



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ЧЛЕНАМ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЧЕРЕЗ ГОД БУДЕТ ДАНА ПЕРСОНАЛЬНАЯ ОЦЕНКА ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ И ПОСЛАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОМУ СОБРАНИЮ – ПУТИН

Президент России Владимира Путин предложил в начале будущего года проанализировать работу и дать оценку каждому члену правительства с точки зрения реализации нацпроектов и мер, содержащихся в послании главы государства Федеральному собранию.

«У нас, можно считать, выстроен график работы и контроля работы по реализации нацпроектов. Но сейчас мы говорим о послании (Федеральному Собранию) этого года, где некоторые вещи выходят за рамки нацпроектов», – сказал В.Путин в среду на совещании с членами правительства.

«Я буду внимательно смотреть, как мы с вами работаем, и через год оценим работу каждого, посмотрим, что сделано, и что не сделано. Я очень рассчитываю на то, что мы будем с вами работать очень напряженно», – подчеркнул В.Путин.

«Цели и задачи, которые были сформулированы в послании, носят не отвлеченный, не абстрактный характер, они все очень конкретные, а люди ждут от нас эффективной и результативной работы», – заявил президент.

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6165102>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; КОМИТЕТ ОДОБРИЛ ПАСПОРТА АВТОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ И КЦЭР

Проектный комитет транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 г. утвердил паспорта федеральных проектов «Европа – Западный Китай» (ЕЗК) и «Коммуникации между центрами экономического роста» (КЦЭР).

Как говорится в сообщении госкомпании «Автодор», протоколом заседания также были одобрены планы мероприятий нацпроекта «Безопасные дороги», входящие в сферу ответственности «Автодора».

В «Автодоре» отмечают, что основными показателями реализации проекта ЕЗК будет завершение строительства автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань» протяженностью 729 км, а также увеличение доли работающих без перегрузки дорог в рамках маршрута ЕЗК с 26,9% до 67%. Предполагается, что длительность поездки из Москвы в Казань на автомобиле сократится с 12 до 6,5 часов.

Проектом КЦЭР предусмотрено развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», соединяющих административные центры субъектов федерации. В проект, в частности, входят строительство и реконструкция автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении «Автодора», протяженностью более одной тысячи километров.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. увязан с национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Его основными целями являются:

- снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом;
- снижение количества мест концентрации ДТП (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;
- снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения, а к 2030 году намечено приблизиться к нулевому уровню смертности.

Сроки реализации нацпроекта – с 3 декабря 2018 г. по 31 декабря 2024 г. Куратором проекта является заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов**, руководителем – **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, администратором – первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**.

ТАСС; 2019.02.27; КАБМИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ МЕРЫ ПО УЛУЧШЕНИЮ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ

Правительство поручило Минфину совместно с **Минтрансом**, Минэкономразвития и Федеральной антимонопольной службой (ФАС) России до 20 марта 2019 года разработать меры по улучшению финансово-экономического состояния авиаперевозчиков, говорится на сайте кабмина.

Поручение было дано по итогам совещания вице-премьеров **Максима Акимова** и **Дмитрия Козака**. В частности, будет создана межведомственная группа, куда, кроме органов власти, войдут ПАО «Аэрофлот», ЗАО «Группа компаний С 7» (S7 Group), некоммерческая организация «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта» и Центр экономики транспорта «Высшей школы экономики».

Эта рабочая группа проведет оценку финансовых результатов деятельности авиаперевозчиков за 2018 год и проанализирует факторы, влияющие на результаты деятельности авиаперевозчиков: существующие меры государственной поддержки, правила установления тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах, практику осуществления закупок авиационного топлива.

<https://tass.ru/ekonomika/6165480>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Minfin-podgotovit-predlozheniya-po-uluchsheniyu-finansovo-ekonomicheskogo-sostoyaniya-aviaperevozchikov-2019-02-27/>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/kabmin-poruchil-k-20-marta-razrabotat-mery-po-uluchsheniyu-finansovogo-sostoyaniya-aviakompaniy/>

РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ДЕРГАЧЕВ ВЛАДИМИР, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КАЗАКУЛОВА ГАЛИНА, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА; 2019.02.27; РАЗВИТИЕ АРКТИКИ СТАВЯТ НА РЕЛЬСЫ

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил проработать проект строительства железной дороги от месторождения «Газпрома» Бованенково до порта НОВАТЭК. Это будет самая северная железная дорога в России стоимостью около 115 млрд руб.

Дорога в Арктику

На заседании рабочей группы по развитию Северного морского пути при правительственной комиссии по транспорту вице-премьер **Максим Акимов** поручил правительству Ямало-Ненецкого автономного округа «детально проработать» проект строительства самой северной железной дороги в России – участка Бованенково – Сабетта на Ямале протяженностью 170 км, так называемого Северного широтного хода-2. Об этом РБК рассказали два участника заседания, которое прошло в понедельник, 25 февраля, и подтвердил представитель **Акимова**.

По словам источников РБК, предложения о механизмах реализации и источниках финансирования проекта должны быть внесены в правительство до конца второго квартала 2019 года. В проработке финансовой модели будут задействованы **Минтранс**, РЖД и «Газпром», которому принадлежит Бованенковское месторождение, уточнил один из участников заседания.

Участок Бованенково – Сабетта (Северный широтный ход-2, СШХ-2) должен стать продолжением Северного широтного хода (СШХ, предполагает строительство моста через Обь с железнодорожными подходами, железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым и моста через Надым, общая протяженность – более 700 км) и позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведенной железной дорогой, сказал один из собеседников РБК. На встрече с президентом Владимиром Путиным в августе 2018 года Дмитрий Артюхов, тогда еще врио губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа, рассказывал об этом проекте: «Думаю, у нас получится сделать еще одну концессию и в Сабетту придет железная дорога. Это очень нужно, чтобы в этом центре у нас Арктика развивалась, и все для этого есть». Путин ранее говорил, что Северный широтный ход «сократит плечо доставки грузов в районы Западной Сибири, даст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути».

Концессионное соглашение по проекту СШХ, который обсуждался более десяти лет, было подписано между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и специально созданной компанией только в октябре 2018 года. Стоимость строительства должна составить 236 млрд руб., а СШХ-2 – 113-115 млрд руб. Но СШХ-2 пока не включен в комплексный план модернизации инфраструктуры до 2024 года стоимостью более 6 трлн руб., который правительство утвердило в сентябре 2018 года. К тому же в конце прошлого года выяснилось, что в бюджете нет средств на выкуп земли под начало строительства ветки первого СШХ.

Правительство может покрыть нехватку средств на выкуп этой земли в ходе весенних правок в бюджет, заявил в интервью РБК **Акимов**. После «глубокой экспертизы» была подтверждена эффективность проекта, подчеркивал он. А вопрос эффективности участка Бованенково – Сабетта еще изучается, замечал вице-премьер: «Привлекательный проект, но пока груза не видим». Среди обнаруженных сложностей он назвал «проблемы, связанные с совместимостью терминальной инфраструктуры [в порту Сабетта], стоимостью, размером затрат».

Экономика

Максим Акимов – РБК: «Надо менять структуру рынка, а не монополизировать»
Порт НОВАТЭКа, газ «Газпрома»

Все участники заседания рабочей группы под председательством **Акимова** согласились, что порт Сабетта, который построил НОВАТЭК для экспорта сжиженного природного газа (СПГ) со своих заводов, должен иметь железнодорожные подходы, так как не менее 50 млн т грузов в перспективе будет формироваться в Обской губе, сказал РБК один участник встречи. Но он оговорился, что проект СШХ-2 не сразу выйдет на максимальный объем. По участку Бованенково – Сабетта планируется поставлять наливные грузы, включая газовый конденсат с Бованенково, которое «Газпром» вывел на полную мощность только в конце 2018 года (115 млрд куб. м газа в год), добавил другой участник совещания.

Проект Северного широтного хода-2 целесообразен лишь в случае создания центра по производству СПГ в районе Бованенково, но пока о таких планах «Газпрома» не известно, сообщил РБК директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов. Одних перевозок конденсата может оказаться недостаточно, чтобы окупить дорогу, предупреждает он. Гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что проект в целом нужен. «В рамках проекта СШХ-2 предусмотрено развитие портовых мощностей Сабетты, но ключевая проблема в его реализации состоит в синхронизации

терминальной и железнодорожной инфраструктуры, но не стоит ждать от «Газпрома» скорой реализации своих проектов и переориентации объемов с Бованенково [которые сейчас поставляются по трубе в Единую газотранспортную систему] в этот порт», – замечает эксперт.

В пользу железной дороги на Ямале публично высказал сомнения бывший замглавы Минэкономразвития, ныне главный экономист и заместитель главы правления Внешэкономбанка Андрей Клепач. «Проект Северного широтного хода... Окромя вывоза сжиженного газа и пугания оленей на людях это никак не скажется. Скорее даже наоборот. Деньги, которые туда «Газпром» и РЖД инвестируют, собраны с других регионов», – съехидничал он в конце 2018 года, выступая на конференции «Российские регионы в фокусе перемен».

Однако строительство СШХ-2 поддержали НОВАТЭК и другие участники совещания у **Акимова** 25 февраля, сообщил один из собеседников РБК. По словам другого источника, представитель НОВАТЭКа, выступая на заседании рабочей группы, сказал, что компания не имеет возражений против использования инфраструктуры порта Сабетта, однако такого запроса компания еще не получала. Пресс-служба НОВАТЭКа не ответила на запрос РБК.

Изначально порт Сабетта задумывался только для нужд проектов НОВАТЭКа, но «Газпром» планирует начать добычу конденсата на Бованенково, пик которой придется на 2030-2032 годы и продлится три-четыре года, потом добыча пойдет на спад, сказал РБК источник, близкий к Минприроды. Вряд ли проект переориентации порта для приема этих объемов конденсата в долгосрочной перспективе будет рентабельным, добавил он.

«Газпром» от комментариев отказался.

Соглашение о государственно-частном партнерстве по созданию и эксплуатации железнодорожной линии Бованенково – Сабетта было заключено еще в конце 2015 года. Тогда его подписали правительство Ямало-Ненецкого автономного округа и компания «ВИС Трансстрой», входящая в группу ВИС. Группа ВИС изучает происходящие изменения и возможности дальнейшего участия в этом проекте, сообщил РБК представитель компании.

Подпишитесь на рассылку РБК. Рассказываем о главных событиях и объясняем, что они значат.

<https://www.rbc.ru/business/27/02/2019/5c7583eb9a794701be34b0d5>

ТВ:

https://www.vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/kabmin_poruchil_podgotovit_proekt_samoy_severnoy_jeleznoy_dorogi176052

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; АКИМОВ РЕКОМЕНДОВАЛ МИНТРАНСУ ДОКЛАДЫВАТЬ О НАЛИЧИИ СПОРОВ ПРИ ПЕРЕНОСЕ КОММУНИКАЦИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦКАД

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** рекомендовал **Минтрансу** РФ незамедлительно докладывать в случае возникновения спорных вопросов с владельцами сетей при строительстве Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД).

Как говорится в сообщении на сайте правительства РФ, вице-премьер провел совещание о реализации проекта ЦКАД, в ходе которого был заслушан доклад созданного по поручению президента РФ Владимира Путина оперативного штаба, куда входят госкомпания «Автодор» и исполнители долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений.

При этом **М.Акимов** уделит «особое внимание проблематике переустройства инженерных коммуникаций». «Предыдущие отставания в реализации проекта ЦКАД были допущены во многом из-за необходимости переустройства выявленных

коммуникаций. Так, уже в ходе строительно-монтажных работ были обнаружены около 200 объектов подземных коммуникаций, которые потребовали согласованного переноса. Вице-премьер рекомендовал **Минтрансу** незамедлительно докладывать в случае возникновения спорных вопросов с владельцами сетей», – отмечается в сообщении.

Участники совещания подтвердили, что строительно-монтажные работы ведутся в соответствии с обновленным графиком ликвидации допущенных отставаний в строительстве ЦКАД, разработанным во исполнение поручений президента России от 12 октября 2018 года.

Как сообщил первый заместитель **министра транспорта РФ** Иннокентий **Алафинов**, «единый график сформирован с подтверждением следующих сроков окончания работ: первый, третий и пятый пусковые комплексы – октябрь 2020 года, четвертый пусковой комплекс – октябрь 2021 года».

Предложения по утверждению данных сроков с учетом позиции Минстроя России направлены **Минтрансом** РФ 10 января 2019 г. в правительство РФ с проектом доклада президенту РФ. Соответствующие изменения потребуется внести в паспорт проекта по всем пусковым комплексам ЦКАД.

Наиболее ответственные объекты ЦКАД, где есть отставания, взяты на особый контроль, добавил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

В свою очередь, в сообщении госкомпании указывается, что «на сегодняшний день на всех пусковых комплексах наблюдается положительная динамика и активизация работ». Так, на ЦКАД-1 идет активное строительство искусственных сооружений на транспортной развязке N7 в месте примыкания к М-4 «Дон», путепровода через железную дорогу, путепровода через ЦКАД на Московское малое кольцо в районе стыковки с пятым пусковым комплексом. «На 16% по сравнению с октябрём прошлого года вырос прогресс строительства третьего пускового комплекса ЦКАД, на середину февраля он составил 46% от общей стоимости объекта», – отмечают в госкомпании.

На четвертом пусковом комплексе идет вынос инженерных коммуникаций из зоны застройки, специалисты начали устройство земляного полотна автомобильной дороги.

Наращивание темпа строительства искусственных сооружений идет и на ЦКАД-5. «Благодаря оперативному взаимодействию с РЖД, в короткие сроки были выделены технологические «окна» в графике движения поездов для увеличения строительно-монтажных работ в полосе отвода объектов, лежащих на критическом пути строительства», – говорится в сообщении.

При этом в «Автодоре» добавляют, что «несмотря на положительные сдвиги, остаются сложными вопросы, связанные с необходимостью переустройства вновь выявленных коммуникаций, с внесением изменений в проектную документацию и с малым количеством производственных ресурсов подрядных организаций».

Оперативный штаб на регулярной основе проводит заседания с участием госкомпании, исполнителей концессионных и долгосрочных инвестиционных соглашений. С октября 2018 г. проведено 11 заседаний, включая 2 выездных, – на наиболее сложных объектах. Госкомпания также сформировала график совещаний с горизонтом планирования на три месяца, раз в две недели под руководством председателя правления В.Петушенко проводятся выездные совещания.

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.02.27; МИНТРАНС НАЗВАЛ СРОКИ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

Строительство первого, третьего и пятого участков Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) будет завершено в октябре 2020 года, четвертого участка – в октябре 2021 года, сообщил первый заместитель **министра транспорта РФ** Иннокентий **Алафинов** в ходе совещания у вице-премьера **Максима Акимов** о реализации проекта ЦКАД.

«Единый график сформирован с подтверждением следующих сроков окончания работ: первый, третий и пятый пусковые комплексы – октябрь 2020 года, четвертый пусковой комплекс – октябрь 2021 года», – сказал **Алафинов**, слова которого приводит пресс-служба правительства РФ.

Председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко добавил, что наиболее ответственные объекты ЦКАД, где есть отставания, взяты на особый контроль.

Как отметил в ходе совещания **Акимов**, предыдущие отставания в реализации проекта ЦКАД были допущены во многом из-за необходимости переустройства выявленных коммуникаций. Так, уже в ходе строительно-монтажных работ были обнаружены около 200 объектов подземных коммуникаций, которые потребовали согласованного переноса. Вице-премьер рекомендовал **Минтрансу** незамедлительно докладывать в случае возникновения спорных вопросов с владельцами сетей.

ЦКАД является кольцевой трассой, которая пройдет по территории Московской области и Новой Москвы приблизительно в 50 км от МКАД. Проект состоит из пяти пусковых комплексов. Новая трасса призвана разгрузить федеральные дороги за счет перераспределения транзитного потока автомобилей.

<https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-sroki-zaversheniya-stroitelstva-TSKaD-2019-02-27/>

На ту же тему:

<http://truckandroad.ru/roads/pjatyj-uchastok-ckad-dolzhen-dostroit-k-nojabrju-2021-goda.html>

ТАСС; 2019.02.27; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОВЕДЕТ ОЦЕНКУ УЧТЕННЫХ В НАЦПРОЕКТАХ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики оценит все мероприятия, включенные в национальные проекты и касающиеся развития арктического региона. Об этом сообщил журналистам глава министерства Александр Козлов.

«В рамках национальных проектов мы сегодня с нашими коллегами, губернаторами, с теми, кто курирует нацпроекты, посмотрим – максимально ли учтены все мероприятия, которые позволят решить вопросы отставания в ключевых темах: рождаемости, смертности, смертности трудового населения, и многие другие отставания, которые сегодня есть в арктических зонах», – сказал он.

Ранее президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче Минвостокразвития РФ функций по развитию Арктики и о соответствующем переименовании министерства. Развитие Арктики стало одной из тем, которые обсуждались 27 февраля на совещании правительства с президентом.

Козлов отметил, что отдельное внимание будет уделяться экономическому развитию региона.

«В рамках развития экономической части мы видим ключевым интегралом Северный морской путь», – сказал он, отметив, что министерство поддержит предприятия, которые формируют грузовую базу региона. **Минтранс** в свою очередь будет контролировать своевременное строительство флота, который займется работой на Севморпути.

<http://tass.ru/nacionalnye-proekty/6165964>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/28/reg-dfo/minvostokrazvitiia-pomeniaet-nazvanie-i-zajmetsia-razvitiem-arktiki.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; СИЛУАНОВ ОЦЕНИЛ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ИЗ ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА В 900 МЛРД РУБ. ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

На выполнение поручений, поставленных в послании президента РФ Федеральному собранию, потребуется более 900 млрд рублей до 2024 года, сообщил первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов.

«В совокупности сделан расчет примерно финансовых потребностей для реализации тех задач, которые были поставлены в послании – это более 900 млрд рублей в промежутке от 2019 до 2024 года», – сказал Силуанов в среду на совещании Владимира Путина с членами правительства РФ.

