



Ежедневный мониторинг СМИ

16 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; В МОСКОВСКОМ МЕТРО ЗАПУСТИЛИ ПОЕЗД, ПОСВЯЩЕННЫЙ 210-ЛЕТИЮ МИНТРАНСА РФ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; МАССОВЫЕ ЗАДЕРЖКИ И ОТМЕНЫ РЕЙСОВ SSJ-100 ПРОИСХОДИЛИ И ДО КАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» - ДИТРИХ.....	4
RNS; 2019.05.15; «АЭРОФЛОТ» ВЫПЛАТИЛ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИХ В КАТАСТРОФЕ SSJ-100 45 МЛН РУБЛЕЙ.....	5
RNS; 2019.05.15; МАК МОЖЕТ ОПУБЛИКОВАТЬ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ О КРУШЕНИИ SSJ-100 В ТЕЧЕНИЕ 2-3 МЕСЯЦЕВ.....	5
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 15.05.2019 20:16; КАТАСТРОФА SSJ 100: СЛЕДСТВИЕ.....	6
RNS; 2019.05.15; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПРИГЛАСИТ ГЛАВУ МИНТРАНСА НА ЗАКРЫТОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПО КРУШЕНИЮ SSJ-100.....	6
ПРАЙМ; 2019.05.15; МАК МОЖЕТ РЕКОМЕНДОВАТЬ ПРОВЕРИТЬ КАЧЕСТВО ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА» - ИСТОЧНИК.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ В 2019Г ЕЩЕ 2,7 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ - ПРОЕКТ ПОПРАВOK БЮДЖЕТА.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ОРГАН ПО ДОПУСКУ АВИАТРЕНАЖЕРОВ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ПИЛОТОВ.....	7
ТАСС; 2019.05.15; ПОРЯДОК ФИНАНСИРОВАНИЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИНЯТ В I ЧТЕНИИ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.16; АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ СКИНУТСЯ НА ДНО; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАШЛО СПОСОБ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ РАБОТЫ В ОБСКОЙ ГУБЕ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.16; ЭСТАКАДА ПО ЗАЯВКАМ ТРУДЯЩИХСЯ; В ХИМКАХ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ОБЪЕКТ СТОИМОСТЬЮ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; МЕДВЕДЕВ ОБСУДИТ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ.....	11
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2019.05.16; НАЦПРОЕКТЫ ПОТРЕБОВАЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО КРЕАТИВА; ПЕТЕРБУРГСКОМУ ЮРИДИЧЕСКОМУ ФОРУМУ ОПРЕДЕЛИЛИ ОБЪЕМ РАБОТ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; УДМУРТИЯ НАМЕРЕНА ДО 2020 Г ДОБИТЬСЯ СМЕНЫ КОНЦЕССИОНЕРА МОСТОВ ЧЕРЕЗ КАМУ И БУЙ ЛИБО УСЛОВИЙ КОНЦЕССИИ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2019.05.15; МОСТЫ, ЛИВНЕВКИ И РЫБАЛКА; ПРЕЗИДЕНТ ПОДДЕРЖАЛ ГЛАВУ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ВОПРОСАМ СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА.....	13

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOB; 2019.05.15; ГОД НАД ПРОЛИВОМ; КРЫМСКИЙ МОСТ СТАЛ ДВИГАТЕЛЕМ ЭКОНОМИКИ И МАГНИТОМ ДЛЯ ТУРИСТОВ.....	14
ПРАЙМ; 2019.05.15; ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ТЕСТАМ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН В РФ РАСШИРЯТ ЕЩЕ НА РЯД РЕГИОНОВ.....	15
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.16; ПИКНИК ЗА ОБОЧИНОЙ: РОСАВТОДОР ЗАДУМАЛСЯ О КОМФОРТЕ ВОДИТЕЛЕЙ; ДАЛЬНОБОЙЩИКАМ ПОСТРОЯТ ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ОТДЫХА С ОСВЕЩЕНИЕМ, СТОЛАМИ И ТЕПЛЫМИ ТУАЛЕТАМИ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ СВЕТЛАНА СИБИНА; 2019.05.15; ; «АВТОГРАЖДАНКА» С ПРИЦЕПОМ; ПОЧЕМУ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОЛИСОВ ОСАГО НЕ УСТРАИВАЮТ НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ.....	18
ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.05.16; ХОРОШЕМУ НАУЧАТ: АВТОШКОЛЫ НАКАЖУТ ЗА АВАРИИ ВЫПУСКНИКОВ; ОКОЛО ПОЛОВИНЫ ВОДИТЕЛЕЙ ПОКУПАЮТ ПРАВА, НЕ СДАВ ЭКЗАМЕН.....	19
РИА НОВОСТИ; 2019.05.15; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ФИКСИРОВАТЬ СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ НА ОПАСНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; АВТОПРОМ РФ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ В 2019Г ДОПОЛНИТЕЛЬНО БОЛЕЕ 12 МЛРД РУБ. ГОСПОДДЕРЖКИ - ПРОЕКТ ПОПРАВOK.....	22
РИА НОВОСТИ; 2019.05.15; ПРОЕКТ О «ПЬЯНЫХ» ДТП НЕ КОСНЕТСЯ ПРИНИМАЮЩИХ ЛЕКАРСТВА, ЗАЯВИЛИ В ГД.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ВС РФ ОТКАЗАЛ РОСМОРРЕЧФЛОТУ В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА ПО ИСКУ НМТП.....	23
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.16; НЕСИС СНОВА СТАЛ СОВЛАДЕЛЬЦЕМ КРУПНЕЙШЕЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ РОССИИ; БИЗНЕСМЕН ВМЕСТЕ С ПАРТНЕРАМИ ПОЛУЧИЛ ПОЧТИ 15% ОБЪЕДИНЕННОЙ ВАГОННОЙ КОМПАНИИ.....	23
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.05.16; РЖД ВМЕСТО ДИВИДЕНДОВ ОТДАДУТ ГОСУДАРСТВУ ПАРК ВАГОНОВ ДЛЯ КРЫМА.....	24
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.05.16; ОАО РЖД РАССЧИТАЕТСЯ НАТУРОЙ; ДИВИДЕНДЫ ГОСУДАРСТВУ ВЫПЛАТЯТ ВАГОНАМИ И НЕДВИЖИМОСТЬЮ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ИНВЕСТИЦИИ В МОСУЗЕЛ В РАМКАХ САРЕХ РЖД В 2019Г СОРАЗМЕРНЫ ВЛОЖЕНИЯМ В «ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН».....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ «СТАРТОВАТЬ» НА ТОРГАХ ПО ПРОДАЖЕ 50% ТРАНСКОНТЕЙНЕРА С 36,1 МЛРД РУБ. - ИСТОЧНИКИ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ВХОДЯЩИЙ В ОСК ФИНСКИЙ АРСТЕСН ПРОДАСТ СВОИ АКТИВЫ ВЛАДЕЛЬЦАМ «ВОДОХОДА».....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; СОВКОМФЛОТ ВНОВЬ ЗАХЕДЖИРОВАЛ ДОЛЛАРОВЫЙ ДОЛГ В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ТАНКЕРА-АФРАМАКСА НА СПГ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; СОВКОМФЛОТ В АПРЕЛЕ ПРОДАЛ 2 ТАНКЕРА ПРОДУКТОВОЗА, ПЛАНИРУЕТ К ПРОДАЖЕ ЕЩЕ ОДИН.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2019.05.15; НА БАНЮ ВЗГЛЯНУТ СВЫСОКА; РОСРЕЕСТР РАЗВИВАЕТ ПРОЕКТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; АЭРОФЛОТ НЕ ДОПУСТИЛ К КОНКУРСУ ПО РЕМОНТУ SSJ-100 ИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ИЗ-ЗА СЛИШКОМ ДОРОГОЙ ЗАЯВКИ.....	32

