



Ежедневный мониторинг СМИ

26 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; СКОРОБОГАТЪКО ДЕНИС, ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2019.02.26; КОНТЕЙНЕРЫ НАГРУЗЯТ БЛОКЧЕЙНОМ; РОССИЯ МОЖЕТ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К ЦИФРОВОЙ СИСТЕМЕ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Минтранс и крупнейший мировой контейнерный перевозчик **Maersk** собираются запустить в Большом порту Санкт-Петербург пилотный проект международной торговой блокчейн-платформы для интеграции грузоперевозок. Система разработана **Maersk** и **IBM**, в мире к ней уже подключились более 90 компаний и ведомств. Участники рынка отмечают, что для ее внедрения понадобится изменение нормативно-правовой базы. По расчетам аналитиков, запуск такой платформы в контейнерном сегменте позволит сэкономить грузовладельцам до 10 млрд руб.

Как стало известно «Ъ», **Минтранс**, подведомственное **Росморречфлоту** ФГУП «Морсвязьспутник» и **A. P. Moller – Maersk** планируют подписать меморандум о взаимопонимании в рамках разработки международной торговой блокчейн-платформы для интеграции грузоперевозок. Это следует из письма главы **Росморречфлота** **Юрия Цветкова** вице-премьеру **Максиму Акимову** от 24 января (копия есть у «Ъ»). Систему в тестовом виде планируют запустить в марте на базе Большого порта Санкт-Петербург с привлечением ФТС. В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что сейчас завершается сбор предложений по этому вопросу от причастных ведомств. В аппарате господина **Акимова** тему не комментировали. В **Maersk** на запрос «Ъ» не ответили.

Как следует из письма **Росморречфлота**, платформа будет работать на базе смарт-контрактов и должна заменить трудоемкий бумажный документооборот. Система разработана СП **Maersk – IBM**, где у **Maersk** – 51%. К проекту уже присоединились более 90 компаний, морских администраций и таможенных служб. Как сервис она станет доступна во втором полугодии.

Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что речь идет о создании единого цифрового пространства, которое объединяет всех участников цепочек поставок: трейдеров, транспортные компании, порты, перевозчиков, госорганы и т. д. По его словам, речь идет о платформе **TradeLens**, запущенной в августе 2018 года.

Участие РФ в пилотном проекте и дальнейшую адаптацию платформы в РФ считают «целесообразным» и в ФТС (копия письма службы в «Морсвязьспутник» от 28 сентября есть у «Ъ»), иначе в будущем может возникнуть острая необходимость внедрения «непроверенных решений» для взаимодействия с глобальными системами. ФТС рекомендовала проработать механизмы снижения рисков информационной безопасности, обеспечения независимости российского сегмента, привлечь российских специалистов, а также отдельно обсудить вопрос о гарантиях продолжения участия российских организаций при применении санкций США.

В ФТС «Ъ» сообщили, что для автоматизации и ускорения совершения операций по оформлению в морских, речных и водных пунктах пропуска службы применяется программный комплекс «Портал «Морской порт»». Сегодня органы власти не располагают механизмами регулирования блокчейн-технологий, отмечают в службе. Кроме того, требуется решить вопросы защищенности и обеспечения юридической значимости информации, поэтому необходимо применение унифицированного стандарта электронного обмена. В качестве альтернативы блокчейну можно рассматривать

технологии электронной подписи с применением сервисов доверенной третьей стороны, полагают в ФТС. Разработка предложений по интеграции цифровой торговой платформы с информационными системами ФТС должна быть осуществлена после внедрения необходимых изменений в нормативно-правовую базу, уверены в ведомстве.

Гендиректор управляющей компании «Дело» (ГК «Дело» Сергея Шишкарева) Андрей Яценко сообщил «Ъ», что компания поддерживает инициативу **Минтранса**: «Цифровизация грузоперевозок – процесс неизбежный, и он уже идет». Ее внедрение приведет к повышению скорости и упрощению обработки документов, добавляет топ-менеджер. «Говорить о процентах расходов на бумажные документы в стоимости грузоперевозок было бы корректно в сравнении с ценой внедрения и поддержки новых информационных технологий, – отмечает он. – Важный вопрос, кто понесет эти расходы и кто будет основным выгодоприобретателем». Другие компании на запрос «Ъ» не ответили. Собеседник «Ъ» в отрасли отмечает, что платформа будет выгодна для контролирующих органов, так как вся цепочка абсолютно прозрачна: договорные отношения уходят в один документ, и каждый участник подключается к нему. Сразу понятно, кто за сколько вез, перегружал, оформлял и так далее, говорит он.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что у пилотного проекта есть все шансы на реализацию. Ключевыми вопросами после завершения тестирования будут разработка предложений по изменению нормативно-правовой базы и интеграции цифровой торговой платформы с информационными системами таможни и **Минтранса**, говорит эксперт, на что уйдет не менее года. В среднесрочной перспективе запуск цифровой платформы может позволить сократить расходы грузовладельцев не менее чем на 1-1,5 тыс. руб. на контейнер, или до 10 млрд руб. по рынку в целом, заключает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3894750>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; МЕДВЕДЕВ И ЛИДЕРЫ ПАРЛАМЕНТСКИХ ФРАКЦИЙ ГОСДУМЫ ОБСУДИЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев обсудил в понедельник с руководством Госдумы и лидерами парламентских фракций вопросы взаимодействия палаты с правительством по вопросам реализации нацпроектов, сообщила пресс-служба кабинета министров.

«Встреча состоялась по просьбе парламентариев. В неформальной обстановке, в загородной правительственной резиденции обсуждалось взаимодействие правительства и Госдумы в части законодательного сопровождения реализации национальных проектов», – говорится в сообщении.

В мероприятии приняли участие председатель Государственной Думы Вячеслав Володин, руководитель фракции партии «Единая Россия» Сергей Неверов, руководитель фракции Коммунистической партии Геннадий Зюганов, руководитель фракции Либерально-демократической партии России Владимир Жириновский, руководитель фракции партии «Справедливая Россия» Сергей Миронов.

Вице-спикер, лидер фракции «Единая Россия» Сергей Неверов сообщил, что, помимо темы нацпроектов, руководство Госдумы обсудило с премьером актуальные законотворческие инициативы.

«Это был открытый разговор в неформальной обстановке, в ходе которого мы обсуждали широкий круг тем. Одна из таких тем – реализация национальных проектов», – цитирует в понедельник С.Неверова его пресс-служба.

По словам политика, в этой части большую роль играет взаимодействие исполнительной и законодательной ветвей власти. «Это не только законодательное обеспечение тех задач, которые поставлены президентом страны, но и осуществление парламентского контроля и

мониторинга ситуации в субъектах страны в рамках работы на региональной неделе», – отметил С.Неверов.

Он добавил, что в ходе встречи обсуждался законопроект, касающийся изменений в Жилищный кодекс в части запрета на гостиничное размещение в многоквартирных домах (хостелов). «Дмитрий Анатольевич поддержал нашу позицию принятия изначальной концепции законопроекта», – рассказал вице-спикер.

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6156558>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; ПУТИН ПРИЗВАЛ МИНПРОМТОРГ РФ АКТИВНЕЕ ПОДДЕРЖИВАТЬ АВТОМОБИЛИ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ

Президент РФ Владимир Путин в ходе встречи с министром промышленности и торговли Денисом Мантуровым призвал Минпромторг активнее поддерживать автотехнику на газомоторном топливе.

Как говорится в сообщении на сайте Кремля, Д.Мантуров отметил, что сегмент газомоторной техники продолжает развиваться. «Также развивается газомоторка. Те задачи, которые вы нам ставили – мы ежегодно наращиваем объёмы поддержки...», – сказал он.

«Можно было бы быстрее», – ответил В.Путин.

«Владимир Владимирович, мы здесь в унисон с «Газпромом» действуем по мере развития газовой инфраструктуры по заправочным станциям. В этих регионах больше активность с точки зрения поддержки по муниципальным закупкам, и коммерческий транспорт сейчас тоже активно переходит на газомоторное топливо. Это и выгоднее, и экономичнее, если брать жизненный цикл в целом», – сказал Д.Мантуров.

По его словам, в автомобилестроении «впервые за прошлый год вышли из рецессии, и общий рынок подрос – почти 1,9 млн автомобилей, и 1 млн 752 автомобиля произведено нашими предприятиями». «Соответственно, рост производства – 14%, то есть даже выше, чем вырос сам рынок, рынок вырос на 12%», – отметил министр, добавив, что безусловными лидерами являются автомобили Lada. «Из десяти продаваемых автомобилей Lada Vesta – наиболее востребованная, а также Lada Granta. И коллеги по международным, иностранным брендам продолжают также активно осваивать наш рынок», – сказал он.

«Hyundai, Volkswagen...», – ответил В.Путин.

«Да, но это автомобили, произведённые в России: 85% объёма рынка составляют автомобили, произведённые у нас, внутри страны», – привел данные министр.

По данным АЕБ, продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в РФ в 2018 году выросли на 12,8%, до 1 млн 800 тыс. 591 автомобиля. При этом также сообщалось, что российский рынок легковых и легких коммерческих автомобилей демонстрировал рост на протяжении 22 месяцев.

ТАСС; 2019.02.25; ВЛАСТИ МОСКВЫ ГОТОВЫ ПЕРЕДАТЬ РЕГИОНАМ ОПЫТ РАБОТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»

Власти Москвы готовы передавать регионам свой опыт работы в части повышения безопасности на дорогах и снижению числа ДТП со смертельным исходом в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом на общественных слушаниях в Общественной палате РФ заявил заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Евгений Адамов.

«Мостранспроект» (многопрофильный научно-исследовательский и проектный институт, занимающийся решением проблем городского транспорта, – прим. ТАСС) ведется работа по разработке региональных проектов для региональных дорог, потому что

на сегодняшний день у нас лучший результат в России, который мы готовы транслировать», – сказал он.

По словам Адамова, регионы могут использовать столичный опыт по повышению безопасности на дорогах, контроля скорости и организаций перевозок общественным транспортом. «Так, социальный риск – количество погибших на 100 тыс. человек в Москве по итогам 2018 года у нас составляет 3,7, в то время как в соответствии с указом президента в 2024 году субъекты РФ должны достигнуть коэффициента социального риска – 4», – добавил он.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9% (до 260,5 тыс. км), ликвидирована половина мест концентрации ДТП,

вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6154922>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ИВАН БУРАНОВ; 2019.02.26; БЕСПИЛОТНИКАМ НЕ ДАЛИ ДОРОГУ; РОССИЯ ОТСТАЛА В РЕЙТИНГЕ ГОТОВНОСТИ К АВТОНОМНОМУ ТРАНСПОРТУ

Россия потеряла несколько позиций в рейтинге готовности стран к использованию беспилотных автомобилей, заняв 22-е место, оценила КПМГ. Это объясняется недостаточным уровнем инвестиций, изменений законодательства и международной кооперации, а также попаданием в рейтинг новых стран, реализующих масштабные проекты по поддержке автономного транспорта. Участники рынка с оценками не согласны.

Россия заняла 22-е место среди 25 стран в рейтинге готовности к использованию беспилотного автомобильного транспорта, составленном КПМГ (есть у “Ъ”). Компания оценивала политику и законодательство в этой сфере, уровень принятия беспилотных автомобилей потребителями, доступность технологий и инноваций и развитость инфраструктуры. Россия заняла последнее место по уровню доступа к новейшим технологиям, предпоследнее – по качеству дорог. Также Россия отстает по уровню поддержки технологий регулирующими органами, покрытию сети 4G и партнерским связям между автопроизводителями и поставщиками технологий. В то же время Россия вошла в пятерку стран с максимальной готовностью населения пересесть на автономный транспорт. По сравнению с предыдущим рейтингом, вышедшим в январе 2018 года, Россия потеряла четыре позиции.

Потеря позиций Россией связана с тем, что в этом году в рейтинг включены Норвегия, Чехия, Израиль, Финляндия и Венгрия, в которых также на государственном уровне реализуются масштабные проекты по поддержке автономного транспорта, поясняет руководитель практики по работе с инфраструктурными и транспортными предприятиями КПМГ в России и СНГ Алексей Романенко. «В России предпринимаются шаги как на законодательном уровне, так и на уровне отдельных компаний (например, «Яндекса»), но для перевода пилотной технологии в коммерческую эксплуатацию необходимы гораздо более масштабные инвестиции, изменения законодательства, активная международная кооперация», – указывает он.

Исследование вызывает вопросы как о методике, так и в части выводов, считает директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей «Яндекса» Артем Фокин: «В Нидерландах, которые заняли первое место, одновременно с Россией в конце 2018 года разрешили тестировать беспилотники на дорогах общего пользования без инженера на

водительском сидении. Хотя о проведении таких тестов в Нидерландах мы, например, не слышали. При этом в России в прошлом году появились как минимум две тестовые зоны для беспилотников в Сколково и Иннополисе, где их можно заказать через приложение, как обычное такси».

В исследовании не сообщается и о полигоне на территории ФГУП НАМИ для тестирования технологий подключенного и высокоавтоматизированного транспорта, отмечает соруководитель рабочей группы «Автонет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Александр Гурко. На нем тестируют проекты 13 компаний, в том числе КБ «Аврора», Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет, университет «Иннополис», Научно-конструкторское бюро вычислительных систем. Они, а также «Яндекс» и КамАЗ планируют начать опытные испытания и на дорогах общего пользования (правительство разрешило такой эксперимент в ноябре 2018 года), говорит господин Гурко.

Результаты исследования вызывают «серьезные вопросы в профессиональной среде», считает президент ГК Cognitive Technologies Ольга Ускова, но в целом «позиция нашей страны оценена довольно высоко». «На самом деле в России никаких системных мероприятий, направленных на развитие отрасли, не проводится. И насколько мне известно, реальные планы в области законодательного регулирования отрасли на сегодня отсутствуют», - говорит она. Пока эксперименты государства в этой сфере «не выдерживают никакой критики представителей профессионального сообщества и не вносят реального вклада в развитие рынка», заключает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/3894919>

ТАСС; 2019.02.25; ПРОЕКТ ПОДКЛЮЧЕНИЯ ЗСД К ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ РАЗРАБОТАЮТ ЗА 405 МЛН РУБЛЕЙ

АО «Западный скоростной диаметр» объявило конкурс на разработку проектно-сметной документации подключения действующего платного Западного скоростного диаметра (ЗСД) к будущей широтной магистрали скоростного движения (Восточный скоростной диаметр) с устройством транспортной развязки с Витебским проспектом на юге Санкт-Петербурга. Стоимость работ оценивается в 405,4 млн рублей, следует из данных, опубликованных в понедельник на сайте госзакупок.

Широтная магистраль скоростного движения с прогнозируемой интенсивностью движения около 230 тыс. автомобилей в сутки должна соединить ЗСД и Кольцевую автомобильную дорогу вокруг Санкт-Петербурга, что позволит разгрузить исторический центр города от автомобильного трафика.

«Открытый конкурс на право заключения договора на разработку проектно-сметной документации по объекту: «Подключение Западного скоростного диаметра (севернее развязки с Благодатной улицей) к Широтной магистрали скоростного движения с устройством транспортной развязки с Витебским проспектом <...> Начальная (максимальная) цена договора: 405,4 млн рублей», – отмечается на сайте.

