощности 0,5 млн и 1 млн тонн соответственно), «8 Марта-2» (ООО «Сибэнергоуголь», 1 млн тонн).

Также монополия указывала на увеличение добычи «с учетом сохранения благоприятной рыночной конъюнктуры». «Несмотря на ожидаемое рядом экспертов снижение цен на мировом рынке (согласно прогнозу World Bank от апреля 2018 г., цены на уголь в 2019 г. будут ниже уровня 2018 г. на 11,8%, KPMG по оценке от августа 2018 г. ожидает снижение цен на уровне 11,1%), их уровень останется достаточно высоким. Согласно оценке KPMG, средние цены на энергетический уголь прогнозируются на уровне \$85 за тонну, на высококачественный коксующийся уголь – \$157 за тонну)», – отмечали РЖД.

«Уменьшение цен будет связано как с ожидаемым увеличением предложения со стороны австралийских и колумбийских предприятий, так и с прогнозируемым снижением спроса со стороны европейских стран и Китая в связи с реализацией экологических программ. Сокращения спроса со стороны других потребителей азиатского региона не ожидается», – добавляла компания.

В то же время, по словам А.Шило, треть самых грузонапряженных линий сети – 8 тыс. из 24 тыс. км – сегодня перегружены. До 2025 г., отметил топ-менеджер, будет построено более 3,6 тыс. км главных путей в северо-западном, азово-черноморском и восточном направлениях, что позволит нарастить вывозить вывоз угля.

Чтобы снять инфраструктурные ограничения в восточном направлении, планируется построить 2,32 тыс. км главных путей и 32 разъезда, обходы станций Тайшет и Чита, а также участка Шкотово-Смоляниново (Приморский край) электрифицировать направления Волочаевка-II (Еврейская автономная обл.) – Комсомольск-на-Амуре-Сортировочный – Советская Гавань (Хабаровский край). Кроме того, предполагается ввести в эксплуатацию мост через реку Амур, усилить устройства тягового электроснабжения и реконструировать 53 станции.

На западном направлении долгосрочной программой развития РЖД до 2025 г. запланировано строительство порядка 970 км вторых главных путей и 16 новых разъездов, оборудование 500 км участков системами автоблокировки, реконструкция 84 станций.

Помимо этого в 2019 г. должно завершиться строительство восьми разъездов на участке Дмитров (Подмосковье) – Сонково (Тверская обл.) – Мга (Ленинградская обл.), для выхода грузов из центра европейской части России к портам Северо-Запада.

На подходах к портам азово-черноморского бассейна предстоит ввести в эксплуатацию около 380 км вторых главных путей, электрифицировать 124 км линий Таманского полуострова, провести комплексную реконструкцию станции им.Максима Горького (Волгоград) и реконструкцию 14 станций, пишет корпоративное издание РЖД.

Кроме того, в Западной Сибири развивается технология тяжеловесного движения. В 2018 г. в регионе отправлено более 3,1 тыс. поездов массой 9 тыс. тонн, более 19 тыс. – от 6,3 тыс. до 8 тыс. тонн, а также свыше 9 тыс. длинносоставных (80-100 вагонов) и соединенных поездов.

«Сегодня каждый третий поезд на среднесибирском ходу следуют по этой технологии, исключая как минимум по одной остановке на технических станциях. Это увеличивает маршрутную скорость продвижения вагонопотоков, дает технологический эффект от снижения загрузки инфраструктуры участковых и сортировочных станций», – отметил начальник Западно-Сибирской железной дороги РЖД Александр Грицай, слова которого приводит издание.

Также оно отмечает, что более 10 лет совместно с угольщиками Кузбасса компания применяет сквозную технологию обслуживания промышленных предприятий. Она предусматривает прием и отправку маршрутов с углесборочных станций поездными локомотивами РЖД. Так сейчас работают более 10 комплексов станций общего пользования и станций промпредприятий. «Технология позволяет ускорить оборот

вагонов и увеличить перерабатывающую способность магистральных станций и станций промышленного ж/д транспорта», – сказал первый замглавы западно-сибирского центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Евгений Главчев.

Монополия и угольщики взаимодействуют и в сфере договоров присоединения к сети общего пользования. «В этом случае угольные предприятия вкладывают свои средства в новые станции и станции примыкания, а после ввода в эксплуатацию передают их на баланс РЖД. Так, с 2014 г. ООО «Разрез «Березовский» инвестировало по договору присоединения более 200 млн руб. в станцию Спиченково, а ООО «Шахта «Бутовская», входящее в состав «Промышленного металлургического холдинга» (ПМХ), дало новую жизнь станции Притомье, вложив в ее развитие свыше 500 млн руб.», – пишет издание.

«В этом году станция Проектная получит нового грузоотправителя – шахту им. С.Тихова (ПМХ). Угольщики, кроме собственной углесборочной станции, построят к ней примыкание, три дополнительных пути и 12 стрелочных переводов на Проектной. В результате погрузка до конца года здесь увеличится со 130 до 230 вагонов в сутки», – добавляет газета.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ФПК ЗА 7 ЛЕТ ПЛАНИРУЕТ КУПИТЬ У ТВЕРСКОГО ЗАВОДА ТМХ 3,7 ТЫС. ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ НА 284 МЛРД РУБ.

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) планирует в 2019-2025 гг. купить у ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (МОЕХ: TVAG) (ТВЗ, входит в ТМХ) более 3,7 тыс. пассажирских вагонов на 284 млрд руб.

Заключение договора между сторонами было одобрено 11 февраля на собрании акционеров ФПК, сообщила компания.

Так, «Тверской вагоностроительный завод» поставит ФПК «одно- и двухэтажные пассажирские вагоны существующего модельного ряда, а также новый тип подвижного состава, разработанный как в виде вагонов локомотивной тяги, так и с тяговыми головными вагонами или распределенной тягой, позволяющими оперировать поездом как единым целым, без привлечения локомотивов».

В частности, предусматривается поставка 512 вагонов существующего модельного ряда, 2297 вагонов модели «2019», 402 вагона «2020», а также 519 вагонов модели «2023». В целом предусматривается твердый заказ в количестве 2645 вагонов, а также опцион на 1086 единиц. Стороны допускают ежегодную корректировку и возможность увеличения объема заказа.

Как сообщалось, РЖД планируют заменить плацкарт и купе новыми инновационными вагонами с улучшенными характеристиками. «Говоря о долгосрочной программе закупки пассажирских вагонов дальнего следования, прежде всего мы подразумеваем закупку инновационного подвижного состава. Это вагоны проекта «2019» и вагоны проекта «2020». Эти вагоны будут пополнять парк «Федеральной пассажирской компании» уже в близлежащей перспективе на три года», – заявлял директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов.

По его словам, вагон «2019» заменит существующие одноэтажные купейные вагоны. Двухэтажные вагоны проекта «2020» планируется использовать на маршрутах с наибольшим пассажиропотоком.

В сентябре генеральный директор ФПК Петр Иванов сообщал, что компания планирует к концу 2018 года заключить контракт на покупку 5 тыс. вагонов на сумму 237 млрд рублей. Окончательная комплектация вагонов этой закупки может меняться, итоговые параметры и существенные условия предполагаемого контракта пока не выработаны, уточнял он.

ОАО «Тверской вагоностроительный завод» – крупнейший в РФ производитель пассажирских вагонов.

«Трансмашхолдинг» – крупнейший в РФ производитель подвижного состава для рельсового транспорта. Предприятия группы расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане. Сервисный блок представлен группой «Локомотивные технологии». В компании 79,4% – у структур бизнесменов Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, а также члена совета директоров группы Дмитрия Комиссарова и генерального директора холдинга Кирилла Липы. Двое последних являются контролирующими акционерами. 20% ТМХ принадлежит Alstom.

«Федеральная пассажирская компания» занимается перевозками в поездах дальнего следования, кроме перевозок на Сахалине, в Якутии, а также осуществляемых самим ОАО «РЖД» (в высокоскоростных поездах «Сапсан» и скоростных электричках «Ласточка») и частными операторами. РЖД принадлежит 100% акций ФПК.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ТРАНСКОНТЕЙНЕР В ФЕВРАЛЕ ВЫБЕРЕТ ПОСТАВЩИКА 3,4 ТЫС. ПЛАТФОРМ ЗА 10,3 МЛРД РУБ.

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) объявило конкурс на закупку 3,4 тыс. платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров, следует из материалов, размещенных на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта на закупку 80-футовых платформ составляет 10,3 млрд рублей (без НДС).

Заявки от претендентов принимаются до 22 февраля, рассматриваться они будут в тот же день, подведения итогов конкурсов пройдет 26 февраля.