Силуанов сообщил о том, что в планы на предстоящие годы при уточнении бюджета заложены необходимые ресурсы. «При подготовке бюджетов на предстоящую трехлетку также эти средства будут изысканы», – заявил он.

Первый вице-премьер сообщил, что в настоящее время ведется совместная работа с депутатами Госдумы и сенаторами.

«При подготовке предложений будем более жестко относиться к перераспределению бюджетных ассигнований, бюджетной дисциплине для того, чтобы максимально реализовать все ресурсы, которые есть в бюджете, на исполнение задач, поставленных в указе и в Послании», – сказал Силуанов.

Ранее министр финансов заявлял, что на меры поддержки из послания президента потребуется 100-120 млрд руб. в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ВЫВОЗ ЗЕРНА ИЗ РФ ЗАМЕДЛИЛСЯ, ЭКСПЕРТЫ НЕ ВИДЯТ ПЕРСПЕКТИВ ЕГО АКТИВИЗАЦИИ

Экспорт зерна из России в последнее время существенно замедлился. Эксперты зернового рынка снижают оценки поставок и не видят перспектив их активизации.

«Ситуация с экспортом серьезно застопорилась. Прежде всего, это связано с тем, что мировые цены «просели» существенно ниже цен на российскую пшеницу», – заявил «Интерфаксу» генеральный директор компании «ПроЗерно» Владимир Петриченко.

Кроме того, по его словам, замедлились темпы экспорта и у основных российских конкурентов – Евросоюза и США. «Если говорить о поставках в феврале по сравнению с февралем прошлого сезона, то у них снижение составляет порядка 20%», – сказал он.

Причем, отметил В.Петриченко, если Россия уже практически реализовала свои экспортные возможности и нынешние поставки – это «завершающие аккорды экспорта», то в США, к примеру «есть серьезная угроза недоэкспорта, которая возрастает с каждым месяцем». По данным на 14 февраля экспорт американской пшеницы составил всего 15 млн тонн (16,6 млн тонн год назад) из экспортного потенциала в 26-27 млн тонн. «А сельхозгод в США заканчивается 31 мая (в России – 30 июня – ИФ)», – пояснил он.

Как считает эксперт, это грозит тем, что США останутся с большими переходящими запасами зерна. «Это плохая перспектива для рынка – они будут «сливать» пшеницу и оказывать давление на цены», – сказал он. – Это негативно отразится и на российских экспортерах. Да и уже отражается».

В связи с этим В.Петриченко снизил до 45,1 млн тонн оценку экспорта из РФ зерновых и зернобобовых культур в этом сельхозгоду (июль 2018-июнь 2019 гг.) с 45,6 млн тонн, прогнозировавшихся ранее. При этом он отметил, что экспорт только зерновых культур, прежде всего пшеницы, ячменя и кукурузы, составит 43,6 млн тонн. Он пояснил, что прогноз Минсельхоза в 42 млн тонн предусматривает экспорт именно этих сельхозкультур, не включает зернобобовые, рис, рожь и др, а также поставки в страны ЕАЭС.

Прогноз экспорта пшеницы он снизил с 37 млн до 36,8 млн тонн.

Как считают эксперты аналитического центра АО «РусагроТранс», экспорт зерна в текущем сельхозгоду (без учета вывоза в страны ЕАЭС) составит 40,6 млн тонн, в том числе 33,6 млн тонн пшеницы. Прежний прогноз составлял 42 млн тонн зерна, в том числе 34,8 млн тонн пшеницы.

«Причина уменьшения оценки – продолжающееся резкое падение экспортных цен при отсутствии снижения внутренних цен, – пояснил руководитель центра Игорь Павенский. – Если еще месяц назад цена на российскую пшеницу с содержанием протеина 12,5%

достигала \$245, то сейчас – \$230 за тонну». Кроме этого, согласно данным Росстата, на 1 февраля запасы пшеницы в России были на трехлетнем минимуме – 18,8 млн тонн, в том числе на юге и в центре – на четырехлетнем минимуме в 4,9 млн тонн и 4,4 млн тонн соответственно.

Как прогнозирует И.Павенский, в феврале экспорт составит немногим более 2,4 млн тонн, в марте, скорее всего, снизится до 2 млн тонн – и в дальнейшем темпы будут падать. С июля 2018 года по февраль 2019 года экспорт составит 34,3 млн тонн против 35,4 млн тонн за аналогичный период прошлого сельхозгода. В частности, поставки пшеницы пока превышают показатель прошлого сезона – 28,8 млн тонн против 27,8 млн тонн, но экспорт ячменя меньше на 16% – 3,39 млн тонн против 4,04 млн тонн, кукурузы – почти в два раза ниже: 1,67 млн тонн против 3,28 млн тонн.

В то же время эксперт отметил, что экспортные перевозки зерна по железной дороге хоть и снизились, но незначительно. Так, с июля 2018 года по январь 2019 года вывезено на экспорт 10,35 млн тонн против 10,5 млн тонн за аналогичный период прошлого сельхозгода. «Связано это с тем, что зерно по железной дороге на экспорт продолжает вывозиться из удаленных от портов уральских и сибирских регионов, где еще есть его запасы, в отличие от южных и центральных регионов, где запасы существенно снизились, а цены возросли до рекордных уровней», – сказал он.

Минсельхоз прогнозирует в этом сельхозгоду экспорт зерна в объеме 42 млн тонн, в том числе 36-37 млн тонн пшеницы, не видит предпосылок для корректировки прогноза и не рассматривает никаких ограничительных мер в отношении экспорта.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.02.27; НЕ РАЗОГНАТЬСЯ; МИНЭНЕРГО И ФАС ДАЛИ ПРОГНОЗ ПО РОСТУ ЦЕН НА ТОПЛИВО В 2019 ГОДУ

Стоимость бензина на автозаправках по итогам этого года вырастет максимум на уровень инфляции, или на 4,3 процента, что предполагает действующий прогноз минэкономразвития. А весной этого года, когда начнется посевная и закончится срок действия соглашения между нефтекомпаниями и правительством о временном регулировании цен на топливо, резких скачков стоимости бензина и дизеля не произойдет. Такие прогнозы прозвучали накануне от глав минэнерго и Федеральной антимонопольной службы (ФАС), которые следят за ситуацией на топливном рынке. С начала этого года уже произошел рост розничных цен на 1,7%, что было обусловлено повышением базовой ставки НДС с 18 до 20%. «Пока на протяжении двух месяцев цены стабильны, даже видим снижение на копейки», – заявил Новак в интервью «Газете.ру». Он считает, что цены на АЗС далее будут расти в пределах инфляции, как и предполагает соглашение между нефтяниками и правительством. Будет ли учтено обещанное повышение прогноза минэкономразвития по инфляции в расчетах минэнерго, пока не сообщается.

Глава ФАС Игорь Артемьев, в свою очередь, уверен, что грядущая весна пройдет под знаком стабильности в отличие от весны прошлого года, когда шел галопирующий рост цен на топливо. «Дело все в том, что за это время очень сильно изменились мировые цены на нефтепродукты и конъюнктура в этом смысле для внутреннего рынка была весьма и весьма благоприятна, – приводит слова Артемьева «Интерфакс». – Кроме того, маржа даже в рознице сейчас очень высокая у бензоколонок. То есть они пережили достаточно сложный период, сейчас они, наоборот, хорошо зарабатывают, поэтому потенциала для роста нет».

Кроме того, с 1 января 2019 года заработала демпфирующая (сглаживающая) компенсационная надбавка, предполагающая, что при росте экспортных цен выше уровня внутренней индикативной цены федеральный бюджет доплачивает часть этой разницы нефтекомпаниям, чтобы те не отправляли излишки на экспорт, а снабжали внутренний рынок. Артемьев напомнил, что это снижает прямые налоги, закладываемые в конечную

цену, «поэтому еще и этот механизм удерживает нас от каких-либо колебаний».
<https://rg.ru/2019/02/27/minenergo-i-fas-dali-prognoz-po-rostu-cen-na-toplivo-v-2019-godu.html>

РЖД-ПАРТНЕР; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МОЖАРОВСКАЯ АЛЕКСАНДРА; 2019.02.27; ДЛЯ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НУЖНО ОРГАНИЗОВАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ МЕЖДУ АВТОМОБИЛЬНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Без организации электронного документооборота между железнодорожным и автомобильным транспортом мультимодальные перевозки организовать невозможно, считает заместитель директора департамента программ развития **Министерства транспорта РФ** Евгений Ткаченко.

Он отметил, что в рамках развития электронного документооборота нельзя упускать и автомобильный транспорт. Поскольку именно он, как правило, является начинающим или замыкающим при перевозках.

«Мы будем переводить оформление автомобильных грузовых перевозок в электронный вид. И лучше сделать так, чтобы эти стандарты синхронизировались с железнодорожными. Безусловно, для железной дороги морская грузовая база ближе, чем автомобильная или скажем авиационная, но для мультимодальных перевозок нужно решать все вопросы в комплексе», – пояснил Е. Ткаченко.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dlya-razvitiya-multimodalnykh-perevozok-nuzhno-organizovat-elektronnyy-dokumentoborot-mezhdu-avtom/>

ТАСС; ЛАНА САМАРИНА; 2019.02.27; ГЛАВА «КАЛАШНИКОВА»: КОНЦЕРНУ ЕСТЬ ЧТО ПРЕДЛОЖИТЬ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ

Производство оружия и беспилотников, разработка роботов и электромобилей, строительство морских судов и реализация нейросетевых решений для регулирования трафика дорожного движения – концерн «Калашников» объединяет в себе целый ряд компетенций и прорывных проектов. Тем не менее «Калашников» готов и дальше расширять свой потенциал, в том числе для реализации национальных проектов, и уже имеет решения в сфере экологии и городской среды, сообщил в интервью ТАСС глава концерна «Калашников» Владимир Дмитриев.

- Вы участвовали в экономическом форуме в Сочи, где тема реализации национальных проектов зазвучала с новой силой, и уже не только со стороны властей, но и бизнеса. В каких нацпроектах концерн «Калашников» готов участвовать и какие перспективы видит для себя?

- Мы встраиваемся в гражданскую отрасль, понимаем наши собственные сильные стороны, наши компетенции, в первую очередь технические, и пытаемся понять, каким образом эти компетенции можно применять по ту сторону. Мы относимся к этому процессу как к полноценному бизнесу, давно перешагнув из мира работы под заказ, когда точно говорят, что надо сделать, и ты просто исполняешь, в мир поиска инсайда от потенциального клиента. Мы не пытаемся давать железные решения, если что-то нужно, а мы пытаемся понять, каким образом мы можем решить его проблему. Причем очень большая дистанция между «я могу вот это, а тебе нужно вот то». Хорошо, мы будем модифицировать свой продукт, мы будем придумывать новые варианты и форматы в зонах действия до тех пор, пока тебя, уважаемый клиент, это не удовлетворит. Практически все наши последние продукты, связанные с гражданкой, – это наши инициативные разработки. Нет такой, к сожалению или к счастью, в нашем бизнесе ситуации, когда люди приходят к нам и говорят: «Мы хотим вот это и вот это, пожалуйста сделайте». Как правило, мы инициируем этот разговор.

- Какая доля гражданского производства в концерне «Калашников» сегодня?

- Вы знаете, какую задачу поставил президент – к 2025 году довести долю гражданской продукции до 30%. Наш государственный акционер, корпорация Ростех, ставит еще более амбициозные задачи в сфере диверсификации, но и оказывает концерну большое содействие. В 2018 году мы вышли на показатель в 15%, но рассчитываем, что в ближайшие три-четыре года удастся опередить указы и пожелания... Мы точно должны сделать 30%. Вопрос именно временного графика. Я думаю, что это случится в ближайшие три-четыре года, но возможно потребуется еще пару лет.
- Переход на гражданские рельсы предполагает довольно широкое поле для деятельности, какие новые сферы вы готовы осваивать с учетом актуализации темы национальных проектов?
- Мы начали с вопроса о том, какие нацпроекты нам интересны, где мы видим возможность предложения собственных компетенций. Это «Умный город», «Экология». Так, в сфере экологии у нас есть комплексные решения, направленные на повышение безопасности заповедников, природоохранных территорий, на их изучение. Давайте начнем с того, что мы готовы выполнять и уже опробовали пилотные проекты с рядом регионов РФ. Так, например, в государственном природном заказнике «Степной» в Астраханской области провели подготовительные работы для подсчета популяции сайгаков с помощью беспилотного комплекса ZALA 421-16E. Это задача, которая сложно решается традиционными методами. Можно ее решать через использование компьютерной или космической съемки, а можно проще и намного дешевле – с помощью беспилотников, которые в течение пары часов дают полную картинку территории.
- И сколько у них сайгаков?
- Работы по подсчету животных планируется завершить весной.
- Как ведется подсчет?
- BBC ZALA абсолютно бесшумные и незаметные. Снимки с высоким разрешением предоставляют детальное изображение поверхности земли. Встроенное геодезическое оборудование обеспечивает точную геопривязку каждого снимка, поэтому погрешность в подсчете животных минимальна.
- Какие еще удачные примеры применения беспилотников можете привести?
- В рамках контракта с ФГУП ЦЭНКИ (госкорпорация «Роскосмос») беспилотные суда ZALA Aero приступили к поиску отработанных ступеней ракет на космодроме Восточный, в Амурской области и Республике Саха (Якутия). После запуска ракеты-носителя их отработанные ступени падают прямо на землю. Район падения, как правило, составляет тысячи квадратных километров. Зоны падения на космодроме Восточный окружены плотными, трудно проходимыми как для человека, так и для наземной техники лесами и имеют холмистый рельеф. Это затрудняет визуальный поиск и своевременное обнаружение отделяющихся частей ракеты-носителя, которые потенциально могут нанести вред окружающей среде. До недавнего времени для поиска отделяющихся частей ракеты-носителя использовались пилотируемые вертолеты, что является более затратным и длительным методом обнаружения отделяющихся частей. Суровый климат зон падения – сильные ветра и низкие температуры – также накладывает ограничения на полеты пилотируемой авиации. Применение беспилотных комплексов ZALA 421-16E, ZALA 421-16E2 увеличило эффективность и сократило время поисков в несколько раз. С точки зрения безопасности беспилотное воздушное судно также имеет неоспоримые преимущества, так как исключен риск падения воздушного судна с экипажем в сложных погодных метеоусловиях.
- И сейчас это уже на потоке, да?
- Да. Если к нам обращаются, мы решаем эту проблему. Наши специалисты имеют большой опыт и отработанные поисковые тактики, так как с 2011 года BBC ZALA Aero применяются также на космодроме Байконур.

- «Калашников» активно инвестирует и в судостроительную отрасль. Планируете ли дальше развивать и расширять свое участие, приобретать новые активы?
- Внутри группы «Калашников» сейчас три самостоятельные верфи, есть три предприятия, которые занимаются производством судов. Начиная от маленьких прогулочных композитных катеров размером 4,5-5 м и заканчивая форматами сухогрузных судов на 149,5 м в длину и 17,5 м в ширину – это максимальный размер, который допущен к вхождению в основную российскую водную артерию. Расширять этот бизнес не планируем, нас устраивают приобретенные активы. Мы получили полный набор компетенций, которые нам нужны. Если будет необходимость в росте производственных мощностей, мы будем развивать и модернизировать существующие предприятия, инвестируя в расширение производственных возможностей.
- Известно, что у «Калашникова» есть хорошие наработки в организации гражданских перевозок. Какие перспективы у «Кометы»?
- «Комета» – хороший продукт, устраивает и пользователя, в первую очередь, и устраивает нас по экономическим характеристикам. Более того, «Комета» пользуется спросом и вне России в том числе. У нас сейчас идут переговоры за рубежом.
- А с кем?
- Пока не могу сказать, это будет еще одна хорошая новость. Если нам все удастся, то я думаю, что до лета мы уже подпишем контракт. Со стороны заказчиков есть запрос на этот продукт. Мы видим экспортный потенциал. Причем мы удивились, что есть ряд стран, которым интересна поставка самой «Кометы» как готового судна, а есть по крайней мере два заказа – два потенциальных заинтересованных говорят, что им нужно решение «под ключ». Видимо, мы сделаем совместное предприятие с ними и будем заниматься в том числе и операторской деятельностью на их территории.
- В чем преимущества «Кометы»?
- «Умный город» для нас это не только централизация, но и в первую очередь повышение безопасности и эффективности деятельности человека. Если мы говорим про «Комету», то это ответ на вопрос: каким образом, не вкладываясь кардинально в построение дорожной сети, можно решить проблему перемещения жителей из одного города в другой, если они оба находятся на побережье? Судно вмещает 120 пассажиров, экипаж составляет пять человек. Скорость теплохода на подводных крыльях – 35 узлов (около 65 км/ч). Дальность хода – 200 миль. Судно оснащено современными средствами связи и навигации, климат-контролем. Важным преимуществом этого современного судна по сравнению с ранее построенными стал высокий уровень комфорта пассажиров, для чего применяется автоматическая система снижения качки и перегрузки.
- А в Сочи вы такое предлагали?
- В Сочи мы обязательно зайдём. Пока первые пять «Комет» будут ходить в Черноморском бассейне, но скорее всего – в районе Крыма. А далее мы пойдем на Черноморское побережье Кавказа, в Сочи и прилегающие города.
- Вы планируете увеличить производство «Комет»?
- Сейчас у нас пока одно курсирующее судно, и еще четыре будет. В этом году, летом, будет еще два – они сейчас достраиваются в Рыбинске и переезжают в Крым. И контракт на строительство еще двух мы прямо сейчас заключаем с ГТЛК. Эти суда уже будут строить в Крыму, на феодосийском заводе «Море». Далее мы смотрим на расширение. Пока уровень загрузки, который мы увидели на нашем первом маршруте, впечатляет – 98%. Это превосходно. С одной стороны, это значит, что мы немножко недоиспользовали его коммерческий потенциал, но с ценами на билеты мы сильно экспериментировать не будем. Мы скорее попробуем закрыть экстенсивность. Инфляция, конечно, будет, но скорее мы будем вводить новые маршруты.
- Здорово. С удовольствием поедем на ваших «Кометах» в Сочи!