Победителю конкурса потребуется разработать и согласовать с заказчиком концепцию организации сбора платы за проезд, в том числе размещение центра по управлению, зданий и сооружений, необходимой инфраструктуры и сетей, обслуживающих пункты взимания платы за проезд.

Заявки на участие в открытом конкурсе принимаются до 26 марта 2019 года. Итоги госзакупки подведут 2 апреля.

Восточный скоростной диаметр – проект платной скоростной магистрали на шесть полос протяженностью 27,4 км, из них 14,2 км в Санкт-Петербурге и 13,2 км в Ленинградской области. Основное назначение ВСД, стоимость которого оценивается в 170 млрд рублей, – обход центральных районов Петербурга с выходом на Невский и Красногвардейский

районы. Интенсивность движения составит около 230 тыс. автомобилей в сутки. Завершить строительство трассы планируется к 2024 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6157457>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.25; ГИБДД ПОДВЕЛА ИТОГИ 2018 ГОДА

На российских дорогах в 2018 году произошло 168 тыс. ДТП с пострадавшими, при этом темпы снижения аварийности замедлились до 0,8%. Об этом 24 февраля сообщил «Коммерсант» со ссылкой на статистику ГИБДД. Для сравнения: в 2017 году эта цифра составляла 2,5%, в 2016-м – 5,6%.

За 12 месяцев прошлого года в России произошло на 1,4% больше аварий по вине нетрезвых водителей легковых автомобилей, на 6,7% – пьяных водителей грузовиков, на 4,9% – пьяных мотоциклистов.

Кроме того, выросло число ДТП с велосипедистами. Зарегистрировано на 4,7% больше аварий, в которых пострадали дети-пассажиры. Помимо этого, в 2018 году выросла и аварийность с детьми за рулем мопедов и скутеров (+18%), а также велосипедов (+6,3%).

При этом, как писало 22 февраля «Федеральное агентство новостей», по данным ГИБДД, смертность на дорогах России в 2018 году сократилась на 4,6%.

Министерство транспорта России ожидает, что в этом году смертность в ДТП снизится на 10% – до 11,7 случая на 100 тыс. населения. Планируется, что к 2024 году число погибших в авариях уменьшится втрое. Для достижения этой цели на российских дорогах установят новые видеорекамеры, отбойники и создадут прочую инфраструктуру для обеспечения безопасности движения.

28 января сообщалось, что в 2018 году ГИБДД России возбудила 131,1 млн административных дел за нарушение правил дорожного движения. При этом большинство постановлений (105,9 млн) вынесены с помощью камер.

Наиболее частыми нарушениями ПДД в 2018 году стали превышение допустимого скоростного режима, несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой, проезд на запрещающий сигнал светофора.

<https://iz.ru/849999/2019-02-25/gibdd-podvela-itogi-2018-goda>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.25; ГЛАВА ГИБДД: ШТРАФ – ЭТО НЕ ПАНАЦЕЯ, НАДО МЕНЯТЬ СОЗНАНИЕ ЛЮДЕЙ

ГИБДД рассчитывает, что с 2020 года в России будет введена система электронных водительских документов. О том, когда автоинспекции будут возвращены полномочия контроля за проведением технического осмотра транспортных средств, как планируют проверять подлинность медсправки при получении водительского удостоверения, в чем опасность каршеринга, будут ли введены штрафы за отсутствие шлема у велосипедистов и как будут бороться с пьяными водителями такси, в интервью корреспонденту РИА Новости Елизавете Исаковой рассказал начальник ГУОБДД МВД России Михаил Черников.

- Михаил Юрьевич, вы провели несколько дней в Женеве, участвовали в дебатах на полях ООН. Что обсуждалось, с какими предложениями приехала российская делегация и что она готова почерпнуть из мировой практики для улучшения ситуации с безопасностью на российских дорогах?

- В Женеве обсуждались, во-первых, интересные моменты по развитию беспилотных транспортных средств. В частности, мы говорим о высокоавтоматизированных транспортных средствах, потому что это наше будущее. И в области безопасности дорожного движения это, конечно, будет прорыв.

Сейчас при возникновении ДТП человеческий фактор составляет более 90%. Но если компьютер будет соответствующим образом контролировать, управлять, помогать и давать подсказки водителю, а также контролировать его состояние в процессе движения,

эти цифры снизятся. Сегодня в России мы вышли на тот уровень, когда машина сама может ориентироваться и принимать соответствующие решения. Как человеческий мозг. Конечно, есть большие подвижки в этом направлении и в зарубежных странах. Недавно мы были в Швеции, в Гетеборге. Там рассматривались эти же вопросы. И Швеция тоже сегодня идет по пути использования высокоавтоматизированных транспортных средств. Они уже используют эти технологии при изготовлении серийных транспортных средств. У нас они тоже есть. Многие ими пользуются. К примеру, это адаптивный контроль скоростного режима, система автоматической парковки, распознавания дорожной разметки. Система не даст выехать из полосы, если не включен указатель поворота.

- Сюда же входят и автоматические системы торможения...

- Да, это целый комплекс подсказок водителю, как правильно себя вести. И, конечно же, если это будет внедряться повсеместно, то вероятность возникновения ДТП будет минимизирована. Поэтому мы ждем от наших автопроизводителей развития подобных систем.

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев подписал соответствующее распоряжение, которое действует на территории Москвы и Татарстана, где такие высокоавтоматизированные транспортные средства могут эксплуатироваться в качестве эксперимента. Но они обязательно должны быть с водителем, который контролирует процесс управления. Нарбатываются ошибки, на полигонах уже накатаны многие километры и, соответственно, ряд недоработок уже устранен. Теперь появилась возможность все апробировать в транспортном потоке.

Я думаю, это как раз та основа, которая позволит в будущем интегрировать автоматизированные системы в транспортные средства. Здесь, на площадке в Женеве, об этом тоже говорилось.

Еще одна интересная тема – это электронные документы. ГИБДД еще в прошлом году вышло с предложением перейти на электронный вид водительского удостоверения. У нас практически уже есть оцифрованная база. Мы ее ведем с 2011 года.

К примеру, если вы получали водительское удостоверение, мы можем сканировать ваше лицо при помощи простого устройства, скажем, смартфона, и из базы данных сразу подтянуть все ваши данные. Вы не сможете ездить с поддельным водительским удостоверением, потому что это идентификация очень высокого уровня.

- В какой-то степени это поможет тем, кто, к примеру, забыл водительское удостоверение дома.

- Конечно. Но если вы забыли водительское удостоверение, это же не влияет на безопасность дорожного движения. Влияние есть тогда, когда водитель не имеет навыков. А когда он просто забыл документ дома, то это сегодня не причина для того, чтобы его наказать. Мы как раз идем по пути того, чтобы не наказывать. Административное наказание должно менять нормы поведения на дороге и быть непосредственно направлено на повышение безопасности дорожного движения, а не на формальные моменты.

Раньше – да, это было актуально, когда не было электронных баз данных и водительское удостоверение было подтверждением, что человек имеет право управления транспортным средством. А сейчас это подтверждение можно реализовывать с помощью информационных систем.

Это же относится и к свидетельству о регистрации автомобиля. Также никакой необходимости нет его иметь с собой, потому что вся база данных у нас находится в электронном виде.

- А когда такая база данных может быть готова к работе?

- Мы хотим, чтобы это было нормативно закреплено уже в следующем году. Технически мы к этому готовы. На площадке в Женеве это обсуждалось с точки зрения международного законодательства. В том числе будут ли только национальные

электронные документы, или все выйдет на международный уровень. В последнем случае это предполагает обмен базами данных.

- А для водителей что-то изменится? Нужно ли будет заново получать эти электронные права?

- Нет, конечно. Те водительские удостоверения, которые у них есть, будут действительны. Зачастую происходят такие моменты, особенно с перевозчиками, когда по одному водительскому удостоверению ездят несколько человек, схожие внешне. А программа имеет возможность определить реального владельца документа.

- Готова ли в России законодательная база для введения автоматизированных машин?

- Участие водителя еще очень долго будет необходимо.

- Но были разговоры о запуске в Москве беспилотных автобусов.

- Пока об этом говорить еще очень и очень рано. Необходима специальная инфраструктура. Возможно, на каком-то рельсовом транспорте, на отдельных дорогах беспилотные технологии могут быть внедрены. Но сегодня для этого, по большому счету, и необходимости такой нет. Пока что это экономически невыгодно. Во всяком случае, я не думаю, что это заработает в ближайшее десятилетие.

А вот иметь высокоавтоматизированное транспортное средство – это объективная необходимость. Будут совершенствоваться транспортные средства, инфраструктура. Вслед за развитием технологий можно будет пересмотреть и законодательство.

Можно привести пример той же Швеции. Они уже давно для своего внутреннего рынка выпускают транспортные средства с набором самых современных автоматизированных помощников. И они покупают только этот автомобиль. Если они будут покупать другую машину, с более низким уровнем безопасности, это усилит налоговое бремя – дополнительно свыше 100 тысяч рублей в год в пересчете на наши деньги. Получается, такое транспортное средство брать невыгодно.

- Может такая система быть введена для российских машин?

- Я думаю, со временем мы придем к этому. Естественно, люди будут приобретать транспортные средства, которые отвечают необходимым требованиям безопасности.

- Уже не первый год обсуждается вопрос межведомственного электронного взаимодействия Минздрава и МВД России по обмену сведениями о медицинских заключениях, о наличии у водителей медицинских противопоказаний, ограничений к управлению транспортными средствами. Для чего это необходимо?

- Мы понимаем, что нередко ДТП совершается, когда человек находится в состоянии, когда он не может полностью контролировать процесс движения. Это, в первую очередь, состояние наркотического или алкогольного опьянения либо те или иные заболевания. И мы сегодня убеждаем представителей здравоохранения в том, что необходимо создать целую систему контроля допуска граждан к управлению транспортным средством по критерию здоровья. Потому что иногда у людей есть физиологические или психологические отклонения. И мы должны это видеть сразу же, а не когда люди получают медсправку, которую надо перепроверять.

Я думаю, что в ближайшее время мы все-таки состыкуем свои базы данных и сможем контролировать ограничения для допуска к вождению онлайн.

- Базы данных с медицинскими учреждениями?

- Да. Обмен данными будет производиться без раскрытия диагноза. Нас это не интересует. Нас интересует, может человек или нет управлять транспортным средством. Потому что, как я уже сказал, есть основания полагать, что достаточно большое количество ДТП происходит из-за плохого состояния здоровья водителя.

Это еще одна тема, чтобы задуматься, и к дорожному движению допускать людей, которые в состоянии контролировать весь процесс движения. Тем более что автомобиль является источником повышенной опасности.

- Во многих странах мира запрещено разговаривать по телефону за рулем. В России на днях депутаты выступали с инициативами увеличить штраф за использование телефона за рулем до пяти тысяч рублей. Как в ГИБДД оценивают подобный закон, действенная ли это мера для снижения смертности на дороге?

- Когда пишут смски или разговаривают по телефону, отвлекаясь не только на голосовые, но и на текстовые сообщения, конечно же, это отвлекает. И доли секунды тут могут стать решающими. Это и пешеход может выйти на дорогу, или ребенок выскочить.

У нас мобильные устройства используются как навигаторы, но это тоже отвлекает. И это тоже надо учитывать. Но здесь надо в большей степени подходить с точки зрения самостоятельного осознания водителем опасности. Штраф – это не панацея.

Сегодня очень часто говорят о том, что водители совершают ДТП, когда отвлекаются. В том числе во время перевозок. Когда сами пассажиры говорят, что водитель что-то делал за рулем в телефоне. Мы сразу же понимаем, что он был отвлечен от дорожной ситуации.

Но здесь надо в большей степени применять не административное понуждение, а влиять на сознание людей.

- А как вы оцениваете ситуацию с каршерингом? В Швейцарии, к примеру, такие программы активно пропагандируют.

- С каршерингом, конечно, возникает много вопросов. Одна из основных проблем заключается в том, что в такой автомобиль могут сесть совсем не те лица, которые зарегистрированы в базе данных оператора. Или не в том состоянии, которое допустимо по условиям безопасности движения. Каршеринг надо развивать так, чтобы можно было однозначно идентифицировать лицо, которое садится в автомобиль.

Опять же, говоря об электронных базах, если, например, камера будет сканировать водителя и делать вывод, что да, это лицо допущено до вождения, возможно, это будет предотвращать многие проблемы.

- А есть ли планы как-то изменить ситуацию с каршерингом?

- Нет. Мы, в целом, контролируем процесс. Пока он формализован в существующих рамках. Хотя, могу сказать, что общество сегодня также обеспокоено тем, что в каршеринговое транспортное средство может сесть неизвестное лицо.

Мы над этим думаем. Потому что если вообще не контролировать этот процесс, конечно, могут быть негативные последствия.

- Не планируется ли в России применить мировой опыт и обязать велосипедистов ездить в шлемах?

- По шлемам есть разные суждения. Не всегда он является основой безопасности. В Европе люди осознанно одевают шлем. Это правильно. А административное понуждение на данном этапе, на наш взгляд, будет излишним.

Мы научились пристегивать ремень безопасности не под угрозой наказания сотрудником ГИБДД, а потому что это является залогом безопасности. Аналогично должно произойти и со шлемом.

- То есть пока штрафов не будет?

- Сегодня правила дорожного движения не содержат требований к велосипедистам двигаться в шлеме, поэтому штраф к ним не может быть применен.

- В США автомобилистам практически повсеместно разрешен поворот направо на запрещающий сигнал светофора, не планируется ли широкий ввод подобной практики в России?

- Конвенция о дорожном движении и наши ПДД такой нормы не имеют. Но подобные предложения обсуждались, проводились эксперименты. Вопрос находился в разработке многих научных институтов. На данный момент такие идеи поддержки не нашли.

- В Финляндии ношение световозвращающих элементов является обязательным даже в городах на освещенных улицах. В ГИБДД сейчас думают сделать аналогичную меру

обязательной для детей в городах. На какой стадии находится эта работа? Когда может появиться соответствующее требование?

- У нас уже есть норма, согласно которой водитель обязан надевать световозвращающие элементы, выходя из машины в темное время суток. Мы также активно пропагандируем применение световозвращателей на повседневной одежде, особенно детской. Это необходимо, чтобы людей на дороге своевременно заметили.

Обязать всех носить световозвращающие элементы сегодня мы пока не готовы. Надо все же больше воздействовать на социум путем убеждения. Проводились большие социальные кампании по пропаганде ношения подобной одежды. Магазины ее продают. И это очень здорово.

- В России автоаварии с таксистами довольно часты. В ГИБДД видят решение этой проблемы? Например, более жесткий контроль при выдаче лицензий?

- Мы очень много обсуждаем этот вопрос, в том числе, на площадке **Минтранса**. Очень хорош московский опыт. Его надо внедрять и в других регионах. Мы очень плотно работаем и с агрегаторами. Они сегодня приобрели статус так называемых организаторов перевозок. И сегодня необходимо выработать общие правила игры.