Срок поставки платформ – до конца 2021 года, говорится в документах закупки. Из них по графику в 2019 году планируется поставка 1 тыс. штук, в 2020 и 2021 гг. – по 1200 платформ.

«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 компании – у структуры ОАО «Российские железные дороги» – 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.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; СОХРАНЕНИЕ ЭКСПОРТНОЙ Ж/Д НАДБАВКИ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВОЗВРАТНОСТЬ ВЛОЖЕНИЙ В «ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН» – ОРЕШКИН

Решение правительства РФ сохранить экспортную надбавку к грузовым железнодорожным тарифам после 2018 года продиктовано необходимостью обеспечить возвратность вложенных средств на развитие «восточного полигона» ж/д сети страны, отмечает глава министерства экономического развития РФ Максим Орешкин.

«Проект грузового сообщения должен иметь рентабельность не ниже 10%. Было решено сохранить надбавку в 8% к тарифам на перевозку таких товаров, как уголь, чтобы восточное направление обеспечивало требуемый уровень возврата на капитал», – сказал он в интервью «Ведомостям», опубликованном в среду.

Как сообщалось ранее, Федеральная антимонопольная служба РФ в соответствии с решениями правительства перенесла в тарифный прейскурант 8%-ные экспортные надбавки к текущим тарифам. До 1 января право вводить наценки в пределах 8% в рамках «тарифного коридора» имело ОАО «Российские железные дороги». Компания установила ее по верхней границе на все виды экспортируемых грузов кроме каменного угля. При этом предполагалось, что с 2019 г. монополия лишится такой опции. В связи с этим ФАС

перенесла надбавку в тариф, опустив «верх» «коридора» до нуля. У РЖД же осталось только право давать скидки в пределах до 50%, период их действия увеличен до 10 лет.

Для ряда грузов при этом сделано исключение. В частности, экспортные надбавки не будут применяться к нефти и нефтепродуктам, алюминию и его «первичных сплавов в болванках, слитках, чушках и подобных формах», алюминиевого порошка. Кроме того, в список исключений попали газовый конденсат, его дистилляты и стабильный газовый бензин. Также из «тарифного коридора» в прејскурант перенесена 8%-ная надбавка на импорт грузов из Украины в Центральную Россию через ряд пограничных переходов.

Одновременно в прејскуранте установлена 6%-ная надбавка на порожний пробег полувагонов. Такое решение призвано стимулировать сокращение порожнего пробега такого подвижного состава и нерациональной загрузки железнодорожной сети, отмечал регулятор. И «экспортная», и «порожняя» надбавки теперь не имеют сроков действия. Базовая индексация грузовых железнодорожных тарифов в 2019 г. по формуле «инфляция минус» составила 3,5%.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2019/02/12/793984-maksim-oreshkin>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ЗАДЕРЖКИ В ДВИЖЕНИИ ЭЛЕКТРИЧЕК НА КУРСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД

Московско-Курская транспортная прокуратура начала проверку в связи с задержкой движения электропоездов на Курском направлении Московской железной дороги (МЖД), сообщает пресс-служба Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП).

«Сегодня, 13 февраля 2019 года, произошел сбой в движении пригородных поездов на Курском направлении Московской железной дороги. В связи с этим Московско-Курская транспортная прокуратура проводит проверку безопасности движения и соблюдения прав пассажиров», – говорится в сообщении ведомства.

«По предварительным данным, затруднения в движении произошли вследствие неисправности одной из электричек. По результатам проверки будет рассмотрен вопрос о принятии мер прокурорского реагирования», – добавили в ММТП.

Как сообщалось, в среду утром на станции «Царицыно» по техническим причинам остановилась электричка, после чего в движении поездов на Курском направлении МЖД произошел сбой.

К 10 часам железнодорожники отбуксировали электричку, после чего движение начало вводиться в график.

RNS; 2019.02.13; В ПЕРМИ ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ВОКЗАЛА

Все работы по реконструкции железнодорожного вокзала Пермь-2 будут завершены к 300-летию юбилею Перми – к 2023 году, как и планировалось, пишет URA.RU со ссылкой на **Минтранс** Пермского края.

Как отмечает издание, до этого в сети появилась информация о том, что строительство транспортно-пересадочного узла (ТПУ) по соглашению между Пермским краем и РЖД запланировано лишь на период 2024-2028 годов. Однако в министерстве заверили, реализацию проекта ТПУ Пермь-2 стороны намерены завершить к 31 декабря 2022 года.

Ранее Novostivolgograda.ru сообщали, что на реконструкцию Центральной набережной Волгограда выделят 1,7 млрд руб.

<https://rns.online/regions/V-Permi-oprovergli-informatsiyu-o-srive-srokov-rekonstruktsii-vokzala-2019-02-13/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; СУД ОТЛОЖИЛ ЕЩЕ НА 1,5 МЕСЯЦА РАССМОТРЕНИЕ ИСКА Ж/Д ОПЕРАТОРА К АНТИПИНСКОМУ НПЗ НА 102 МЛН РУБ

Арбитражный суд Москвы вновь отложил основное заседание по иску ООО «Финанс Инжиниринг Групп» (Москва, оператор железнодорожных перевозок) к АО «Антипинский НПЗ» (Тюмень, входит в группу «Новый поток», New Stream Group) о взыскании задолженности в размере 102,056 млн рублей, сообщается в материалах картотеки арбитражных дел.

Заседание перенесено на 28 марта из-за необходимости представления сторонами дополнительных доказательств и в связи с удовлетворением ходатайства ответчика об отложении судебного разбирательства для ознакомления с отзывом третьего лица.

Иск был подан 27 августа 2018 года. В компаниях его не комментируют.

Источник, близкий к «Новому потоку», ранее сообщил «Интерфаксу», что «Финанс Инжиниринг Групп» взыскивает средства по договору переуступки с «Совфрахтом».

Как сообщалось, в ноябре 2017 года «Совфрахт» (МОЕХ: SVFR) подал иск в Арбитражный суд Москвы о взыскании с Антипинского НПЗ 1,833 млрд рублей задолженности по договору транспортной экспедиции, а также пени за несвоевременную оплату. Позже в связи с погашением ответчиком основного долга истец попросил взыскать только неустойку в размере 283,469 млн рублей. Суды трех инстанций встали на сторону истца.

ООО «Финанс Инжиниринг Групп» – оператор в сфере железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов, работающий в России, странах СНГ и Балтии. Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания зарегистрирована в 2005 году. Единственным владельцем в настоящее время является физлицо Любовь Юркина.

Антипинский НПЗ, которым владеют бизнесмен Дмитрий Мазуров (80%) и Николай Егоров через ООО «Энергетика. Содружество. Успех» (20%), является основным активом группы «Новый поток». Завод мощностью переработки 9 млн тонн производит дизтопливо, нефтяной кокс, сжиженный углеводородный газ. В сентябре 2018 года НПЗ приступил к промышленному выпуску бензинов марок Аи-95, Аи-92 и Аи-80 стандарта качества Евро-5.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.13; ПОПАВШИЕ ПОД ЭЛЕКТРИЧКУ В ПОДМОСКОВЬЕ ДЕТИ ЗАНИМАЛИСЬ ЗАЦЕПИНГОМ

Дети, попавшие под электричку в Подмосковье, ехали на крыше и сорвались, сообщила РИА Новости старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СК России Лариса Марковец.

В Москве проводится доследственная проверка по факту травмирования двух подростков. «По предварительным данным следствия, вечером 13 февраля подростки 13 и 9 лет, следуя «зацепом» со станции Хлебниково Савёловского направления Московской железной дороги на крыше неустановленного электропоезда, проследовав менее одного остановочного пункта, сорвались и упали вблизи станции Водники Савёловского направления Московской железной дороги», – сказал собеседница агентства.

Тринадцатилетний мальчик от полученных травм скончался на месте, второй направлен в больницу с открытым переломом ноги.

<https://ria.ru/20190213/1550825306.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАДЕЛИЛО МОРСКУЮ КОЛЛЕГИЮ ПОЛНОМОЧИЯМИ В ЧАСТИ ОСВОЕНИЯ И ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ И АНТАРКТИКИ

Правительство РФ расширило и уточнило задачи Морской коллегии, сделав больший акцент на ее задачах в сфере изучения и освоения Арктики и Антарктики.

Постановление кабинета министров, которым утверждено новое положение о Морской коллегии при правительстве РФ, опубликовано на портале правовой информации.