- Прекрасно. Это первый ответ на вопрос, как сделать жизнь более эффективной. Тратить меньше времени на дорогу, быть более свободным в этот момент, но это не единственное решение, которое мы предлагаем.
- Электромобили?
- Да, абсолютно. В прошлом году по заказу департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы мы передали московской полиции 30 электромотоциклов «Иж Пульсар» и четыре электромобилей «Овум», которые были задействованы во время чемпионата мира по футболу. Сейчас мы думаем, каким образом мы сможем выйти с похожими, только уже более традиционными средствами электрической мобильности, для того чтобы перестать загрязнять город. Это, скорее всего, будет не В2С-решение, а В2В, просто потому, что для розничных клиентов еще потребуется некоторое время для того, чтобы понять, что электромобиль может стоить дороже, чем автомобиль с двигателем внутреннего сгорания. Но при этом разница окупится в процессе эксплуатации стократно.
- Продолжая тему мотоциклов, как обстоят дела с реализацией проекта по созданию мотоцикла «Иж» для проекта «Кортеж». Начались ли испытания?
- Нет, там до испытаний еще очень далеко, идет разработка. Давайте пока эту тему глубоко трогать не будем. Я обещаю, что мы к ней вернемся чуть позже.
- А когда начнутся испытания?
- Пока не можем сказать.
- Какие передовые разработки есть у «Калашникова» в активной фазе?
- У нас есть нейросетевые решения, которые позволяют анализировать дорожную информацию и использовать ее, например, для регулировки трафика.
- Они уже внедряются?
- Мы разрабатываем эту систему прямо сейчас, есть набор датчиков и камер, мы пытаемся прикрепить нейросеть, научить ее правильным образом определять, что за транспортное средство мы видим, ведет ли оно себя нормально? Анализ совпадений между цветом, моделью, маркой и номером автомобиля позволит выискивать потенциально не просто нарушителей, но и преступников, пытающихся скрыть угнанный автомобиль, заменив номера. Применение этих решений поможет сделать движение более скоростным, мы сможем продуктивнее его регулировать.
- Были ли какие-нибудь исследования, насколько при внедрении нейросети увеличится скорость движения, снизится количество ДТП?
- Для того чтобы ответить на этот вопрос, мы полтора года назад поставили Центру организации дорожного движения (ЦОДД) пилотный видеокomплекс, анализирующий обстановку на улично-дорожной сети Москвы. Первая система была установлена на Третьем транспортном кольце и бесплатно тестировалась в рамках пилотного проекта. Мы ждем завершения расчетов от департамента транспорта Москвы, насколько мы могли бы действительно сделать город быстрее и безопаснее.
- И когда вы получите их?
- Пока нам не предоставили данные, ждем.
- Вернемся к нацпроекту «Экология». Какие еще решения есть у «Калашникова»?
- В области экологии еще одно интересное направление – это совместный с Минприроды проект для особо охраняемых природных территорий страны. Предложение концерна призвано усовершенствовать систему контроля за особо охраняемыми природными территориями России, улучшить инфраструктуру и создать комплекс условий для безопасного отдыха граждан. Концерн «Калашников» готов предложить «сервисный подход 360», главным преимуществом которого являются уникальные компетенции предприятия и развитая материально-техническая база. В частности, концерн займется разработкой комплексной системы материально-технического обеспечения ООПТ, которая будет включать в себя оружие, экипировку, транспорт, системы мониторинга и

круглогодичную систему обучения и аттестации инспекторов ООПТ. Специально для проекта будут созданы стандарты обеспечения снаряжением и оборудованием для разных климатических условий и выполняемых задач.

- Получается, вы будете и обучать, и тренировать. А уже начали с кем-то работать или это пока планы?

- Планируется создать сеть региональных учебных центров по всей стране. Предполагается, что пилотный проект учебного центра будет создан на базе ФГБУ «Заповедное Прибайкалье». На месте будут проводиться тренинги по использованию служебного оружия, тренинги выживания, горной подготовки, тактики реагирования, следопытства и другие. Мы уже передали первый комплект экипировки и снаряжения коллегам в Забайкальский край.

- Сколько таких комплектов передали?

- Порядка 30 комплектов, насколько я помню.

- Экипировка из чего состоит?

- В первую очередь, это одежда производства «Калашников», с системой слоев, которая создана для функционирования от минус 30 по Цельсию до плюс 35 градусов. Единый комплект, который человек, работающий в поле, просто берет с собой. Этот комплект включает в себя в том числе и рюкзачное снаряжение. Можно нести с собой некую полезную нагрузку. Кроме того, сюда входит и служебное оружие, которое инспектор должен иметь, для того чтобы противостоять вооруженным браконьерам.

- Какие дальнейшие планы по расширению поставок комплектов?

- В первую очередь, нам нужно оценить созданный комплект. Возможно, после тестовой эксплуатации инспектора выскажут какие-то замечания, и это совершенно нормально, потому что нет универсального решения. У ребят специфическая служба, поэтому наверняка им захочется что-то подкрутить. Мы с удовольствием это сделаем, потому что мы являемся производителями и нам это несложно. А дальше, да, мы целимся, конечно же, на федеральный масштаб.

- Возвращаясь к теме судостроения, увидим ли мы новые типы судов от «Калашникова»?

- Тоже будут. Беспилотные суда сделать можно – в этом нет ничего сложного. Возможно, кстати, мы займемся этим, просто пока не было конкретного заказа. Нас интересует новый тип судов, который недостаточно хорошо развит пока в стране, – это судно на воздушной подушке. Мне кажется, в условиях сурового климата и длинной зимы они будут востребованы. По заказу Минпромторга мы выполняем сейчас опытно-конструкторскую работу, они частично финансируют эти работы, частично мы сами. Это судно с большим водоизмещением, которое позволило бы в суровых условиях, невзирая на время года, заниматься перевозками существенных грузов. Если у нас все будет нормально, то через полтора-два года у нас будет образец. Мы уже сейчас начинаем разговор о том, кому бы это могло быть интересно. Естественно, это нефтяники, грузовые компании.

- Развитие Арктики также является одним из важных направлений в России и входит в такие нацпроекты, как «Наука» и «Экология». «Калашников» участвует, предлагает свои решения?

- Мы активно интересуемся Арктикой, у нас широкий спектр изделий, которые могут быть использованы при экстремально низких температурах. Это и экипировка, и снаряжение, и набор различных технических средств. В том числе беспилотники. Мы недавно представили наш БЛА серии ZALA Arctic, способный успешно решать задачи гражданского и военного назначения по проведению исследований в арктической зоне, обеспечению безопасности морского судоходства, круглосуточной охране периметров, организации полноценной системы слежения за арктическим побережьем и территориальными водами. Это больше, чем беспилотник.

- Вы имеете в виду ZALA Aero 421? Или другой?

- Это комплексы ZALA 421-08M и ZALA 421-16E. С их помощью можно безопасно проводить многочисленные разведывательные операции и регулярный мониторинг ледовой обстановки. Операторы БАС могут автономно проживать в Арктике в специально разработанном всесезонном жилом модуле на базе морского 20-футового контейнера. Он также предназначен для рационального проведения технического обслуживания беспилотных авиационных систем на месте их эксплуатации. Главным преимуществом контейнера является полная независимость системы жизнеобеспечения от внешних источников питания: комплекс оснащен всей необходимой техникой и оборудованием.
 - А проявляют к этим разработкам интерес те же нефтяники?
 - ZALA уже работает с нефтяными компаниями. В их числе «Роснефть», «Башнефть», «Газпром», «Газпром-Нефть», «Транснефть», «Татнефть» и «Лукойл». Беспилотники сопровождают большое количество трубопроводов в труднодоступных регионах.
 - Рассматриваете ли вы возможность создания отдельного юрлица?
 - Возможно, мы будем искать какие-то другие форматы организации. Мы осознали проблему, но пока не знаем, как с ней бороться. Еще будем прорабатывать.
 - Последний вопрос – сейчас Венесуэла волнует всех. Планируете ли вы там достраивать завод по производству автоматов с учетом политической ситуации?
 - У нас подписан контракт.
 - Можно сказать, что все планы остаются в силе?
 - Этот вопрос в сфере ФСВТС, именно они определяют такие вещи. Но мы, как юрлицо, подписали в свое время контракт и, естественно, будем его исполнять.
- <https://tass.ru/interviews/6160957>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; ДВАЛИ ГЕОРГИЙ, ЧЕРНЕНКО ЕЛЕНА, КРИВОШЕЕВ КИРИЛЛ; 2019.02.27; ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ ЧЕРЕЗ ГРУЗИЮ СТРОЯТ НА ОПТИМИЗМЕ

Вчера в Праге прошли переговоры заместителя главы МИД России, статс-секретаря Григория Карасина со спецпредставителем премьер-министра Грузии по вопросам отношений с Россией Зурабом Абашидзе. Дипломаты отметили позитивную динамику в отношениях двух стран, обсудив в том числе и реализацию соглашения 2011 года, предполагающего создание транспортных коридоров через спорные территории – Абхазию и Южную Осетию.

То, что нынешний раунд переговоров между Григорием Карасиным и Зурабом Абашидзе имеет особое значение для российско-грузинских отношений, стало ясно еще вечером во вторник. Перед вылетом в Прагу спецпредставитель грузинского премьера решил проконсультироваться не только с главой правительства Мамукой Бахтадзе, но и с председателем правящей партии «Грузинская мечта», миллиардером Бидзиной Иванишвили, который считается неформальным правителем страны, хотя и не занимает никаких государственных должностей. Он очень редко принимает правительственных чиновников лично. Журналисты заметили машину Зураба Абашидзе на въезде в резиденцию господина Иванишвили, и дипломат не смог отрицать, что консультация действительно имела место.

Уже в среду, прилетев в Прагу, Зураб Абашидзе заявил, что намерен обсудить с российским коллегой соглашение 2011 года «Об основных принципах механизма таможенного администрирования и мониторинга торговли товарами». Напомним, что оно должно создать возможности для транспортных коридоров через непризнанные республики – Абхазию и Южную Осетию. «Мы уточним некоторые детали и рассмотрим возможность перехода к имплементации документа», – заявил грузинский дипломат. Ранее «Ъ» уже сообщал (см. номер от 4 февраля), что Москва и Тбилиси уладили необходимые формальности и запуску торговли через спорные территории больше ничто не мешает.

Однако, как пояснил «Ъ» по окончании переговоров Григорий Карасин, прорыва на этом направлении по-прежнему нет: камнем преткновения между Москвой и Тбилиси остается вопрос о статусе Абхазии и Южной Осетии.

«Нам предстоит установить таможенные терминалы, понять, как они будут действовать, – рассказал господин Карасин. – Тут не все так просто. Два из трех торговых коридоров проходят через Абхазию и Южную Осетию, что вызывает определенные политические эмоции со стороны наших партнеров в связи со статусностью. Но надо выполнять это соглашение, мы будем идти вперед». Продвижение, по его словам, уже есть. «6 февраля состоялось заседание совместного комитета, где стороны обсудили реальную ситуацию, – напомнил «Ъ» господин Карасин. – Была создана специальная рабочая группа, которая, как мы надеемся, скоро приступит к уточнению технических деталей. В нее входят представители таможенных служб двух стран, министерств внутренних дел, МИДов, министерств транспорта».

В беседе с «Ъ» господин Карасин отметил и целый ряд других позитивных моментов в отношениях Москвы и Тбилиси. «Мы сошлись в том, что укрепляется деловая благожелательная атмосфера в целом ряде областей, – сказал он. – Растет товарооборот. В 2018 году он составил \$1,35 млрд, что на четверть выше показателя предыдущего года. В 2018 году примерно 1,4 млн российских граждан посетили Грузию, это тоже значительное увеличение по сравнению с предыдущим годом. Растут и авиаперевозки, приближаясь к 900 тыс. пассажиров».

Однако сказать, что российско-грузинские переговоры в Праге прошли совершенно без проблем, нельзя. Перед их началом господин Карасин произнес слова, которые вызвали в Тбилиси серьезные волнения. «Намерен предупредить грузинских коллег о вероятных неожиданностях, которые будут неприятны для обеих стран», – суровым тоном заявил заместитель главы МИД РФ. Так и не пояснив, о чем идет речь, он удалился со своим грузинским коллегой на беседу в закрытом режиме.

Что же господин Карасин имел в виду, было непонятно до самого вечера. Грузинские политики все это время строили тревожные предположения. Например, один из лидеров партии «Европейская Грузия» Серго Ратиани напомнил «Ъ», что многие оппозиционеры еще в 2013 году предупреждали правящую партию: «Россия откроет свои рынки для грузинской продукции, но затем, улучив момент, предъявит ультиматум по фактическому признанию оккупированных регионов». И отказаться от условий Москвы, учитывая «возникшую зависимость десятков тысяч грузинских производителей от российского рынка», по мнению господина Ратиани, будет непросто. Эту же мысль в беседе с «Ъ» развил грузинский политолог Давид Авалишвили:

«В случае отказа Грузии Москва может возобновить эмбарго на продажу грузинского вина и минералки в РФ, а также прекратить авиарейсы из российских городов».

Напомним, что именно быстро растущий поток туристов из РФ стал локомотивом местной экономики и гарантом стабильности национальной валюты – лари.

Впрочем, еще накануне встречи в Праге, 26 февраля премьер Грузии Мамука Бахтадзе дал понять, что на серьезные уступки Москве Тбилиси не пойдет. Отвечая на вопрос журналиста о перспективах восстановления дипломатических отношений с РФ, он ответил, что его правительство «не станет даже рассматривать» такую возможность «до тех пор, пока Россия оккупирует два грузинских региона – Абхазию и Южную Осетию».

Сразу после переговоров господин Карасин пояснил «Ъ», что он хотел сказать. «Мы, наоборот, стремимся призвать Грузию к тому, чтобы неприятных неожиданностей в наших отношениях не было, – ответил он. – Дело в том, что в грузинской внешней политике все более активно проявляется натовская повестка дня. Довольно часто там проводятся масштабные натовские учения, причем Грузия способствует тому, чтобы в них принимали участие и другие страны региона, например Армения».

На вопрос «Ъ», правда ли, что Москва склоняет Тбилиси к заключению отдельных соглашений с Абхазией и Южной Осетией, Григорий Карасин ответил отрицательно.

«Это придумано, мы так вопрос не ставим, – сказал он. – Другой вопрос, что тут есть кое-какие детали, которые придется обсуждать с названными вами республиками. Но никаких таких призывов мы не делаем и условий не выдвигаем. Мы договорились продолжать совместную работу».

Еще один момент, который смущает господина Карасина в отношениях с грузинскими коллегами, – это резкие высказывания, которые они иногда себе позволяют. «Множатся резкие заявления грузинских политиков, начиная с недавно избранной (на пост президента. – «Ъ») Саломе Зурабишвили, премьера Мамуки Бахтадзе и Давида Залкалиани (глава МИДа. – «Ъ»). Они говорят об ускоренном движении в НАТО, о так называемой российской угрозе всей демократической Европе и так далее. Естественно, это нас корбит. Это не способствует укреплению атмосферы взаимного притяжения в отношениях России и Грузии». «Мы с вами помним, с чего начинались украинские проблемы. Это абсолютно такая же постановка вопроса», – добавил он.

Отметим, что одна из самых заинтересованных стран в налаживании отношений между Россией и Грузией – это Армения. Именно в Армению направится основная часть потока товаров в случае успешного открытия транспортных коридоров через спорные территории. Однако, как пояснил «Ъ» армянский политолог, глава ереванского Института Кавказа Александр Искандарян, поводов для особого оптимизма пока нет. «Конечно, была бы бенефициаром такого соглашения, – сказал он. – Однако причин полагать, что случилось нечто, что приведет к резким прорывам, я не вижу».

<https://www.kommersant.ru/doc/3896449>

ТАСС; 2019.02.27; БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ МОЖЕТ МАССОВО ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В РОССИИ ЧЕРЕЗ ВОСЕМЬ ЛЕТ

Массовое использование беспилотных автомобилей в России в любое время года возможно через семь-восемь лет. Такое мнение журналистам выразил спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков в среду на автополигоне в Дмитровском районе Подмосковья, где проводятся испытания беспилотных автомобилей в условиях зимних дорог в рамках квалификационного этапа конкурса Up Great «Зимний город».

«В режиме 365 дней в году, круглосуточно, на всех дорогах, в лучшем случае это [массовое использование беспилотников на дорогах России] плюс семь-восемь лет, но в отдельных сегментах – на специализированных дорогах, в понятных маршрутах из точки «А» в точку «Б», это может быть значительно быстрее. Мы здесь будем рассчитывать на энергию крупных компаний, с которыми мы обсуждаем варианты применений», – сказал Песков.

Среди возможных вариантов применения беспилотников – сфера транспортировки алмазодобывающей руды в Якутии, добавил спецпредставитель президента.

«Там для такого рода перевозок беспилотные технологии зимой принципиально важны, так как там любая ошибка критична. Именно в этих условиях беспилотные автомобили могут проявить себя гораздо лучше. Поэтому мы работаем вместе с правительством Якутии, чтобы делать в Якутии постоянно действующий полигон уже промышленного испытания этих технологий», – отметил Песков.

Up Great «Зимний город»

Квалификационные испытания беспилотных автомобилей в экстремальных климатических условиях проходят впервые в России в рамках технологического конкурса Up Great «Зимний город», который организуют Российская венчурная компания, фонд «Сколково» и Агентство стратегических инициатив. Местом испытаний стал полигон

Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института в Подмоскowie.

В конкурсе участвуют 11 команд разработчиков, представляющих технологические компании и ведущие российские вузы из Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Томска, Рязани, Ульяновска, Курской, Владимирской, Ростовской и Челябинской областей. Беспилотники оцениваются в условиях, имитирующих условия реальной городской среды – пробки, сложные погодные условия, нечеткая дорожная разметка, низкая видимость дорожных знаков, наледь и снежные заносы, а также движение пешеходов.