Некоторые агрегаторы уже пошли вперед и сами страхуют ущерб здоровью и жизни пассажиров. И если происходит ДТП, то пострадавший получает компенсацию.

Мы также будем продвигать, и это активно обсуждается, дистанционное тестирование состояния здоровья водителей. Это очень хорошее средство для того, чтобы минимизировать расходы, но получить максимально объективную картину о физическом и психическом здоровье водителя. Сейчас существуют телемедицинские технологии, позволяющие дистанционно оценить основные жизненные параметры водителя, в том числе измерить давление, установить состояние опьянения. Это не такие большие затраты, но технология весьма эффективна. Мы с агрегаторами пытаемся выйти на системное общение по этим вопросам.

Плюс база данных. Мы сейчас обсуждаем с ними, как правильно осуществить пакетную проверку всех водителей. Мы готовим свои программные продукты и каналы связи. И мы делаем много для того, чтобы реально понимать, кто у нас сейчас находится за рулем.

Те, кто непосредственно выдают разрешения на осуществление таксомоторных перевозок, также заинтересованы в этом. И я думаю, нам удастся выработать жесткие требования к уровню профессиональной подготовки водителей.

- То есть у ГИБДД будет фактически большая база данных только по водителям такси?

- Она у нас фактически и есть. Нас больше интересует, кто в данный момент за рулем и в каком состоянии. Нас интересует и техническое состояние автомобиля. Поэтому мы вышли с предложением вернуть ГИБДД полномочия контроля за проведением технического осмотра транспортных средств.

Все транспортные средства, которые перевозят людей, включая автобусы, должны проходить такой контроль два раза в год, не зависимо от возраста. У нас, к сожалению, это требование выполняется далеко не всегда. И если мы вернем полномочия по контролю за этим процессом, я думаю, в ближайшее время это произойдет, – то это будет еще одним из механизмов контроля за перевозочной деятельностью.

- А как быть с водителями такси, которые ездят на своих машинах?

- Точно таким же образом. Когда мы зайдем в систему, мы будем видеть реальное техническое состояние автомобиля. Главное для нас – предотвратить незаконные перевозки. Поэтому мы заинтересованы совместными усилиями с органами исполнительной власти и с надзорными органами разработать такую систему. И мы ее сделаем, она заработает в этом году.

- К концу года?

- Будем надеяться, что даже раньше. Речь идет о создании системы, позволяющей произвести выгрузку из базы данных по перечню водителей. Не по каждому в отдельности

– это можно сделать уже сейчас, – а по списку. К примеру, выходят на работу тысяча человек. По водительскому удостоверению мы можем «пробить» каждого, но это очень долго. А если будет пакетная выгрузка водительского состава, с которым работает агрегатор такси, то все будет быстро – нажал кнопку, посмотрел реестр, увидел, лишен или не лишен человек права управления.

Опять же, за системные нарушения можно будет приостанавливать разрешение. В Москве это уже действует. И тех, кто допускает аварийно-опасные нарушения, исключают из базы перевозчиков.

- А если камеры внутри машины повесить?

- Есть и камеры. К примеру, Яндекс.Такси разрабатывает технологию отслеживания усталости водителя. Сколько раз моргнул, расширены ли зрачки. И если организаторы перевозок увидят, что водитель устал, его отстраняют от работы. Сейчас идут тесты, и это будет сделано. Хотя мы сегодня тоже предлагаем, чтобы у всех перевозчиков в машинах были камеры, как внешние, так и внутренние. Чтобы потом, в случае необходимости, можно было бы отследить всю историю.

Президент РФ Владимир Путин в своем послании Федеральному Собранию четко сказал, что приоритетной задачей является реализация национальных проектов. И мы как раз реализуем два национальных проекта – по цифровизации и безопасным и качественным автомобильным дорогам.

- Есть ли у вас статистика, на каком месте в мире находится Россия по количеству смертности в ДТП?

- У нас средние параметры. Лет 10 назад мы вообще были в аутсайдерах. На Десятилетие действий ООН в области безопасности дорожного движения (с 2011 по 2020 годы) странам-членам ООН была поставлена задача сократить смертность на дорогах на 50%. Фактически только Россия одна из немногих стран, которая этой цели достигла.

- В Москве сейчас появились дорожные знаки уменьшенных размеров, и многие водители говорят, что их плохо видно. Как вы планируете реагировать на такие замечания?

- Пока речь идет об экспериментальных знаках. В Москве они применяются в пределах Садового кольца, где интенсивность небольшая, имеется по одной полосе движения в каждую сторону или одностороннее движение. Мы хотим посмотреть, как это будет работать.

Знаки не должны чрезмерно загружать улицы. Знаки меньшего размера надо применять только в городах, где скорости, как правило, ниже. Конечно, например, знаки приоритета должны оставаться в привычном формате, иначе это опасно.

Сейчас этот эксперимент продолжается, новые знаки загостируют, то есть определят, где такой знак можно будет устанавливать, на какой проезжей части, при какой видимости. И тогда это можно будет потом повсеместно применять.

<https://ria.ru/20190225/1551316230.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-mogut-vvesti-distantsionnii-test-sostoyaniya-zdorovya-voditelei-taksi-2019-02-25/>

ГАЗЕТА.RU; ГЕРАСЮКОВА МАРГАРИТА; 2019.02.25; В ГИБДД НАЗВАЛИ СРОКИ ВВЕДЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

В 2020 году россияне перейдут на электронные водительские права, сообщили в ГИБДД, отметив, что техническая база для этого уже готова. Считается, что таким образом дорожная полиция сможет эффективнее бороться с поддельными документами.

Технологии на дорогах

Бумажные водительские права могут в скором времени окончательно уйти в прошлое. Как рассказал РИА «Новости» начальник ГИБДД Михаил Черников, уже в 2020 году в России появятся электронные водительские удостоверения.

«Когда не было электронных баз данных, водительское удостоверение было подтверждением, что человек имеет право управления транспортным средством. А сейчас это подтверждение можно реализовывать с помощью информационных систем», – заявил Черников.

По его словам, в следующем году российский водитель сможет не носить с собой водительские права и свидетельство о регистрации автомобиля.

По словам Черникова, нововведение поможет бороться с поддельными документами, а также со случаями использования одних прав похожими внешне водителями.

ГИБДД еще в прошлом году вышло с предложением перейти на электронные права. Глава ведомства заявил о том, что «практически уже есть оцифрованная база», которая ведется с 2011 года.

«Мы хотим, чтобы это было нормативно закреплено уже в следующем году. Технически мы готовы», -- заявил Черников.

При этом начальник ГИБДД добавил, переход на новые права никак не отразится на водителях, а значит пересдавать экзамены не нужно.

«Те водительские удостоверения, которые у них есть, будут действительны», – пояснил Михаил Черников.

Небольшое превышение

В феврале 2019 года стало известно, что в России могут снова ввести штраф за превышение скорости на 10-20 км/ч. МВД полагает, что правило должно распространяться только на населенные пункты. Сейчас такого штрафа не существует, так как он был отменен несколько лет назад.

В конце 2018 года МВД и **Минтранс** России получили от правительства поручение – подготовить проект возвращения штрафов за превышение скоростного лимита на 10 км/ч. Поручения о возвращении к существовавшей до 2013 года практике штрафов были даны по итогам заседания правительственной комиссии по безопасности дорожного движения. Они должны быть выполнены ведомствами до 1 марта 2019 года.

Отмечается, что превышение скоростного лимита является одним из самых распространенных нарушений правил дорожного движения: только за 11 месяцев 2018 года было вынесено 81,3 миллиона постановлений за превышение скорости на 20-40 км/ч. Как заявляет эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева, данных, которые могли бы подтвердить рост числа аварий из-за превышения скорости на 10-20 км/ч, пока нет..

«Там, где власти хотели добиться скорости потока в 60 км/ч, давно уже стоят знаки «40», поэтому проблемы нет», – отметила эксперт.

Депутат Государственной Думы и председатель межрегиональной общественной организации автомобилистов Вячеслав Лысаков выступил категорически против возвращения штрафов, передает НСН. По его мнению, это может привести к российским протестам «желтых жилетов».

«Пусть дороги приведут в порядок, пусть уберут ограничивающие скорость знаки на федеральных трассах, это кормушки самые натуральные.

Пусть сначала прекратят делать из организации дорожного движения коммерцию и бизнес, как это есть сейчас, а потом уже говорить о 20 км/ч – это не самая острая проблема.

Если правительство хочет увидеть ту же картину, которую мы сейчас видим в Париже, то они на правильном пути», – подчеркнул российский парламентарий.

Кроме того, стало известно, что на дорогах России появятся уменьшенные дорожные знаки. Эксперимент с подобными знаками уже был проведен в Москве, Санкт-Петербурге, Калининграде, Саратове и Владимире. По данным ЦОДД, уменьшение знаков до 40х40 см «не вызвало массовых протестов», и многие водители вовсе не заметили разницы.

Минимально допустимый размер стороны для квадратных знаков теперь будет понижен до 35 см, а диаметр круглых знаков будет составлять 50 см. По мнению инициаторов эксперимента, новые знаки «лучше впишутся в окружающую среду» и не будут загораживать обзор для пешеходов.

Новые знаки можно будет вешать на стены домов, а стоять они будут на 40% дешевле, чем предшествующие им образцы.

<https://www.gazeta.ru/tech/2019/02/25/12206011/electrolicense.shtml>

ТАСС; 2019.02.25; «МЕТРОСТРОЙ» ПЕТЕРБУРГА МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ УЧАСТОК БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО

Генеральный подрядчик по строительству петербургского метрополитена – ОАО «Метрострой» – рассматривает возможность участия в конкурсе на строительство участка тоннеля большой кольцевой линии московской подземки протяженностью шесть км с применением тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК) «Надежда», рассказал журналистам в понедельник генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров.

Однако окончательное решение об участии компании в конкурсе пока не принято, уточнили ТАСС в пресс-службе предприятия.

«Сейчас мы рассматриваем возможность выхода на московский конкурс по строительству [большой] кольцевой ветки метро. Наш десятиметровый щит сейчас же остался. Мы же первые построили десятиметровый тоннель. У них [в Москве] не хватает оборудования из-за жестких сроков, и участок протяженностью шесть км они просят нас сделать. Мы подготовили коммерческое предложение», – отметил он.

Александров не раскрыл номер и начальную стоимость конкурса. «Окончательное решение об участии компании в конкурсе пока не принято», – сказали ТАСС в пресс-службе ОАО «Метрострой». Как сообщил ТАСС представитель стройкомплекса Москвы, которому принадлежит генеральный подрядчик строительства городского метро АО «Мосинжпроект», заявка от ОАО «Метрострой» пока не поступала. «Поэтому сказать, какого участка она касается и соответствующие конкурсные параметры, не представляется возможным», – отмечается в сообщении.

По словам генерального директора «Метростроя», стоимость транспортировки ТПМК уже рассчитана, также согласован маршрут доставки. «Либо мы дадим свой щит с привлечением сотрудников из других предприятий, либо направим своих рабочих», – добавил Александров.

Тоннелепроходческий щит «Надежда» использовался при строительстве станций метро «Беговая» и «Новокрестовская». «Метрострой» приобрел ТПМК у немецкого производителя Herrenknecht AG в 2013 году за €23 млн. Щит «Надежда» начали использовать в январе 2014 года, когда в Санкт-Петербурге началось строительство первого в России двухпутного тоннеля Фрунзенского радиуса метро (длиной 3,7 км) на участке от станции «Проспект Славы» до станции «Южная», в котором поезда будут ходить во встречных направлениях. По данным московских властей, большую кольцевую линию планируется ввести к 2023 году. На ветке протяженностью 70 км разместится 31 станция.

<https://tass.ru/ekonomika/6156234>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; НАБСОВЕТ АВТОДОРА УТВЕРДИЛ ФИНПЛАН ДО 2022 Г, ОДОБРИЛ РАЗМЕЩЕНИЕ БОНДОВ НА СУММУ ДО 18,3 МЛРД РУБ.

Наблюдательный совет госкомпании «Автодор» на заседании 18 февраля 2019 г. принял ряд решений по дальнейшей деятельности.

Как говорится в сообщении «Автодора», в частности был утвержден финплан госкомпании на 2019, 2020, 2021 годы.

Также был одобрен ряд крупных сделок. В частности, была одобрена крупная сделка по заключению допсоглашения к договору от 20 сентября 2016 г. НЦУП-2016-990 на выполнение работ по строительству объекта «М-11 строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург. Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 58 – км 684 (с последующей эксплуатацией на платной основе)».

Речь идет о 8-м этапе строительства (км 646 – км 684), вторая очередь строительства – дорога, которая подключит трассу М-11 к улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (продолжение Софийской улицы) с устройством транспортных развязок. При этом указывается, что подрядчиком выступает ООО «ЕвроТрансСтрой», а сама сделка касается выполнения дополнительного объема работ «в связи с получением положительных заключений ФАУ «Главгосэкспертиза России» по проектно-сметной документации. «Увеличение стоимости выполнения строительно-монтажных работ составляет 507 млн 273 тыс. 267,76 руб. Общая стоимость выполнения работ по соглашению составляет 5 млрд 580 млн 855 тыс. 617,76 рублей, включая НДС», – отмечают в госкомпании. Начало выполнения работ – со дня заключения договора, окончание выполнения работ – 29 сентября 2019 г.

Набсовет также одобрил крупную сделку (группу взаимосвязанных сделок) «по размещению биржевых облигаций на общую сумму выпуска/выпусков биржевых облигаций до 18,3 млрд рублей, размещаемых в рамках программы биржевых облигаций серии 002Р до 66 млрд руб., со сроком погашения до 728 дней с даты начала размещения каждого выпуска/выпусков биржевых облигаций в рамках программы биржевых облигаций серии 002Р». Предполагается, что бумаги будут размещаться по открытой подписке.

Кроме того, была одобрена крупная сделка по строительству участка ЦКАД от транспортной развязки N18 пускового комплекса N3 до транспортной развязки N31 (пересечение с автомобильной дорогой М-10 «Россия», граница работ по пусковому комплексу N5), II этап. Сторонами по сделке выступают «Автодор» и подрядчик, который определяется на основании открытого конкурса.

Начальная (максимальная) цена договора составляет 5 млрд 819 млн 974 тыс. 480 руб., в том числе НДС. Сроки выполнения работ – со дня заключения договора, окончание выполнения работ – 20 октября 2020 г. При этом указывается, что увеличение объема работ и цены договора по соглашению сторон в пределах 10% от цены договора не требует дополнительного одобрения набсоветом «Автодора».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; ЛЕСОПРОМЫШЛЕННАЯ «ДОЧКА» ВЭБА ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ 390 ТЫС. КУБ. М ЛЕСА ЗА 837 МЛН РУБ

АО «Краслесинвест» (Красноярск, 100%-ная «дочка» ВЭБа, управляет крупным ЛПК в Богучанском районе Красноярского края) объявило 6 конкурсов на перевозку суммарно 390 тыс. кубометров круглого леса за 837 млн рублей, сообщается на сайте госзакупок.