В частности, к основным задачам Морской коллегии отнесено «решение комплекса проблем, связанных с изучением, освоением, использованием и охраной ресурсов и пространств Мирового океана, Арктики и исследованием Антарктики».

Также в положении существенно расширен перечень вопросов, по которым Морская коллегия будет готовить свои предложения.

Так, Морская коллегия организует «рассмотрение вопросов, связанных с разведкой и разработкой ресурсов континентального шельфа РФ, международного района морского дна, развитием Северного морского пути», говорится в положении.

В компетенцию коллегии вошла подготовка предложений по вопросам обеспечения безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним водных акваторий, а также обеспечения социальной защищенности российских моряков, в том числе при их работе на заграничных судах.

На коллегия возложена также подготовка предложений по формированию госпрограмм, ФЦП, иных программ и проектов в сфере изучения, освоения и использования ресурсов и пространств мирового океана, строительства, модернизации и ремонта кораблей, судов и создание морской техники гражданского назначения.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; АЛЬЯНС ПЛЮС В 3-Й РАЗ ОБРАТИЛСЯ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

ООО «Альянс Плюс» (Мурманск) в третий раз обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Сумма исковых требований составляет 18 млн 39 тыс. рублей.

«Альянс Плюс», специализирующийся на продаже судовых масел, впервые обратился в суд с иском о банкротстве ММП в декабре 2018 года с требованиями в размере 17,9 млн рублей. Решением суда заявление было оставлено без движения до 11 января 2019 года для устранения допущенных при обращении в арбитраж нарушений. Позднее суд возвратил это заявление, поскольку в указанный срок замечания не были устранены.

Повторное обращение в арбитраж было сделано в январе текущего года. Сумма исковых требований составляла 18,1 млн рублей. Суд оставил заявление без движения до 27 февраля, а затем «Альянс Плюс» ходатайствовал прекратить производство по делу.

С заявлениями о банкротстве ММП в суд в разное время обращались ООО «Газпромнефть Марин Бункер» (оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN)) и ООО «Бизнесконсалтсервис» (Санкт-Петербург). В первом случае заявленная задолженность составляла 8,3 млн рублей, во втором – 2,7 млн рублей. Впоследствии оба заявления были возвращены истцам.

ММП в настоящее время испытывает трудности с финансированием. В 2018 году произошли задержания и аресты нескольких судов пароходства в портах разных стран. Были проблемы с задолженностью по заработной плате. Северо-Западное следственное управление СКР на транспорте сообщало о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.145.1 УК РФ (частичная невыплата свыше трех месяцев заработной платы). По данным следствия, сотрудники пароходства не получили зарплату на общую сумму более 8,7 млн рублей.

Ранее сообщалось, что ММП обратилось в Арбитражный суд Мурманской области, чтобы взыскать 45,6 млн рублей с мурманского «Северного логистического центра», который занимается оптовой торговлей топливом.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики.

Решением совета директоров ММП от 5 февраля 2019 года в пароходстве произошла смена генерального директора: полномочия Александра Брынцева прекращены, компанию возглавил Алексей Глазунов.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году пароходство получило 3,9 млрд рублей выручки и 90,1 млн рублей чистой прибыли, по итогам трех кварталов 2018 года выручка составила 1,1 млрд рублей, при этом предприятие зафиксировало чистый убыток в размере 645 млн рублей.

По данным «СПАРКа», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% – Николаю Куликову, 0,91% – АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск) и 0,0025% – Александру Брынцеву. При этом Н.Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии».

ООО «Альянс Плюс» принадлежит Андрею Борецкому (50%), Дмитрию Воробьеву (40%) и Игорю Матвееву (10%). В 2017 году выручка ООО равнялась 76,2 млн рублей, чистый убыток – 9,9 млн рублей.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.14; «АЗИМУТ» И БАНКИР ЛЕБЕДЕВ ЗАПУСТЯТ ПЕРЕВОЗКИ НА БИЗНЕС-ДЖЕТАХ; ОНИ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ SUKHOI SUPERJET 100

Корпоративные перевозки «Азимут» и банкир Александр Лебедев планируют запустить на самолетах Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100), рассказали «Ведомостям» четыре человека, близких к участникам проекта. На первом этапе планируется взять в лизинг два или три SSJ100, перевозки на них планируется начать в нынешнем году, говорят два собеседника, затем довести число самолетов до 5-6, все будет зависеть от успешности проекта.

«Азимут» зарегистрирован в Ростове-на-Дону, летает в основном из Ростова и Краснодара. Но бизнес-джеты будут летать из «Внуково», где самый развитый терминал бизнес-авиации, говорит один из собеседников.

Участники проекта

14 февраля на форуме в Сочи соглашение подпишут «Азимут», «ВЭБ-лизинг» и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК; ей принадлежит производитель SSJ100 «Гражданские самолеты Сухого»), сообщают два собеседника, «ВЭБ-лизинг» купит SSJ100 и отдаст их в лизинг «Азимуту». Лебедев возьмет на себя продажи, знает один из них. Лебедев будет заниматься еще и интерьерами самолетов, говорит другой.

В Сочи будет подписано предварительное соглашение, затем будет создана рабочая группа, которая определит роль всех участников, сообщил человек, близкий к одному из участников проекта.

Пассажиры и футболисты

«Азимут» на 37,5% принадлежит совладельцу и председателю совета директоров «Внуково» Виталию Ванцеву, еще 37,5% – у председателя совета директоров «Азимута» Павла Удада, 25% – у правительства Ростовской области, сообщил Ванцев. Собеседник «Ведомостей» говорит, что участие Лебедева в «Азимуте» пока не планируется.

У «Азимута» восемь SSJ100, компания начала работу в сентябре 2017 г. и стала самым эффективным эксплуатантом SSJ100: каждый летал в среднем по 4,6 часа в сутки, а в 2018 г., по словам гендиректора «Азимута» Павла Екжанова, – 6,2 часа в сутки.

Идея корпоративных перевозок родилась потому, что поступало много корпоративных заказов, «Азимут» возил команды футбольной премьер-лиги «Ростов» и «Краснодар», рассказывает человек, близкий к «Азимуту», не хватало самолетов на все заказы. Идея нового проекта – в том, чтобы интерьер самолета за несколько часов трансформировался из пассажирской (98 кресел) в корпоративную (56 мест) версию и обратно.

Представители «Азимута», «ВЭБ-лизинга» и ОАК от комментариев отказались.

«Корпоративные перевозки востребованы, спрос удовлетворяется уже работающими компаниями», – считает партнер брокерской компании Jet24 Павел Захаров: для

корпоративных перевозок фрахтуется около 20 самолетов, некоторые авиакомпании в низкий сезон сдают под эти цели самолеты, а у футбольных команд есть спонсоры-перевозчики – «Аэрофлот» у ЦСКА и «Россия» у «Зенита». «Азимуту» придется бороться за долю рынка – маркетингом и ценами, полагает Захаров.

Корпоративные чартеры хорошо востребованы автомобильными холдингами, фармацевтическими и косметологическими компаниями, говорит руководитель чартерного отдела Jet Partners Андрей Анисимов.

Как летал Лебедев

Лебедев – финансист (он владеет Национальным резервным банком), был совладельцем первой в России авиализинговой компании «Ильюшин финанс», занимался сельским хозяйством, владеет британской газетой The Independent. Лебедев был и крупным акционером «Аэрофлота», а до 2013 г. владел авиакомпанией Red Wings. В 2013 г. Росавиация отозвала у Red Wings сертификат эксплуатанта, перевозчик нарушения устранил, но условием возвращения сертификата была смена владельца, и Лебедев продал Red Wings за 1 руб. Сергею Кузнецову. В 2003-2009 гг. Лебедев владел 48% немецкой авиакомпании Blue Wings, она летала в том числе в Москву. В 2009 г. европейский регулятор не продлил ей сертификат эксплуатанта.

Лебедев давно вынашивает идею бизнес-перевозок и эффективной эксплуатации российских самолетов, говорит его знакомый. «Ильюшин финанс», организовавшая в 1990-е поставки российских самолетов Ту-154, Ту-204 и Ту-214 в лизинг, помогла выжить российскому авиапрому. Red Wings при Лебедеве летала только на Ту-204 и Ту-214 и лишь осенью 2018 г. вывела их из парка.

Лебедев не ответил на звонки «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/13/794031-azimut>

ТАСС; 2019.02.13; РБК: БИЗНЕСМЕН ЛЕБЕДЕВ СОЗДАСТ VIP-АВИАКОМПАНИЮ С СОВЛАДЕЛЬЦЕМ ВНУКОВА, ВЭБ И ОАК

Владелец Национального резервного банка и британской газеты The Independent Александр Лебедев, ранее занимавшийся авиационным бизнесом, может создать новую авиакомпанию, которая будет специализироваться на чартерных корпоративных перевозках на базе самолетов Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100). Об этом сообщает РБК со ссылкой на источники.