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; СОКРАЩАТЬ ПРОИЗВОДСТВО SSJ-100 ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ - МАНТУРОВ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В АПРЕЛЕ ВЫРОС НА 16%.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; НОВАПОРТ ВЛОЖИТ 5 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ТОМСКА.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; «ИЖАВИА» НАМЕРЕНА ВЕРНУТЬСЯ К ХАБОВОЙ СХЕМЕ ПОЛЕТОВ В СЛУЧАЕ СОГЛАСИЯ РОСАВИАЦИИ - ВЛАСТИ УДМУРТИИ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПРОТИВ ГЕНДИРЕКТОРА ИЖАВИА О ХАЛАТНОСТИ ЗАКРЫТО - ВЛАСТИ УДМУРТИИ.....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2019.05.15; АЭРОПОРТ С ПЕЧКОЙ; В ДЕРЕВЯННОМ АЭРОВОКЗАЛЕ ОТКРОЮТ МУЗЕЙ АВИАЦИИ СЕВЕРА.....	36
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.15; ЭКСПЕРТ ПО ВЫЖИВАНИЮ ОТМЕТИЛ ОТСУТСТВИЕ ПАНИКИ И ДАВКИ ПРИ ЭВАКУАЦИИ SSJ-100.....	36
РИА НОВОСТИ; 2019.05.15; РОДНЫЕ ЖЕРТВ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 ПОПРОСИЛИ НАКАЗАТЬ СОТРУДНИКОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ЭКС-КОНСТРУКТОР ОКБ «СУХОЙ» ЛУКАШЕВИЧ ОБВИНИЛ ПИЛОТОВ SSJ-100 В ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ КАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	37

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; В МОСКОВСКОМ МЕТРО ЗАПУСТИЛИ ПОЕЗД, ПОСВЯЩЕННЫЙ 210-ЛЕТИЮ МИНТРАНСА РФ

Тематический поезд, посвящённый **210-летию Минтранса России**, вышел в среду на Кольцевую линию столичного метро.

«Мы запускаем тематический состав. Каждый вагон посвящён тому или иному виду транспорта. Внутри все вагоны посвящены основным событиям в развитии морского, речного, железнодорожного, городского, воздушного транспорта, дорожного хозяйства. По ходу движения будут даваться интересные факты и события из истории развития транспортного комплекса», - сообщил **министр транспорта России Евгений Дитрих** на церемонии запуска поезда.

В свою очередь, глава департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов поздравил с 84-летним Московский метрополитен.

«Два праздника сегодня- 210 лет министерству транспорта и 84 года запуску первого поезда Московского метрополитена. Коллектив Московского метрополитена в круглосуточном режиме работает для города Москвы. Огромное спасибо труду и вкладу, который они ежедневно делают для москвичей», - сказал он.

Юбилейный состав будет курсировать по Кольцевой линии в течение полугода. Новый тематический поезд познакомит пассажиров с историей становления транспортного комплекса России, начиная с 1809 года. Внутри поезда размещены фотографии транспортных средств, объектов транспорта, ключевых руководителей и деятелей отрасли. Все это сопровождается текстовым описанием. Помимо этого, пассажиры смогут узнать интересные факты из мира транспорта, сообщили в пресс-службе Московского метрополитена.