Заявки на участие в торгах принимаются в период с 11 по 18 марта, итоги конкурсов планируется подвести с 18 по 22 марта.

По условиям «Краслесинвеста» доставку пяти партий круглого леса объемом 25 тыс., 35 тыс., 50 тыс., 80 тыс. и 100 тыс. кубометров с лесосек до промышленной площадки Богучанского ЛПК необходимо осуществить до 1 марта 2020 года. Еще 100 тыс. кубометров нужно перевезти до 1 мая 2020 года.

Ранее сообщалось, что в декабре 2018 года закупочная комиссия «Краслесинвеста» признала несостоявшимся запрос котировок цен на перевозку 300 тыс. кубометров деловой древесины из-за отсутствия заявок. Тогда начальная цена контракта составляла 622,5 млн рублей.

Сообщалось также, что в феврале 2019 года «Краслесинвест» подписал договор с ООО «Русские дороги» (Красноярск) как с единственным поставщиком на доставку 300 тыс. кубометров деловой древесины за 630 млн рублей. Срок исполнения контракта – до 1 декабря 2021 года.

АО «Краслесинвест» создано в феврале 2008 года специально для реализации проекта по строительству Богучанского ЛПК (север Красноярского края). Первая очередь нового лесопромышленного предприятия была запущена в сентябре 2016 года. Проектная мощность – 440 тыс. кубометров пиломатериалов в год с перспективой увеличения до 650 тыс. кубометров в год. Инвестиции ВЭБа в проект составили порядка 17 млрд рублей.

ТАСС; 2019.02.25; «МЕТРОСТРОЙ» НАМЕРЕН ВЗЫСКАТЬ С ВЛАСТЕЙ ПЕТЕРБУРГА 185 МЛН РУБЛЕЙ В ОТВЕТНОМ ИСКЕ

Компания «Метрострой» намерена взыскать с Дирекции транспортного строительства Санкт-Петербурга 185 млн рублей в ответном иске в ходе судебного разбирательства по строительству Красносельско-Калининской (шестой) линии подземки, следует из определения Арбитражного суда Петербурга и Ленинградской области о принятии иска к рассмотрению.

Ранее власти города в лице Дирекции транспортного строительства подали к «Метрострою» иск на 9 млн рублей. Дирекция требовала взыскать эти деньги в качестве неустойки, начисленной за нарушение сроков выполнения работ при строительстве линии. «Метрострой» как ответчик заявил встречный иск

«Ответчик в рамках настоящего дела обратился в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области со встречным исковым заявлением о взыскании с истца 185 483 692 рублей 03 копейки штрафа», – говорится в определении суда.

В нем отмечается, что эта сумма ранее была начислена «Метрострою» в качестве штрафа за ненадлежащее исполнение обязательств по контракту. «Встречное исковое заявление принять к производству для совместного рассмотрения с первоначальным иском. Назначить рассмотрение дела в судебном заседании арбитражного суда первой инстанции на 19 марта 2019 года», – отмечается в документе.

Согласно материалам дела, спор идет вокруг контракта КСМ 22/2015. По данным материалов госзакупок, данный контракт на строительство шестой линии подземки был заключен в конце 2015 года, власти были готовы заплатить за него «Метрострою» 37,7 млрд рублей. Он должен быть исполнен до 31 декабря 2022 года.

Красносельско-Калининская (шестая) линия метро – новая ветка метрополитена, которая должна соединить юго-западную и северо-восточную части Петербурга. На ней предусмотрено шесть станций, три из них – с пересадочными узлами на другие ветки подземки, а также электродепо.

Ситуация с Метростроем

Ситуация со строительством метро в Санкт-Петербурге вызвала широкий общественный резонанс, когда в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку из-за невыплаты им зарплат. Акция прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями. В этом году строители метро также объявляли забастовку, а также выходили с пикетом к зданию Смольного из-за невыплаты зарплат.

Власти города также намеревались расторгнуть с «Метростроем» крупные контракты на строительство подземки и передать строительство метро другой компании. «Метрострой» с решением властей не согласился и подал в суд.

Затем власти города в лице Дирекции транспортного строительства заявили о том, что не будут расторгать контракты с компанией в случае, если ей удастся заключить мировое соглашение в рамках судебного разбирательства с Федеральной налоговой службой, которая требовала признать «Метрострой» банкротом из-за долга по налогам.

Мировое соглашение суд утвердил на прошлой неделе, согласно документу, компания получает рассрочку в погашении налогов на 36 месяцев. Общая сумма долга, по данным налоговой службы, составляет почти 1 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6154523>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ФЕДОСЕНКО; 2019.02.25; БАНДИТ ЗА СТЕКЛОМ; ЗА ТЕРАКТ В МЕТРО СУДЯТ 11 ОБВИНЯЕМЫХ

В Московском окружном военном суде начался процесс по делу о теракте в метро Санкт-Петербурга.

Пресс-секретарь суда Ирина Жинова уточнила для «РГ», что первое заседание прошло в закрытом режиме, как и положено по закону для предварительных слушаний. Подсудимыми по этому делу проходят 11 фигурантов дела, обвиняемых в терроризме.

Напомним, третьего апреля 2017 года террорист-смертник взорвал бомбу в вагоне метро между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт». Погибли 16 человек, включая шахида, уроженца Киргизии Акбаржона Джалилова. Еще более ста пассажиров пострадали.

Взрывное устройство обладало мощностью до 300 грамм в тротиловом эквиваленте.

За полторы минуты до входа на станцию злоумышленник зашел в вестибюль со стороны выхода пассажиров и через стеклянное ограждение наблюдал за сотрудниками службы контроля. В это время один из них находился в будке дежурного и следил за турникетами, другой вместо наблюдения за рамками металлодетекторов общался с дежурным, а третий инспектор отсутствовал по болезни. Так как у металлодетекторов был отключен звук, Джалилов прошел незамеченным от входа в вестибюль до эскалатора и спустился к платформе.

Следствие также показало, что в тот момент на станции отсутствовал полицейский. Его вызвали на соседнюю станцию к задержанному с мелкой партией наркотиков. Второй взрыв, готовившийся террористами на станции метро «Площадь Восстания», удалось предотвратить и обезвредить самодельную бомбу.

<https://rg.ru/2019/02/25/reg-cfo/za-terakt-v-metro-sankt-peterburga-sudiat-11-obviniaemyh.html>

ВЕСТИ.РУ; 2019.02.25; ПОЯВИЛОСЬ ВИДЕО С МЕСТА СТОЛКНОВЕНИЯ АВТОБУСА И ФУРЫ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Один из очевидцев запечатлел последствия дорожно-транспортного происшествия, произошедшего около шести часов утра в понедельник, 25 февраля, на автодороге Колокша – Кольчугино – Верхние Дворики во Владимирской области.

СМИ, со ссылкой на пресс-службу регионального ГУ МВД РФ, сообщают, что водитель рейсового автобуса марки Nizer не справился с управлением и выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с фурой Renault.

После аварии оба транспортных средства оказались за пределами проезжей части в кюветах по разные стороны дороги.

В результате инцидента пострадал один человек – 57-летняя пассажирка автобуса.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3120144>

ТАСС; 2019.02.25; ВОДИТЕЛЯ АВТОБУСА, СТОЛКНУВШЕГОСЯ С ПОЕЗДОМ ПОД САРАТОВОМ, ПРИГОВОРИЛИ К 2,5 ГОДА КОЛОНИИ

Суд приговорил к 2,5 года колонии-поселения водителя автобуса, столкнувшегося с поездом в Саратовской области в ноябре прошлого года. Об этом в понедельник говорится в сообщении пресс-службы ГУ МВД региона.

«Суд признал мужчину виновным по ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть

двух или более лиц») и назначил ему два года и шесть месяцев лишения свободы в колонии-поселения», – сообщает пресс-служба главка.

17 ноября 2018 года на железнодорожном переезде в Озинском районе недалеко от границы с Казахстаном столкнулись грузовой поезд и автобус. В результате погибли пять граждан Узбекистана и пострадали двое граждан Казахстана. Причиной ДТП стали неосторожные действия водителя, который выехал на переезд на запрещающий сигнал светофора, проигнорировав световую и звуковую сигнализацию, а также опасную близость приближающегося грузового поезда.

<https://tass.ru/proisshestviya/6156259>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; ПУТИН РЕКОМЕНДОВАЛ РЖД ЭКСПЕРТИЗУ СКРЕПЛЕНИЙ МЦЕНСКОГО ЛИТЕЙНОГО ЗАВОДА И ВЫПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТА

Президент РФ Владимир Путин рекомендовал ОАО «Российские железные дороги» провести комплексную техническую экспертизу качества рельсового скрепления АРС-4 и обеспечить выполнение взятых на себя контрактных обязательств по приобретению этой продукции у ОАО «Мценский литейный завод» (МЛЗ, Орловская обл.).

Соответствующее решение глава государства принял по итогам форума «Деловой России», состоявшегося 6 февраля. Оно опубликовано на сайте Кремля. Доклад по этому поводу должен быть представлен до 31 марта. Ответственным является генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

На проблему пожаловался президенту страны генеральный директор завода Игорь Сычкин. «Наш завод с 2001 г. поставляет (такую продукцию – ИФ). Это разработка Московского института инженеров транспорта (МИИТ – ИФ). Доля ее при укладке железных дорог достигала 50% до настоящего момента. Но по непонятным нам причинам – несмотря на наличие у нас контракта на три года, подписанного в апреле 2018 г. по 2020 г. включительно, – руководство РЖД принимает решение почти о снятии этого изделия с производства. То есть минимального его использования», – сказал менеджер.

В.Путин пообещал разобраться с ситуацией. «Непонятно, как РЖД могут так свободно распоряжаться контрактом. Там же, наверное, должны быть предусмотрены и санкции какие-то, и обязательства с обеих сторон. Нужно разобраться – может быть, у них («Российских железных дорог» – ИФ) появились какие-то другие поставщики, и почему-то они отдают предпочтение другим своим клиентам», – ответил ему на форуме В.Путин.

«А в целом, конечно, государственные компании, тем более инфраструктурные монополии, безусловно, должны делать все, чтобы соблюдать свои юридические контрактные обязательства. Разберемся, проведем соответствующую экспертизу. Это точно мы сделаем, причем в самое ближайшее время», – заявил глава государства. На следующий день пресс-секретарь В.Путина Дмитрий Песков сообщил, что президент поручил О.Белозерову провести встречу с И.Сычкиным, чтобы разобраться, был ли расторгнут контракт, «как обстоят дела и почему».

21 февраля правительство Орловской области сообщило, что Мценский литейный завод и РЖД договорились о новых условиях поставки рельсовых скреплений, о чем И.Сычкин доложил губернатору Андрею Клычкову. Глава региона отметил, что «подписаны новые условия поставки элементов пути на 2019-2020 гг. с учетом сниженного объема, но равномерной выработки».

В сообщении говорилось, что ранее «Российские железные дороги», которые являются основным заказчиком предприятия, приняли решение о резком сокращении использования выпускаемого скрепления, что влекло за собой расторжение контракта. «Благодаря поддержке В.Путина РЖД подтвердили исполнение долгосрочного контракта на закупку продукции МЛЗ. Сегодня предприятие восстановило свою производственную деятельность», – отмечала пресс-служба региона.

А.Клычков заявил, что долгосрочный контракт дает возможность модернизации производства и обеспечивает сохранение рабочих мест. «Теперь необходимо определить, какие виды продукции после завершения долгосрочного контракта предприятие может производить», – сказал при этом губернатор.

Мценский литейный завод выпускает более 300 видов чугунолитейной продукции. Занимается изготовлением технологической оснастки, механической обработкой деталей. Цех чугунного литья располагает пятью десятитонными печами. Общая производственная мощность достигает 40 тыс. тонн чугунного литья в год. Численность сотрудников – 1,05 тыс. человек. Помимо железной дороги, МЛЗ поставляет продукцию строительным и машиностроительным предприятиям (более 50 компаниям в России и СНГ).

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», по 27% акций завода принадлежит кипрской Mapleto Investments Ltd и Trigonia Anstalt (Лихтенштейн), 25% – у Halden Management Ltd, 15% – у Taber Investments Ltd, 6% – у Intex Consulting Ltd (все – Кипр). Конечные собственники не указаны.

ТАСС; 2019.02.25; В ИНФРАСТРУКТУРУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ИНВЕСТИРУЮТ 3,2 МЛРД РУБ. ЗА 2019 ГОД

ОАО «РЖД» инвестирует в обновление инфраструктуры железной дороги на территории Алтайского края около 3,2 млрд рублей. Об этом в понедельник во время открытия после реконструкции вокзала на станции Усть-Тальменская сообщил журналистам начальник Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) Александр Грицай.

«Мы в 2019 году планируем не менее 3,2 млрд рублей инвестиций вложить в развитие территории края. Для нас это, прежде всего, реконструкция нашей инфраструктуры: 160 км путей, мы планируем оборудовать устройствами транспортной безопасности видеонаблюдения наши вокзалы... (в том числе), в Камен-на-Оби. Развиваем технологическую связь на участке Рубцовск – Локоть.<...> Это все дает хорошую прибавку в объеме работы для всего направления Сибирского хода, ... [даст] как минимум 5-10% увеличение объемов перевозимой группы [грузов] по территории края», – сказал Грицай.

По словам руководителя ЗСЖД, в реконструкцию вокзала Усть-Тальменской станции было направлено около 75 млн рублей. В здании, которому исполнилось 104 года, обновили перекрытия, кровлю, полностью реконструировали зал ожидания. Грицай пояснил, что ежедневно с этой станции отправляются около тысячи человек и для них было необходимо обеспечить комфортные условия.

«Мы сегодня обсуждали, что есть некоторые сферы в области железнодорожных перевозок, где без поддержки и внимания государства не обойдешься – субсидирование маршрутов, перевозок, электричек, пригородного обслуживания и обновления. Мы здесь тоже постоянно участвуем, договариваемся, и делаем так, чтобы нашим жителям и пассажирам было комфортно и удобно», – отметил глава региона Виктор Томенко.

По данным пресс-службы правительства региона, инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в 2018 году составляли 3 млрд рублей. С 2015 по 2017 год ОАО «РЖД» направлено на развитие своей сети в крае более 6 млрд рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/6155281>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; FREIGHT VILLAGE RU СОЗДАЛА ЭКСПЕДИТОРА, ХОЧЕТ РАЗВИВАТЬ Ж/Д ПОДВОЗ НА «ПОСЛЕДНЕЙ МИЛЕ» ВМЕСТО ФУР

Головная структура группы Freight Village Ru – АО «Фрейт Вилладж Калуга» (ФВК), владеющая в регионе двумя терминальными комплексами, – 8 февраля зарегистрировала ООО «Логбокс» (Москва), следует из материалов системы «СПАРК-Интерфакс».

Основной профиль новой компании обозначен как «деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки». Как пояснил «Интерфаксу» исполнительный директор

ФВК Юрий Юрьев, компания предложит клиентам логистику в виде так называемого «коробочного решения» в сопряжении с IT, которое позволит заметно сократить сроки доставки, а также разгрузить транспортную инфраструктуру московского региона.