Квалификационный этап продлится до 5 марта, для прохождения в финал участникам нужно успешно выполнить как минимум половину заданий. Финал конкурса состоится в декабре 2019 года, испытания пройдут в формате заезда на дистанцию 50 км, в конце которого победителей будет ждать приз – 175 млн руб.

<https://tass.ru/ekonomika/6165233>

ДОРИНФО; 2019.02.27; ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ СТАНЕТ СВЕРХИННОВАЦИОННОЙ ДОРОГОЙ СТРАНЫ – АВТОДОР

Госкомпания «Автодор» провела деловой завтрак 26 февраля с представителями российской транспортной отрасли, бизнес-объединений, логистических компаний и грузоперевозчиков. В рамках мероприятия стороны обсудили перспективы строительства международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», входящих в маршрут скоростных дорог, инновации и экономическое развитие регионов. Об этом сообщает пресс-служба «Автодора».

«Наш проект «Европа-Западный Китай» – это в первую очередь 2 400 километров дорог, в том числе и строящаяся трасса М-11. По этому коридору мы также построим скоростной участок дороги Москва – Нижний Новгород – Казань», - отметил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

На сегодняшний день приказом **министра транспорта РФ** Евгения **Дитриха** создан Координационный совет по реализации проекта «Европа – Западный Китай», на базе которого будут решаться технические вопросы строительства магистрали, инновационные решения и проч. В ходе делового завтрака была проведена презентация данного транспортного коридора.

«Это будет первая сверхинновационная дорога России, оборудованная всеми современными условиями как для пассажирских, так и для грузовых перевозок», – отмечают в Госкомпании.

В частности, особое внимание будет уделяться беспилотному транспорту и отсутствию на магистрали пунктов оплаты проезда, чтобы обеспечить безостановочное скоростное движение транспорта. На маршруте планируется внедрить систему «свободного потока» для равномерного и монотонного проезда автомобилей, что в итоге приведет к сокращению времени доставки и расхода на топливо.

«Машины оборудуются бортовыми устройствами, которые взаимодействуют с дорожным оборудованием, размещенным по всей протяженности дороги. Эти данные передаются в телематические сервера, которые взаимодействуют с контроллерами полос на рамках и также взаимодействуют с автоматизированной системой управления дорожным движением, которая в свою очередь открывает светофоры при приближении автомобильных поездов, обеспечивая таким образом торможение и ускорение», – рассказал заместитель председателя правления «Автодора» Борис Сажин.

Также в ходе мероприятия обсуждалась концепция развития транспортной и логистической инфраструктуры, включая придорожный сервис и предоставление услуг для пользователей на маршруте. В частности, ведется работа с Минэнерго и нефтегазовыми компаниями России по развитию рынка газомоторного топлива и

созданию сети газозаправочной инфраструктуры на международных транспортных коридорах. «Использование природного газа в качестве моторного топлива является одним из ключевых трендов экономики транспортной отрасли, который необходимо развивать при постоянном обсуждении проблематики и интересов участников рынка», – уточняют в Госкомпании.

Напомним, по территории России пройдет около 2,4 тыс. км международного маршрута «Европа – Западный Китай» через Петербург, Москву, Нижний Новгород, Казань, Самару, Оренбург до границы с Казахстаном. Далее еще 2,8 тыс. км пройдут по Казахстану через Жайсан, Актобе, Кызылорда, Шимкент, Тараз, Алматы, Коргас до границы с КНР. По территории Китая пройдет 3,4 тыс. км через Хоргос, Урумчи, Ланьчжоу, Чжэнчжоу и Ляньюньган.

Ранее сообщалось, что создание коридора будет способствовать сокращению времени и стоимости пассажирских и грузовых перевозок, развитию новых логистических связей и маршрутов в регионах Центрального и Приволжского федеральных округов России, с выходом к приграничным государствам.

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=71817

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2019.02.27; ДОРОГА В КЛЕТКУ; ЗА ОСТАНОВКУ НА «ВАФЕЛЬНИЦЕ» НАЧИНАЮТ ШТРАФОВАТЬ

Московским водителям с 1 марта нужно быть внимательнее на перекрестках – в этот день начнут штрафовать за остановку на вафельной разметке. Она нанесена уже на 103 перекрестках, но «письма счастья» пока будут присылать только с одного адреса – пересечения Садового кольца и Орликова переулка.

В Центре организации дорожного движения столицы «РГ» рассказали, что такая мера должна разгрузить наиболее проблемные перекрестки и снизить задержки транспорта в часы пик на 15-20%. Штрафовать будут тех, кто неподвижно простоит на «вафельнице» больше пяти секунд, создавая препятствие для других машин.

Цвет у вафельной разметки желтый, на перекрестках она нанесена в клетку. Подъезжая к такому перекрестку, водителю нужно оценить, сможет ли он его преодолеть или рискует попасть в образующийся затор? Если уверенности нет, то лучше остановиться, чтобы при смене фаз светофора не перегородить движение для поперечного потока.

Штраф за нарушение – одна тысяча рублей.

<https://rg.ru/2019/02/27/za-ostanovku-na-vafelnice-oshtrafuiut-s-1-marta.html>

ТАСС; 2019.02.27; ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТСУТСТВУЕТ В 13 СУБЪЕКТАХ РОССИИ

Госавтоинспекция сообщила, что в 13 субъектах РФ отсутствует обязательное освещение на региональных дорогах в пределах населенных пунктов, там зафиксирован значительный рост аварийности. Об этом ТАСС информировали в ГИБДД.

«Только в 26 субъектах РФ на региональных дорогах запланированы мероприятия по обустройству линии освещения локальных потенциально опасных участков. При этом в 13 российских регионах зафиксирован заметный рост всех трех основных показателей аварийности в темное время суток на региональных дорогах в пределах населенных пунктов, где такое освещение является обязательным, но фактически отсутствует», – говорится в сообщении.

Также в Госавтоинспекции отметили, что обустройство приподнятых пешеходных переходов или установка искусственных дорожных неровностей запланировано только в девяти регионах, тогда как анализ статистики аварийности за прошлый год показал рост количества наездов на людей на пешеходных переходах, а также увеличение числа погибших в таких ДТП.

В среду в глава ГИБДД Михаил Черников в режиме видеоконференции с руководителями территориальных подразделений провел совещание, посвященное вопросам реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://tass.ru/obschestvo/6165917>

ТАСС; 2019.02.27; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВЛАДИКАВКАЗА ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2020 ГОДУ

Власти Северной Осетии проектируют объездную дорогу Владикавказа, которая обеспечит, в том числе, транзит транспорта в Грузию, минуя город. Строительство может начаться в 2020 году, сообщил в интервью ТАСС глава Северной Осетии Вячеслав Битаров.

Военно-Грузинская дорога ведет из Владикавказа в Тбилиси через Главный Кавказский хребет, соединяя Россию с Грузией и остальными странами Закавказья. На российском участке трасса проходит по Северной Осетии. В зимнее время дорога часто закрывается из-за непогоды.

По словам главы региона, транзитный большегрузный транспорт разбивает дороги и негативно влияет на экологию Владикавказа, так как дорога проходит через густонаселенный спальный район города. «Сейчас ведется проектирование объездной дороги, которая позволит серьезно разгрузить Владикавказ от большегрузного транспорта. Надеюсь, со следующего года начнется строительство этой дороги», – сказал собеседник агентства.

При этом Битаров подчеркнул, что по Военно-Грузинской дороге проблема не с российской стороны, а с грузинской. «Насколько мне известно, Грузия приняла решение о строительстве тоннеля под перевалом», – сказал глава Северной Осетии, отметив, что если этот проект будет реализован, то проблема закрытия дорог в период ухудшения погодных условий будет снята.

Однако, по словам главы Северной Осетии, есть и другая проблема. «Во время постройки КПП из соображений безопасности было выбрано самое узкое место в ущелье, это позволяло контролировать въезжающих и выезжающих. Сегодня в десятки раз возрос грузо-, пассажиропоток, на КПП возникла необходимость строительства дополнительных пунктов пропуска. Мной на всевозможных совещаниях поднимается этот вопрос», – пояснил он.

«Парадоксально, что республика, имея такую важную для транзита дорогу, кроме головной боли, не получает от нее ничего. В случае закрытия пункта пропуска, ожидающих в очереди людей необходимо обогревать, кормить, оказывать медпомощь. Северная Осетия очень гостеприимная республика, но с экономической точки зрения это большая нагрузка на наш бюджет», – добавил Битаров.

<https://tass.ru/severnny-kavkaz/6163330>

ТАСС; 2019.02.27; БОЛЕЕ 860 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В СОЧИ В 2019 ГОДУ

Более 860 млн рублей выделят на ремонт дорог в Сочи в 2019 году из федерального и городского бюджетов, большая часть дорог будет отремонтирована в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», реализация которого рассчитана на шесть лет. Об этом сообщила пресс-служба администрации города.

«На 2019 год запланирован ремонт и капитальный ремонт 63 объектов автомобильных дорог протяженностью более 83 километров и общей площадью почти 550 тыс. квадратных метров. На данное направление общая сумма затрат составляет 830 млн рублей, большая часть дорог будет отремонтирована в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это федеральная программа,

реализация которой рассчитана на шесть лет», – говорится в сообщении пресс-службы мэрии.

Также ремонт будет вестись и за счет городского бюджета. «На эти цели планируется дополнительно выделить в 2019 году 31 млн рублей. За эти средства будут отремонтированы улицы, ведущие к объектам туристического показа, социально-значимым объектам, общеобразовательным учреждениям и местам захоронения», – уточнили в пресс-службе.

В начале текущего лета будет сформирован список автодорог курорта, которые отремонтируют в 2020 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6164159>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ РАССЧИТЫВАЕТ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ ЗА 10 МЛРД РУБ. НА ГОД РАНЬШЕ

Власти Красноярского края будут добиваться переноса срока начала строительства автомобильного моста через Енисей в районе поселка Высокогорский на год раньше – с 2020 года, заявил заместитель председателя правительства края Сергей Верещагин на пресс-конференции в Красноярске в среду.

«Этот мост уже вошел в комплексный план модернизации дорожной инфраструктуры правительства РФ. Наша задача – постараться сдвинуть сроки строительства с 2021 на 2020 год, на год раньше», – сказал С.Верещагин.

Проект строительства Высокогорского моста включен в проект распоряжения правительства РФ о реализации комплексной инвестпрограммы «Енисейская Сибирь», которое может быть подписано уже в марте.

Ранее сообщалось, что проект строительства Высокогорского моста (длина мостового перехода – 2 км, подъездные дороги – 10 км) был разработан в 2012 году в рамках федеральной программы по развитию Нижнего Приангарья (Красноярский край). Тогда его стоимость составляла 6,7 млрд рублей, реализация была отложена. В 2014 году стоимость проекта была пересмотрена до 8 млрд рублей, в 2018 году – до 10 млрд рублей.

Со ссылкой на губернатора Красноярского края Александра Усса, занимавшего на тот момент должность врио, сообщалось, что строительство Высокогорского моста позволит ввести в оборот огромные, практически нетронутые запасы древесины на правом берегу Енисея, создать на севере региона новые лесохимические производства.

«Без строительства серьезного моста через Енисей в районе поселка Высокогорский (в Енисейском районе – ИФ) невозможно дальнейшее развитие золотодобывающей компании «Полюс», которая намерена создать собственное производство сурьмы. Если этот проект будет реализован, Россия выйдет на второе место в мире по данному виду продукции», – также говорил А.Усс.

В свою очередь вице-президент «Полюса» Сергей Журавлев отмечал, что «Полюс» и «Соврудник» суммарно добывают на правом берегу Енисея более 57 тонн золота в год. По его словам, строительство моста позволит сократить логистические издержки более чем на 1 млрд рублей в год.

В феврале 2018 года во время визита президента РФ Владимира Путина в Красноярск главе государства была представлена совместная инициатива властей Красноярского края, Хакасии и Тувы о создании межрегиональной инвестиционной программы «Енисейская Сибирь» и социально-экономическом развитии сибирского макрорегиона.

В апреле 2018 года первые 7 инвестпроектов под общим брендом «Енисейская Сибирь» были представлены на очередном Красноярском экономическом форуме.

В ноябре на базе ОАО «Корпорация развития Красноярского края» была создана исполнительная дирекция комплексного инвестпроекта «Енисейская Сибирь».

Всего в инвестпрограмму «Енисейская Сибирь» вошло 32 инвестиционных проекта с общим объемом финансирования до 2027 года в размере 1,8 трлн рублей. Из них 12

проектов на 1,3 трлн рублей будут реализованы на территории Красноярского края.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ОБЪЕМ СУБСИДИЙ НА ПРОГРАММУ ЗАКУПОК ГМТ-ТЕХНИКИ В 2019 Г. НЕОБХОДИМО УВЕЛИЧИТЬ ДЛЯ ЕЕ УСКОРЕНИЯ – ГРУППА «ГАЗ»

Группа «ГАЗ» (MOEX: GAZA) заявляет о недостаточности 2,5 млрд рублей, выделяемых в 2019 году для финансирования закупок техники на газомоторном топливе.

По словам вице-президента группы Елены Матвеевой, которые приводятся в сообщении компании, выделяемые в текущем году средства по программе субсидирования закупок техники на ГМТ составят 2,5 млрд рублей против 4,8 млрд рублей в 2018 году, что повлияет на темпы реализации этой программы.

«Благодаря усилиям Минпромторга РФ программа ГМТ не провалилась в 2018 году, потому что они изыскали внутренние резервы на ее расширение, программа была очень востребована у потребителей в регионах. Но заложенный на этот год объем субсидий на закупку газомоторной техники не позволит ускорить программу по переводу транспортных парков на газ. У Минпромторга отработан эффективный инструмент развития газомоторного рынка, но выделяемые правительством в этом году средства на программу (2,5 млрд рублей против 4,8 млрд рублей в прошлом году) снизят ее темпы в два раза», – отмечает Е.Матвеева.

При этом она указывает, что существует также еще одна проблема. По информации компании, в правительстве обсуждается объединение финансирования программы CNG и льготного лизинга – предоставление газовой субсидии в рамках субсидирования продаж в лизинг.

«По нашему мнению, такая схема не будет работать, потому что фактически речь идет об объединении совсем разных групп потребителей и разных механизмах их поддержки. Перевод средств с газомоторной программы в лизинговую приведет к тому, что средствами воспользуются другие группы покупателей, и субсидия пойдет на закупку обычной дизельной техники. В результате масштабные планы правительства по переводу автобусных парков городов-миллионников на газ не будут реализованы», – считает Е.Матвеева.

При этом она подчеркивает, что перевод техники на природный газ позволяет использовать «естественное конкурентное преимущество страны – большие запасы газа и низкую стоимость этого вида топлива». По ее словам, потребители заинтересованы в использовании более экономичного транспорта, однако первоначальная стоимость покупки техники, работающей на природном газе, выше по сравнению с дизельной и бензиновой. Кроме того, при переводе парков на газ требуются инвестиции в заправочную инфраструктуру. В связи с этим для развития этого сегмента рынка важна программа, которая позволяет покупать газовую технику по цене дизельной.

«Средства, потраченные из бюджета на развитие рынка газомоторной техники, окупятся в перспективе значительным снижением логистических затрат в масштабе экономики всей страны, но программу нужно продолжать на долгосрочной основе, а не урезать», – добавляет Е.Матвеева.

Как сообщалось ранее, президент РФ Владимир Путин в ходе встречи с министром промышленности и торговли РФ Денисом Мантуровым в минувший понедельник призвал Минпромторг активнее поддерживать автотехнику на газомоторном топливе.

«Владимир Владимирович, мы здесь в унисон с «Газпромом» (MOEX: GAZP) 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.

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.02.27; ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И ИРАНОМ ВЫРОС НА 60%

Объемы двусторонних грузовых автомобильных перевозок между Россией и Ираном выросли в 2018 году почти до 370 тыс. т, или на 60%, относительно показателей 2017 года.

А всего за последние три года объемы двусторонних перевозок увеличились более чем вдвое, сообщили сегодня редакции ГиД в Росавтотрансе.

В ходе прошедшего 25-26 февраля в Тегеране заседания российско-иранской Смешанной комиссии по международному автомобильному сообщению стороны с удовлетворением констатировали значительный рост двусторонних грузопотоков.

Российскую делегацию на переговорах возглавлял первый заместитель генерального директора Росавтотранса Руслан Лужецкий (фото: ФБУ «Росавтотранс»)

Также делегаты двух стран согласовали очередные ежегодные квоты на грузоперевозки, причем сразу на ближайших два года. «Предварительный контингент разрешений для международных автомобильных перевозок грузов в/из третьих стран и транзитом на 2019 и 2020 год – в количестве 1000 бланков для каждой из сторон ежегодно. При этом делегации сообщили о готовности выделять дополнительные разрешения при возникновении такой потребности у одной из сторон», – прокомментировал представитель Росавтотранса.

Что касается «обычных» двусторонних разрешений, то в ведомстве напомнили, что в соответствии с межправительственным соглашением от 1992 года такие перевозки выполняются между Россией и Ираном на безразрешительной основе. Разрешения требуются лишь на перевозки в/из третьих стран и транзитом.

Кроме того, делегации двух стран вновь подтвердили, что разрешения каждого текущего года действуют до 31 января года последующего.

<http://truckandroad.ru/politics/obem-gruzovyh-avtoperevozok-mezhdu-rossiej-i-iranom-vyros-na-60.html>

ГТРК «КАЛУГА»; 2019.02.27; ТРАССУ М3 В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ АДАПТИРУЮТ ДЛЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА

Калужские дороги, являющиеся частью федеральной трассы М3 «Украина», будут реконструированы таким образом, чтобы ею мог пользоваться беспилотный транспорт. О новейших разработках предприятий автопрома с использованием цифровых технологий говорили 26 февраля на заседании рабочей группы по реконструкции М3. Совещание провел в Калуге замгубернатора. По словам Алексея Никитенко, трасса в перспективе должна отвечать всем требованиям современного автомобилестроения.