На ту же тему:

<https://tv.m24.ru/videos/182944>

<https://tass.ru/moskva/6431656>

<https://www.mskagency.ru/materials/2889470>

<https://riamo.ru/article/357986/tematicheskij-poezd-v-chest-210-letiya-transportnogo-vedomstva-rf-zapustili-v-metro-moskvy.xl>

<https://rg.ru/2019/05/15/reg-cfo/v-moskovskom-metro-zapustili-tematicheskij-poezd-k-iubileiu-mintransa.html>

<https://iz.ru/878255/2019-05-15/v-metro-moskvy-zapustili-tematicheskii-poezd-k-iubileiu-mintransa>

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1463999>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; МАССОВЫЕ ЗАДЕРЖКИ И ОТМЕНЫ РЕЙСОВ SSJ-100 ПРОИСХОДИЛИ И ДО КАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» - ДИТРИХ

Массовые задержки и отмены рейсов на Sukhoi Superjet 100 происходили и до катастрофы с участием этого типа самолета «Аэрофлота» в «Шереметьево», заявил **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

«Ситуация не менялась. На самом деле, задержки и отмены происходили и раньше. Коллеги, вы просто о них писали меньше», - сказал **Дитрих** журналистам в среду.

Как сообщалось, в течение нескольких дней после трагедии в «Шереметьево», которая унесла жизни 41 человека из находившихся на борту 78, «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) отменил несколько десятков рейсов с использованием SSJ-100. Так, 8 мая было отменено пять парных рейсов из «Шереметьево» и обратно, 9 мая - 12, 10 мая их число достигло уже 14. На следующий день, 11 мая, было отменено также 14 рейсов, 12 мая - ни одного. В самой авиакомпании ситуацию не комментировали.

«Я не могу сказать, что сейчас в этом смысле ситуация каким-то образом кардинально изменилась - может быть, (члены экипажа - ИФ) чуть внимательнее подходят к тем техническим вопросам, которые возникают перед вылетом. В остальном ровно то же самое, что было и до (катастрофы - ИФ)», - заявил **глава Минтранса**.

«Аэрофлот» - крупнейший эксплуатант SSJ-100, до катастрофы в его парке числилось 50 таких самолетов.

Согласно закрытой статистике **Росавиации** по налету судов у российских авиакомпаний, в 2018 году налет SSJ-100 составил 3,6 часа в сутки, сообщала газета «Ведомости». Для сравнения, самые популярные модели - среднемагистральные Airbus A320 и Boeing-737-800 - летали в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно. Топ-менеджер одного из эксплуатантов SSJ-100 объяснял изданию, что низкий налет лайнера по-прежнему связан с нехваткой запчастей: при необходимости замены компонентов самолеты надолго останавливаются.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-obyasnil-uvelichenie-chisla-zaderzhek-i-otmen-reisov-SSJ-100-2019-05-15/>

<https://tass.ru/ekonomika/6433268>

<https://ria.ru/20190515/1553514598.html>

RNS; 2019.05.15; «АЭРОФЛОТ» ВЫПЛАТИЛ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИХ В КАТАСТРОФЕ SSJ-100 45 МЛН РУБЛЕЙ

Авиакомпания «Аэрофлот» выплатила семьям погибших и пострадавших в результате авиакатастрофы с участием самолета SSJ-100 в аэропорту Шереметьево 45 млн рублей, сообщил журналистам **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

«Аэрофлот на утро 15 мая выплатил 45 млн рублей, из которых по 5 млн рублей выплачено родственникам трёх погибших; по 2 млн рублей — четырем госпитализированным пассажирам; по 1 млн рублей — 22 пассажирам, не нуждавшимся в госпитализации», — заявил министр.

Он подчеркнул, что сегодня «Аэрофлот» выплатит ещё 17,5 млн руб.

Дитрих также заявил, что страховые компании — «АльфаСтрахование» и «Согаз» — по состоянию на 15 мая выплатили 23 млн 633 тыс. рублей.

Он добавил, что из 8 млн рублей, положенным жителям Московской области, уже выплачено 7,6 млн.

«Отцу одного из погибших будет оплачено 0,4 млн. руб. незамедлительно после его прибытия из Владивостока», — сказал **министр**.

«Выплата материальной помощи за счет средств бюджета Мурманской области произведена родственникам 19 погибших граждан, проживавшим в Мурманской области. По миллиону. И еще 19 млн — по миллиону — за счет трансферта от Московской области», — добавил **глава Минтранса**.

<https://rns.online/transport/aeroflot-viplatil-semyam-pogibshih-i-postradavshih-v-katastrofe-SSJ-100-45-mln-rublei-2019-05-15/>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cdbfac59a7947060414aabb?from=newsfeed>

RNS; 2019.05.15; МАК МОЖЕТ ОПУБЛИКОВАТЬ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ О КРУШЕНИИ SSJ-100 В ТЕЧЕНИЕ 2-3 МЕСЯЦЕВ

Межгосударственный авиационный комитет может опубликовать предварительный отчет о крушении самолета SSJ-100 авиакомпании «Аэрофлот» в аэропорту Шереметьево в течение двух-трех месяцев, рассказал журналистам **министр транспорта Евгений Дитрих**.

«Традиционно Межгосударственный авиационный комитет для завершения расследований берет время до года. Я полагаю, что в пределах двух-трех месяцев они опубликуют предварительный отчет. Для них это тоже стандартная процедура», — заявил он.

По его словам, в том случае, если комиссия по расследованию катастрофы с SSJ-100, которую возглавляет **Дитрих**, столкнется с необходимостью принять срочные решения, они будут приняты.

«Расследование проходит, за ходом расследования мы следим. Если по ходу расследования будут какие-то вводные, требующие незамедлительных решений на уровне комиссии, на уровне уполномоченных органов, эти решения будут приняты», — сказал **министр**.