Сегодня, по оценкам Freight Village Ru, не менее 70% контейнерных грузов, поступающих в столицу на железнодорожные грузовые дворы, вывозится за пределы МКАД большегрузным автотранспортом на склады для дальнейшей расконсолидации. Затем эти грузы завозятся обратно в столицу, что, учитывая проблему возврата еще и порожних контейнеров на терминал, создает дополнительную «транзитную» нагрузку на дороги. По словам Ю.Юрьева, для разгрузки автотрафика «грузы надо переключать на железную дорогу», в том числе и с точки зрения улучшения экологической ситуации, и организации доставки «точно в срок».

«В основе продукта, который мы предлагаем, – технология укороченных контейнерных поездов из восьми вагонов. Идея в следующем: полносоставные контейнерные поезда в 71 условный вагон с импортных и внутрироссийских направлений приходят в терминально-логистический центр «Ворсино» (Калужская обл. – ИФ). Далее эти товарные партии разделяются на две группы: первая – для региональных конечных клиентов, вторая группа товаров – для потребления в Москве», – пояснил топ-менеджер.

По словам Ю.Юрьева, вытеснение «тяжелой логистики» (крупных терминальных комплексов) за пределы МКАД диктует переход к альтернативным способам доставки товаров в Москву. «В границах столицы остались два «живых» терминала – в Кунцево и Ховрино, и то их существование под вопросом, в связи с организацией тактового движения электричек, строительством «московских центральных диаметров» (МЦД – ИФ) Одинцово-Лобня и скоростного движения в направлении Санкт-Петербург – Москва. Мы думаем, что перспективное строительство может ограничить и развитие подмосковных терминалов, например, для транспортно-логистических центров на маршруте МЦД Подольск-Нахабино», – отметил топ-менеджер.

Также к развитию технологии подталкивает «ярко выраженный тренд на электронную торговлю в Москве». «Само свойство магазина, где покупатель приходит, выбирает и приобретает продукцию, постепенно уходит. Клиент знакомится с товаром и заказывает по интернету. Здесь, на наш взгляд, в перспективе, как раз приобретут востребованность в центре города не магазины, а распределительные терминалы, которые позволяют быстро доставить груз получателю. А процесс логистики и обслуживания клиентов должен быть организован посредством цифровых технологий. И тут возникает вопрос: как заехать в Москву по загруженным автомагистралям», – сказал Ю.Юрьев.

«Мы предлагаем завозить грузы по железной дороге на распределительные терминалы Москвы, а дальше доставлять потребителям малотоннажными автомобилями. Концепция поддержана рабочей группой департамента транспорта Москвы, под руководством Максима Ликсутова (заммэра – ИФ)», – добавил он. «Для реализации новой технологии у нас есть соглашение с ОАО «Российские железные дороги», в рамках которого была организована тестовая перевозка в октябре. Первый укороченный поезд прибыл в Москву на терминал Кунцево», – сообщил топ-менеджер, подчеркнув, что в рамках этой пилотной отправки опробована именно «бесшовная» технология.

«Суть ее в следующем: отправка и прибытие укороченных контейнерных поездов, состоящих из 8 вагонов, осуществляется с терминала на терминал, а не со станции на станцию, как у полносоставных поездов. На терминале после прибытия осуществляется «прямой» перегруз контейнера на автомобиль клиента. Таким образом существенно сокращается время ожидания выдачи контейнера на терминале и оптимизируется количество погрузо-разгрузочных операций», – пояснил Ю.Юрьев.

Отвечая на вопрос, планируется ли в этой связи наращивать штат тепловозов под «укороченные поезда», он заявил, что этого не требуется – достаточно локомотивов РЖД. «Свои маневровые тепловозы, которые осуществляют подачу-уборку на Ворсино, у нас

есть, и они полностью загружены для обработки поездов терминала. Движение по сети – это функция перевозчика», – сказал глава ФВК.

«Сейчас мы ведем речь об организации регулярных укороченных контейнерных поездов в московском регионе в еженедельном формате, подобрали станцию для следующих отправок», – заявил он. По его словам, проблем с выделением «ниток» графика под такие составы не должно быть, поскольку перевозки планируется осуществлять в ночное время, не создавая помехи в движении пригородных пассажирских поездов.

«Перед тем, как запустить тестовый поезд, мы собрали клиентов и экспедиторов и выяснили удобное время прибытия поезда. Клиентам было важно, чтобы автомобиль ушел с терминала не позднее 6 утра, чтобы уже к началу работы магазина груз был на месте. Дальше обратились к «Российским железным дорогам» и, в соответствии с ожиданиями клиентов, они предложили нам «нитку» графика с прибытием в 3:00 ночи. К этому времени автомобилисты уже подъехали на станцию и оформили документы. Затем контейнер был максимально быстро переставлен посредством «прямого» перегруза на автомобиль и вывезен с терминала», – сказал Ю.Юрьев.

«Мы сейчас отработали технологию на станции Кунцево без участия в логистической цепочке распределительных центров. Технология универсальна для любого направления и зависит, прежде всего, от места концентрации грузовой базы. Учитывая особенности развития дорожной сети и железнодорожной логистики, мы ищем оптимальную точку для распределительного центра. Место, правда, пока не определено. Также технология требует проработки в части объединения складской и транспортной инфраструктур, а также создания облачного решения», – добавил представитель компании.

Подобную технологию можно внедрять и на региональных направлениях для разгрузки транспортной инфраструктуры, считают в Freight Village Ru. Регулярные укороченные поезда должны заменить сервис «последней мили» большегрузным автомобильным транспортом, чтобы машины не разбивали дороги.

«Мы проанализировали данные по станциям, на которые у нас сейчас организована автодоставка. Выбрали те, куда в месяц прибывает 100-200 автомобилей, и куда можно организовать укороченные поезда, останется только доставить груз на небольшом расстоянии от станции до клиента. Для дальнейшего развития совместного проекта с РЖД рассматриваем маршрут Ступино-Ворсино», – сообщил Ю.Юрьев.

По его словам, в числе основных критериев для выбора именно этой станции было наличие контейнерной площадки и погрузо-разгрузочной техники для обработки укороченных поездов, а также плотность пассажирского движения. «В отличие от станции Бекасово-1, через которую был проложен маршрут первого тестового поезда и которая является частью загруженного участка московского транспортного узла (на юге Большого кольца МЖД – ИФ), станция Ступино менее загружена и обладает большим потенциалом для выделения регулярной «нитки» графика для поезда», – заявил топ-менеджер.

«Кроме того, на станции Ступино есть склад «Российских железных дорог», который сейчас «заморожен», но его работу можно возобновить под проект. Плюс: в относительной близости находятся склады в Домодедовском и Чеховском районах, откуда также можно забирать грузы как для перевозок в Подмоскovie, так и для отправки во внутрироссийских и экспортных направлениях с терминала Ворсино. Это возможно при условии предоставления клиентам регулярного сервиса и сквозной ставки, а также при проведении работ по развитию железнодорожной инфраструктуры», – добавил он.

Задача на будущее – растаривать контейнеры и формировать товарные партии непосредственно на распределительном терминале Ворсино: у компании есть планы по строительству соответствующих складских помещений, отметил исполнительный директор ФВК. Это позволит, прежде всего, оптимизировать расходы клиента по содержанию склада, обработке товарных партий и избежать удвоения автомобильной доставки грузов по аналогичным направлениям после их перетарки в складах в нынешней

схеме автодоставки. «Для клиента это, как правило, дополнительные затраты, поэтому мы будем предлагать ему растаривать груз в контейнере на наших складах, делить на товарные партии, которые будут отправляться укороченными поездами в Москву, или регулярными поездами «Трансконтейнера» (MOEX: TRCN) и других операторов в регионы», – сказал он.

По словам Ю.Юрьева, для РЖД и других участников транспортного рынка важно, что предложенная технология совместима с действующей нормативной базой, техническими условиями и информационными системами в портах. «Например, порты Дальнего Востока и Новороссийска сегодня работают на пределе мощностей, поэтому вместо дорогостоящих инвестиций в строительство причальной стенки целесообразно развивать менее загруженные сухие тыловые терминалы с ж/д веткой, на которые можно вывозить контейнеры укороченными поездами, независимо от типа и точки конечной доставки», – также отметил топ-менеджер. Технология уже используется в петербургских портах – Усть-Луга и Новый Порт, а также на станции Автово при доставке грузов на тыловые терминалы, сказал он.

«Такая идея требует цифровизации и внедрения единого технологического решения в виде мобильного приложения или платформы. В идеале это должно выглядеть так: клиент сможет заказать перевозку, оплатить ее, отследить в он-лайн режиме. И соисполнители в этой цепочке, такие как операторы вагонов и терминалов, автомобильные перевозчики, тоже должны быть подключены к этому приложению», – добавил глава ФВК.

Группа Freight Village с 2012 г. реализует проекты по созданию крупных мультимодальных производственно-логистических центров в промышленных парках Ворсино (на границе Новой Москвы и Калужской области) и Росва (под Калугой). Основным акционером АО «ФВК» является голландская Schlund Immobilien Finanzierungs und Baumanagement B.V., структура кипрской Bamaro Ltd, конечные бенефициары не раскрываются.

Крупнейшим активом группы является транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Ворсино», где расположены железнодорожный контейнерный терминал (7 путей длиной 1,05 км), мультимодальная таможенная зона, склады кросс-докинга класса «А» (500 тыс. квадратных метров), multifunctional промышленные объекты (100 тыс. квадратных метров). Мощность контейнерного терминала – 350 тыс. TEU. Оператором терминала является ООО «ФВК Север», 70% – у Freight Village, 30% – у ПАО «Трансконтейнер».

Развитием территории и созданием инфраструктуры вокруг терминала Ворсино в составе группы занимается ООО «ФВ Девелопмент». В группу также входит IT-подразделение, которое занимается разработкой продуктов в сфере логистики.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; РЖД ОЦЕНИВАЮТ В 3,4 МЛРД РУБ. СОКРАЩЕНИЕ РАСХОДОВ НА ТОПЛИВО И ЭНЕРГИЮ В 2018 Г.

ОАО «Российские железные дороги» в 2018 году снизило расходы на топливно-энергетические ресурсы на 3,4 млрд руб., больше, чем в предыдущие годы, сообщила компания.

Доля перевозок на электрической тяге выросла до 86,5%. «Наиболее эффективной мерой экономии стало совершенствование методов управления движением поездов, в том числе за счет снижения простоя локомотивов в прогретом состоянии в ожидании работы. Это позволило снизить затраты на 1,14 млрд руб.», – говорится в пресс-релизе.

Улучшение использования локомотивов, в том числе за счет состояния подвижного состава, а также поставки и эксплуатации на основных грузонапряженных направлениях современных локомотивов в 2018 г. обеспечило экономию на сумму более 1 млрд руб. На «энергооптимальные» графики движения поездов переведены основные направления сети протяженностью 47,6 тыс. км.

Возврат в контактную сеть рекуперированной электровозами энергии для ее повторного использования другими составами увеличился до 2,6 млрд кВт.ч (+8,7%). В частности, на Московском центральном кольце доля повторного использования энергии электричками «Ласточка» превысила 60% от объема, поступающего в контактную сеть.

«Работа по оптимизации режимов работы и модернизация систем отопления стационарных объектов РЖД позволила в 2018 г. сэкономить 378 млн руб. Эффект от применения энергоэкономичных светильников, оптимизации режимов работы систем освещения вокзальных комплексов, парков станций, производственных и административных зданий, складских помещений, внедрения светодиодной техники составил 66,2 млн кВт.ч на 236,9 млн руб.», – добавляет монополия.

Всего в прошлом году сэкономлено 511,5 млн кВт.ч электроэнергии, 34,8 тыс. тонн дизельного топлива, 800 тонн бензина, 10,3 тыс. тонн топочного мазута, 10 млн кубометров природного газа, 73,4 тыс. Гкал тепловой энергии, 15,4 тыс. тонн угля.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; РЖД ПРИ УСПЕШНЫХ ИСПЫТАНИЯХ ДО 2022Г КУПЯТ У «СИНАРЫ» 9 ГАЗОТУРБОВОЗОВ, К 2027Г – ЕЩЕ 15

ОАО «РЖД» планирует до 2022 года закупить девять газотурбовозов у АО «Людиновский тепловозостроительный завод» (ЛТЗ, Калужская область, входит в группу «Синара»), если предприятие успешно освоит их выпуск, пишет корпоративное издание РЖД.

В перспективе с 2023 по 2026 годы планируется приобрести еще 15 локомотивов этого типа.

На ЛТЗ рассчитывают производить газотурбовозы мощностью 8,3 МВт.

«Важно отметить, что эффект от внедрения газотурбинной тяги во многом зависит от стоимости сжиженного природного газа и его расхода силовой установкой», – приводит издание слова заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Олега Валинского.

Движение первых газотурбовозов будет организовано на участке Войновка – Тобольск – Сургут. Они будут работать с тяжеловесными поездами массой до 9 тыс. тонн.

Задачи по расширению использования природного газа на железнодорожном транспорте на ближайшую перспективу (до 2022 года) отражены в программе мероприятий по реализации в 2018-2020 годах положений соглашения о сотрудничестве между ПАО «Газпром» (МОЕХ: GAZP), ОАО «РЖД», АО «Группа Синара» и АО «Трансмашхолдинг». В ОАО «РЖД», исходя из прогнозируемого объема грузовых и пассажирских перевозок, разработана сбалансированная программа обновления тягового подвижного состава в период 2019-2025 годов, предусматривающая приобретение в ближайшие три года (2019-2021) 1851 локомотива. В их числе 953 электровоза – 373 и 491 грузовая машина постоянного и переменного тока, а также 62, 12 и 15 пассажирских электровозов постоянного тока, переменного тока и двойного питания соответственно. Кроме того, компания закупит 898 тепловозов и газотурбовозов, из них 258 грузовых, 12 пассажирских и 628 маневровых машин.

Людиновский тепловозостроительный завод с 2007 входит в состав холдинга «Синара – Транспортные машины» (СТМ). Завод выпускает маневровые тепловозы с гидропередачей (серии ТГМ4Б, ТГМ6Д, ТГ16М) и с электропередачей (серия ТЭМ7А, ТЭМ9, ТЭМ14, ТЭ8), энергоустановки ЭУ-500.

«Синара – транспортные машины» объединяет предприятия локомотивостроения и инжиниринга, а также активы, занимающиеся производством дизельных двигателей и путевой техники, сервисные компании. Активы СТМ расположены в Екатеринбурге, Калуге и Свердловской области.

Группа «Синара» основана в 2001 году, является диверсифицированной компанией, объединяющей предприятия различных отраслей. Приоритетные бизнес-направления группы – транспортное машиностроение, финансовые услуги, девелопмент. Холдинг

контролирует основной владелец «Трубной металлургической компании» (МОЕХ: TRMK) Дмитрий Пумпянский.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; СУД ОТКАЗАЛ ФНС В БАНКРОТСТВЕ КАЛИНИНГРАДСКОГО ЗАВОДА «МЕТАЛЛИСТ-РЕМПУТЬМАШ»

Арбитражный суд Калининградской области прекратил производство по иску Федеральной налоговой службы о банкротстве АО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш» (г.Советск, Калининградская область), сообщается в картотеке арбитражных дел.