Для этих целей, как отмечают в областном правительстве, сейчас вдоль трассы монтируют специальные кабели и опоры. Позже на них установят специальную аппаратуру. Речь шла и о строительстве в регионе дополнительных транспортных развязок, передает ГТРК «Калуга».

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3120992>

ИА МОСКВА; 2019.02.27; БОЛЕЕ 750 НЕБЕЗОПАСНЫХ ЧАСТНЫХ АВТОБУСОВ И ТАКСИ ПЕРЕМЕСТИЛИ НА ШТРАФСТОЯНКИ В МОСКВЕ С НАЧАЛА ГОДА

Более 750 автобусов и такси, работа которых угрожала жизни пассажиров, отправили на спецстоянки с начала 2019 г. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил заммэра столицы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

«Для нас основное требование – безопасная поездка для пассажиров. Когда мы провели реформу наземного транспорта и частные перевозчики перешли на госконтракты, то число ДТП с автобусами снизилось на 35%. Мы продолжаем принимать самые жесткие

меры для того, чтобы не допускать компании к работе, которые не могут обеспечить безопасность пассажиров. Так, с начала этого года на спецстоянки отправлено более 750 автобусов и такси», – сказал М.Ликсутов.

Он отметил, что наибольшее число эвакуированных транспортных средств ежедневно отправлялось в сторону области от станций метро «Теплый Стан», «Ховрино», «Киевская» и «Алтуфьево».

«Мы устранили все нелегальные перевозки, но на маршрутах между Москвой и областью, а также другими регионами, такие автобусы еще остаются. Работники ГКУ «Организатор перевозок» совместно с сотрудниками МАДИ, Ространснадзора, УГИБДД по Москве проверяют все проблемные места, чтобы как можно быстрее решить эту проблему», – подчеркнул М.Ликсутов.

Он добавил, что нелегальные перевозчики не выполняют всех требований безопасности, часто используют старые и неисправные автобусы, отказываются страховать пассажиров на случай ДТП, не контролируют режим труда и отдыха водителей. Кроме того, водители не проходят медкомиссию, а автобусы – должный технический контроль, именно они в четыре раза чаще попадают в ДТП с пострадавшими, чем автобусы легальных перевозчиков.

«В легальных автобусах принимаются городские билеты, карта «Тройка», действуют все льготы. Просим не пользоваться нелегальными автобусами – это небезопасно для вашей жизни и жизни ваших детей», – заключил М.Ликсутов.

<https://www.mskagency.ru/materials/2867025>

ТАСС; 2019.02.27; СВЯЗЫВАЮЩАЯ ВОРКУТУ С ПОСЕЛКАМИ И ШАХТАМИ ДОРОГА ПЕРЕКРЫТА ИЗ-ЗА СИЛЬНОЙ МЕТЕЛИ

Воркутинская кольцевая автодорога – единственный путь, который связывает город со всеми поселками и угольными шахтами, – перекрыта из-за сильной метели и штормового ветра порывами до 28 м/с. Для тех, кто не сможет попасть после работы домой, развернуты семь пунктов временного пребывания, сообщает пресс-служба администрации Воркуты.

Ранее Главное управление МЧС РФ по региону объявило в Воркутинском районе штормовое предупреждение на 27 февраля в период с 12:00 до 22:00 из-за сильной метели и штормового ветра. Утром в среду в городе были отменены занятия для школьников всех классов и студентов первых-вторых курсов профессиональных учебных заведений.

«В связи с ухудшением метеорической обстановки на территории Воркуты и во избежание возникновения чрезвычайных ситуаций принято решение о перекрытии с 15:00 мск кольцевой автомобильной дороги для всех видов транспорта на ее участках: поселок Воргашор – город (по Западному кольцу), Воргашор – Северный, Заполярный – город, а также город – Советский», – указано в сообщении.

По данным пресс-службы мэрии, позже, при улучшении погодных условий будут формироваться колонны общественного транспорта. В Воркуте и поселках развернуты семь пунктов временного размещения людей.

Как рассказали ТАСС в коми центре по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, причиной непогоды стал активный циклон, который сейчас смещается на северо-восток. Из-за перепадов атмосферного давления ветер будет только усиливаться. «Циклон очень активный, затронет весь Воркутинский район. До 22 часов ожидаем усиление ветра до 28 метров в секунду, сильную метель, ухудшение видимости», – сообщила ТАСС начальник отдела региональной метеослужбы Ольга Козак.

Работа транспорта и служб

На работе аэропорта Воркуты непогода не скажется, сообщили ТАСС в администрации авиаузла. «На сегодня рейсов не было, во вторник и четверг выполняются авиарейсы в Сыктывкар. Завтра все расчистят, все будет по расписанию», – сообщили ТАСС в

справочной аэропорта. По данным администрации Воркуты, в штатном режиме работает железнодорожный вокзал, задержек в движении поездов нет.

«Все системы жизнеобеспечения работают в усиленном режиме, но ситуация сложная – сильная метель», – сообщили в управлении ГО и ЧС администрации города.

По информации единой дежурной диспетчерской службы Воркуты, сейчас видимость составляет 200 метров, метель продолжится и ночью. «Ночью и днем 28 февраля ожидается: ночью снег, метель, видимость 100-300 метров. Днем небольшой снег, слабая метель, видимость 2-4 км, временами 1-2 км, в первой половине ночи ветер порывами до 25 метров в секунду, в первой половине дня – до 18 метров в секунду», – указано в сообщении службы.

<https://tass.ru/v-strane/6165843>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; РФ ОБСУЖДАЕТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В КОМПЛЕКСНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕГИПТА

Российские власти обсуждают вопросы взаимодействия в комплексной реконструкции железнодорожной инфраструктуры Египта, следует из сообщения **министерства транспорта РФ**.

Тема сотрудничества в этой сфере поднималась на встрече замглавы **Минтранса** Владимира **Токарева** с первым заместителем **министра транспорта** Египта Амром Абдельсаламом Шаатом в рамках ближневосточной ж/д выставки Middle East Rail 2019 в Дубае, состоявшейся 26 февраля.

Также обсуждался вопрос поставки российского пассажирского подвижного состава. Как сообщалось ранее, осенью российско-венгерский консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия Кфт» и Египетские национальные железные дороги подписали договор о поставке в течение пяти лет 1,3 тыс. сидячих вагонов на сумму более 1 млрд евро. В рамках контракта ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (ТВЗ, входит в состав ТМХ) будет ключевым производителем компонентов, а также ответственным за передачу технологий и организацию производства. ООО «ТМХ Инжиниринг» выступит в качестве ведущего разработчика, ответственного за техническую экспертизу.

Венгерская сторона будет производственным и финансовым партнером. Половина вагонов будет произведена на венгерском заводе Dunakeszi Jarmu javito Kft в рамках кооперации с ТВЗ, остальные будут выпущены в России. В рамках проекта продукция также будет поставляться в виде отдельных компонентов для финальной сборки вагонов на вагоностроительном предприятии, которое будет создано компанией ТМН International AG (входит в ТМХ) в партнерстве с египетской национальной организацией по военному производству на территории Египта.

Кроме того, согласно сообщению **Минтранса РФ**, **В.Токарев** провел встречу с министром инфраструктурного развития ОАЭ Абдуллой Бельхайфом Аль Нуэйми и президентом «Организации саудовских железных дорог» Румаем Аль Румаем. Чиновники рассмотрели варианты «взаимовыгодного сотрудничества» в области ж/д транспорта.

«Российская сторона проинформировала об имеющихся у нее компетенциях и проявила заинтересованность в реализации железнодорожных инфраструктурных проектов в Объединенных Арабских Эмиратах и Саудовской Аравии. Арабские коллеги подтвердили заинтересованность в сотрудничестве и предложили продолжить работу в формате двусторонних встреч», – говорится в сообщении.

В 2017 г. министерство промышленности и торговли (Минпромторг) РФ, чиновники которого возглавляли российскую бизнес-миссию в г.Эр-Рияд (Саудовская Аравия), сообщало, что ОАО «Российские железные дороги» готово принять участие в строительстве Трансаравийской железной дороги протяженностью около 2,2 тыс. км (призвана соединить страны Персидского залива).

В 2012 г. РЖД сообщали, что участвуют в предквалификации в тендере по строительству около 700 км железных дорог в Объединенных Арабских Эмиратах (для передвижения поездов со скоростью 150-160 км/ч). Стоимость проекта оценивалась примерно в \$2 млрд. Прежний президент РЖД Владимир Якунин заявлял, что компания обсуждает вопрос о строительстве железной дороги в Абу-Даби (ОАЭ). «Мы ведем предварительные переговоры о строительстве инфраструктуры железнодорожного транспорта в этой стране. Они в основном говорят о пассажирской инфраструктуре», – говорил он.

В 2008 г. В.Якунин говорил, что власти Саудовской Аравии отменили результаты тендера на строительство железнодорожного пути до аэропорта Эр-Рияда, отмечая, что «это вопрос не технологий, это политический вопрос». До этого РЖД победили в тендере на право строительства линии аэропорт – Эр-Рияд железной дороги «Север-Юг» в Саудовской Аравии стоимостью \$800 млн. По словам представителей РЖД, победу компании обеспечили тогда не только низкая цена российского предложения, но и технические параметры.

На ту же тему:

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1454961>

ТАСС; 2019.02.27; БЕСПЛАТНЫЙ WI-FI К КОНЦУ 2019 ГОДА ПОЯВИТСЯ НА 218 РОССИЙСКИХ ВОКЗАЛАХ

Услуга бесплатного беспроводного доступа в интернет в текущем году появится еще на 82 российских вокзалах. Таким образом, к концу года единой сетью Wi-Fi оборудуют 218 вокзалов России, сообщается в пресс-релизе Российских железных дорог.

«В текущем году для повышения комфорта и сервиса участников и гостей XXIX Всемирной зимней универсиады в Красноярске, работы по предоставлению бесплатного доступа в Интернет уже были завершены на вокзалах Енисей и Злобино. До конца года бесплатный доступ в Интернет появится и на вокзалах других субъектов РФ (Республика Удмуртия, Республика Татарстан, а также в Московской, Псковской, Ивановской, Нижегородской, Ростовской, Владимирской, Челябинской, Свердловской, Новосибирской, Амурской областях и др.)», – отмечается в пресс-релизе.

Подчеркивается, что для использования услуги бесплатного подключения к Wi-Fi, пассажиру необходимо пройти единовременную авторизацию, после чего подключение на любом вокзале России, подключенном к единой сети, будет совершаться автоматически.

РЖД реализует проект по предоставлению бесплатного Wi-Fi на железнодорожных вокзалах совместно с компанией «Транстелеком». В 2018 году к интернету подключились 6,6 млн раз, что на 20% превышает показатель 2017 года. Пик подключений наблюдался в городах – участниках чемпионата мира FIFA-2018 в России – тогда пассажиры подключались к бесплатному Wi-Fi около 425 тысяч раз, что на 80% больше, чем в среднем за месяц.

<https://tass.ru/ekonomika/6163482>

ГУДОК; ТИМУР БЕК; 2019.02.27; РУТ РАЗРАБОТАЕТ ПЕРСПЕКТИВНУЮ СХЕМУ МАРШРУТОВ МЦД

Также транспортный вуз подготовит предложения по укрупненной маршрутизации диаметральных железнодорожных перевозок

Российский университет транспорта разработает перспективную схему маршрутов диаметральных железнодорожных перевозок в Московском железнодорожном узле и предложения по укрупненной маршрутизации диаметральных железнодорожных перевозок в режиме наземного метро. Об этом образовательное учреждение сообщило на сайте единой информационной системы в сфере закупок.

Конкурсы на выполнение этих разработок проведены университетом в формате закупки у единственного поставщика. Согласно решению конкурсной комиссии, перспективную

схему маршрутов диаметральных перевозок разработает старший преподаватель кафедры «Железнодорожные станции и узлы» Института управления и информационных технологий Павел Егоров, предложения по укрупненной маршрутизации перевозок в режиме наземного метро сформулирует ведущий инженер научно-образовательного центра «Независимые комплексные транспортные исследования» Андрей Кравцов. Цена договоров составляет 352 тысячи и 429 тысяч рублей соответственно. Срок выполнения работ в обоих случаях ограничен 28 февраля.

Проект «Московские центральные диаметры» был представлен мэром Москвы Сергеем Собяниным в октябре 2017 года. Он предусматривает организацию маршрутов электричек, проходящих по Московской области через Москву. Разработчики проекта рассматривают создание 17, 20 или более 20 маршрутов. Точное количество будет определено после моделирования пассажиропотоков и проектирования. В 2017 году суммарный пассажиропоток оценивался в 391,5 млн человек в год.

Первым планируется открыть маршрут от Лобни до Одинцова. Вторым – от Нахабино до Подольска. При анонсировании проекта и первый, и второй маршруты планировалось открыть в 2018-2019 годах. В 2019-2025 годах должны быть организованы еще 5 маршрутов: Зеленоград – Раменское, Пушкино/Королев – Раменское, Зеленоград – Подольск, Нахабино – Железнодорожный и Одинцово – Железнодорожный. В декабре 2017 года Координационный совет Московского транспортного узла утвердил план-график реализации проекта «Развитие диаметральных маршрутов городского железнодорожного сообщения Московского транспортного узла. 1 этап». Правительство Московской области сообщило, что движение поездов по первым двум маршрутам начнется во 2 квартале 2019 года.

Реализация проекта осуществляется правительством Москвы, правительством Московской области, Министерством транспорта РФ, ОАО «Российские железные дороги» и АО «Центральная пригородная пассажирская компания». Финансы выделяют правительство Москвы (20-25 млрд руб.) и ОАО «РЖД» (25-30 млрд руб.). Инвестиции в МЦД-1 составят 8 млрд руб., МЦД-2 – 12 млрд руб.

Читайте также материалы о строительстве новых железнодорожных станций и соединительной ветви для реализации проекта МЦД.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1454956>

ТАСС; 2019.02.27; ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЗА ГОД НА 74% СНИЗИЛА СБРОС ЗАГРЯЗНЕННЫХ СТОЧНЫХ ВОД

Забайкальская железная дорога (ЗабЖД) в 2018 году почти на 74% сократила сброс загрязненных сточных вод, сообщила в среду журналистам пресс-служба ЗабЖД.

«Забайкальская железная дорога в 2018 году на 73,7% сократила сбросы загрязненных сточных вод без очистки», – говорится в сообщении. Как уточнили ТАСС в пресс-службе ЗабЖД, снижения удалось добиться благодаря установке фильтров на оборудование.

В 2018 году на ЗабЖД также на 5% снизились выбросы вредных веществ в атмосферу. Для этого предприятия магистрали приобрели 36 промышленных воздухоочистителей. Кроме того, сотрудники железной дороги в прошлом году высадили в Забайкальском крае и Амурской области 61 тыс. деревьев и кустарников.

Протяженность ЗабЖД превышает 2,2 тыс. км. Магистраль проходит по территории Забайкальского края и Амурской области.

<https://tass.ru/obschestvo/6163948>

РЖД-ПАРТНЕР САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛЕБЕДЕВ АЛЕКСЕЙ; 2019.02.27; РАЗРЕШЕННАЯ ТОЛЩИНА ГРЕБНЯ КОЛЕСНЫХ ПАР ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ СНИЖЕНА ДО 24 ММ

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Анатолий Краснощек 26 февраля подписал Распоряжение «Об установлении требований к техническому состоянию подвижного состава» за номером 359/р, согласно которому устанавливаются новые требования к толщине гребня грузовых вагонов. При подаче вагонов на погрузку толщина гребня не должна быть менее 25 мм, а для вагонов, находящихся в эксплуатации, она не должна превышать 33 мм или быть менее 24 мм.

Согласно действовавшему до вчерашнего дня Распоряжению компании от 18 декабря 2009 г №2623 «Об утверждении Комментариев к Инструкции по техническому обслуживанию вагонов и эксплуатации (инструкция осмотрику вагонов), которая утратила силу, толщина гребня должна была составлять не менее 26 мм.

Вопрос о снижении нормативов на толщину гребня поднимался операторскими компаниями и СОЖТ начиная с 2017 года, однако представители ОАО «РЖД» заявляли, что вопрос требует детальных анализов и проработки. Вопрос обострился с новой силой в 2018 году, когда на фоне резкого роста стоимости крупного вагонного литья и его общего дефицита в РФ выросли затраты собственников подвижного состава на все виды ремонта грузовых вагонов. Дело в том, что свыше 60% отцепок вагонов для текущего отцепочного ремонта производилось до последнего времени по причине «тонкого гребня».

На сторону операторов стал **Минтранс**, который 05.10.2018 выпустил приказ №349, устанавливающий предельную толщину гребня колесный пар в эксплуатации в 24 мм. В данном случае требования российских нормативных документов привели в соответствие с нормами Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Заместитель **министра транспорта** Владимир **Токарев** после регистрации приказа в Минюсте 06.12.2018 г, отмечал что данная мера позволит снизить дефицит колесных пар и уменьшить количество внеплановых видов ремонта. По оценкам СОЖТ, данная мера позволит операторским компаниям снизить расходы на ремонт в объемах около миллиарда рублей.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/razreshennaya-tolshchina-grebnya-kolesnykh-par-gruzovykh-vagonov-nakhodyashchikhsya-v-ekspluatatsii/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; GLOBALTRANS В 2019 Г. ХОЧЕТ КУПИТЬ 2-3 ТЫС. ЕДИНИЦ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, НО МОЖЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПЛАНЫ

Железнодорожный холдинг Globaltrans в 2019 году планирует приобрести 2-3 тыс. единиц подвижного состава разного типа.

«Скорее всего, в этом году инвестиционная программа будет чуть ниже, чем в предыдущем году. Связано это с различными факторами. В деньгах мы пока не озвучиваем. В прошлом году 4,8 тыс. (единиц было закуплено – ИФ) – не только полувагоны, но и платформы, и танк-контейнеры для перевозки нефтехимии. В этом году пока у нас план – 2-3 тыс. вагонов», – заявил журналистам финансовый директор группы Александр Шенец в среду.