<https://rns.online/transport/MaK-mozhet-opublikovat-predvaritelnii-otchet-o-krushenii-SSJ-100-v-techenie-2-3-mesyatsev-2019-05-15/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/6433251>

<https://rg.ru/2019/05/15/itogi-rassledovaniia-gibeli-ssj-100-opublikuiut-v-seredine-leta.html>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 15.05.2019 20:16; КАТАСТРОФА SSJ 100: СЛЕДСТВИЕ

В: Запрещать полеты лайнеров «Сухой Суперджет» и сокращать их производство не планируется, заявил министр промышленности и торговли Денис Мантуров. А **глава Минтранса Евгений Дитрих** сообщил: количество задержек и отмен вылетов «Суперджетов» после катастрофы в «Шереметьево» не изменилось, просто СМИ стали больше писать о них. При этом **Дитрих** отметил, что к техническим вопросам перед вылетом теперь стали подходить чуть внимательнее. Предварительные итоги расследования катастрофы могут быть опубликованы в течение двух-трех месяцев. 5 мая лайнер загорелся после жесткой посадки, погиб сорок один человек. Следствие рассматривает различные версии: ошибки экипажа, технические проблемы и неблагоприятные погодные условия.

RNS; 2019.05.15; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПРИГЛАСИТ ГЛАВУ МИНТРАНСА НА ЗАКРЫТОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПО КРУШЕНИЮ SSJ-100

Комитет Госдумы по транспорту проведет закрытое заседание по авиакатастрофе SSJ-100 в аэропорту Шереметьево, на которое пригласит министра транспорта России **Евгения Дитриха**, сообщает пресс-служба комитета.

"После выводов комиссии, которые будут озвучены по SSJ, мы сюда пригласим министра транспорта, замминистра, директора департамента, руководителя агентства, может, некоторые авиакомпании и проведем закрытый комитет», - цитирует пресс-служба главу комитета **Евгения Москвичева**.

5 мая самолет SSJ-100, выполнявший рейс SU-1492 Москва-Мурманск, совершил экстренную посадку в аэропорту Шереметьево и загорелся. Как сообщал СКР, на борту воздушного судна находились 78 человек, среди которых трое несовершеннолетних и 5 членов экипажа. В **Минтрансе** заявили, что с места катастрофы в аэропорту Шереметьево извлечены тела 41 погибшего.

<https://rns.online/transport/Komitet-Gosdumi-priglasit-glavu-Mintransa-na-zakritoe-zasedanie-po-krusheniyu-SSJ-100-2019-05-15/>

ПРАЙМ; 2019.05.15; МАК МОЖЕТ РЕКОМЕНДОВАТЬ ПРОВЕРИТЬ КАЧЕСТВО ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА» - ИСТОЧНИК

Межгосударственный авиационный комитет (МАК), вероятно, рекомендует Росавиации проверить качество подготовки пилотов «Аэрофлота» после катастрофы в Шереметьево, сообщил РИА Новости источник, знакомый с ходом расследования МАК.

"Ожидается, что в четверг будет готово предварительное донесение МАК о ходе расследования авиакатастрофы SSJ100 компании «Аэрофлот» в Шереметьево», - сообщил источник.

Он уточнил, что в донесении МАК, вероятно, «будет рекомендовать Росавиации проверить подготовку летного состава авиакомпании». Также будут проверены характеристики режима ручного управления SSJ100, в том числе в случае удара молнии.

Ранее министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** заявил, что МАК может опубликовать предварительный отчет об итогах расследования катастрофы Sukhoi Superjet 100 в аэропорту «Шереметьево» в течение двух-трех месяцев, а полный - в срок до года.

Самолет Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в Шереметьево и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. Согласно данным Гидрометцентра России, в тот день в Подмоскowie наблюдалась гроза. По данным СК РФ, в результате катастрофы из 78 находившихся на борту погиб 41 человек. Выжить удалось четверем членам экипажа из пяти и 33 пассажирам.

<https://1prime.ru/transport/20190516/829978000.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ В 2019Г ЕЩЕ 2,7 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ - ПРОЕКТ ПОПРАВК БЮДЖЕТА

Авиакомпании РФ, участвующие в программах субсидированных перевозок пассажиров, могут получить в 2019 г. дополнительно 2,7 млрд руб. господдержки, следует из проекта поправок в федеральный бюджет, опубликованного Минфином.

"Субсидии организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению - 2,7 млрд руб.", - говорится в проекте.

По данным **Росавиации**, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, в программе, которая действует круглогодично, участвуют порядка десяти авиакомпаний. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

Первоначально бюджет выделил на программу 2,9 млрд руб., но в середине января участвующий в ней «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил, что распродал все льготные билеты на Дальний Восток за шесть дней. Как отмечалось, перевозчик получил на эти цели 793 млн руб. субсидий, хотя запрашивал 2,1 млрд руб. Руководство «Аэрофлота» обратилось в **Минтранс** с просьбой выделить ему всю запрошенную сумму.

В тот же день **Минтранс** сообщил, что предложил правительству выделить дополнительно 5,2 млрд руб. на субсидирование перелетов из ДФО, из них 2,5 млрд руб. - из резервного фонда правительства.

В марте правительство согласилось выделить 2,5 млрд руб., после чего, в апреле, «Аэрофлот» сообщил о возобновлении продаж льготных авиабилетов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ОРГАН ПО ДОПУСКУ АВИАТРЕНАЖЕРОВ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ПИЛОТОВ

Минтранс РФ планирует внести изменения в Воздушный кодекс РФ, которые позволят установить уполномоченный орган по допуску авиатренажеров, применяемых для подготовки пилотов гражданской авиации.

Уведомление о начале разработки соответствующего законопроекта ведомство разместило на портале regulation.gov.ru. Сам документ там пока не опубликован.

"Отсутствие нормативных правовых основ для установления уполномоченного органа, осуществляющего допуск тренажерных устройств имитации полета, применяемых в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских

воздушных судов», - указано в материалах к законопроекту в качестве обоснования его подготовки.

При согласовании законопроекта он может вступить в силу в декабре 2019 года.