«Во введении наблюдения отказать. Производство по делу NA21 – 15057/2018 о несостоятельности (банкротстве) АО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш» – прекратить», – говорится в резолютивной части.

«Претензии были у налоговой. Все нормально сейчас. Заплатили долгов (по налогам – ИФ) примерно 7 млн рублей. Заказы есть, работаем», – сказал «Интерфаксу» гендиректор компании Юрий Белов.

Ведомство подало иск о банкротстве компании 3 декабря 2018 года. Причиной стала задолженность по налогам.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш» на 99,99% принадлежит ОАО «РЖД».

«Металлист-Ремпутьмаш» специализируется на капитальном, среднем и текущем ремонте путевой техники, производстве абразивных рельсошлифовальных кругов, использующихся рельсошлифовальными и рельсосварочными поездами для шлифования стальных рельсов верхнего строения ж/д пути и производстве металлоконструкций.

ИА REGNUM; 2019.02.25; ЭКСПЕРТ: ТРЕБОВАНИЯ «САФМАР» К ОВК МОГУТ ПРИВЕСТИ К ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЮ ПРАВОМ

26 февраля сразу в двух судах Москвы – Девятом Арбитражном апелляционном и Арбитражном суде Московского округа – продолжится тяжба между Объединенной вагонной компанией (ОВК) – компанией, производящей более трети грузовых вагонов в стране, и НПФ финансовой группы «Сафмар». Это один из самых резонансных российских корпоративных конфликтов за последнее время.

В НПФ «Сафмар» полагают, что выводы судей влияют на снижение доходности пенсионных накоплений. Но эксперты говорят об обратном: стоимость паев в НПФ «Сафмара» начала обесцениваться с того времени, как на волне инициированного финансовой группой скандала начала снижаться рыночная капитализация ОВК.

Спор между Объединенной вагонной компанией (ОВК) и группой «Сафмар» продолжается уже почти год. В марте 2018 г. состоялось внеочередное собрание акционеров ОВК, на котором были одобрены сделки поручительства головной компании холдинга за исполнение обязательств ее сбытовыми «дочками» на общую сумму свыше 115 млрд. рублей. Эти поручительства были необходимы ОВК в качестве дополнительной гарантии по договорам купли-продажи с ПАО «ГТЛК» – крупнейшей лизинговой компанией РФ, принадлежащей государству в лице **Минтранса**.

Поручительства головной компании ОВК по обязательствам своих сбытовых подразделений – стандартная практика в отношениях с крупными покупателями вагонов, отмечают в компании. Документы ОВК, представленные в судебные инстанции, свидетельствуют: в 2015-2018 гг. компания заключила 40 договоров поручительства, из них 12 – именно с ГТЛК. Дело в том, что лизинговая госкомпания изначально оговаривала, что это обязательное условие: не будет поручительства – не будет и самой сделки.

До весны минувшего года подобные поручительства не вызывали у ОВК проблем с миноритариями. Размеры товарных партий были поменьше – и потому даже по

формальным количественным критериям не попадали под определение «крупной сделки», подлежащей одобрению общим собранием акционеров. Но в 2016-м в России начался резкий рост спроса на новые грузовые вагоны – и ГТЛК, как и другие игроки рынка, стала интенсивно наращивать парк. Уже по итогам 2017 года ГТЛК стала крупнейшим клиентом ОВК: на нее пришлось более 40% поставок вагонов. Это сотрудничество продолжилось: в январе 2018 года стороны заключили еще несколько крупных договоров купли-продажи. Для самой ОВК новые контракты – это условие успешного развития бизнеса, для рынка – гарантии того, что не возникнет дефицит вагонов и успешной реализации федеральных проектов по развитию экономики.

Чтобы не потерять выгодный заказ, а также, поскольку по количественному критерию сделки превышали 50% балансовой стоимости активов компании, совет директоров ОВК принял решение вынести этот вопрос на внеочередное собрание акционеров (ВОСА). Возможно, именно это рискованное решение стало для группы «Сафмар» – удобным *casus belli* («поводом для объявления войны»).

Группа «Сафмар» (ранее известная как Группа БИН) – крупный финансово-промышленный конгломерат с активами в ТЭК, ритейле, строительстве и девелопменте. Основа финансовых активов «Сафмара» – негосударственные пенсионные фонды (НПФ). Именно управляющие компании этих НПФ сейчас выступают против ОВК в судах. На сегодня структурам «Сафмара» принадлежит около 10,4% акций ОВК.

В марте 2018 года собрание акционеров ОВК большинством голосов одобрило сделки поручительств с ГТЛК.

Однако представители «Сафмара» не приняли участия в мартовском собрании. Был ли сделан этот шаг вразрез изначальной инвестиционной стратегии своих фондов? Вскоре после собрания они предъявили к выкупу все свои акции на сумму 9,3 млрд.рублей. Это стало неприятным сюрпризом для менеджмента ОВК. Выкуп акций на столь крупную сумму неминуемо ударил бы по интересам прочих контрагентов компании – как других акционеров, так и кредиторов. Так, совет директоров не утвердил отчет о выкупе акций, а тогдашний гендиректор ОВК Роман Савушкин подал судебный иск в Арбитражный суд Москвы, требуя признать решения собрания недействительными.

По мнению истца, сделки с ГТЛК не являются крупными как минимум по качественному критерию: они относились к обычной хозяйственной деятельности и поэтому не требовали соответствующего одобрения общим собранием. То есть решения, делал вывод истец, принятые ВОСА в марте 2018 года, являются ничтожными, т.к. приняты по вопросам, не относящимся к компетенции собрания.

Суд первой инстанции в июле отказал Савушкину в удовлетворении иска, сославшись на неубедительность представленных доказательств. Однако уже в ноябре Девятый апелляционный арбитражный суд отменил июльское решение и полностью удовлетворил апелляционную жалобу гендиректора ОВК. Суд принял во внимание трактовку Верховного суда. Летом прошлого года, уже в разгар данного корпоративного конфликта, было опубликовано постановление пленума ВС № 27 «Об оспаривании крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность». Этот документ закрепляет понятие крупной сделки не только по количественному критерию («более 25% балансовой стоимости активов»), но и по качественному («сделка выходит за пределы обычной хозяйственной деятельности»).

В ответ на это управляющие компании НПФ «Сафмар» и «Доверие» подали кассационную жалобу на постановление суда апелляционной инстанции. Первое заседание в Арбитражном суде Московского округа состоялось неделю назад: суд заслушал стороны – и после совещания постановил перенести слушание дела на 26 февраля.

В этот же день, 26 февраля, рассматривается другой эпизод тяжбы – апелляция «Сафмара». Летом управляющие компании НПФ подали свои два иска в Арбитражный

суд, требуя обязать ОВК выкупить их пакеты акций (суммарные требования снижены до 8,2 млрд руб). По обоим искам суд признал правоту ОВК на заседаниях 6 и 13 декабря, поэтому юристы «Сафмара» подали апелляцию. Первое заседание по этому делу пройдет 26 февраля, второе назначено на 6 марта. По мнению экспертов, велика вероятность того, что спор дойдет в итоге до Верховного суда.

«Требования группы «Сафмар» основывались на формальном подходе – на том, что они как миноритарный акционер, не согласный с решением собрания акционеров по сделке, могут предъявить свои акции к выкупу, – считает один из ведущих адвокатов в России в области гражданского, административного, семейного и уголовного права, член Адвокатской палаты города Москвы Екатерина Духина. – Данная позиция опасна тем, что таким образом миноритарный акционер может злоупотребить своим правом, не согласившись просто с текущей хозяйственной деятельностью общества и тем самым поставить общество в уязвимое положение – путем обязанности выкупить акции. Такая практика крайне опасна».

«Верховный суд в п. 9 постановления пленума ВС РФ от 26.06.2018 № 27 «Об оспаривании крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность» справедливо установил, что для квалификации сделки как крупной необходимо убедиться не только в том, что предметом сделки является имущество, балансовая стоимость которого составляет 25 и более процентов балансовой стоимости активов общества (количественный, формальный признак) – но и в том, что данная сделка выходит за пределы обычной хозяйственной деятельности, т. е. совершение сделки приведет к прекращению деятельности общества или изменению ее вида либо существенному изменению ее масштабов, – уверена Духина. – Данная позиция давно обсуждалась теоретиками и практиками, подтверждалась в решениях судов и наконец нашла свое отражение в разъяснениях пленума ВС».

«Девятый Арбитражный апелляционный суд подошел к данному делу неформально, применил свежее постановление пленума ВС и признал, что договоры поручительства не выходят за рамки обычной хозяйственной деятельности общества и не могут быть квалифицированы как крупные в применении закона «Об акционерных обществах». Будем наблюдать, что решат кассационная и апелляционная инстанции 26 февраля», – резюмировала юрист.

<https://regnum.ru/news/2580054.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; РАБОТА СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА» СТАНЕТ ОСОБО АКТУАЛЬНОЙ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

На строительство судовой верфи «Звезда» направят в общей сложности более 202 млрд рублей, говорится в материалах к совещанию вице-премьера Юрия Борисова о развитии данного комплекса.

«Суммарные капитальные затраты на строительство СК «Звезда»

в соответствии с планом капитальных вложений оцениваются в 202,2 млрд. руб. В настоящее время финансирование проекта осуществляется за счёт средств инвесторов (средства ПАО «НК «Роснефть», ПАО «РОСНЕФТЕГАЗ» и кредитная линия АО «Газпромбанк»)), – говорится в материалах.

В них отмечается, что на сегодняшний день на строительство верфи направлено около 66 млрд. руб.

В свою очередь Ю.Борисов сообщил, что окончание строительства верфи запланировано на 2024 год.

«Наличие такой верфи имеет особую актуальность в условиях проводимой санкционной политики по отношению к нашей стране», – сообщил Ю.Борисов.

Он отметил, что в прошлом году велась работа по загрузке заказами предприятия.

«Уже подписаны контракты с такими крупными заказчиками как ПАО «НК «Роснефть», ПАО «НОВАТЭК», ПАО «Совкомфлот» и ПАО «Газпром» на строительство 37 судов различных типов. Зарезервированы производственные мощности для строительства судов-газовозов для проекта «Арктик СПГ 2», – сообщил Ю.Борисов

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» БУДЕТ ПОСТРОЕН НА СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА» – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

Распоряжение правительства РФ о назначении судоверфи «Звезда» единственным исполнителем по строительству ледокола «Лидер» выйдет в марте, заявил вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«Распоряжение выйдет в марте о единственном исполнителе. Кроме того, мы договорились, что, не дожидаясь этого распоряжения, не позднее 15 марта, «Роснефть» (МОЕХ: ROSN) за кредитные средства начнет финансировать разработку самого проекта, рабоче-конструкторской документации, чтобы в срок заложить корабль и в срок его сдать», – сказал Ю.Борисов журналистам в понедельник.

По его словам, сухой док, который будет задействован в работе, на «Звезде» будет готов к 2020 году.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6154841>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.25; НАЗНАЧЕНИЕ РОСАТОМА ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ СЕВМОРПУТИ ПОМОЖЕТ ЭКОНОМИКЕ МАКРОРЕГИОНА

Дмитрий Медведев поручил актуализировать стратегию развития Севморпути. Госкорпорация займется оказанием госуслуг в области морской деятельности и управления государственным имуществом.

Дополнительными заказами для предприятий и новыми рабочими местами может обернуться для Дальнего Востока вообще и для Приморского края в частности решение о назначении госкорпорации «Росатом» единым инфраструктурным оператором Севморпути.

Еще в декабре прошлого года в Ямало-Ненецком автономном округе на совещании по вопросам развития Арктики премьер-министр Дмитрий Медведев поручил соответствующим ведомствам актуализировать стратегию развития Севморпути, а также синхронизировать реализацию арктических инвестпроектов с созданием и развитием транспортной инфраструктуры.

Предполагалось, что в результате этой работы грузооборот по Северному морскому пути в нынешнем году может вырасти более чем в полтора раза – до 30 млн тонн против 18 млн тонн в 2018-м.

Примерно тогда же Совет Федерации одобрил закон, наделяющий «Росатом» функциями инфраструктурного оператора Северного морского пути. Теперь корпорация займется оказанием госуслуг в области морской деятельности и управления государственным имуществом в районе Северного морского пути и прилегающих территорий.

На днях **Минтранс** принял постановление о передаче ФГУП «Гидрографическое предприятие», которое отвечало за навигационно-гидрографическое обеспечение на Севморпути, в ведение «Росатома». Тем самым фактически поставлена точка в вопросе, кто же будет развивать Северный морской путь. **Минтранс** и «Росатом» урегулировали все на уровне стратегии, а с точки зрения тактики все детали и мелкие вопросы типа передачи конкретного имущества или завершения работ.

Главное в том, что «Росатом», по сути, становится «единым окном» в вопросах развития Севморпути и работы на этом направлении, что поспособствует развитию транспортного коридора и облегчит работу судоходным компаниям.

В этом смысле Дальнему Востоку, например, наверняка будет определен оптимальный состав флота, а перспективная потребность в судах будет включена в план развития Северного морского пути.

Это может обернуться дополнительными заказами для предприятий Дальнего Востока и экономики макрорегиона. Строительство ледоколов, обслуживание ледокольного флота, развитие новых логистических направлений, работы в области картографии и гидрографии (как известно, доставка грузов на Крайний Север, а также в европейскую часть России Севморпутем весьма выгодна) открывает дополнительные возможности для экономики макрорегиона.

Напомним, что только на навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Севморпути в 2019 – 2024 годах планируется потратить 7,44 млрд рублей, еще 20,5 млрд рублей – на строительство гидрографических и других судов. Как известно, на верфях завода «Звезда» в Большом Камне будут строить ледокол «Лидер», не имеющий аналогов в современном ледокольном флоте,

так что для многих отраслей промышленности Приморья и Дальнего Востока решение о передаче «Росатому» функций единого оператора СМП может оказаться действительно важным.

<http://fedpress.ru/news/dfo/economy/2196227>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.26; ГОСМОРНАДЗОР НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПО ВЗРЫВУ НА СУДНЕ «ПАРТИЗАН»

Специалисты Государственного морского надзора **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** начали проверку по факту взрыва на судне «Партизан» приморской компании «Гудзон» в Японском море, сообщил РИА Новости представитель дальневосточного управления ведомства.

Ранее заместитель генерального директора по управлению флотом судовладельца Олег Аникин сообщил РИА Новости, что взрыв на судне «Партизан» произошел 25 февраля, когда оно с грузом металлолома следовало в южнокорейский порт, никто не пострадал. Причин инцидента Аникин не назвал, их будут устанавливать эксперты в порту Южной Кореи, куда сейчас идет судно, пробоина – выше ватерлинии, загибами вовнутрь.

«Только поступила информация об инциденте от координационно-спасательного центра, будем проводить проверку», – сказал собеседник агентства.

По его словам, о предварительных причинах инцидента пока говорить сложно. Проверка может занять до 45 дней.