«Практически такой же фокус: полувагоны, платформы, может быть, какие-то танк-контейнеры или подобного рода подвижной состав», – уточнил он. «Мы сфокусированы и на первичном, и на вторичном рынке. Если мы увидим какое-то предложение на вторичном рынке интересное, то, конечно, мы можем и вторичный рынок», – добавил топ-менеджер. При этом, по его словам, компания может поменять планы.

«В прошлом году мы покупали полувагоны для обеспечения роста объемов по новым долгосрочным контрактам и для замещения дорогого арендованного парка. В этом году мы точно будем дальше инвестировать в нишевые проекты и смотреть на возможности в полувагонах», – уточнил А.Шенец.

Как сообщалось ранее, в 2018 г. Globaltrans купил большее количество вагонов, чем планировал. В дополнение к планировавшимся 3,9 тыс. группа приобрела еще 847 вагонов (всего за год было закуплено 4,747 тыс. вагонов, включая 3,862 тыс. полувагонов, 481 платформу и 404 контейнера, что эквивалентно 8% собственного парка группы). Закупки были увеличены «на фоне сохранения высокого спроса на перевозки навалочных грузов и наличия возможностей приобретения вагонов по привлекательным ценам».

Новый подвижной состав обеспечит Globaltrans необходимыми активами для дальнейшего развития в 2019 г., отмечала компания. «Мы увеличили инвестиции в приобретение подвижного состава с целью обеспечить выполнение наших новых долгосрочных контрактов», – говорил генеральный директор группы Валерий Шпаков.

На какую сумму выросли инвестиции в 2018 г. с покупкой дополнительных вагонов, группа не указывала. В августе В.Шпаков говорил, что с учетом maintenance в сумме порядка 3,5 млрд руб. по итогам 2018 г. capex может составить 10 млрд руб.

В I полугодии холдинг приобрел 1,202 тыс. полувагонов, 300 танк-контейнеров для нефтехимической продукции и 300 платформ, во II полугодии планировал купить еще около 2,1 тыс. единиц подвижного состава, включая 1,82 тыс. полувагонов, 180 платформ и 180 танк-контейнеров. Списания у группы составляют порядка 200 вагонов ежегодно, уточнял при этом глава Globaltrans.

При этом компания сохранила планы по дивидендам. «Как мы сообщали в августе, группа намерена выплатить за 2018 г. в совокупности порядка 16 млрд руб., включая уже произведенные промежуточные выплаты в 8,2 млрд руб.», – заявлял топ-менеджер.

«Мы продолжаем идти по пути обеспечения высокой доходности для акционеров. Намерены (сохранить – ИФ) политику выборочных инвестиций при возникновении благоприятных условий, обеспечивая при этом привлекательный уровень доходности для наших акционеров», – добавлял он при этом.

Утвержденная в 2017 г. дивидендная политика компании предполагает выплату не менее 50% от свободного денежного потока, приходящегося на акционеров, при соотношении «чистый долг/скорректированная EBITDA» меньше 1, не менее 30% – при левеверидже от 1 до 2 и не менее 0% – при левеверидже более 2. Более того, допускаются специальные дивиденды для «оптимизации структуры капитала».

Их, в частности, по итогам 2017 г. Globaltrans выплачивал по 21,6 руб. на акцию (3,9 млрд руб.) – наряду с годовыми дивидендами в 23,25 руб. на акцию (4,2 млрд руб.): общая сумма составила 8 млрд руб., или 44,85 руб. на акцию. Суммарные же выплаты по итогам 2017 г. – включая выплаченные промежуточные и специальные дивиденды – составили 16 млрд руб., или 89,65 руб. на акцию.

Globaltrans специализируется на железнодорожных перевозках металлургических грузов, нефтепродуктов, строительных грузов и угля. По состоянию на 30 июня 2018 г. в парке группы было около 66 тыс. вагонов (в основном – полувагоны и цистерны, 95% – в собственности, возраст – 11 лет). Основателям компании – Никите Мишину и Андрею Филатову – принадлежит по 11,5% акций, Константину Николаеву – 11,2%. У члена совета директоров Александра Елисеева – 5,4%, у директора по стратегии Сергея Мальцева – 4,7%. Free float – 55,6%.

ГУДОК; МАСЛЮК ВИТАЛИЙ; 2019.02.27; ПАССАЖИРЫ УКАЗАЛИ НАПРАВЛЕНИЕ РАБОТЫ

В Управлении Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту на прошлой неделе состоялось публичное обсуждение результатов правоприменительной практики в 2018 году.

По итогам 2018 года ОАО «РЖД» перевезло рекордное за последние 10 лет число пассажиров – 1 млрд 152 млн (в поездах дальнего следования и в пригородном сообщении). В Роспотребнадзор по железнодорожному транспорту за это время

поступило 2221 обращение от пассажиров (на миллион человек – 1,9 сигнала). Для сравнения: в 2017 году было перевезено 1 млрд 117,9 млн пассажиров, а обращений в надзорное ведомство поступило 1675 (на миллион – 1,4).

Как рассказала заместитель руководителя Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по железнодорожному транспорту Вера Логинова, больше всего пассажиры (35%) обращали внимание на условия проезда в поездах и электричках. Среди основных претензий – санитарное состояние туалетов и отсутствие кондиционеров в поездах дальнего следования.

В пресс-службе АО «Федеральная пассажирская компания» «Гудку» рассказали, что компания работает над повышением качества своих услуг. «На сегодняшний день количество вагонов, оборудованных кондиционерами, составляет 74,9% парка вагонов, количество вагонов, оборудованных биотуалетами, составляет 60,8%. При этом все вагоны, приобретаемые АО «ФПК» и прошедшие модернизацию, оборудуются установками кондиционирования воздуха (УКВ) и экологически чистыми туалетными комплексами (ЭЧТК)», – пояснили в пресс-службе перевозчика.

В ФПК рассказали, что в этом году запланировано приобретение 525 вагонов, оборудованных УКВ и ЭЧТК. Кроме того, будет проведен капитально-восстановительный ремонт 491 единицы. Продолжится установка уловителей посторонних предметов на ЭЧТК для исключения засоров и оснащение туалетных комнат грязезащитными ковриками для поддержания чистоты и санитарного состояния полов.

Часть обращений (18%) – по поводу шума в жилых домах вблизи объектов железнодорожной инфраструктуры. «В большинстве случаев жилые дома построены в непосредственной близости от железной дороги, а не железную дорогу прокладывали в жилой зоне, – объяснял ранее «Гудку» заместитель начальника Правового департамента ОАО «РЖД» Сергей Иванов. – По логике застройщик сам должен обеспечивать соблюдение требований экологической безопасности и санитарно-эпидемиологического благополучия населения».

Чтобы разграничить ответственность застройщика и владельца инфраструктуры, **Минтранс** в конце 2018 года представил поправки в закон «О железнодорожном транспорте РФ» («Гудок» об этом писал в № 223 от 11.12.2018).

Третья по популярности жалоба (15%) – от пассажиров, которые хотели бы иметь возможность выйти на любой станции внутри оплаченного маршрута, а потом вновь по ранее купленному билету продолжить маршрут.

Но в ЦППК пояснили: «Необходимо иметь в виду, что после прерывания поездки ее продолжение по тому же разовому проездному документу не допускается». Данная норма регулируется Правилами использования проездных документов и предоставления дополнительных услуг, которые устанавливает перевозчик, и не противоречит нормам действующего законодательства.

Работа с обращениями пассажиров регламентируется законом № 59 «О порядке рассмотрения обращений граждан РФ». Документ отводит на рассмотрение претензий 30 суток. Однако в АО «ФПК», например, с 2017 года для быстрой обратной связи действует система оперативного реагирования через социальные сети на любое обращение. «Если требуется срочная информация, запрос перенаправляется ответственному подразделению с уведомлением руководителя подразделения, готовится ответ и обратившийся оперативно получает обратную связь», – пояснили в компании.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.02.27; НЕФТЯНЫЕ АДМИРАЛЫ; «РОСНЕФТЬ» НАМЕРЕНА ЗАГРУЗИТЬ СЕВМОРПУТЬ СЫРЬЕМ СО СВОИХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ

Как стало известно “Ъ”, «Роснефть» решила внести существенный вклад в наращивание грузопотока на Северном морском пути и может перенаправить туда нефть с новых месторождений Ванкорского кластера, построив около 600 км трубопровода до побережья Таймыра. Компания видит этот проект в связке с разработкой Пайяхской группы месторождений «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатова. Эта концепция сейчас прорабатывается в правительстве, но комплексной оценки необходимых инвестиций еще нет. В «Транснефти», которой грозит падение объемов прокачки нефти с Ванкора, заявили о готовности «конкурировать с новым направлением». Эксперты считают, что в любом случае с привлечением лоббистского ресурса «Роснефти» шансы Пайяхи на реализацию повышаются.

Президент «Нефтегазхолдинга» (НГХ) Эдуард Худайнатов и глава «Росатома» Алексей Лихачев обратились к вице-премьеру **Максиму Акимову** с просьбой оценить целесообразность создания совместной инфраструктуры поставок нефти для принадлежащей НГХ Пайяхской группы месторождений и Ванкорского кластера «Роснефти» для дозагрузки СМП, сообщили источники “Ъ”. По их словам, господа Худайнатов и Лихачев указывают на риски срыва поручения президента РФ по обеспечению к 2024 году грузовой базы для СМП в 80 млн тонн грузов. В связи с этим предлагается перенаправить на север нефть новых месторождений Ванкорского кластера «Роснефти» – Сузунского, Тагульского и Лодочного – с ресурсами 1,9 млрд тонн, запасами 500 млн тонн и планируемой добычей 22-24 млн тонн в год. Речь идет о строительстве нефтепровода от Ванкорского кластера до бухты Север на побережье Таймыра длиной около 600 км и мощностью 25 млн тонн с возможностью увеличения до 50 млн тонн, который бы проходил через Пайяхские месторождения, принадлежащие НГХ.

В «Роснефти», НГХ и «Росатоме» отказались от комментариев. Но источник “Ъ” в «Росатоме» отмечает, что позиция у госкорпорации простая: чем больше проектов в Арктике, тем больше грузооборот и потребность в атомных ледоколах. В министерствах не смогли прокомментировать предложение. Между тем освоение Пайяхи и «единый арктический маршрут транспортировки нефти» в районе Таймырского участка, по данным “Ъ”, упоминались 25 февраля на заседании правительственной рабочей группы по развитию СМП во главе с **Максимом Акимовым**. При этом доклад от лица НГХ делал вице-президент «Роснефти» Андрей Шишкин, который в числе прочего курирует верфь «Звезда» на Дальнем Востоке.

Идея перегружать нефть Ванкорского кластера, основного добывающего актива «Роснефти» в Восточной Сибири, через морской терминал на СМП полностью противоречит прежней стратегии.

Эти месторождения уже подключены к системе «Транснефти», и, если потоки будут переведены на север, трубы «Транснефти» могут остаться полупустыми, учитывая, что ключевое Ванкорское месторождение уже вошло в стадию снижения добычи. Между тем концепция должна помочь разработке Пайяхи – единственного крупного добычного актива, обремененного долгами НГХ. Пайяхские активы вошли в компанию Эдуарда Худайнатова в 2013 году, став одним из первых приобретений после того, как тот покинул «Роснефть». Тогда Пайяха и «Геотэкс» (газовые участки в Саратовской области) были куплены, по данным “Ъ”, за \$500 млн.

Эдуард Худайнатов в конце 2017 года оценивал разработку Пайяхи в \$6 млрд. Такие инвестиции были не по силам НГХ, и компания пыталась найти инвесторов, а в 2015 году просила 78 млрд руб. из Фонда национального благосостояния, но безрезультатно.

Компания и сейчас просит преференций для проекта, говорят источники “Ъ”. Помимо проблем с финансированием и отсутствием инфраструктуры в регионе у рынка вызывали сомнения планы НГХ достигнуть к 2024 году добычи на Пайяхе 10 млн тонн, учитывая, что сейчас на госбаланс поставлены запасы только 163,1 млн тонн нефти. Однако, по словам одного из собеседников “Ъ”, близких к НГХ, в течение «пары месяцев» запасы Пайяхи могут быть увеличены до 500-600 млн тонн по итогам геологоразведки. Другой собеседник “Ъ” в правительстве уточняет, что без подтверждения запасов получить господдержку будет сложно.

Источник “Ъ”, близкий к НГХ, говорит, что аудитор DeGolyer & MacNaughton оценил запасы Пайяхи в 266 млн тонн по категории 2Р и 760 млн тонн по 3Р, а планируемую полку годовой добычи – в 24-30 млн тонн.

Планы «Нефтегазхолдинга» по развитию Пайяхи уже входят в федеральный проект «Северный морской путь» комплексного плана развития магистральной инфраструктуры. Теперь Эдуард Худайнатов просит Белый дом включить в него и месторождения Ванкорского кластера. Согласно одной из последних версий паспорта проекта (копия есть у “Ъ”), на развитие морского терминала в бухте Север для отгрузки нефти с Пайяхи заложено 81 млрд руб. внебюджетных инвестиций. Никакой общей оценки стоимости проекта компании не приводят. Помимо трубопровода и отгрузочного терминала им понадобятся также танкеры ледового класса. В 2017 году структура «Роснефти» «Роснефтефлот» заказала строительство десяти танкеров ледового класса Arc7 для транспортировки нефти с Пайяхи, но их будет недостаточно для перевозки 20 млн тонн в год.

По данным “Ъ”, НГХ и «Роснефть» планируют по построенному с нуля нефтепроводу отгружать через терминал на Таймыре в бухте Север 20 млн тонн нефти к 2024 году (из которых половину даст нефть Ванкорского кластера). Часть объемов предполагается отправлять на танкерах в восточном направлении через Берингов пролив. Компании рассчитывают, что в 2035 году суммарная добыча на этих проектах может составить 50-55 млн тонн. Собеседники “Ъ” подчеркивают, что даже если НГХ не сможет добывать планируемые 10 млн тонн, этот объем может быть восполнен нефтью Ванкора.

Один из источников “Ъ” в отрасли утверждает, что транспортировка с Ванкора до СМП с учетом использования танкеров ледового класса минимум вдвое дешевле, чем альтернативный маршрут по системе «Транснефти» через порт Козьмино на Дальнем Востоке.

Если «Роснефть» считает, что поставлять нефть по Севморпути будет экономически более выгодно, то это ее право», – заявил “Ъ” советник главы «Транснефти» Игорь Демин.

Он пояснил, что у «Роснефти» нет перед трубопроводной компанией обязательств по объемам сдачи нефти по принципу «бери или плати». «Значит, будем конкурировать с новым направлением», – констатирует он. Господин Демин уточнил, что по текущим заявкам «Роснефть» собиралась сдать в трубу «Транснефти» Заполярье-Пурпе в 2019 году 22,4 млн тонн, а в 2023 году – достичь максимума в 28,1 млн тонн. Еще два источника “Ъ”, знакомые с предложением НГХ, считают реализацию проекта и тем более сроки маловероятными. По их мнению, система «Транснефти» дешевле использования СПМ на «несколько долларов на баррель».

Директор консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев отмечает, что идея не нова: подобный маршрут на Диксон обсуждался для экспорта нефти с Ванкорского проекта, но в итоге конфигурация изменилась. Эксперт считает, что к 2024 году Пайяхская группа месторождений сможет давать 5 млн тонн нефти в год, тогда как ванкорский проект может обеспечить дополнительно около 25 млн тонн в год. «Учитывая, что другие компании заявляют о готовности обеспечить объем отгрузки в акватории Севморпути примерно в 58 млн тонн в год, перенаправление нефти Ванкорского кластера на север позволит достигнуть обозначенного президентом РФ объема грузопотока в 80

млн тонн», - говорит он. Кроме того, подобная кооперация компаний может придать импульс освоению Пайяхи, учитывая финансовый и лоббистский ресурс «Роснефти», отмечает эксперт. По его мнению, к началу 2024 года построить нефтепровод и портовую инфраструктуру реально, если работа будет одновременно развернута на участках трубы Тагул-Пайяха и Пайяха-бухта Север, а государство «окажет необходимую поддержку».

<https://www.kommersant.ru/doc/3896485>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6168005>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ЦС «ЗВЕЗДОЧКА» ОБРАТИЛСЯ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

АО «Центр судоремонта (ЦС) «Звездочка» обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Сумма исковых требований составляет 342 тыс. рублей, заявление пока не принято к производству, подробности не раскрываются.

Из материалов картотеки арбитражных дел следует, что в сентябре 2018 года ЦС «Звездочка» обращался в Арбитражный суд Мурманской области с иском к ММП. Исковые требования составляли 300,5 тыс. рублей – задолженность пароходства за стоянку теплохода «Котлас» у причала «Звездочки» в июле 2017 года и потребленную в 2017 году электроэнергию. В ноябре 2018 года иск был удовлетворен, но на меньшую сумму – 297,3 тыс. рублей. Впоследствии ММП обратилось в Тринадцатый апелляционный арбитражный суд, но 29 января текущего года суд возвратил заявление, поскольку истец не устранил нарушения в документации в отведенный срок.

Между тем, в январе Арбитражный суд Мурманской области принял от поставщика судовых масел ООО «Альянс Плюс» заявление о банкротстве ММП. Сумма исковых требований составила 18 млн 39 тыс. рублей. Первое заседание по этому делу запланировано на 6 марта. До этого «Альянс Плюс» дважды обращалось в суд с исками о банкротстве ММП, однако в первом случае суд оставил заявление без движения до устранения допущенных при обращении в арбитраж нарушений и по истечении срока возвратил его заявителю, во втором случае истец сам ходатайствовал о прекращении производства по делу.

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

Параллельно ММП пытается через суд взыскать задолженность со своих контрагентов. Так, Арбитражный суд Мурманской области рассматривает его иск на 45,6 млн рублей к мурманскому «Северному логистическому центру», который занимается оптовой торговлей топливом.