Партнерами Лебедева станут Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, ее «дочка» «Гражданские самолеты Сухого» выпускает SSJ-100), «ВЭБ-Лизинг» (собственник и арендодатель самолетов), аэропорт Внуково (один из ключевых центров бизнес-авиации в России) и авиакомпания «Азимут», пишет РБК со ссылкой на источник, знакомый с проектом соглашения сторон.

Источник в ОАК подтвердил ТАСС о факте ведения таких переговоров. Источник РБК в ВЭБ добавил, что обсуждается реализация проекта в такой конфигурации. Представитель Внукова сообщил изданию, что соглашение между ВЭБ, ОАК и «Азимутом» будет подписано на форуме в Сочи. Лебедев подтвердил РБК, что договорился с этими партнерами, но от дополнительных комментариев отказался.

Об идее создать новую авиакомпанию для корпоративных частных перевозок Лебедев сообщал РБК в мае 2018 года. Он отмечал, что обратился в правительство с предложением рассмотреть возможность модификации самолетов SSJ до люксовой категории. Если парк будет сформирован, то Лебедев готов создать авиакомпанию, ориентированную на перевозки пассажиров с повышенным комфортом «по цене на 10% выше VIP-билетов «Аэрофлота».

Ожидается, что новый перевозчик будет использовать действующий сертификат эксплуатанта авиакомпании «Азимут». «Выбор был между авиакомпаниями Red Wings, «Сириус» и «Азимутом». Виталий Ванцев (совладелец Внукова и «Азимута») проявил

интерес к проекту. Осуществлять полеты перевозчик будет из Внуково, – отметил один из источников РБК.

Интерес Лебедева к авиационным активам давно известен. У Национальной резервной корпорации Лебедева с 2003 до 2010 года был пакет в 30% акций «Аэрофлота». Потом пакет постепенно снижался, в октябре 2013 года Лебедев полностью вышел из капитала компании. Также в 2013 году Лебедев продал 100% акций Red Wings за один рубль, а 26% лизингодателя «Ильюшин финанс» обменял на самолеты.

<https://tass.ru/ekonomika/6110359>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ БУХАРОВА, АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2019.02.14; ОТМЕННЫЙ КУРС: СНЕГОПАДЫ ОСТАВИЛИ ПАССАЖИРОВ «АЭРОФЛОТА» ДОМА; МАССОВЫМИ ЗАДЕРЖКАМИ РЕЙСОВ В СТОЛИЧНЫХ АЭРОПОРТАХ СНОВА ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ПРОКУРАТУРА

Ситуация с массовой задержкой вылетов в аэропортах Московского транспортного узла, о которой недавно писали «Известия», снова повторяется. Прокуратура проводит уже вторую проверку, связанную с отменой авиарейсов в столичных воздушных гаванях. В этот раз надзорные органы заинтересовало сообщение авиакомпании «Аэрофлот». Она предупредила о том, что из-за неблагоприятных метеоусловий 13 февраля вовремя не вылетит из Шереметьево или не приземлится там около сотни бортов. Другие перевозчики не объявляли о значительных изменениях в расписании полетов. По словам экспертов, если прокуратура выяснит, что отмена рейсов была необоснованной, у пассажиров будет шанс получить компенсацию ущерба.

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) проверит соблюдение прав пассажиров из-за массовой задержки и отмены рейсов авиакомпании «Аэрофлот». Также надзорные органы займутся выяснением причин этой ситуации.

Список из 76 отмененных и 24 задержанных рейсов перевозчик опубликовал на своем официальном сайте во вторник. Задержка некоторых вылетов составляла от полутора до четырех часов. «Аэрофлот» объяснил изменение в расписании неблагоприятными метеоусловиями. В авиакомпании оперативно не прокомментировали «Известиям» информацию о проверках прокуратуры.

По информации Яндекс.Расписания, на 16:00 среды в Шереметьево было задержано 17 рейсов (данных об отменах нет), столько же – во Внуково, в Жуковском – ни одного. В Домодедово отменили 11 авиарейсов (правда, расписание учитывает грузовые борты AirBridgeCargo и уже не летающую в Домодедово «Ижавиа») и семь перенесли.

В базовом аэропорту «Аэрофлота» Шереметьево «Известиям» сообщили, что воздушная гавань, несмотря на сложные погодные условия, стабильно обеспечивает взлетно-посадочные операции, и рейсы выполняются по расписанию. Представители Домодедово и Жуковского также заявили, что отмен и значительных задержек по погодным условиям в среду не было.

- Видимость в районе аэропорта по состоянию на 15:30 составляла 2 тыс. м. Этого достаточно для своевременного прилета и вылета. Всего в течение дня Домодедово обслужит около 450 пассажирских рейсов, – отметил представитель Домодедово.

Во Внуково оперативно не ответили на запрос «Известий».

В авиакомпаниях «Ред Вингс», «Нордавиа», Lufthansa сообщили «Известиям», что не вносили изменений в расписание, несмотря на непогоду. В «Уральских авиалиниях» подтвердили, что были задержки и отмены рейсов, связанные с сильным снегопадом. Конкретных цифр представитель авиакомпании не назвала.

Незавидная регулярность

Прокуратура проводит уже вторую проверку ситуации с переносами рейсов. 26-27 января во время сильного снегопада было задержано или отменено около 300 вылетов. Правда,

тогда надзорные органы начали инспекцию всех аэропортов и авиакомпаний, а не только «Аэрофлота». Проверка должна завершиться до конца февраля.

Союз пассажиров России в среду фиксировал рост количества обращений от недовольных граждан, которые не смогли улететь вовремя, рассказал «Известиям» его председатель Кирилл Янков. Всплеск наблюдался и во время январского снегопада.

- Весь день нам звонят по этому поводу. Мы будем ждать результатов проверки прокуратуры, которая выяснит, действительно ли рейсы отменили из-за непогоды, – сказал Кирилл Янков. – Есть подозрение, что «Аэрофлот» снова прикрылся снегопадами, чтобы не платить компенсации, ведь в подобных случаях они не предусмотрены. А на самом деле отменил рейсы из-за их низкой рентабельности.

Пассажиры уже возмущаются действиями крупнейшего российского авиаперевозчика в соцсетях.

«Что значит отменили? Что с возвратом денежных средств? Почему ничего не разъясняется пассажирам? Почему до вас невозможно дозвониться? Почему у других авиакомпаний нет неблагоприятных погодных условий из этого аэропорта? А у «Аэрофлота» есть», – написала Анастасия в группе «Мой Аэрофлот».

Представитель компании в соцсети парировал: авиаперевозчик «не может повлиять на погоду».

Если будет официально установлено, что отмена рейсов не обоснована, пассажиры имеют право возместить не только стоимость билетов, но и ущерб, в том числе моральный, от отмены поездки, пояснил «Известиям» председатель Союза потребителей РФ Петр Шелищ. Это подтвердил и председатель коллегии адвокатов «Вашь юридический поверенный» Константин Трапаидзе.

- Впрочем, если существенных нарушений не выявится, доказать неправомерность отмены рейса самостоятельно будет очень трудно. Поскольку именно авиакомпании в сложных метеоусловиях несут ответственность за жизни пассажиров и оценивают риски, – сказал «Известиям» Петр Шелищ.

Конкретную помощь пострадавшим Союз пассажиров, по словам Кирилла Янкова, сможет оказать по итогам проверки прокуратуры.

Возможности откровенного мошенничества у авиакомпаний есть, пояснил Петр Шелищ.

- Я сам столкнулся с такой ситуацией несколько лет назад. Приехал в Ростове в аэропорт в 5 утра и узнал, что мой рейс отменен, вернее, объединен со следующим рейсом с вылетом через три часа. Когда я увидел, сколько людей ждали этот самолет, то понял причину: борт полупустой и авиакомпания просто решила сэкономить. Официально перевозчик объявил о технической неисправности самолета, поэтому моя жалоба осталась без ответа. Доказать в этом случае ничего невозможно, – рассказал он.

Ранее «Аэрофлот» опроверг предположение главы Союза пассажиров и ряда опрошенных «Известиями» экспертов о том, что массовые отмены рейсов могут быть связаны с низкой загрузкой бортов. В компании подчеркивали, что «штатные синоптики тщательно анализируют метеокартину». Если она оценивается как неблагоприятная, перевозчик заранее меняет расписание, чтобы предупредить пассажиров.

Ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов связывает массовую отмену рейсов в Шереметьево с масштабом его базовой авиакомпании – «Аэрофлот» (чем больше рейсов выполняет перевозчик, тем больше приходится отменять в непогоду), а также с особенностями самой воздушной гавани – она нуждается в открытии третьей взлетно-посадочной полосы.

<https://iz.ru/845262/mariia-bukharova-aleksei-petrov/otmennyi-kurs-snegopady-ostavili-passazhirov-aeroflota-doma>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/13/pochemu-krupnye-aviakompanii-otmeniaut-rejsy-iz-za-snegopada.html>

РОССИЯ 24, МОСКВА; 2019.02.13; ИНТЕРВЬЮ С ГЛАВОЙ ПАО «АЭРОФЛОТ» ВИТАЛИЕМ САВЕЛЬЕВЫМ

Теги: Аэрофлот-российские авиалинии ПАО, Российская Федерация, Виталий Савельев, Интервью, Социальные сети, Итоги года, Авиаперевозки, Москва, Цены на энергоносители, Пассажирские перевозки, Телефонное хулиганство, Цены на авиаперевозки, Воздушный транспорт, Воздушное сообщение, Боливарианская Республика Венесуэла, Политический кризис в Венесуэле (2019), ВТБ Капитал АО, Экономический ущерб, Финансовые показатели, Авиаперевозчики, Правительство РФ, Авиабилеты, Летчики, Кадровая политика, Захват авиатранспорта, Александр Соколовский, Дмитрий Алешковский, Блогеры, Общественный скандал, Информационная безопасность, Цифровые технологии, Искусственный интеллект.

В.: Виталий Геннадьевич, здравствуйте! Нам не удалось с вами поговорить в конце 2018 года, поэтому хочется подвести итоги его в начале 2019 года. Многие эксперты говорили, что по итогам 2018 «российские авиакомпании могут сказать, что было не просто сложным годом, а худшим для рынка за последние десятилетия». Вы согласитесь с этим мнением или нет?

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАО «АЭРОФЛОТ»: Пожалуй я соглашусь, потому что на самом деле это так. мы закончили положительно, но результат не тот, который бы мы хотели. И этому есть объяснение, есть две причины основных, а прежде всего, это керосин. Подорожания керосина от 2018 года к 2017 году для «Аэрофлота» составил более 30 процентов. Это существенно и естественно эти расходы, которые мы не ожидали, мы получили. И вторая – это потери, это девальвация. Конечно, для нас это большое испытание. Мы отечественным компания платим в рублях, но по курсу. Поэтому для нас это тяжёлое обременение, тяжелая нагрузка.

В.: А в дальнейшем, поскольку сейчас будет не понятная ситуация на рынке нефти, в связи с ситуацией с Венесуэлой и с рублём колебание. Вы собираетесь повышать цены на билеты?

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАО «АЭРОФЛОТ»: По идеи, по технологии мы должны были это сделать, но реально у нас нет такой возможности, пассажир не покупает. У нас впервые на 1 процент упала загрузка кресел, что для нас существенно, именно, потому что пассажир себе не может позволить билет. Наши цены упали в долларом исчисление и в евро исчисление примерно на 18-20 процентов. Но мы же всё равно платим в валюте. Мы, безусловно, будем замораживать некоторые проекты. К сожалению, многие из них связаны с IT-решениями, мы просто их будем немножко притормаживать. Второе – мы рассматриваем варианты хеджирования, потому что мы до конца не понимаем как будет меняться рынок, и, что будет с Венесуэлой.

Я вот два выходных провёл в глубоком изучение рефератов, материалов Мирового банка, Goldman Sachs, наших аналитиков – «ВТБ Капитал», в частности. Что будет? На это мнение разные и, слава Богу, все в едином мнении, что не будет глубокой рецессии мировой экономики. Но никто не может предсказать, что же будет на самом деле с курсом доллара, что может произойти с нефтью, что там произойдет в Венесуэле. До конца мы не понимаем.

Я сегодня с утар получил удовольствие, мне Оскар Германович Греф прислал вчера вечером стартапы. «Сбербанк» совместно с известной компанией проводил стартапы наших ребят. Там есть уникальные вещи, реально уникальные вещи. Я как раз склоняюсь к тем футурологам, я сам являюсь им, который считает, что в ближайшее время мы придём технологической сингулярности, когда уже начнут работать именно интеллектуальные системы и когда уже человеческий мозг, к сожалению, не сможет управлять тем, что сам и создал. И тогда уже появляются полукиберги. У нас самолёты летают без пилотов. Вон посмотрите беспилотники летают.

RNS; 2019.02.13; САВЕЛЬЕВ: «АЭРОФЛОТ» УДЕРЖИВАЕТ 4 МЕСТО В МИРЕ ПО ЦИФРОВИЗАЦИИ СРЕДИ АВИАКОМПАНИЙ

«Аэрофлот» второй год удерживает четвертое место в мире по цифровизации среди авиакомпаний по версии Bain, заявил глава «Аэрофлота» Виталий Савельев в интервью Vesti.ru.

«Уже второй год мы удерживаем прочно четвертое место в мире по цифровизации, я думаю, у нас есть все шансы подняться по этим ступенькам. Мы видим наших конкурентов, видим, что они делают, мы делаем какие-то внутренние для себя наработки», – сказал он.

Савельев отметил, что «Аэрофлот» успешно внедрил витрину данных для налогового мониторинга.

«Скоро мы вам покажем совместно с налоговой инспекцией, какую витрину мы сделали. Это инициатива была Мишустина Михаила Владимировича, он нам предложил. Налоговая уже полгода, примерно месяцев 8 наблюдает все первичные документы, не приходя к нам. До первичного документа они все могут поднять, и мы видим, кто к нам зашел и что он смотрит. Это очень большая работа, вообще уникальная вещь. Я думаю, уровня уже западного, возможно выше», – пояснил он.

Савельев добавил, что «Аэрофлот» в 2017 году перешел на систему SAP HANA.

«У нас в 7 раз поднялась автоматизированная отчетность, у нас практически нет бумаг. Сейчас мы самолет разворачиваем «Аэрофлота», не «Победы», за 40-45 минут», – добавил глава «Аэрофлота».

По его словам, компьютерные системы в «Аэрофлоте» делают очень много вещей. С их помощью, например, персонал видит движение всех наземных средств: тягачей, элеваторов, автобусов, а также загрузку рейсов и данные о пассажирах.

<https://rns.online/transport/Savelev-aeroflot-uderzhivaet-4-mesto-v-mire-po-tsifrovizatsii-sredi-aviakompanii-2019-02-13/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; АЭРОФЛОТ НЕ МОЖЕТ КОНКУРИРОВАТЬ С ИНОСТРАННЫМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ПО УРОВНЮ ЗАРПЛАТЫ ПИЛОТОВ ИЗ-ЗА ДЕВАЛЬВАЦИИ – ГЕНДИРЕКТОР

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) не может конкурировать с иностранными авиакомпаниями за пилотов из-за девальвации рубля, которая отражается на уровне зарплат, заявил глава авиакомпании Виталий Савельев в интервью телеканалу «Россия 24» (ВГТРК) в среду.

«Дефицит пилотов по-прежнему сохраняется, несмотря ни на что – потому что мы все растем, отрасль растет», – сказал он, отметив, что в «Аэрофлоте» работает 20 пилотов-иностранцев, в том числе 15 граждан Чехии.

«У нас сейчас рассматривается заявка 15 иностранных пилотов. Девальвация – мы не можем платить иностранному пилоту больше, чем нашему. 650 тысяч (рублей – ИФ) – это максимум то, что зарабатывает командир корабля дальнемагистрального. Это примерно \$10 тысяч. Зарплата пилота, скажем, европейской компании Lufthansa – это 14 тысяч евро в месяц. Это несколько другая сумма, это около миллиона рублей. Такую зарплату мы не можем себе позволить платить. Я думаю, что это будет малореалистично», – отметил топ-менеджер в ответ на вопрос, почему не растет количество иностранных пилотов на российском рынке.

При этом, по его словам, также пилоты уходят работать в китайские авиакомпании.

«Китай очень сильно портит рынок нам. Они забирают наших пилотов и платят от \$17 до \$25 тысяч в месяц. Правда, там условия совершенно другие – там их жестко эксплуатируют, и они возвращаются не все довольные», – сказал В.Савельев.

В августе 2018 г. несколько российских авиакомпаний воспользовались правом трудоустроить на должности КВС иностранных граждан. Из 377 доступных квот, которые распределяет Росавиация, были выбраны 240 – в частности, авиакомпании группы

«Аэрофлот» забрали квоты на 150 иностранных КВС. Изначально такая мера вводилась для борьбы с дефицитом командиров в РФ.