Как сообщалось ранее, США внесли в список санкций по КНДР две российские компании и шесть судов, в том числе «Судоходную компанию Гудзон» и принадлежащее ей судно «Севастополь». Минфин США утверждает, что попавшие в список суда якобы участвовали в поставках в КНДР очищенных нефтепродуктов, которые, предположительно, перекачивались с российских на северокорейские суда в открытом море.

<https://ria.ru/20190226/1551355294.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЖУРМАН ОЛЬГА; 2019.02.26; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ В СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ РОСМОРРЕЧФЛОТА ПРОШЕЛ ОБЫСК

Специалисты Дальневосточного следственного управления на транспорте (СУТ) СК РФ возбудили уголовное дело о превышении должностных полномочий (часть 1 статьи 286 УК РФ) в отношении бывшего сотрудника ФБУ «Морская спасательная служба **Росморречфлот**». В рамках дела произведены обыски, сообщила «РГ» представитель Дальневосточного СУТ СК РФ Нонна Власова

Экс-работника ФБУ подозревают в том, что в середине 2018 года он подписал акты о приемке выполненных работ ООО «Судоремонтная компания «Первомайское» по

ремонту судна «Ирбис». Законных оснований для этого не было. На самом деле работы в полном объеме произведены не были.

В ходе неотложных обысков в офисах и по месту жительства лиц, которые могут быть причастны к совершению преступления, изъяты предметы и документы, имеющие отношение к делу.

Предполагаемый ущерб от преступления превышает 600 тысяч рублей. Следователи проверяют версию о совершении аналогичных преступных действий при приемке ремонтных работ на других судах, используемых в служебной деятельности Морской спасательной службы. Определяется причастность к преступлениям и иных должностных лиц.

Дело расследует межведомственная следственно-оперативная группа, состоящая из сотрудников Дальневосточного СУТ СК РФ, Управления ФСБ России по Приморскому краю и Владивостокского ЛУ МВД России на транспорте.

<https://rg.ru/2019/02/26/reg-dfo/vo-vladivostoke-v-spasatelnoj-sluzhbe-rosmorrechflota-proshel-obysk.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ КРИТЕРИИ ДЛЯ ВНЕПЛАНОВЫХ ПРОВЕРОК АВИАКОМПАНИЙ

Минтранс РФ сообщил о подготовке приказа, которым планирует установить критерии для проведения **Ространснадзором** внеплановых проверок авиакомпаний.

Уведомление о начале подготовки соответствующего приказа опубликовано на портале regulation.gov.ru.

В качестве обоснования подготовки приводится закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного и муниципального контроля».

При согласовании ведомственного акта он может вступить в силу в мае 2019 года.

РИА НОВОСТИ, ЕКАТЕРИНА СОБОЛЬ; 2019.02.25; ИСТОЧНИК НАЗВАЛ ТЕМУ ПЕРЕГОВОРОВ МИНТРАНСА С АМЕРИКАНСКИМИ АВИАВЛАСТЯМИ

Российская сторона на переговорах с авиавластями США может поднять вопрос о проблемах с получением американских виз российскими пилотами, рассказали РИА Новости источники, знакомые с подготовкой повестки к этим переговорам.

По их словам, проблема с выдачей виз пилотам вновь стоит достаточно остро.

Переговоры по развитию воздушного сообщения между США и РФ запланированы в Вашингтоне 26-28 февраля, ранее подтвердили РИА Новости в **Минтрансе** РФ. О том, что 26-28 февраля текущего года в Вашингтоне состоятся переговоры США и России по воздушному сообщению между США и РФ, сообщил РИА Новости источник, близкий к переговорам.

«Однозначно будут обсуждать (вопрос с визами для членов экипажей – ред.)», – рассказал РИА Новости источник, близкий к подготовке переговоров. Другой источник подтвердил, что по крайней мере данный вопрос предлагался к обсуждению авиавластями РФ. Однако затруднился ответить, вошел ли он в финальную повестку переговоров.

Минтранс РФ воздержался от комментариев по вопросу финальной повестки дня. Федеральное Авиационное Агентство США (FAA) на многочисленные запросы РИА Новости не ответило. Госдеп (который курирует работу американских посольств и, как следствие выдачу виз) на запрос РИА Новости, будет ли ведомство участвовать в этих переговорах, также не ответил.

В июне 2018 года **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** сообщал журналистам, что Россия и США обсудили вопрос транзита американских грузовых самолетов через российскую территорию. Он отмечал, что планируется еще одна встреча, на тот момент дата еще не была определена.

В середине мая гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял, что ситуация с выдачей американских виз экипажам «Аэрофлота» улучшилась. Экипажей с открытыми визами хватит для осуществления полетов до конца года, заявлял тогда глава «Аэрофлота». Однако он отмечал, что проблемы остаются с членами экипажей, которые обращались за визами впервые.

Источник в другой крупной российской авиакомпании, выполняющей перелеты в США, заявил, что проблема с выдачей виз снова снова стоит весьма остро. В результате потенциального отсутствия виз у персонала компания к 2019 году может оказаться в ситуации, что лишь чуть более 40% от запланированного числа пилотов и технического персонала смогут выполнять полеты в США.

<https://ria.ru/20190226/1551353799.html>

ВЕДОМОСТИ; ВОРОБЬЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.02.26; «ДОМОДЕДОВО» ПЕРВЫМ В РОССИИ СТАЛО ПРИНИМАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ ТАЛОНЫ

В понедельник, 25 февраля, «Домодедово» обслужило первых пассажиров по электронным посадочным талонам, сообщил «Ведомостям» представитель аэропорта Александр Власов. Для прохождения предполетного контроля и посадки на рейс они предъявили документ на мобильном устройстве. Эту информацию подтверждает Анна Бажина, представитель группы S7 – крупнейшего авиаперевозчика, базирующегося в «Домодедово». «С нашей стороны технически все готово, пассажир получает мобильный посадочный талон при регистрации на сайте или в мобильном приложении, – продолжает Бажина. – Наши пассажиры давно используют мобильные посадочные талоны на рейсах из аэропортов Европы и СНГ. Мы ждем финальных подтверждений от [российских] аэропортов о том, что технология заработала в полном объеме».

Другой крупный клиент «Домодедово», «Уральские авиалинии», тоже готов принимать электронные посадочные талоны, говорит представитель компании. Но сказать, воспользовался ли 25 февраля кто-то этой услугой, собеседник «Ведомостей» не смог.

Новая услуга стала доступна благодаря вступлению 24 февраля в силу приказа **Минтранса**, по которому для прохода в стерильную зону аэропорта и на посадку пассажиру достаточно предъявить электронный посадочный талон. Но для этого в аэропорту должна быть установлена информационная система, состоящая из электронной базы данных и устройств сканирования штрихового кода с экранов смартфонов. При этом сохраняется возможность пользоваться талоном, распечатанным самостоятельно или на стойке регистрации.

Российские аэропорты много лет добивались этого нововведения, которое позволит экономить на печати посадочных талонов и упростит пассажирам проход служб авиационной безопасности и выход на посадку. Поставщиком для «Домодедово» системы под ключ – считывающих устройств и программного обеспечения – стала компания SITA, говорит Власов. Исследования SITA показывают, что применение электронных талонов сокращает риск задержки рейса и увеличивает на 50% скорость обслуживания пассажиров при посадке на самолет.

Но остальные аэропорты пока не торопятся вводить новую услугу. Входящие в холдинг «Базэл аэро» аэропорты Сочи и Краснодара планируют начать прием электронных посадочных талонов в марте, рассказал представитель компании. Холдинг «Аэропорты регионов» планирует сделать это к летнему туристическому сезону, говорит представитель компании. Крупнейшие активы холдинга – аэропорты Екатеринбурга, Самары и Ростова-на-Дону.

Крупнейший российский аэропорт «Шереметьево» разрабатывает план по внедрению услуги электронного билета, говорит представитель аэропорта, не уточняя сроков. Представитель третьего по величине московского аэропорта – «Внуково» – на запрос

«Ведомостей» не ответил. «Жуковский» планирует внедрить услугу лишь в 2020 г. при запуске второй очереди терминала, говорит представитель аэропорта.

Не принимает электронные посадочные талоны и петербургское «Пулково», говорит его представитель: «Есть возможность напечатать посадочный талон прямо в аэропорту перед входом в контролируемую зону». В аэропорту установлены киоски для распечатки посадочных талонов по QR-коду с мобильных устройств и киоски самостоятельной регистрации. Управляющая компания «Пулково» «Воздушные ворота Северной столицы» ведет оценку мер, которые необходимо принять для внедрения возможности применения электронных посадочных талонов. Когда услуга может быть внедрена, представитель «Пулково» сказать не смог.

Самая сложная технологически часть – обеспечить связь между базой данных и всеми электронными считывающими устройствами, говорит менеджер крупного аэропорта. При этом со стороны авиакомпаний для использования электронных талонов не понадобится никаких действий: они и сейчас при электронной регистрации высылают пассажиру в приложении или на электронную почту посадочный талон, добавляет собеседник «Ведомостей».

Представители базирующихся в «Шереметьево» «Аэрофлота» и во «Внуково» его 100%-ной «дочки» лоукостера «Победа» не ответили на вопросы «Ведомостей».

В мире электронные талоны используются для полетов как внутри страны, так и за рубеж. В России же новая услуга пока доступна лишь для пассажиров внутренних рейсов, говорит Власов. При вылете за рубеж придется по-прежнему распечатывать талоны, сетуют менеджеры двух аэропортов. При проходе границы вместе с паспортом предъявляется посадочный талон, а у пограничной службы нет оборудования для считывания талона с экрана смартфона, аэропорты на это повлиять не могут, объясняет один из собеседников. Представитель пограничной службы ФСБ на запрос «Ведомостей» не ответил. Эта возможность распространяется как на внутренние, так и на международные перевозки, уверяет представитель **Минтранса**. От дополнительных комментариев он отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/25/795075-domodedovo-elektronnie-taloni>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2019.02.26; ЦЕНЫ БИЛЕТОВ ПОШЛИ НА ВЗЛЕТ; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПЫТАЮТСЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ РАСХОДЫ НА ТОПЛИВО

Цены на авиабилеты за декабрь-февраль на различных направлениях в среднем выросли на 5-33%, следует из данных сервисов электронной торговли билетами. Авиакомпании утверждают, что работают на грани себестоимости, и напоминают об ослаблении рубля по сравнению с предыдущей зимой. Эксперты говорят, что для перевозчиков повышение цен – вынужденный шаг, призванный компенсировать выросшие расходы, но полностью это сделать не получится, поэтому риск банкротств авиакомпаний сохраняется.

Сервисы продажи билетов констатируют увеличение среднего чека на перелеты зимой 2018-2019 годов. Так, по информации Biletix, средний чек по внутренним направлениям вырос на 17%, с 11,4 тыс. до 13,4 тыс. руб., на международных линиях рост цены составил 23%, с 18,3 тыс. до 27,3 тыс. руб. По данным Aviasales, средняя цена на перелеты внутри страны выросла на 7%, до 7,4 тыс. руб., за рубеж – на 5%, до 47 тыс. руб. В сервисе OneTwoTrip говорят, что средняя цена на внутренних направлениях выросла на 33%, на международных – на 18%. «Средний чек по всем перелетам за год вырос на 7%,- солидарны в Tutu.ru.- На перелеты по РФ он вырос на 8%, в страны ближнего зарубежья – на 5%, дальнего зарубежья – на 8%. Единственное исключение – Европа, где чек остался на уровне прошлой зимы». В целом средний чек на полет за границу туда-обратно вырос на 5%, с 20,9 тыс. до 22 тыс. руб., отмечают в агрегаторе.

Среди подорожавших сильнее всего внутренних направлений Biletix называет рейсы из Москвы в Симферополь (рост на 78%, до 6,8 тыс. руб.), Ростов-на-Дону (на 71%, до 5,2 тыс. руб.), Самару (на 60%, до 5,1 тыс. руб.). Из международных направлений резкий рост цены наблюдается на маршрутах Москва-Барселона (рост на 83%, до 21,6 тыс. руб.), Петербург-Бангкок (на 69%, до 33,2 тыс. руб.).

Впрочем, есть и подешевевшие направления. Так, билеты Москва-Петербург подешевели на 7%, до 3,5 тыс. руб., Краснодар-Тюмень – на 30%, до 4,7 тыс. руб.

В Tutu.ru сообщили, что средний чек на рейсы из Москвы в Краснодар и Ростов-на-Дону выросли на треть, на 20% подорожали рейсы из Москвы в Минеральные Воды, на 12% – в Самару, на 8% – в Сочи, на 7% – в Симферополь. На международных направлениях выросли цены на рейсы из Москвы в Мюнхен и Вену (на 8%), из Петербурга в Прагу (на 7%). За тот же период на 19% упали цены на билеты из Москвы в Ригу.

Источник “Ъ”, близкий к «Аэрофлоту», утверждает, что авиакомпании работают на грани рентабельности.

«Сервисы реализации билетов не берут в расчет стоимость валюты: год назад доллар стоил 55 руб., а сейчас почти 70 руб. А все основные расходы перевозчиков – в валюте», – говорит он. Собственник авиакомпании «Руслайн» Николай Уланов говорит, что перевозчик в последние месяцы не повышал цены на билеты. По его словам, если другие игроки и повышали их, то экономический эффект был нивелирован продолжавшимся весь 2018 год ростом цен на топливо (см. “Ъ” от 20 февраля). С точки зрения рентабельности, отмечает господин Уланов, сложным был декабрь, когда из-за погодных условий пришлось увеличить закупки антиобледенительной жидкости, а рейсы массово отменялись. «Многие игроки сегодня стараются переориентироваться на международные направления из-за слабого внутреннего спроса на авиаперевозки», – говорит он.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что и в 2018 году наблюдался средний рост тарифов на 5-7% при инфляции в 4,5%. При этом расходы перевозчиков росли в два раза быстрее, но авиакомпании не могут поднять цены так, чтобы компенсировать этот рост, из-за высокой эластичности спроса по цене. «Как только цена повышается ощутимо для потребителя, объем перевозок сразу падает», – констатирует господин Борисов. По его словам, опережающий рост издержек может привести в течение года к новым банкротствам авиакомпаний.

<https://www.kommersant.ru/doc/3894911>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/26/v-rossii-podorozhali-aviability.html>

РЖД-ПАРТНЕР САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.02.25; В ЗАКОНОПРОЕКТЫ О ШТРАФАХ ЗА ОВЕРБУКИНГ ПРЕДЛОЖИЛИ ВНЕСТИ ПОПРАВКИ

Авиакомпании нужно обязательно штрафовать за овербукинг – продажу билетов на рейс в большем количестве, чем мест в самолете. При этом сомнение вызывает необходимость возвращать деньги за овербукинг при перевозке грузов и то, как будут пассажиры доказывать сам факт их обмана. К таким выводам пришли члены Совета при Президенте по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства под председательством главы Комитета Госдумы по госстроительству Павла Крашенинникова. Об этом пишет Парламентская газета.