ТАСС; 2019.05.15; ПОРЯДОК ФИНАНСИРОВАНИЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИНЯТ В I ЧТЕНИИ

Госдума приняла в первом чтении законопроект о порядке перераспределения бюджетных ассигнований на реализацию комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Законопроект был инициирован правительством РФ.

В целях реализации указа президента России от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» распоряжением правительства был утвержден комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Сейчас законодательством предусмотрено, что в ходе исполнения федерального бюджета в 2019 году изменения в сводную бюджетную роспись в части ассигнований на финансирование нацпроектов вносятся минуя обычную процедуру рассмотрения поправок в бюджет.

Поскольку комплексный план не является нацпроектом, на него не распространяются эти законодательные нормы. Законопроект приравнивает комплексный план к нацпроектам в части механизма перераспределения ассигнований.

"В целях эффективного использования бюджетных средств и минимизации рисков неисполнения мероприятий комплексного плана законопроектом предлагается установить возможность перераспределения и увеличения бюджетных ассигнований на реализацию комплексного плана путем внесения изменений в сводную бюджетную роспись», - указывают в кабмине.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/368601>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.16; АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ СКИНУТСЯ НА ДНО; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАШЛО СПОСОБ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ РАБОТЫ В ОБСКОЙ ГУБЕ

Правительство в срочном порядке нашло 4 млрд руб. на дноуглубление в Обской губе для терминала «Утренний», о выделении которых президента РФ просил глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон. Средства будут сняты с программы строительства трех атомных ледоколов. Как утверждают в «Росатоме» и подтверждают источники «Ъ», близкие к Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), на постройке ледоколов это не должно отразиться, так как сроки их сдачи уже перенесены. Но в госкорпорации ожидают, что средства будут возмещены при корректировке бюджета с 2021 года.

Как стало известно «Ъ», в правительстве нашли 4 млрд руб., которые нужны для дноуглубительных работ в Обской губе в 2019 году в интересах терминала «Утренний» НОВАТЭКа. По предложению «Росатома» деньги будут перенаправлены со строительства головного ледокола «Арктика» и двух серийных «Сибирь» и «Урал», рассказали «Ъ» источники, знакомые с ситуацией. По их словам, соответствующее решение направлено президенту Владимиру Путину вице-премьером Максимом Акимовым.

Представитель господина Акимова Сергей Извольский подтвердил «Ъ» факт отправки письма, отказавшись от дополнительных комментариев. В «Росатоме» «Ъ» подтвердили перенос 4 млрд руб. со строительства трех атомных ледоколов на дноуглубление для «Утреннего». Срок сдачи ледоколов сдвинулся вправо, в связи с чем высвободились средства, пояснили в госкорпорации, — чтобы деньги не возвращать в бюджет, их было решено перенаправить. Еще 2 млрд руб. на дноуглубление планируется направить в 2020 году. Деньги будут возмещены «Росатому» за счет средств бюджета с 2021 года, надеются там. В ОСК отметили, что строительство таких сложных объектов, как ледоколы, особенно требует своевременного и ритмичного финансирования.

Однако в данной ситуации для Балтийского завода (ведет строительство трех атомных ледоколов) гораздо важнее увеличение итоговой суммы контракта по ледоколам с учетом повышения НДС до 20%, заключили в ОСК (подробнее о проблеме см. “Ъ” от 29 марта). В Минпромторге “Ъ” сообщили, что не получали предложений по переносу средств со строительства ледоколов. Источники “Ъ” утверждают, что фактически перераспределение средств было согласовано и зафиксировано в постановлении правительства от 24 апреля о переносе сроков сдачи трех ледоколов. Согласно документу, «Арктика» должна быть сдана в 2020 году, «Сибирь» в 2021 году и «Урал» в 2022 году. Стоимость строительства головного ледокола — 37 млрд руб., из которых ранее на 2019 год было заложено 4,3 млрд, а на 2020-й — ничего, так как ледокол уже должен был быть сдан. Теперь на 2019 год заложено 2,3 млрд руб., а на 2020 год — 1,9 млрд руб. На «Сибирь» бюджет потратит 41,1 млрд руб., из которых в 2019 году будет выделено 2,5 млрд руб., (в прошлой редакции 4,7 млрд руб.), в 2020 году — 2,2 млрд руб. (4,1 млрд руб.), а в 2021 году — 4,1 млрд руб. Схожие корректировки предусмотрены и для «Урала».

Как сообщал “Ъ”, в конце февраля глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон в своем обращении к президенту просил поручить правительству в срочном порядке выделить из бюджета 4 млрд руб. на дноуглубление (см. “Ъ” от 1 марта). В письме отмечалось, что для своевременного запуска первой линии «Арктик СПГ 2» в конце 2022 года соответствующие работы необходимо начать в 2019 году, заложив необходимые расходы при ближайшей корректировке бюджета. Теперь в НОВАТЭКе “Ъ” сообщили, что президентом и правительством «даны все необходимые поручения для своевременного финансирования строительства объектов федеральной инфраструктуры терминала «Утренний» и морского подходного канала в Обской губе Карского моря, в том числе связанные с финансированием работ в 2019 году, за счет средств бюджета». В то же время сейчас, согласно плану развития инфраструктуры, в рамках проекта «Севморпуть» на строительство терминала «Утренний» и реконструкцию морского канала в Обской губе заложено 152,6 млрд руб., в том числе 112 млрд руб. из бюджета, большая часть которых не подтверждена.

<https://www.kommersant.ru/doc/3968835>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.16; ЭСТАКАДА ПО ЗАЯВКАМ ТРУДЯЩИХСЯ; В ХИМКАХ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ОБЪЕКТ СТОИМОСТЬЮ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ

“Ъ” стали известны подробности проекта эстакады, которую построят в Химках по поручению президента Владимира Путина. Уже в 2021 году на одной из самых загруженных автомагистралей Подмосковья — Ленинградском шоссе — появится новая развязка, которая соединит кварталы города. Стоимость объекта предварительно оценена в 2,9 млрд руб. — это на 800 млн руб. дороже суммы, которую ранее называл губернатор Андрей Воробьев на встрече с главой государства. Эксперты предупреждают о вероятности дальнейшего роста сметы из-за переноса коммуникаций, плотности застройки и желании собственников земель заработать на данном проекте.

В министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области “Ъ” рассказали подробности проекта будущей четырехполосной эстакады, которая соединит западные и восточные районы («старые» и «новые») Химок. Предпроектные работы завершаются, рассказали в ведомстве. «Принято предварительное решение о строительстве двухуровневой развязки протяженностью 1 км с эстакадой через Ленинградское шоссе, которая соединит улицу Репина с улицей Дружбы, — рассказали в министерстве. — Предполагается строительство дублеров Ленинградского шоссе с двумя полосами движения.

Проектные работы будут выполнены до конца 2019 года, после чего будет проведен конкурс, начнется строительство, которое должно быть завершено в 2021 году».

Вопрос о строительстве новой эстакады был поднят в апреле 2019 года во время посещения президентом Владимиром Путиным завода НПО «Энергомаш» (расположен в «старых» Химках). Сотрудники предприятия жаловались главе государства, что тратят много времени, добираясь на работу в пробках. Это даже провоцирует отток кадров, уточнили на предприятии. **Владимир Путин** пообещал обсудить проблему с **минтрансом** и подмосковными властями, уже 18 апреля такое совещание прошло в Кремле. Губернатор Андрей Воробьев тогда заявил, что, по предварительным расчетам, цена объекта составит 1,8–2,1 млрд руб., пообещав представить предпроектные проработки в течение трех недель. Спустя месяц в подмосковном **минтрансе** развязку с эстакадой оценили уже в 2,9 млрд руб., причем финансироваться они будут как из областного, так и федерального бюджетов. Господин Воробьев на встрече с президентом обещал найти «максимально рациональный путь, чтобы эстакада действительно стоила два миллиарда, а не в десять раз больше».

Доцент кафедры мостов и транспортных тоннелей Сергей Зега предупреждает об «организационных сложностях», которые могут возникнуть во время строительства, связанных с перекладкой коммуникаций, землеотводом. Цена объекта из-за этого может вырасти, предполагает он, однако если строить эстакаду исключительно для движения легковых автомобилей (грузовикам въезд будет запрещен), это позволит снизить смету: «Конструкция и опоры понадобятся проще, требования к условиям движения будут другие, транспорт можно пропустить по большему уклону и другим радиусам поворота». Ленинградское шоссе остается одной из самых загруженных магистралей в Московской области. Эстакада даст «хороший транспортный эффект» для самих Химок, разгрузив существующую связку между районами (улица Маяковского — Юбилейный проспект), говорит член общественного совета при **минтрансе** Мособласти Андрей Мухортиков. «Но пробки на Ленинградском шоссе все равно сохранятся. Потому что не так много местных жителей пользуются вылетной магистралью для движения между районами», — пояснил он “Ъ”.

По данным **Росавтодора**, ежедневно на подмосковном участке Ленинградки проезжает 60–65 тыс. транспортных средств.

Господин Мухортиков указывает на необходимость построить в рамках проекта еще один путепровод (или расширить существующий) на улице Репина через железную дорогу, иначе здесь появится «бутылочное горлышко», ведь на новой дороге четыре полосы, на старом путепроводе — всего две. В **минтрансе** области такого проекта не готовят, зато планируют новую развязку на пересечении Машкинского и Новосходненского шоссе («круг» около «Ашана»). Объект, оцененный в 1,8 млрд руб., будет строиться в 2020–2023 годах.

В Химках много административных зданий, магазинов, жители и владельцы земель будут «отчаянно сопротивляться» строительству, считает гендиректор группы компаний «Гео Девелопмент» Максим Лещев. По его словам, законодательством предусмотрена упрощенная форма изъятия земель под социальные нужды, когда земля оценивается государственным оценщиком. «Но владельцы могут оспорить оценку в суде, предъявив аргументы — упущенную выгоду, издержки и т. д., в результате стоимость участка существенно вырастет», — пояснил он “Ъ”. — Многие смогут на этом неплохо заработать. Уже есть примеры, когда компании, чьи земли попадали под транспортные развязки, умудрялись их выгодно продать государству. В результате конечная стоимость путепровода может существенно вырасти, хотя, если учитывать, что объект на контроле у президента, разница может быть и не так велика».

<https://www.kommersant.ru/doc/3968841>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; МЕДВЕДЕВ ОБСУДИТ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ

Премьер Дмитрий Медведев проведет в четверг совещание о ходе работ по исследованию континентального шельфа в Северном Ледовитом океане, сообщает пресс-служба правительства.

В совещании примут участие первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, вице-премьеры Алексей Гордеев и Юрий Трутнев, министр по развитию Дальнего Востока и Крайнего Севера Александр Козлов, руководители ведомств.

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2019.05.16; НАЦПРОЕКТЫ ПОТРЕБОВАЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО КРЕАТИВА; ПЕТЕРБУРГСКОМУ ЮРИДИЧЕСКОМУ ФОРУМУ ОПРЕДЕЛИЛИ ОБЪЕМ РАБОТ

К Петербургскому международному юридическому форуму (ПМЮФ) у правительства накопился целый комплекс вопросов, связанных с нормативным обеспечением и юридическим сопровождением нацпроектов — вероятно, поэтому форум был объявлен «юридической арт-студией». Наиболее сложные темы касаются цифровизации — необходимость создания целого нового пласта законодательства осложняется поиском баланса интересов государства и компаний. Не обошли вниманием участники форума и масштабную ревизию обязательных требований к бизнесу — ее обсуждение продолжится на форуме сегодня: Белый дом представит юристам проект контрольно-процессуального кодекса.