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

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

По данным «СПАРКа», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% – Николаю Куликову, 0,91% – АО «Трест

«Мурманскморстрой» (Мурманск) и 0,0025% – Александру Брынцеву. При этом Н.Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии». АО «ЦС «Звездочка» – крупнейшее судоремонтное предприятие России с филиалами в бассейнах Баренцева, Белого, Черного, Азовского и Каспийского морей. Предприятие входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО В 2018Г СНИЗИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 4,6 РАЗА ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА СУДОВОЕ ТОПЛИВО

АО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП, Красноярск) в 2018 года получило чистую прибыль по РСБУ в размере 95,6 млн рублей, что в 4,6 раза меньше, чем в 2017 году, сообщается в бухгалтерском отчете предприятия.

Выручка снизилась на 4%, до 4,07 млрд рублей, при этом себестоимость выросла на 6,3%, до 3,64 млрд рублей, что привело к падению валовой прибыли почти вдвое.

Изменение финансовых результатов в ЕРП связывают с ростом накладных расходов. «Снижение прибыли связано с увеличением затрат предприятия на судовое топливо из-за существенного роста цен на ГСМ», – пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

Енисейское речное пароходство – самое крупное в Красноярском крае транспортное предприятие, осуществляющее перевозки грузов и пассажиров в бассейнах рек Енисей и Ангара. Флот компании состоит из 460 судов общей грузоподъемностью 650 тыс. тонн.

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ, СОБОЛЕВ СЕРГЕЙ, ДЕМЧЕНКО НАТАЛЬЯ, СУХОРУКОВА ЕЛЕНА; 2019.02.27; ИНДО-ПАКИСТАНСКИЙ КОНФЛИКТ ВСТАЛ НА ПУТИ ОТПУСКНИКОВ

Российским авиакомпаниям запретили летать над Индией, Пакистаном и Афганистаном на фоне эскалации индо-пакистанского конфликта. Это может привести к росту цен на билеты и туры в Таиланд, Вьетнам и Индонезию

После того как пакистанские военные заявили, что сбили два индийских военных самолета, **Росавиация** направила российским авиакомпаниям телеграмму, в которой уведомила о полном или частичном запрете на полеты над территориями Индии, Пакистана и Афганистана, рассказал РБК источник, близкий к одной из авиакомпаний.

Такое решение было принято «в связи с геополитической обстановкой на индийском субконтиненте», говорится в копии телеграммы, которая есть в распоряжении РБК.

Получение телеграммы подтвердил РБК топ-менеджер крупного туроператора, отправляющего туристов в Юго-Восточную Азию, а ее подлинность – источник в правительстве.

Росавиация ссылается на ноты, выпущенные авиационными властями Индии, Пакистана и Афганистана. Они полностью запретили полеты над Пакистаном, в Индии временно закрыты некоторые аэропорты, обслуживающие северные штаты Пенджаб, Химачал-Прадеш, Джамму и Кашмир. Это аэропорт имени Раджа Санси недалеко от города Амритсар и аэропорт города Патиала в штате Пенджаб, аэропорт в городе Лех в Джамму и Кашмире, а также аэропорты Кангра и Бхунтар в Химачал-Прадеше.

После раздела Британской Индии в 1947 году на два независимых государства – Индию и Пакистан статус населенного преимущественно мусульманами Кашмира не был закреплен официальными соглашениями о границах. Сейчас он разделен на индийский штат Джамму и Кашмир (10,1 млн жителей) и контролируемые Пакистаном территории: Гилгит-Балтистан, или «Северные территории» (1 млн жителей), и непризнанное государство Азад Кашмир («Свободный Кашмир», 3,6 млн жителей). Небольшую часть исторического Кашмира контролирует Китай.

Индия и Пакистан воевали из-за Кашмира несколько раз. Первая кашмирская война началась в 1947 году и продлилась до 1949-го. Примерно 60% Кашмира оказалось под контролем Индии, 40% – под контролем Пакистана. Вторая война началась в 1965 году из-

за попыток Пакистана спровоцировать восстание в индийской части региона. Соглашение об урегулировании между Индией и Пакистаном было подписано в Ташкенте в январе 1966 года.

В 1971 году между Пакистаном и Индией вновь началась полномасштабная война, она стала самой крупной из всех. Пакистан потерпел тяжелое поражение и лишился анклава на востоке Индии, на территории которого впоследствии было провозглашено государство Бангладеш. Новое перемирие стороны подписали в декабре 1971 года.

В 1999 году стороны участвовали в последнем крупном конфликте, так называемой Каргильской войне. С пакистанской стороны при поддержке армейской артиллерии индийскую часть Кашмира атаковали хорошо вооруженные и обученные исламские боевики-сепаратисты. Чтобы освободить занятые ими высоты, армии Индии пришлось задействовать тяжелую авиацию, танковые и десантные подразделения. Каргильская война спровоцировала в Пакистане тяжелый правительственный кризис: к власти в стране вновь пришли военные.

Маршрут в обход

Из-за закрытия воздушного пространства над Пакистаном несколько российских авиакомпаний были вынуждены скорректировать свои маршруты. Самолеты Azur Air рейсов Москва – Фукуок (Вьетнам) и Санкт-Петербург – Краби (Таиланд) сели в Екатеринбурге из соображений безопасности.

В авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») сообщили РБК, что в связи с запретом начали планировать маршруты облета указанной территории. «Произошло увеличение протяженности ряда дальнемагистральных маршрутов», – предупреждает перевозчик, отмечая, что рейсы из Бангкока и Пхукета во Внуково (FV5872 и FV5876) приземлятся в аэропорту Шарджи в Объединенных Арабских Эмиратах для дозаправки.

РБК направил запросы в S7 Airlines, «Аэрофлот», авиакомпанию «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот»), также осуществляющие перевозки в страны Юго-Восточной Азии. В Utair и «Уральских авиалиниях» сообщили РБК, что не выполняют рейсы через воздушное пространство Пакистана.

В собственной полетной программе туроператора «Библио-Глобус» есть только два маршрута, которые пролегают через воздушное пространство Пакистана, – это рейсы Москва – Бангкок и Москва – Пхукет. «В полетную карту этих маршрутов уже внесены соответствующие корректировки, и они не доставляют неудобств для клиентов компании, путешествующих в Таиланд», – сказал в разговоре с РБК представитель пресс-службы туроператора.

Подорожавшие места

Запрет на полеты над Индией, Пакистаном и Афганистаном может повлиять на популярный у российских туристов маршрут в Таиланд: придется дольше лететь и получать дополнительные разрешения, сказал РБК топ-менеджер крупного туроператора. В конечном счете это приведет к росту себестоимости места, добавил он. По словам собеседника РБК в другом крупном туроператоре, сейчас себестоимость одного кресла из Москвы в Таиланд и обратно составляет \$500-600. Лишняя 1 тыс. км увеличивает его себестоимость примерно на \$26, сказал РБК топ-менеджер туроператора. Источник РБК в одном из турагентств рассказал, что в связи с изменениями подорожают билеты и туры не только в Таиланд, но и во Вьетнам.

Ограничение повлияет и на регулярные полеты на остров Бали, замечает источник в другом туроператоре. Перевозчикам, вероятно, придется делать остановку в Дубае, полагает он. Источник РБК, близкий к одной из авиакомпаний, сообщил, что изменения коснутся и рейсов в Индонезию.

Представитель Azur Air в разговоре с РБК отметил, что точно подсчитать издержки перевозчиков из-за ограничений на полеты над Пакистаном, Индией и Афганистаном пока сложно, однако они неминуемо будут. «Это и стоимость возврата рейсов на территорию

России в части дополнительного топлива и аэропортовых сборов, и затраты на обеспечение пассажиров комфортными условиями», – перечисляет он. К дополнительным издержкам приводит также и решение отправить пассажиров задержанных рейсов в гостиницы для отдыха.

«И, безусловно, издержки могут возникнуть в случае, если ситуация с воздушным пространством над территорией Пакистана и Индии затянется и придется длительный период выбирать иные маршруты для полетов в страны Юго-Восточной Азии», – резюмировал представитель Azur Air.

Рост себестоимости перелета из Москвы в курортные города Таиланда, по предварительной оценке, способен превысить 25%, в случае если маршруты на юго-восток Азии будут удлиняться и будут совершаться дозаправки, сказал РБК заместитель директора АКРА Александр Гущин. «Но если авиакомпании ожидают, что ограничения на полеты носят кратковременный характер, то могут не закладывать эти изменения в цену», – оговорился эксперт.

Причина закрытого неба

Отношения между Индией и Пакистаном обострились после теракта 14 февраля. Тогда в индийском штате Джамму и Кашмир террорист-смертник на начиненном взрывчаткой автомобиле протаранил автоколонну индийской военной полиции, погибли 44 человека.

В минувший вторник, 26 февраля, индийские ВВС нанесли удары по территории Пакистана, их целью, как утверждают в Нью-Дели, был лагерь боевиков «Джаиш-е-Мухаммад». Исламабад назвал атаку агрессией.

Утром 27 февраля пакистанские военные заявили, что сбили в воздушном пространстве своей страны самолеты ВВС Индии и захватили одного пилота.

Подпишитесь на рассылку РБК. Рассказываем о главных событиях и объясняем, что они значат.

<https://www.rbc.ru/society/27/02/2019/5c7671639a794744c0a680ee>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3896264>

<https://www.mskagency.ru/materials/2867565>

<https://rg.ru/2019/02/27/indiia-i-pakistan-zakryvaiut-vozdushnoe-prostranstvo.html>

<https://rg.ru/2019/02/27/rossijskij-samolet-izmenil-marshrut-iz-za-into-pakistanskogo-konflikta.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.28; ВЛАСТИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДАЛИ В СУД НА ФАС; СЛУЖБА ПРОВЕРЯЕТ, ПОЧЕМУ КОМПАНИЯ ТРОЦЕНКО ПОЛУЧИЛА БЕЗ КОНКУРСА ПРАВО СТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ В МЕСТНОМ АЭРОПОРТУ

Аппарат губернатора и правительства Иркутской области 31 января подал два иска – к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) и ее областному управлению. Арбитражный суд Иркутской области начнет рассмотрение их 11 марта.

Оба иска практически идентичны: истец требует признать незаконно полученной информацию и незаконными действия сотрудников ФАС и УФАС при проведении выездной проверки. В одном из исков аппарат губернатора требует признать незаконным и сам приказ антимонопольной службы о проведении внеплановой выездной проверки.

Проверка проводилась в ходе расследования признаков нарушения закона о защите конкуренции при выборе инвестора для строительства нового терминала в аэропорту Иркутска, рассказал «Ведомостям» руководитель управления ФАС по борьбе с картелями Андрей Тенишев. Это дело было возбуждено в октябре 2018 г. Согласно материалам суда приказ о внеплановой проверке ФАС издала 24 декабря, а 26 декабря сотрудники центрального аппарата и регионального управления ФАС нагрянули в правительство

области, осматривали рабочие места чиновников, их рабочие компьютеры, снимали копии документов.

Аппарат губернатора Сергея Левченко просил об обеспечительных мерах: приостановить действие приказа ФАС, так как проверка проводилась без согласования с прокуратурой. Суд отказал, решив, что в данном случае согласования с прокуратурой не требовалось.

Правительство России еще в 2015 г. отдало региону 100% Международного аэропорта Иркутск, чтобы он по конкурсу нашел инвестора для строительства нового аэропорта за пределами города и, пока он строится, модернизировал существующую инфраструктуру.

Минтранс России считает, что для обоих проектов нужен один инвестор. Новый аэропорт потребует десятки миллиардов рублей вложений, а владение действующим прибыльным аэропортом сделало бы проект привлекательнее для частных инвесторов.

Левченко не раз заявлял, что инвестором станет холдинг «Новаяпорт» Романа Троценко. Хотя другие игроки – «Базовый элемент» Олега Дерипаски и «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга неоднократно говорили об интересе к проекту и призывали провести конкурс. О необходимости конкурсного отбора говорили **Минтранс** и ФАС. Несмотря на это, Иркутская область в 2018 г. объявила, что новый терминал в действующем аэропорту построят «Новаяпорт» и компания «Рампорт аэро» (владеет аэропортом «Жуковский», ее блокирующий пакет принадлежит «Ростеху»).

После этого ФАС возбудила дело, подозреваемые по нему сам Левченко, правительство Иркутской области, компании «Рампорт аэро», «Рампорт безопасность» (переименована в «Терминал Иркутск» – это СП «Рампорт аэро» и «Новаяпорта», которое должно строить терминал), ИК «Аеон», «Новаяпорт», «Система управления» и Международный аэропорт Иркутск.

«Проверки проведены во всех компаниях. В 20-х числах марта мы планируем составить акты проверок. Губернатор Иркутской области еще не опрашивался», – рассказал Тенишев. Иногда выездные проверки ФАС проводятся при поддержке полиции, но проверка в правительстве области проведена только силами антимонопольного ведомства, добавил он.

«В случае проведения конкурса на строительство терминала и аэропорта мы готовы в нем участвовать», – говорит представитель «Ростеха». «Новаяпорт» и «Рампорт аэро» сами никаких действий не предпринимали. Губернатор предложил проект и выделил землю – если было сделано странно, то это вопрос к областным властям, указывает человек, близкий к одному из инвесторов. Другой человек, близкий к инвесторам, добавляет, что работа по новому терминалу приостановлена до вынесения решения ФАС.

«Если добытая ФАС информация будет признана незаконно полученной, то ведомство не сможет ее использовать в качестве доказательств при вынесении решения по делу», – говорит старший юрист фирмы BMS Law Firm Тарас Хижняк. «Очень сложно доказать, что ФАС провела проверку с процедурными нарушениями, например не уведомила проверяемое лицо не менее чем за 24 часа, – отмечает партнер юрфирмы «Нафко» Павел Иккерт. – Если Иркутской области это удастся, случай будет исключительным». С другой стороны, если проверяемый знает, что при проверке получены доказательства явного нарушения антимонопольного законодательства, то эффективнее добиваться именно отмены самой проверки, чем потом оспаривать в суде ее результаты, добавляет Иккерт.

Запросы «Ведомостей» представителю Левченко и в «Новаяпорт» остались без ответа.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/27/795296-vlasti-podali-v-sud-fas>

ТАСС; 2019.02.27; РОССИЯ И США 26-27 ФЕВРАЛЯ ОБСУДИЛИ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ

Представители России и США 26-27 февраля обсудили в американской столице вопросы, касающиеся гражданской авиации, в рамках регулярного диалога. Об этом в среду корреспонденту ТАСС сообщил представитель Госдепартамента.

«Американские и российские эксперты по вопросам гражданской авиации 26 и 27 февраля встретились в Вашингтоне для обсуждения вопросов гражданской авиации», – отметил он и добавил, что «встречи были частью регулярного диалога [Москвы и Вашингтона] по вопросам гражданской авиации».

Дипломат подчеркнул, что США и Россия «рассмотрели проблемы заинтересованных субъектов из авиационной отрасли» обеих стран. По его словам, консультации прошли «в том же ключе, как ведутся переговоры с другими основными партнерами США в авиационной отрасли».

В Госдепартаменте отметили, что от американской стороны во встрече приняли участие представители внешнеполитического ведомства, министерств транспорта и торговли, а также наблюдатели от частного сектора. «В состав российской делегации вошли представители правительства и отрасли», – отметил дипломат.

На прошлой неделе в пресс-службе **Минтранса** РФ сообщили, что представители России и США 26-28 февраля проведут в Вашингтоне переговоры по развитию воздушного сообщения между двумя странами.

Предыдущая встреча представителей авиационных властей двух стран прошла в июне 2018 года. Сообщалось, что на ней, в частности, поднимались вопросы транзитных грузоперевозок американских авиакомпаний через воздушное пространство России.

В последнее время в авиасообщении между Соединенными Штатами и Россией существует ряд проблем. В частности, из-за вопроса транзита американских компаний Вашингтон в мае прошлого года ужесточил требования, предъявляемые к трем российским авиакомпаниям – «Аэрофлоту», «Эйрбриджкарго» (входит в группу «Волга – Днепр») и «Якутии».

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6166815>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ЯНВАРЕ НА 10%, ДО 8,3 МЛН ЧЕЛОВЕК – РОСАВИАЦИЯ

Российские авиакомпании увеличили перевозки в январе 2019 года на 10% относительно аналогичного периода 2018 года, до 8,339 млн человек, сообщила **Росавиация**.

Оперативные данные ведомства от 11 февраля указывали на рост на 8,8%, до 8,2 млн пассажиров.

На внутренних линиях показатель вырос на 7,6%, до 4,962 млн человек, на международных – на 13,7%, до 3,377 млн человек. При этом пассажиропоток между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ вырос на 13,3%, до 2,78 млн человек. Перевозки между РФ и странами Содружества увеличились на 15,4%, до 596,834 тыс. человек.

Пассажирооборот компаний за отчетный период вырос на 11,5%, до 21,866 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел составила 78,9%, что меньше по сравнению с прошлогодним показателем на 0,8 процентного пункта. Коммерческая загрузка также немного снизилась – на 1,7 п.п., до 65,8%.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Passazhiroperevozki-rossiiskih-aviakompanii-v-yanvare-virosli-na-10--do-834-mln-chelovek-2019-02-27/>

<https://1prime.ru/business/20190227/829757591.html>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/v-yanvare-obemy-perevozki-passazhirov-aviakompaniyami-rf-vyrosli-na-10/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ В КРАСНОЯРСКЕ ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ ГРУЗОВОЙ ХАБ И УДВОИТЬ ПРИЕМ САМОЛЕТОВ – ВЛАСТИ

Власти Красноярского края рассчитывают к 2027 году создать на базе аэропортов «Черемшанка» и «Емельяново» (оба – Красноярск) международный транспортно-логистический производственный хаб, сообщил заместитель председателя правительства региона Сергей Верещагин на пресс-конференции в Красноярске в среду.

«Стоимость этого инвестпроекта – 35,69 млрд рублей. ТЭО мы планируем закончить в этом квартале. Срок реализации проекта – с 2020 по 2027 годы», – сказал С.Верещагин.

Проект предполагает комплексное развитие инфраструктуры аэропортов. В частности, красноярские власти рассчитывают получить из федерального бюджета 1,3 млрд рублей на строительство новой рулежной дорожки в «Емельяново». «Это позволит увеличить прием воздушных судов аэропорту в 2 раза, до 24 самолетов в час», – пояснил С.Верещагин.