Члены Совета также усомнились в том, успеют ли авиакомпании в 15-дневный срок развернуто сообщить о причинах отказа в посадке на рейс, как того требует законопроект. В России достоверных данных о числе случаев овербукинга пока нет. Тем не менее в СМИ периодически мелькает информация о новых инцидентах. Авиакомпании при этом зачастую остаются практически безнаказанными – не все пассажиры готовы писать заявления, собирать документы и чеки, подавать в суд.

Чтобы изменить ситуацию, поправки в Воздушный и Административный кодексы внесли в декабре 2018 года депутаты от «Единой России». Они прописали, что максимальные штрафы для авиакомпаний должны составить 200 тыс. рублей.

«Я сам часто летаю и неоднократно был свидетелем подобного обмана пассажиров. Понимаю, что ситуацию нужно в корне менять. Но и оставить законопроекты без замечаний в данном случае не представляется возможным», – сказал на заседании Совета Павел Крашенинников.

Он не сомневается, что законопроекты нужно принимать безотлагательно: «А то наши граждане несут существенные финансовые расходы и испытывают своего рода эмоциональное потрясение из-за сорванных планов».

В целом никто из членов Совета этому не возражал, но ряд замечаний высказали. Например, инициатива устанавливает полный запрет на изменение по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира. Одновременно в Гражданском кодексе уже и так написано, что односторонний отказ от исполнения обязательства договора и одностороннее изменение его условий не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законодательством. И авиакомпаний эти случаи не касаются. Поэтому изменение было названо избыточным.

Кроме того, предложили убрать норму, по которой пассажирам надо отдельно возвращать деньги и платить штрафы за овербукинг багажа и грузов. Наконец, в законопроекте не прописан четко механизм того, как обиженные пассажиры объяснят **Росавиации** и Роспотребнадзору причины того, что самолет улетел без них. Ведь сначала эту информацию нужно получить от авиакомпании. А там, как правило, все объясняют техническими сбоями.

Член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев («Единая Россия») напомнил «Парламентской газете», что по договору на авиакомпании лежит обязанность перевезти пассажира в указанный в билете пункт назначения с предоставлением места на воздушном судне. «Но в последнее время все чаще встречаются случаи незаконных отказов пассажирам в посадке на рейс, и такое поведение авиакомпаний укрепляется из-за игнорирования проблемы со стороны государственных органов», – сказал депутат.

Кстати, в Евросоюзе компенсации за овербукинг высокие. За несостоявшийся перелет дальностью до 1,5 тыс. километров это 250 евро каждому пассажиру. За перелет дальностью до 3,5 тыс. километров авиакомпании платят по 400-600 евро.

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/v-zakonoproekty-o-shtrafakh-za-overbukiing-predlozhili-vnesti-popravki/>

ИА МОСКВА; 2019.02.25; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА «УРАЛЬСКИМ АВИАЛИНИЯМ» РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК И ЭЙЛАТ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало авиакомпании «Уральские авиалинии» допуск на регулярные полеты из Москвы в Минск (Белоруссия) и Эйлат (Израиль), сообщается на сайте ведомства.

Кроме того, авиакомпания NordStar получила допуск на полеты из Москвы в Бургас и Варну, авиакомпания «Икар» – на полеты по маршрутам Москва – Бургас – Москва, Москва – Варна – Москва, Москва – Варадеро – Москва, Москва – Кайо Коко – Москва, Москва – Камагуэй – Москва, Москва – Ольгин – Москва, а также между Москвой и Санта-Кларой. Авиакомпания Nordwind Airlines получила допуск на полеты между Москвой и Санта-Кларой, Ольгином, Камагуэем, Кайо Коко, Варадеро, Бургасом и Варной.

Авиакомпания «Россия» получила разрешение на рейсы по маршруту Москва – Бургас – Москва и Москва – Варна – Москва. При этом авиакомпания Azur Air отозвала допуски на 44 маршрута.

<https://www.mskagency.ru/materials/2866807>

ТАСС; 2019.02.25; СМИ: ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС ЗАПУСТИЛИ ИЗ КИТАЙСКОГО ГОРОДА САНЬЯ В ЖУКОВСКИЙ

Первый прямой авиарейс запущен между китайским курортом Санья (провинция Хайнань, Южный Китай) и российским городом Жуковский. Об этом в субботу сообщило агентство «Синьхуа».

По его данным, маршрут выполняет авиакомпания I-Fly на лайнере Airbus A330-200. Перелет будет осуществляться два раза в неделю. До конца февраля планируется запустить еще два прямых авиарейса между Саньей и Уфой и Казанью. Согласно прогнозам, в течение года эти три маршрута позволят перевозить из России в китайский город-курорт свыше 70 тыс. путешественников.

По данным статистики, в 2018 году Санью посетили более 200 тыс. российских туристов.

<https://tass.ru/ekonomika/6151730>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; GEORGIAN AIRWAYS ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ТБИЛИСИ В ВОРОНЕЖ

Крупнейшая в Грузии авиакомпания Georgian Airways с 1 апреля приступит к выполнению прямых рейсов из Тбилиси в Воронеж, сообщила пресс-служба воронежского аэропорта.

Рейсы будут выполняться на воздушных судах Embraer 190 по понедельникам и пятницам.

Вылет из Тбилиси будет происходить в 2:05 по местному времени, вылет из Воронежа – в 4:05.

В настоящее время прямых рейсов между Тбилиси и Воронежем нет.

Georgian Airways – единственная авиакомпания, осуществляющая с грузинской стороны прямые регулярные рейсы в направлении России, в том числе в Москву и Санкт-Петербург.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; ИНВЕСТИЦИИ В НОВОЕ ЗДАНИЕ АЭРОПОРТА КУРСКА ДО 2023Г МОГУТ СОСТАВИТЬ 200 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Курской области в текущем году планируют подписать концессионное соглашение с инвестором, который построит новое здание аэропорта, сообщили «Интерфаксу» в региональном агентстве по привлечению инвестиций.

Концессионер уже определен, но до подписания соглашения не раскрывается. По словам представителя агентства, стоимость проекта составит от 200 млн рублей. Срок реализации проекта 2021-2022 годы.

«Новое здание аэропорта планируется построить в ближайшие 2-3 года. Пока проект находится в разработке, но пассажиропоток, к которому мы будем стремиться, – до 170 тыс. человек в год», – сказал он.

С открытием нового аэровокзального комплекса планируется также расширить маршрутную сеть.

В 2017 году пассажиропоток аэропорта Курска составил 32 тыс. человек, что на 5% больше, чем в 2016 году.

КПКО «Курскаэропорт» учреждено в 2003 году комитетом по управлению имуществом Курской области. Длина взлетно-посадочной полосы составляет 2,5 тыс. метра, ширина – 40 метров. Пропускная способность – 100 пассажиров в час. В настоящее время из курского аэропорта компания «Руслайн» осуществляет рейсы в Москву, Минеральное Воды и Санкт-Петербург.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; ВЫСОКАЯ СТОИМОСТЬ УСЛУГ РОСТОВСКОГО АЭРОПОРТА «ПЛАТОВ» СДЕРЖИВАЕТ ЕГО РАЗВИТИЕ – ВЛАСТИ

Высокие тарифы на обслуживание в международном аэропорту «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») сдерживают его дальнейшее развитие, считает губернатор Ростовской области Василий Голубев.

«Есть какое-то противоречие. С одной стороны, мы субсидируем перелеты, а с другой, аэропортовый комплекс задирает цены и это очевидно сдерживает возможности различных авиакомпаний. (. . .) Некоторые авиакомпании стали ко мне обращаться по поводу того, что цена за обслуживание в ростовском аэропорту очень высокая. И, несомненно, это сдерживает развитие аэропортового комплекса», – заявил В.Голубев на заседании совета по инвестициям в понедельник.

По его словам, у аэропорта имеются потенциальные возможности не только в плане увеличения пассажиропотока, поскольку изначально на его базе предусматривалось создание хаба, но и увеличения объемов обработки грузов.

«Мы построим, надеюсь, пусть и с задержкой, терминал почтовой связи – это тоже несколько десятков самолетов в месяц, которые будут привозить сюда почтовый груз», – сказал губернатор.

Министр транспорта Ростовской области Андрей Иванов в ходе заседания отметил, что власти понимают позицию инвестора, что «инвестиции требуют определенного возврата», но с другой стороны, «аэропорт должен находиться в конкурентном поле».

Губернатор дал поручение провести сравнительный анализ тарифов на обслуживание самолетов разных типов в аэропорту в Ростове-на-Дону и в других городах, чтобы в ближайшее время снова вернуться к этому разговору.

«Аэропорт должен развиваться, и те факторы, которые мешают этому, должны либо корректироваться, либо убираться», – подчеркнул глава региона.

В пресс-службе международного аэропорта «Платов» «Интерфаксу» уточнили, что тарифы аэропорта, как субъекта естественной монополии, регулируются государством и установлены приказом Федеральной антимонопольной службы от 13 ноября 2017 года N1494/17 на долгосрочный период. Методика установления тарифов для аэропортовой отрасли утверждена правительством РФ и предполагает их экономическую обоснованность, способствуя привлечению инвестиций в строительство новых терминалов, повышению эффективности работы аэропортов и внедрению новых технологий.

По словам представителя пресс-службы, аэропорт ведет системную работу по поддержке новых региональных рейсов и способствует выполнению поручения президента РФ об увеличении сети межрегиональных авиационных маршрутов, минующих Москву, до 50%.

В частности, авиакомпаниям предоставляются скидки до 80% на новые маршруты и увеличение рейсов по существующим прямым маршрутам. В 2019 году авиакомпаниям будет предоставлено таких скидок на сумму 559 млн рублей. При этом основная доля этих скидок приходится как раз на субсидируемые рейсы. Всего объем поддержки программ развития авиаперевозок в Ростове-на-Дону в этом году составляет порядка 1 млрд рублей. Более половины этой суммы приходится на аэропорт «Платов», еще 250 млн рублей в

виде субсидий выделяет федеральный бюджет и 224,5 млн рублей – бюджет Ростовской области.

Помимо этого, аэропорт проводит работу по встречной поддержке субсидируемых рейсов с правительствами тех регионов, куда открываются новые маршруты их Ростова-на-Дону. Как сообщалось, аэропорт «Платов» начал обслуживание коммерческих рейсов с 7 декабря 2017 года. Старый аэропорт Ростова-на-Дону закрыт с 1 марта 2018 года. Территорию старого аэропорта предполагается со временем интегрировать в городскую застройку.

Аэропортовый комплекс «Платов» впервые в РФ был построен «с нуля» частным инвестором – ГК «Ренова». Общий объем финансирования проекта составил 47 млрд рублей, из которых частные инвестиции – 19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR)).

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.02.25; КАЛИНИНСКО-СОЛНЦЕВСКУЮ ЛИНИЮ МЕТРО ПРОДЛЯТ ДО АЭРОПОРТА ВНУКОВО

Разработан проект планировки продления Калининско-Солнцевской линии Московского метрополитена от станции «Рассказовка» до станции «Внуково». Об этом сообщила председатель Москомархитектуры Юлиана Княжевская. Прежде чем строители начнут его реализовать, свое мнение о данном проекте выскажут на публичных слушаниях жители районов.

«Продление Калининско-Солнцевской линии метрополитена предусматривается от станции «Рассказовка» вдоль Боровского шоссе с выходом к аэропорту Внуково, - рассказала глава Москомархитектуры. - На участке протяженностью 5,2 км планируется строительство двух станций. Станция «Пыхтино» будет расположена в районе ЖК «Солнцево Парк» и деревни Пыхтино, еще одна станция появится вблизи аэропорта «Внуково». По прогнозам экспертов, пассажиропоток обеих станций в утренний час-пик составит от 10 до 12 тысяч человек».

От станции «Рассказовка» линия заложена вдоль Боровского шоссе под территориями поселения Внуковское и выходит к аэропорту Внуково. Ветка предусмотрена подземная за исключением участка, где она пересекает реку Ликова - через нее предполагается построить метромост. Станция «Внуково» будет наземной и соединена с инфраструктурой аэропорта.

«У авиапассажиров, встречающих и провожающих, появится возможность выбрать для поездки в аэропорт оптимальный маршрут и удобный вид транспорта - метрополитен, аэроэкспресс с Киевского направления МЖД», - отметила Княжевская.

<https://rg.ru/2019/02/25/reg-cfo/kalininsko-solncevskuiiu-liniiu-metro-prodliat-do-aeroporta-vnukovo.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.25; В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ НАЧНУТ ИЗГОТАВЛИВАТЬ КОМПОНЕНТЫ ДЛЯ МС-21 – ИЗГОТОВИТЕЛЬ

Компоненты для МС-21 начнут изготавливать в Комсомольске-на-Амуре, сообщил директор филиала ПАО «Компания «Сухой» Комсомольский-на-Амуре авиазавод имени Ю.А.Гагарина Александр Пекарш.

«Мы находимся на этапе вхождения в эту программу, сегодня мы сотрудничаем с Иркутским авиационным заводом. Основной объем по этой теме завязан на «Аэрокомпозит», которая является изготовителем отъемной части крыла МС-21. Для них мы начинаем изготавливать и поставлять детали», – сказал А.Пекарш журналистам во вторник.

МС-21 должен стать первым среднемагистральным самолетом, созданным в постсоветской России, а удлиненное композитное крыло – одним из его конкурентных преимуществ. Оно повышает экономичность машины и увеличивает ширину салона по

сравнению с аналогами от Boeing и Airbus. Сейчас готовы три опытных образца МС-21-300 с «американской» нитью, четвертый самолет в стадии сборки.

РОССИЯ 24, МОСКВА; 2019.02.25; В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕСЕКЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НЕЗАКОННОГО АВИАЦИОННОГО УЧЕБНОГО ЦЕНТРА

Теги: Подделка документов, Нелегальная и несанкционированная деятельность, Российская Федерация, Московская область, Ирина Волк, Министерство внутренних дел РФ, Авиаперевозки, Санкт-Петербург, Следственные и судебные процедуры, Авиационный учебный центр авиационного общего назначения Крылья Невы ООО, **Федеральное агентство воздушного транспорта РФ**, Мошенничество, Арест и задержание подозреваемых.

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.02.25; ПРИЛЕТ САМОЛЕТА S7 AIRLINES ИЗ ВЬЕТНАМА В НОВОСИБИРСК ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ НА ДЕВЯТЬ ЧАСОВ

Новосибирская транспортная прокуратура проводит проверку соблюдения воздушного законодательства по фактам задержки авиарейса Камрань – Новосибирск, сообщила агентству «Интерфакс-Сибирь» старший помощник Западно-Сибирского транспортного прокурора Оксана Горбунова.

«В ходе проверки будет дана оценка соблюдения прав пассажиров», – сказала она.

По ее словам, задержка прибытия самолета из Камрани в Новосибирск связана с поздним прибытием воздушного судна в пункт отправления, при этом накануне пассажиров во Вьетнам также отправили с опозданием в несколько часов.

По данным онлайн-табло аэропорта Толмачево, прилет борта авиакомпании S7 Airlines из города Камрань в новосибирский аэропорт Толмачево задержался на 9,5 часов – он должен был приземлиться в 03:15 мск во вторник, ожидаемое время прилета – 12:45 мск.