Годом ранее В.Савельев уже заявлял о массовом оттоке российских пилотов в Азию из-за более высоких зарплат. Несмотря на увеличение зарплатного фонда и введение бонусов, дефицит КВС и вторых пилотов крупнейшие авиакомпании России констатируют и сейчас.

ТАСС; 2019.02.13; «АЭРОФЛОТ» НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ

«Аэрофлот» не планирует повышать цены на билеты, поскольку этого не позволяет текущий спрос. Так гендиректор авиакомпании Виталий Савельев прокомментировал в эфире телеканала «Россия-24» возможность повышения цен на билеты.

«Мы должны были бы это сделать, но реально у нас нет такой возможности, пассажиры не покупают», – сказал он, отметив, что у «Аэрофлота» впервые загрузка кресел упала на 1%, что «для нас существенно». По словам Савельева, это произошло потому, что «пассажир не может позволить себе билет». Он уточнил, что в евроисчислении и в долларовом исчислении цены авиакомпании упали примерно на 18-20%.

При этом Савельев не исключил увеличения стоимости билетов в случае сближения ставок аэропортовых сборов на международных направлениях для иностранных и российских перевозчиков.

Авиакомпания ранее запросила у **Росавиации** и **Минтранса** дополнительные средства на выполнение программы субсидируемых полетов на Дальний Восток.

IT-проекты

«Аэрофлот» планирует заморозку некоторых своих проектов, связанных с IT. При этом об отмене этих проектов речи не идет, добавил Савельев.

«Мы, безусловно, будем замораживать некоторые проекты. К сожалению, многие из них связаны с IT-решениями, просто их будем немножко притормаживать. Второе: мы рассматриваем варианты хеджирования», – отметил Савельев.

Он подчеркнул, что компания не отказывается от своих IT-проектов. «Мы не отказываемся, просто чуть медленнее будем делать. У нас большие были заложены деньги на внедрение wi-fi на борту, мы хотели сделать полностью весь среднемагистральный флот. Может быть, срок чуть удлинится», – сказал Савельев.

Эти меры необходимы для того, чтобы адаптироваться к проблемам от роста цен на керосин и девальвации, с которыми авиакомпания столкнулась в 2018 году, добавил глава компании. «Подорожание керосина от 2017 года к 2018 для «Аэрофлота» составило более 30%», – сказал Савельев. Из-за девальвации и ситуации на рынке нефти в 2018 году потери группы «Аэрофлот» составили 59 млрд рублей, подытожил он.

В группу «Аэрофлот» входят авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора».

<https://tass.ru/ekonomika/6110235>

ТАСС; 2019.02.13; «АЭРОФЛОТ» ОЖИДАЕТ РОСТА СТОИМОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАКОМПАНИЙ В АЭРОПОРТАХ РОССИИ

«Аэрофлот» ожидает роста стоимости обслуживания авиакомпаний в аэропортах РФ. Об этом сообщил генеральный директор компании Виталий Савельев в среду в эфире телеканала «Россия-24», комментируя заявление ФАС о поддержке поэтапного сближения ставок аэропортовых сборов на международных направлениях для российских и иностранных перевозчиков.

«ФАС приводит все в порядок, здесь трудно с чем-либо поспорить. С другой стороны есть наш отечественный рынок и, конечно, эти потери, которые на себе почувствует аэропорт, он, безусловно, переложит на наши отечественные авиакомпании <...> Аэропорт не может нести такие потери и не будет <...> Я думаю, что это приведет к подорожанию билетов, а

если нет, то к дополнительному ухудшению финансового положения авиационных компаний, конечно», – заявил Савельев.

Ранее Федеральная антимонопольная служба сообщила, что выравнивание условий по аэропортовым сборам для российских и иностранных авиаперевозчиков на международных направлениях не приведет к резкому изменению тарифов в аэропортах. В настоящий момент сборы для иностранных компаний в 3-3,5 раза превышают аналогичные сборы для российских авиаперевозчиков. Действующие тарифы для российских перевозчиков существенно ниже аналогичных в европейских аэропортах, уточняли в ФАС.

<https://tass.ru/ekonomika/6109035>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ЗА ТРЕХЛЕТНИЙ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ ДЛЯ АВИАДЕБОШИРОВ И ВНЕДРЕНИЕ СРЕДСТВ СДЕРЖИВАНИЯ НА БОРТУ

Гендиректор авиакомпании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) Виталий Савельев выступает за ужесточение ответственности авиадебоширов, увеличение срока запрета на полеты для них до трех лет, а также за оснащение самолетов средствами сдерживания.

«Наши законодатели, когда принимали закон, норму смягчали и смягчали – там очень много изъятий, когда человек может полететь, несмотря ни на что. Но когда вместо европейских пяти лет (запрета на полеты – ИФ) нам предложили три года, а в итоге дали один год – это, конечно, маловато. Людей нужно дисциплинировать», – сказал В.Савельев в интервью телеканалу «Россия 24» в среду.

При этом топ-менеджер отметил, что выступает за ужесточение ответственности. «Уголовная, не уголовная – это пусть рассматривает суд, но я склоняюсь к тому, что если попал в («черный» – ИФ) список, то минимум три года в списке, и он не имеет права летать», – пояснил В.Савельев, указав, что эту позицию разделяют и другие авиакомпании.

«Второе, чего мы не добились – это средства сдерживания (авиадебоширов – ИФ). У нас так на борту ничего и не появилось – ни пластиковых наручников, ни ремней сдерживания», – сказал гендиректор «Аэрофлота». При этом он назвал введение института воздушных маршалов преждевременным. «Насколько я знаю, такой закон о воздушных маршалах не прошел, и я считаю, что он преждевременен. Это удорожает также билеты», – пояснил он.

Ранее сообщалось, что транспортные полицейские в 2018 г. сняли с самолетов более 900 нарушителей, 63 из них были привлечены к уголовной ответственности. Согласно данным МВД, всего в 2018 году в связи с деструктивным поведением не было допущено к перевозке воздушными судами 2 тыс. 174 авиапассажира, из них 168 были привлечены к уголовной ответственности.

Закон, позволяющий российским авиакомпаниям вести «черные списки» пассажиров и отказывать им в перевозке в течение года, вступил в силу в июне 2018 г. Он распространяется на пассажиров, которые были оштрафованы или получили административный арест за невыполнение распоряжений командира самолета, или были привлечены к ответственности за хулиганство на борту.

Исключения действуют в том случае, если до пункта назначения нельзя добраться никаким другим способом, кроме авиасообщения, если пассажир возвращается в Россию или депортирован. Также компания обязана продать билет, если человек едет к месту лечения, сопровождает пассажира-инвалида или летит на похороны родственника.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6110534>

ТАСС; 2019.02.13; ХОЛДИНГ «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ПРЕДЛОЖИЛ ВЫКУПИТЬ ОСТАВШИЕСЯ 11,97% АКЦИЙ АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО

Холдинг «Аэропорты регионов» (входит в состав группы «Ренова») вышел с предложением выкупить оставшиеся 11,97% акций международного аэропорта Кольцово, сообщается на сервере раскрытия информации. В настоящее время холдинг владеет 88,03% акций екатеринбургского аэропорта.

«Доля акций эмитента <...>, принадлежащих лицу, направившему добровольное, в том числе конкурирующее, или обязательное предложение, и его аффилированным лицам: 88,03%. Вид предложения, поступившего эмитенту: добровольное предложение о приобретении всех ценных бумаг эмитента», – говорится в документах.

Согласно документу, цена одной акции составляет 34954 рубля. Предложение направлено 11 февраля, решение о продаже акций должно быть принято в течение 70 дней.

«Аэропорты Регионов» – ведущий аэропортовый холдинг России, стратегическим инвестором которого является группа компаний «Ренова». В холдинг входят международные аэропорты Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара), Стригино (Нижний Новгород), Платов (Ростов-на-Дону), Елизово (Петропавловск-Камчатский) и Новый Уренгой.

<https://tass.ru/ural-news/6109260>

ТАСС; 2019.02.13; АЭРОПОРТ УЛЬЯНОВСК-ВОСТОЧНЫЙ МОДЕРНИЗИРУЮТ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ

Реконструкция аэропорта Ульяновск-Восточный займет порядка трех лет. Об этом в среду сообщил ТАСС губернатор Ульяновской области Сергей Морозов в рамках дней региона в Совете Федерации.