Сама тема пленарного заседания IX Петербургского международного юридического форума — «Право как искусство» — обусловлена реализацией нацпроектов, для которой потребовалось выстроить несколько новых юридических направлений: для создания «креативной» атмосферы наряду с юристами на пленарное заседание были приглашены дизайнеры и архитекторы. Открывший форум глава Минюста Александр Коновалов объявил: в ближайшие три дня форум станет «главной юридической арт-студией», в которой будут представлены новые подходы и практики в профессии. В этом году в форуме принимают участие свыше 5 тыс. человек из 100 стран.

Премьер-министр Дмитрий Медведев общее настроение поддержал, отметив, что «право сродни искусству» и должно выходить за границы, которые для себя создало человечество, но сохранять традиции и преемственность. Одной из потребностей правительства стала необходимость создания целого нового пласта нормативного регулирования для реализации нацпроекта «Цифровая экономика».

Дмитрий Медведев подчеркнул, что смарт-контракты, блокчейн и искусственный интеллект все больше проникают в деловой оборот — хотя еще пять-семь лет назад «выглядели экзотикой и вызывали смешки».

«Сейчас уже никто не смеется», — заключил он, перечислив основные задачи по правовой регламентации цифровых вопросов.

Процесс разработки цифровых норм уже запущен, но требует ускорения — в 2019 году приняты пока два закона (о смарт-контрактах и налогообложении электронных услуг), еще пять проектов внесены в Госдуму, но более 20 пока находятся на согласовании. Также вскоре будет представлено и новое регулирование использования беспилотных автомобилей и дронов — документы уже внесены в правительство. **Дмитрий Медведев** подчеркнул, что скорейшее их принятие необходимо — иначе инновации выпадут из правового поля. Занимается Белый дом и оформлением принципов распространения информации. Самый неоднозначный пока вопрос персональных данных — поиск баланса между защитой прав граждан и свободой обмена информацией в интернете. «Нужно ли регулировать использование открытой информации в социальных сетях? Требуется ли для этого согласие того, кто разместил эту информацию?» — рассуждал **премьер**. Еще одним приоритетным направлением является стимулирование электронного гражданского

оборота — мобильных приложений, электронных госуслуг и МФЦ. **Премьер** сообщил, что в суды общей юрисдикции поступил миллионный иск, поданный в электронной форме, стал реальностью и электронный нотариат (возможность проверить подлинность доверенности в единой базе).

Не обошел стороной **премьер** и другие две крупные новеллы, направленные на улучшение инвестклимата, — подготовку так называемого Инвесткодекса (законопроекта о защите капвложений, СЗПК, он гарантирует неизменность госрегулирования и налоговых условий в ходе реализации инвестпроектов и поддержку в строительстве инфраструктуры, документ будет внесен в Белый дом в ближайшее время), а также реформу контрольно-надзорной деятельности. «Регуляторная гильотина», под которой подразумевается ликвидация избыточного и дублирующего регулирования, будет обсуждаться на форуме в четверг — для привлечения внимания к теме организаторы даже установили в фойе форума макет настоящей гильотины. Новая система будет основана на двух законах, рассказал **премьер**: в первом будут определены обязательные требования для проведения мероприятий контроля и надзора. Второй — о госконтроле — будет определять круг лиц, которые занимаются надзором, а также процедурные вопросы. Проект будет впервые представлен юридическому сообществу прямо на форуме.

В очередной раз **премьер** вернулся и к теме международных арбитражей, посетовав, что инвестиционные арбитражи сейчас переживают не лучшие времена, поскольку некоторые государства ограничивают их компетенцию. «Систему инвестиционного арбитража нужно менять», — сказал **Дмитрий Медведев**, рассказав об идее создания нового единого международного трибунала для рассмотрения подобных споров. Он объяснил это тем, что рассмотрение споров в таких институтах долгое и дорогое, а потому нужно стремиться к тому, чтобы дела было выгоднее рассматривать в национальных судах. С этой целью в РФ был расширен круг арбитрабельных споров и упрощен порядок регистрации международных арбитражей в качестве постоянно действующих арбитражных учреждений. Первым из них, напомнил **премьер**, стал Гонконгский международный арбитражный центр (см. “Ъ” от 5 апреля).

<https://www.kommersant.ru/doc/3968676>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; УДМУРТИЯ НАМЕРЕНА ДО 2020 Г ДОБИТЬСЯ СМЕНЫ КОНЦЕССИОНЕРА МОСТОВ ЧЕРЕЗ КАМУ И БУЙ ЛИБО УСЛОВИЙ КОНЦЕССИИ

Власти Удмуртии намерены в текущем году изменить условия эксплуатации концессионером мостов через реки Кама и Буй либо сменить концессионера, в этом качестве рассматривается, в том числе, Сбербанк (МОЕХ: SBER), сообщил глава республики Александр Бречалов журналистам в среду.

"Нас не может устраивать эта концессия (в ее нынешнем виде - ИФ), она, как это принято говорить, не летающая, надо пересматривать условия», - сказал Бречалов.

и подчеркнул, что недоволен тарифами за проезд по мостам, а также условиями концессии, по которым республика обязана выплачивать концессионеру сотни миллионов рублей в год в счет возмещения убытков. «Если и дальше не будет модель «лететь», нам выставят счет на 13 млрд (рублей - ИФ), в соглашении это записано», - подчеркнул он.

Бречалов назвал тех, кто подписывал это соглашение, «настоящими преступниками».

По его словам, власти Удмуртии обратились к Сбербанку как одному из потенциальных концессионеров. «Сбербанк считает, пусть ВТБ (МОЕХ: VTBR) (нынешний владелец концессионера - ИФ) пересчитывает», - добавил он.