Также планируется строительство железнодорожной ветки из Красноярска до аэропорта «Черемшанка». «В начале февраля я вел переговоры в Японии. Две компании готовы вести перевалку своих грузов через Красноярск. В настоящее время им выгоднее разгрузить свои самолеты здесь, а затем развезти по железной дороге», – сообщил зампред краевого правительства.

Проект по созданию воздушного хаба в Красноярске вошел в комплексную инвестпрограмму «Енисейская Сибирь», проект которой был передан на утверждение в правительство РФ во второй половине февраля. Региональные власти рассчитывают, что соответствующее распоряжение будет подписано уже в марте.

Ранее сообщалось, что в феврале 2018 года во время поездки президента РФ Владимира Путина в Красноярск главе государства была представлена совместная инициатива властей Красноярского края, Хакасии и Тувы о создании межрегиональной инвестиционной программы «Енисейская Сибирь» и социально-экономическом развитии сибирского макрорегиона.

В апреле 2018 года первые 7 инвестпроектов под общим брендом «Енисейская Сибирь» были представлены на очередном Красноярском экономическом форуме.

В ноябре на базе ОАО «Корпорация развития Красноярского края» была создана исполнительная дирекция комплексного инвестпроекта «Енисейская Сибирь».

Всего в инвестпрограмму «Енисейская Сибирь» вошло 32 инвестиционных проекта с общим объемом финансирования до 2027 года в размере 1,8 трлн рублей. Из них 12 проектов на 1,3 трлн рублей будут реализованы на территории Красноярского края.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С АПРЕЛЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ САМАРЫ В ТБИЛИСИ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) 1 апреля открывает рейс из Самары в Тбилиси, сообщает пресс-служба авиакомпании.

Полеты по этому направлению будут выполняться из Самары дважды в неделю, по понедельникам и пятницам.

Согласно данным самарского аэропорта «Курумоч», в настоящее время рейсы из Самары в Тбилиси никто не осуществляет.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; «АЭРОФЛОТ» ОЖИДАЕТ РОСТА РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ В 2019Г НА УРОВНЕ 6-7%

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ожидает роста рынка авиаперевозок в РФ в 2019 году на уровне 6-7% относительно прошлого года, сообщил «Интерфаксу» участник делового завтрака Fitch Ratings со ссылкой на выступавшего там начальника отдела по связям с инвесторами «Аэрофлота» Андрея Напольнова.

«В 2019 году мы, конечно, ждем, что рост будет немножко меньше (чем по итогам 2018 г. – ИФ), меньше 10%. По объективным причинам: база (прошлого года – ИФ) большая, с одной стороны, с другой стороны, был Чемпионат мира по футболу, который повлиял очень сильно на российский рынок в летний сезон. В 2019 году чемпионата не будет, поэтому такого подъема не будет, но в любом случае рост 6-7% по рынку в 2019 году – это достаточно адекватная оценка», – заявил А.Напольнов.

В долгосрочной перспективе, согласно ожиданиям «Аэрофлота», рынок авиаперевозок в России, продолжит расти, добавил он.

«Конечно, у него могут быть «ups and downs», но к 2023 году, мы считаем, что российский рынок будет на уровне 180-190 млн пассажиров. Потенциал у рынка есть: это и постепенная раскатка существующих и дополнительных направлений, это и лоукост, который очень сильно стимулирует рынок. Поэтому мы строим свои планы исходя из этого прогноза», – передал слова А.Напольнова собеседник «Интерфакса». Сколько пассажиров планирует перевезти сама группа «Аэрофлот» в этом году, представитель компании не сказал.

В 2018 году авиакомпании РФ увеличили перевозки на 10,6% относительно 2017 года, до 116,2 млн пассажиров, сообщала **Росавиация**. По итогам 2019 года **Минтранс** ожидает снижения темпов роста до менее 10%, говорил ранее замглавы **Минтранса** РФ Александр Юрчик.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В 2019Г СНИЗИТ ТЕМПЫ РАСШИРЕНИЯ САМОЛЕТНОГО ПАРКА – ТОП-МЕНЕДЖЕР

Группа «Аэрофлот» в 2019 году снизит темпы расширения самолетного парка относительно его роста в прошлом году, сообщил «Интерфаксу» участник делового завтрака Fitch Ratings со ссылкой на выступавшего там начальника отдела по связям с инвесторами «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) Андрея Напольнова.

«С точки зрения парка самолетов, у нас сейчас 370 воздушных судов, в прошлом году мы добавили порядка 40 самолетов. В 2019 году у нас будет немножко меньше добавление, и оно будет неравномерно распределено по брендам», – сказал А.Напольнов, пояснив, что наиболее агрессивно будет расти парк низкобюджетной компании группы – «Победы».

«В «Аэрофлоте», самой головной компании, мы работаем с утилизацией – с тем, чтобы увеличивать среднесуточный налет, который позволяет более эффективно эксплуатировать текущий флот», – отметил, по словам собеседника «Интерфакса», А.Напольнов.

Представитель «Аэрофлота» также напомнил, что согласно пятилетней стратегии группы, к 2023 году ее парк должен вырасти до 520 самолетов.

«Аэрофлот» – крупнейшая авиационная группа в РФ. Объединяет компании «Аэрофлот – российские авиалинии» (работает в премиальном ценовом сегменте), «Россию» (средний сегмент), низкобюджетную «Победу» и работающую на Дальнем Востоке «Аврору». Основной акционер «Аэрофлота» – Росимущество (51,2%), пакетом в 3,5% владеет госкорпорация «Ростех», 5,2% принадлежит физлицам, 0,1% – менеджменту компании, 40% – у институциональных инвесторов.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; «АЭРОФЛОТ» СМОТРИТ НА ОПЦИЮ ТОПЛИВНОГО ХЕДЖИРОВАНИЯ, НО ПОКА РЕШЕНИЕ НЕ ПРИНЯТО – ТОП-МЕНЕДЖЕР

«Аэрофлот» рассматривает возможность топливного хеджирования, но пока соответствующее решение в компании не принято, сообщил «Интерфаксу» участник делового завтрака Fitch Ratings со ссылкой на выступавшего там начальника отдела по связям с инвесторами «Аэрофлота» Андрея Напольнова.

«Исторически мы хеджировались – до 2015 года. Потом приостановили практику хеджирования в связи с тем, что было необходимо пересмотреть политику, переоценить риски. С тех пор мы, безусловно, несколько раз возвращались к этому вопросу», – сказал А.Напольнов.

В 2015 году «Аэрофлот» получил чистый убыток по обоим стандартам отчетности: по РСБУ в размере 18,9 млрд руб., по МСФО – 6,5 млрд руб. Компания объясняла такие результаты непредвиденными расходами из-за перевозки пассажиров «Трансаэро». При этом аналитики, в том числе «ВТБ капитала», связывали убытки с программами хеджирования, в том числе топливных контрактов: потери от них оценивались в \$300 млн.

«В 2016-2017 годах по факту хеджирование для нас не имело смысла, потому что была активная фаза налогового маневра и компенсация акцизов (на топливо – ИФ), и фактически в рублях топливо даже дешевело», – продолжил представитель «Аэрофлота».

«Но, к сожалению, в 2018 году это все развернулось в обратную сторону, и компании было очень сложно спрогнозировать, потому что мы не ожидали, что рубль поведет себя так, как повел при той стоимости нефти, которая была. Но мы периодически возвращаемся к этому вопросу, мы не исключаем такой возможности в будущем, но соответствующее решение в компании пока, до сих пор не принято», – заявил, по словам собеседника «Интерфакса», А.Напольнов.

Ранее о возможности хеджирования рисков из-за роста цен на авиакеросин, нестабильности курсов валют и политической ситуации в Венесуэле, которая может отразиться на рынке нефти, говорил глава «Аэрофлота» Виталий Савельев. «Мы рассматриваем варианты хеджирования, потому что мы до конца не понимаем, как будет меняться рынок и что будет с Венесуэлой», – заявлял топ-менеджер в интервью телеканалу «Россия 24» в начале февраля.

Как сообщалось, по итогам 2018 года чистая прибыль «Аэрофлота» по РСБУ упала в 10,2 раза, до 2,8 млрд руб. Статьей затрат, показавшей наиболее значимый рост – более 47% – стало авиационное топливо.

ТАСС; 2019.02.27; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ВОЗБУДИЛА ДЕЛО О РАСТРАТЕ В ОТНОШЕНИИ ДИРЕКТОРА АЭРОПОРТА ТАМБОВА

Уголовное дело по факту растраты возбудила Мичуринская транспортная прокуратура в отношении директора аэропорта Тамбова. Об этом в среду сообщается на сайте Московской межрегиональной транспортной прокуратуры.

«По результатам прокурорской проверки возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 160 УК РФ («Растрата») в отношении директора ТОГБУ «Аэропорт «Тамбов». В рамках проверки установлены многочисленные факты издания директором аэропорта распоряжений о собственном командировании в Москву с последующей оплатой расходов, включая суточные на сумму почти 140 тыс. рублей. Данные денежные средства не подлежали выплате в связи с тем, что Москва является местом его постоянного проживания», – говорится в сообщении.

По данным ведомства, прокурор вынес постановление о направлении материалов проверки в орган предварительного расследования для решения вопроса об уголовном преследовании.

Как уточнил ТАСС старший помощник прокурора Мичуринской транспортной прокуратуры Евгений Матвеев, сейчас директор аэропорта от должности не отстранен и

продолжает выполнять свою работу. «Этот вопрос будет рассматриваться дополнительно», – сказал он.

Аэропорт Тамбова находится в собственности Тамбовской области. Может принимать воздушные суда малой вместимости, такие как Ту-134, Ил-18, Ан-12, Embraer EMB-145, Bombardier CRJ-100/200 и другие. Из Тамбова осуществляются регулярные пассажирские перевозки в Москву и Санкт-Петербург, в летний сезон – в Сочи и Симферополь. В 2018 году тамбовский аэропорт обслужил около 30 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/proisshestiya/6165040>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; СУД ПРИЗНАЛ «БУРЯТСКИЕ АВИАЛИНИИ» БАНКРОТОМ, ОТКРЫЛ КОНКУРСНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Арбитражный суд республики Бурятия признал ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал») банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство, говорится в картотеке арбитражных дел.

Конкурсным управляющим утвержден Илья Бурыкин, член саморегулируемой организации «Ассоциация антикризисных управляющих» (Саранск). Его отчет суд заслушает 22 августа.

Дело о банкротстве авиакомпании было открыто в начале 2017 года по иску транспортной компании «Фрилайн» (миноритарный кредитор). В августе того же года суд ввел в отношении должника наблюдение и включил транспортную компанию в реестр кредиторов с требованиями в размере 1,7 млн рублей.

Мажоритарным кредитором «Бурала» является ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) – его требования составляют 458,4 млн рублей (90,43% голосов).

В ноябре 2017 года временный управляющий авиакомпании Андрей Лишай сообщал «Интерфаксу», что планирует заключить мировые соглашения со всеми кредиторами «Бурала». Однако это ему так и не удалось сделать.

В августе 2018 года дело о банкротстве «Бурала» было приостановлено, так как «Фрилайн» пытался оспорить решение собрания кредиторов, на котором для утверждения судом кандидатом в арбитражные управляющие был выбран И.Бурыкин.

«Данная кандидатура представляет интересы мажоритарного кредитора (ГТЛК – ИФ), и позволит ему контролировать процедуру банкротства», – излагалась позиция «Фрилайна» в материалах дела.

В январе 2019 года дело было возобновлено, поскольку, как говорилось в определении суда, «Фрилайн» не представил доказательств заинтересованности И.Бурыкина по отношению к ГТЛК. Кроме того, на собрании были представлены другие кандидатуры, а И.Бурыкин утвержден большинством голосов.

«Фрилайн» также пытался оспорить и решение кредиторов об обращении в суд с заявлением о введении в отношении «Бурала» конкурсного производства, так как опасался понести дополнительные расходы из-за того, что является истцом по делу о банкротстве, а у авиакомпании может быть недостаточно имущества на оплату процедуры. Однако суд первой инстанции обратил внимание на данные ФНС о том, что у должника имеется земельный участок кадастровой стоимостью 2 млн рублей, 21 единица недвижимого имущества общей площадью 6,8 тыс. кв. м, 6 единиц транспортных средств, чего будет достаточно для покрытия расходов в ходе банкротства.

Как сообщалось, в марте 2017 года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс авиакомпании из-за ее долгов. Обеспечительные меры были обращены на 6 самолетов и 4 вертолета (в том числе непригодные к полету), а также 14 объектов недвижимости.

Вместе с тем, между ГТЛК и «Буралом» продолжаются судебные разбирательства, в ходе которых лизинговая компания взыскивает, а авиакомпания опротестовывает долги,

возникшие в связи с арендой воздушных судов.

В частности, «Бурятские авиалинии» не смогли оспорить в кассации взыскание в пользу ГТЛК \$3,5 млн. В ноябре 2018 года кассация оставила в силе решение первой и постановление апелляционной инстанций по длившемуся с декабря 2017 года делу об аренде «Буралом» двух самолетов Sukhoi Superjet 100 без экипажа.

«Бурал» же в свою очередь – пока безуспешно – пытается взыскать с ГТЛК 1,2 млрд рублей: суд первой инстанции авиакомпания отказал, и 5 февраля 2019 года она направила иск в Девятый арбитражный апелляционный суд жалобу на его решение.

АК «Бурятские авиалинии» базировалась в Улан-Удэ, выполняла регулярные рейсы в Иркутск, Нижнеангарск, Таксимо на самолетах Ан-24.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основным владельцем компании является Алексей Попов (70%). Остальная доля принадлежит занимающемуся общепитом ООО «Чингис», которое на 80% принадлежит предпринимателю Субадме Баданову (владеет рядом фирм в Бурятии, Иркутской области и Забайкальском крае).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.27; ВС РФ НЕ БУДЕТ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ДЕЛО ОБ ОТКАЗЕ СЕЙШЕЛЬСКОЙ ФИРМЕ В ИСКЕ К «НОРДАВИА» НА 640 МЛН РУБЛЕЙ

Верховный суд (ВС) РФ не будет пересматривать дело об отказе сейшельской фирме World Best Trade Ltd (WBT) во взыскании с авиакомпании «Нордавиа» 640 млн рублей, следует из определения суда, размещенного на сайте.

«Изучив жалобу и приложенные к ней материалы, судья считает, что жалоба не подлежит передаче на рассмотрение в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного суда Российской Федерации», – говорится в документе.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 26 июня 2018 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 20 марта отказал WBT во взыскании с авиакомпании «Нордавиа» 640 млн рублей. Арбитражный суд Московского округа 18 октября оставил вердикт в силе.

Иск был подан еще в мае 2017 года, но суд несколько раз откладывал судебное разбирательство по нему, на чем настаивал ответчик.

Как заявлял на одном из предварительных заседаний представитель «Нордавиа», в заявлении WBT утверждается, что ранее она предоставила авиаперевозчику 640 млн рублей по договору займа, однако никаких доказательств, в том числе выписки по счету, истец тогда не представил к рассмотрению. При этом, по версии «Нордавиа», речь идет о «техническом долге».

На предварительном заседании 20 февраля 2018 года представитель истца ознакомил суд с оригиналом договора займа от 30 марта 2016 года, а также договора о замене кредитора по кредитным договорам от 11 апреля 2016 года, говорится в материалах картотеки. Ответчик заявил ходатайство о приобщении их к материалам дела, однако суд отказал, сославшись на то, что уже ознакомился с ними. Вместе с тем суд решил приобщить к делу копию документа, подтверждающего перечисление денежных средств по договору о замене кредитора.

WBT, как следует из материалов картотеки, заявлял ходатайство об истребовании у «Нордавиа» актуального бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках. Однако суд отказал и в этом.

Вместе с тем суд не удовлетворил просьбу ответчика об истребовании доказательств из материалов уголовного дела, находящегося в производстве следственного управления УМВД России по Архангельской области. Ранее авиаперевозчик называл WBT сейшельским офшором российского предпринимателя Дмитрия Чертка, сына заместителя руководителя Ространснадзора Владимира Чертка.

По данным «Нордавиа», Д.Чертюк в 2016 году «завладел техническим долгом» авиакомпании, который образовался при прежнем акционере – «Норникеле» (МОЕХ: GMKN), и позже пытался через WBT «незаконно предъявить долг к оплате с последующим выводом за пределы РФ». В авиакомпании заявляли, что правоохранительные органы РФ завели на Д.Чертюка уголовное дело, а «технический долг, неправомерно им используемый», был арестован Архангельским судом как средство преступления.

«Нордавиа» – российская авиакомпания, специализируется на перевозках пассажиров из Северо-Западного федерального округа по России и за рубеж. Весной 2016 года компанию приобрел холдинг Sky Invest предпринимателя Сергея Кузнецова. До этого 100% акций «Нордавиа» принадлежали «Норникелю», который заявлял, что в ходе сделки «текущая задолженность авиакомпании перед поставщиками и финансовыми институтами была полностью реструктуризирована».

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ ; 2019.02.27; САМОЛЕТ АН-12 СОВЕРШИЛ АВАРИЙНУЮ ПОСАДКУ В ИРКУТСКОМ БРАТСКЕ, ПОСТРАДАВШИХ НЕТ

Самолет Ан-12 с четырьмя членами экипажа на борту совершил экстренную посадку в аэропорту города Братск Иркутской области, сообщили агентству «Интерфакс-Сибирь» в ПАО «Аэропорт Братск».

«Командир экипажа грузового самолета запросил экстренную посадку. В настоящее время борт благополучно приземлился. Пострадавших нет», – сказал представитель аэропорта.

По его словам, эксплуатант воздушного судна – АСЦ «Сибниа-тест».

По предварительным данным, причиной стал отказ третьего двигателя.

Самолет, по предварительным данным, летел из Новосибирска в Комсомольск-на-Амуре, на борту находилось четверо членов экипажа.