Ранее власти Ульяновской области обратились к сенаторам с просьбой поддержать их заявку на получение федеральных средств для модернизации аэропорта. Как отмечал Морозов, существующий воздушный пункт пропуска через границу в аэропорту не отвечает современным стандартам.

«Реконструкция началась аэропорта Восточного. <...> Она будет длиться в пределах трех лет», – сказал губернатор.

В 1980 году на месте, где сейчас расположен аэропорт, появилась летно-испытательная станция. В 1983 году в эксплуатацию была введена взлетно-посадочная полоса, а в 1985 – совершен первый рейс с воздушной гавани. С 2008 года и по настоящее время аэропорт является обособленным структурным подразделением АО «Авиастар-СП».

<https://tass.ru/v-strane/6110817>

ТАСС; 2019.02.13; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА В ЯРОСЛАВЛЕ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Начало реконструкции объектов аэропорта Туношна в Ярославле запланировано на 2021 год, сообщил в среду в интервью ТАСС губернатор региона Дмитрий Миронов на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

Ранее сообщалось, что правительство Ярославской области намерено провести реконструкцию аэропорта. В частности, планировалось построить грузовой терминал с инфраструктурой с привлечением средств инвесторов. Площадь существующего здания аэровокзала после завершения работ должна увеличиться на 500 кв. м.

«Аэропорт Туношна включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Согласно плану, реконструкция начнется в 2021 году и затронет такие объекты, как взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием, рулежные дорожки, места стоянки», – сказал Миронов.

Глава региона уточнил, что строительство грузового терминала не запланировано.

«Общая сумма выделяемых средств составит порядка 4,8 млрд рублей, из федерального бюджета – более 3,4 млрд рублей, из бюджета Ярославской области будет выделено 29% в качестве софинансирования», – добавил Миронов.

Аэропорт Туношна создан на базе бывшего военного аэродрома. В 1998 году его передали в собственность Ярославской области, в 2001 году он был открыт для международных грузовых полетов, затем и для пассажирских.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 14-15 февраля. 13 февраля – так называемый нулевой день, когда делегации прибывают в Сочи. Главная тема форума в этом году – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс», ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

<https://tass.ru/ekonomika/6110934>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С МАЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЖУКОВСКОГО В НИЦЦУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) с 1 мая открывает регулярный рейс из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Ниццу (Франция), сообщает пресс-служба авиакомпании.

Полеты будут осуществляться дважды в неделю – по средам и субботам.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» также планируют открыть с 23 апреля рейс из Жуковского в Париж.

Согласно расписанию, опубликованному на сайте аэропорта, в настоящее время «Уральские авиалинии» летают из «Жуковского» по 12 направлениям: в три города Таджикистана (Куляб, Душанбе и Худжанд), два города Киргизии (Бишкек и Ош), в Карши (Узбекистан), Тбилиси, Алма-Ату, Тель-Авив, Рим, Прагу и Сочи.

Сообщалось также, что «Уральские авиалинии» на ряде направлений из аэропорта «Жуковский» ввели два экономичных тарифа без питания, один из которых также не предусматривает предоставления багажного места. Так, Тарифы «багажный» и «безбагажный», введены на рейсах из Жуковского в Прагу, Рим, Париж и Ниццу.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 47 самолетов Airbus (двадцать четыре A320, шестнадцать A321 и семь A319), все они взяты авиакомпанией в операционный лизинг.

Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов.

Аэропорт «Жуковский» находится в 40 км от Москвы, открылся в середине 2016 года, обслуживает рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» и Pegas Fly, киргизских Avia Traffic Company и Air Manas, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в основном в страны СНГ.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ЛАТВИЙСКАЯ AIRBALTIC С АПРЕЛЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ РИГОЙ И КАЛИНИНГРАДОМ

Латвийская авиакомпания airBaltic с 1 апреля 2019 года планирует возобновить регулярные рейсы по маршруту Рига-Калининград, сообщается на сайте компании.

Рейсы из Риги в Калининград и обратно будут выполняться шесть дней в неделю.

Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе калининградского аэропорта «Храброво», airBaltic возобновит регулярное сообщение по маршруту Рига-Калининград на время действия летнего расписания. В 2018 году перевозчик работал на этом маршруте в таком же режиме, используя самолеты Bombardier Q400 (DH4).

airBaltic выполняет прямые рейсы из Риги в 60 пунктов назначения, расположенных в Европе, СНГ и на Ближнем Востоке. Кроме того, перевозчик выполняет ряд прямых рейсов из Таллина и Вильнюса.

В настоящее время 80% акций авиакомпании принадлежат латвийскому государству, 20% – финансовому инвестору – компании Aircraft Leasing 1, приобретенной в 2017 году датским предпринимателем Ларсом Туэсенем.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; S7 С 30 АПРЕЛЯ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ВЕНУ

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), с 30 апреля возобновит прямые регулярные рейсы из Москвы (аэропорт «Домодедово») в Вену, говорится в сообщении группы.

Полеты будут выполняться по вторникам, четвергам и воскресеньям на A320.

«Вылет из аэропорта Домодедово в 15:35, прилет в Вену в 17:35 по местному времени. Обратный рейс вылетает в 18:25 и прилетает в Москву в 22:15», – говорится в сообщении. Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе группы, S7 прекратила полеты в Вену с мая 2018 года, рейс был закрыт «по экономическим причинам».

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.13; «АЭРОФЛОТ» ЗАПОДОЗРИЛИ В ПОДГОТОВКЕ МАССОВЫХ УВОЛЬНЕНИЙ ТЕХНИКОВ И МЕХАНИКОВ

Топ-менеджеры компании «Аэрофлот» собираются передать обслуживание самолетов на аутсорсинг независимым организациям и провести массовые увольнения технического персонала. Об этом доктор экономических наук Никита Кричевский написал в Facebook со ссылкой на источники в авиакомпании.

По мнению Кричевского, авиаперевозчик идет на этот шаг ради оптимизации затрат. Перейдя на такую схему, «Аэрофлот» не будет тратить средства на льготы и выплаты за выслугу лет. Также компания хочет уйти от оплаты увеличенных отпусков.

Кричевский подчеркнул, что под сокращение попадут именно механики и техники, отвечающие за безопасность полетов.

«На безопасности экономить нельзя ни в коем случае. Потому что речь идет не о деньгах, а о людях. Ни в одной авиакомпании мира никогда не бастует технический персонал», – цитирует доктора экономических наук телеканал «360».

Он отметил, что бастуют пилоты и диспетчеры, но техники – никогда, потому что они отвечают за безопасность.

«Если вы наберете по объявлению работников или заставите одного техника обслуживать не один самолет, а два, то это в любом случае отразится на безопасности», – заявил Кричевский.

Пока в «Аэрофлоте» не прокомментировали ситуацию.

8 февраля авиакомпания «Аэрофлот» изменила правила перевозки животных в салоне самолета – теперь на борт допускаются сумки-переноски по сумме трех измерений не больше 126 см (вместо 135 см) и жесткие контейнеры не крупнее 44x30x26 см (вместо 125 см по сумме трех измерений).

<https://iz.ru/845177/2019-02-13/aeroflot-zapodozrili-v-podgotovke-massovykh-uvolnenii-tekhnikov-i-mekhanikov>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; СБЕРБАНК ВЫДАЛ БАНКОВСКУЮ ГАРАНТИЮ ПО ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПЕРЕД РОСАВИАЦИЕЙ

Сбербанк России (МОЕХ: SBER) выдал банковскую гарантию по обязательствам «Шереметьево» перед Росавиацией в рамках концессионного соглашения, говорится в пресс-релизе банка.

«Это первое в России концессионное соглашение такого рода, которое регулирует вопросы реконструкции и эксплуатации аэродромной инфраструктуры. Срок его действия – 50 лет. Общий объем инвестиций аэропорта до 2026 года составит 61 млрд рублей», – отмечается в сообщении. Объем гарантии банк не раскрывает.

«На рассмотрении находится вопрос предоставления аэропорту заемного финансирования на реализацию инвестиционной программы», – отметила вице-президент Сбербанка Ольга Харламова, слова которой приводятся в пресс-релизе.

Как сообщалось, в ноябре набсовет Сбербанка одобрил договор цессии с Внешэкономбанком (ВЭБ) по передаче прав требования по кредитным соглашениям «Шереметьево», цена сделки – \$556,8 млн.

Также сообщалось, что **Росавиация** и АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) в конце 2018 года заключили соглашение о передаче компании в концессию аэродромной инфраструктуры аэропорта, собственником которой является государство. Соглашение было заключено в рамках мероприятий по перераспределению финансовой нагрузки по развитию крупнейших аэропортов страны с федерального бюджета на аэропорты.

Ранее один из бенефициаров и глава совета директоров МАШ Александр Пономаренко говорил, что в рамках концессии компания планирует вложить в аэродром около \$451 млн. Один из главных объектов инвестиций – реконструкция первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1), которая начнется после ввода ВПП-3 (ожидается в марте 2019 года). Также, говорил он «Ведомостям», необходимо строить скоростные рулежные дорожки к ВПП-1, вторую магистральную рулежную дорожку к ВПП-3, новые места стоянок самолетов у терминала «D», расширять перроны у терминала «С».

Согласно распоряжению правительства, источником финансирования концессии будет инвестиционная составляющая в составе тарифа для авиакомпаний за взлет-посадку. «МАШ изначально планирует осуществлять строительство и реконструкцию аэродромной инфраструктуры за счет заемного финансирования с целью снижения нагрузки на авиакомпании и пассажиров. По расчетам специалистов, рост тарифной нагрузки на авиакомпании составит порядка 100 рублей на одного пассажира. Подобная практика применяется в аэропортах мира», – отмечали в **Росавиации**.

Между тем, президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун сообщал ранее, что для покрытия инвестиций в рамках концессии «Шереметьево» планирует увеличить сбор за взлет-посадку в два раза. Источник «Интерфакса» уточнял, что сбор может вырасти и превысить 440 рублей за одну тонну максимальной взлетной массы. В «Шереметьево» эту информацию не опровергали, но отмечали при этом, что на первых этапах будут использовать для строительства заемные средства.

Подписание концессионных соглашений с аэропортами «Внуково» и «Домодедово» запланировано в 2019 году, заявляли в **Росавиации**. «В ближайшее время» ожидается выход соответствующих распоряжений правительства.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; ИСПЫТАТЕЛИ EASA ЗАВЕРШИЛИ ПЕРВЫЙ ЦИКЛ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ПОЛЕТОВ MC-21 – МИНПРОМТОРГ РФ

Испытатели Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) завершили первую сессию полетов в рамках программы сертификации самолетов MC-21-300, сообщили в Минпромторге РФ.

В ходе испытаний оценивалось поведение самолета в различных режимах, в том числе на больших углах атаки и при сваливании. Полеты продолжительностью от 2,5 до 4 часов выполнялись на высотах от 3 км до 10 км, отметили в ведомстве.

Самолет пилотировал летчик-испытатель EASA. Контролировал выполнение режимов летчик-испытатель ОАО «ОКБ им. А.С.Яковлева». В состав экипажа также входили российский и зарубежный инженеры-испытатели, анализирующие текущие параметры полетов.

«Получение европейского сертификата откроет самолету MC-21-300 дорогу на международный рынок», – отметил глава Минпромторга Денис Мантуров, которого цитирует пресс-служба министерства.

О начале сертификационных полетов MC-21 с летчиками EASA на борту в начале февраля сообщил глава ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Юрий Слюсарь.

«У нас на прошлой неделе состоялся первый полет с летчиками EASA. До этого летчики приезжали, знакомились, писали программы, согласовывали условия – сейчас непосредственно началась процедура сертификации по нормам EASA», – говорил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.13; АГАА И АЭРОПОРТ «БАЙКАЛ» РАЗРЕШИЛИ В СУДЕ СПОР ПО АРЕНДЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА

Арбитражный суд Республики Бурятия утвердил новый договор аренды федерального имущества аэропорта Улан-Удэ («Байкал») между ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГАА) и ООО «Аэропорт Байкал» (входит в холдинг «Новаяпорт» Романа Троценко), частично удовлетворив требования каждой из сторон.

Дело рассматривалось в течение года, участники неоднократно уточняли свою позицию, следует из картотеки суда.

Инициатором судебного разбирательства стало ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», которое направило в арбитраж Бурятии иск с требованием обязать «Аэропорт Байкал» заключить договор аренды федерального имущества в редакции госпредприятия. Новый договор унитарное предприятие направило арендатору в октябре 2017 года, но последний не стал его заключать, так как настаивал на внесении изменений.

Так, «Аэропорт Байкал» предлагал заключить единый договор аренды всего имущества, включая 34 объекта недвижимости и 14 объектов движимого имущества, а также исключить из перечня имущества грунтовую взлетно-посадочную полосу (ВПП) N1, которая была выведена из эксплуатации после строительства новой ВПП.

АГАА в свою очередь настаивала на подписании договора на 24 объекта недвижимости, так как по другим объектам уже есть действующие договоры.

Стороны не пришли к единому мнению, из-за чего АГАА в январе 2018 года обратилась в суд. А в апреле 2018 года «Аэропорт Байкал» направил встречный иск. Заявления были объединены в одно производство.

В итоге суд назвал «ошибочным» мнение госпредприятия, которое утверждало, что к отношениям сторон не может быть применено постановление правительства РФ от 27 декабря 2017 года N1666 «Об утверждении положения о существенных условиях договоров аренды аэродромов гражданской авиации (. . .)», раз договоры аренды аэродромного комплекса (от 12 октября 2017 года) и движимого имущества (от 1 декабря 2015 года) аэропорта Улан-Удэ были заключены до принятия постановления. Суд обязал заключить единый договор аренды на весь комплекс имущества, включая движимое и недвижимое имущество.

Суд также утвердил в редакции «Аэропорта Байкал» еще десять пунктов договора аренды, один из которых, в частности, предусматривает обязанность арендодателя производить капремонт имущества. В то же время текущий ремонт возложен на арендатора (этот пункт также утвержден в редакции аэропорта).

При этом суд утвердил еще 4 пункта договора в редакции АГАА. Так, они предусматривают, в том числе, обязанность арендатора получать необходимые сертификаты и лицензии, а при их аннулировании или истечении их сроков действия незамедлительно информировать об этом арендодателя. Также аэропорту придется заплатить помимо аренды штраф в 10% от размера годовой платы в том случае, если передаст федеральное имущество третьим лицам без согласия АГАА или на имущество будет наложено обременение.

Вместе с тем, стороны не оспаривали в суде саму арендную плату за весь комплекс имущества, составляющую 4,1 млн рублей в год.

Как сообщалось, в сентябре 2017 года группа компаний «Метрополь» заявила о продаже бизнесмену и совладельцу холдинга «Новпорт» Р.Троценко основного аэропорта Улан-Удэ – «Байкал» в рамках реализации непрофильных активов. Цена сделки не раскрывалась.

«Байкал» является аэропортом федерального значения, имеет статус международного, осуществляет деятельность как запасной аэропорт для Читы, Иркутска и Братска. В декабре 2018 года **Росавиация** выдала разрешение на ввод в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы N2 в аэропорту протяженностью 3,4 км, шириной 45 метров. Она рассчитана на прием самолетов Boeing-767-300 и судов классом ниже.

Строительство ВПП велось в рамках I этапа реконструкции аэродрома, также на этом этапе построены новые рулежные дорожки, объекты электроснабжения, водосточно-дренажной сети, патрульная дорога и ограждение, установлено светосигнальное оборудование, объекты радиотехнического обеспечения полетов и метеоборудование.

В 2019 году на II этапе планируется ввести оставшиеся объекты аэродромной инфраструктуры: аварийно-спасательную станцию и очистные сооружения.

Реконструкция аэропорта ведется за счет федеральных средств, общий объем которых составит 4 млрд рублей.

«Новпорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Р.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.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.13; РОСАВИАЦИЯ ОПРОВЕРГЛА ДАННЫЕ О ВЫЕЗДЕ САМОЛЕТА ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП В ВОРОНЕЖЕ

Информация о выкатывании за пределы взлетно-посадочной полосы (ВПП) самолета авиакомпании «Руслайн» в аэропорту Воронежа не соответствует действительности, экипаж сам запросил специальную технику для выполнения маневра, заявил РИА Новости представитель **Росавиации**.

Инцидент произошел утром в среду. Ранее пресс-служба аэропорта пояснила РИА Новости, что самолет, следовавший рейсом Москва-Воронеж, занесло из-за скользкого покрытия при заруливании на стоянку после приземления. В ряде СМИ появилась информация, что воздушное судно выкатилось за пределы взлетно-посадочной полосы.

«Информация о выкатывании воздушного судна Bombardier CRJ в аэропорту Воронежа полностью не соответствует действительности. Экипаж воздушного судна осуществлял разворот самолета в специальном кармане на ВПП, чтобы подрулить к терминалу», – сообщил представитель **Росавиации**.

«Для выполнения этого маневра экипаж запросил специальную технику, которая и была предоставлена. Внештатной ситуации не было», – добавил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20190213/1550805119.html>