"Мы и другие ищем способы и варианты, самые разные, но нужен все равно финансовый партнер для того, чтобы перезагрузить этот проект», - отметил Бречалов.

Глава Удмуртии сообщил также, что недавно встречался по этому вопросу с вице-премьером РФ Максимом Акимовым. «Я очень достаточно жестко обозначил нашу позицию, что нужно либо менять концессионера и делать реальную финансовую модель

со снижением тарифа, либо - тоже письмо мы подготовили - взять все-таки эту дорогу вместе с мостом в федеральную собственность», - сказал он.

Бречалов отметил, что хотел бы решить этот вопрос уже в текущем году.

Ранее в марте глава Удмуртии сообщал, что недоволен концессией из-за «безумной платы за проезд», и что власти республики хотят поменять концессионера.

Ранее сообщалось, что движение по мостам через Каму и Буй было открыто в ноябре 2016 года. Плата за проезд стала взиматься с конца августа 2017 года. Этот проект стал первым региональным проектом государственно-частного партнерства в рамках федерального закона о концессиях. Общий объем финансирования проекта - около 14 млрд рублей.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2019.05.15; МОСТЫ, ЛИВНЕВКИ И РЫБАЛКА; ПРЕЗИДЕНТ ПОДДЕРЖАЛ ГЛАВУ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ВОПРОСАМ СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Астраханская область с выходом в Каспийское море имеет для нашей страны стратегическое значение. На встрече с **президентом России Владимиром Путиным** врио губернатора Астраханской области Сергей Морозов смог согласовать стратегически важные проекты для развития региона.

В первую очередь, жители региона жалуются на инфраструктурные проблемы, рассказал Морозов **президенту**. Там, где Волга впадает в Каспийское море, в дельте, она разливается на восемь основных рукавов с примерно 800 устьями. Наличие надежных и удобных мостов жизненно необходимо для местных жителей, поэтому резервный фонд Правительства выделит около 500 миллионов рублей на ремонт мостов области, находящихся в аварийном состоянии. А в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020-2021 годах могут быть выделены деньги на ремонт мостов в самой Астрахани.

Морозов обратил внимание президента на проблему отвода ливневых стоков в областном центре, которая очень волнует горожан. Существующие сети были построены еще в 1970-х годах, они сильно обветшали и давно требуют ремонта. «После каждого дождя вода по колено, город буквально плавает», - сказал Сергей Морозов. Теперь же в городе планируют провести реконструкцию всей ливнево-дренажной канализации. Там, где такой инфраструктуры до сих пор нет, она будет построена, уверил врио губернатора. «Это точно надо сделать. В таком состоянии нельзя оставлять ситуацию», - согласился **Владимир Путин**.

Из федерального бюджета будет выделено несколько миллиардов рублей на строительство Северного и Восточного автомобильных обходов Астрахани. Раньше весь транзитный транспорт шел через город. объезды позволят перераспределиться эти потоки. В итоге выиграют и горожане, и сами перевозчики, которые смогут сильно сэкономить время в пути. Северный обход Астрахани предполагает строительство скоростной дороги 1Б категории с четырьмя полосами движения протяженностью 12,6 километра (включая мост через Волгу длиной 1,73 километра). Ориентировочная стоимость строительства составляет 28,1 миллиарда рублей.

Нужно активнее использовать естественные преимущества региона, считает Сергей Морозов. По оценке минэкономразвития России, в ближайшие восемь лет поток российских грузов на Каспии может удвоиться. Астрахань является портом пяти морей, регион имеет уникальную возможность доставки грузов внутренним водным транспортом и может стать одним из ключевых экспортных центров страны. В итоге глава государства согласился с тем, что крупнейший южный контейнерный хаб должен быть построен в астраханском регионе, на международном транспортном коридоре «Север-Юг». Здесь смогут принимать корабли практически со всего света: из Индии, Китая, Юго-Восточной Азии, Африки, стран Ближнего Востока в Европу и обратно, минуя Суэцкий канал, через территорию Российской Федерации.

Ранее по поручению президента Астраханская область проработала вопрос целесообразности создания портовой особой экономической зоны (ОЭЗ) рядом с морским портом Оля. Статус ОЭЗ дает инвесторам уникальные налоговые льготы (двухпроцентный налог на прибыль в течение первых 10 лет, всего 10 процентов налога на прибыль в течение 39 лет, многолетняя нулевая ставка по налогу на имущество, земельному и транспортному налогу, нулевая ставка НДС для резидентов портовой ОЭЗ), а также режим свободной таможенной зоны и возможность льготной аренды земельного участка. Инвесторы уже откликнулись на такое предложение. Как было отмечено на совещании, правительство области и ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» заключили соглашение по строительству контейнерного порта в Лиманском районе. Общая сумма инвестиций по проекту превысит 75 миллиардов рублей, из них затраты инвестора около 14 миллиардов, на строительство частного порта. В рамках проекта будет создано более 2000 рабочих мест.

Врио губернатора также обратил внимание на проблему судостроительного завода «Красные баррикады». Предприятие более 120 лет успешно строило для страны транспортные, служебно-вспомогательные суда и суда технического флота, а также плавучие буровые установки и морские платформы. Но за последние годы завод оказался на грани краха, в 2017 году была запущена процедура банкротства. Но недавно властям удалось договориться с АО «ОСК» о загрузке завода новыми заказами. Это позволит реанимировать производство, рассчитаться с долгами по зарплате и избежать банкротства. Более того: здесь будут созданы новые рабочие места (дополнительно к тем 2,5 тысячи мест, которые уже были на предприятии). «Баррикады» смогут принять участие в реализации Стратегии обновления судостроительной отрасли России, а в будущем начнут выполнять заказы и для других Прикаспийских государств.

<https://rg.ru/2019/05/15/reg-ufo/prezident-podderzhal-glavu-astrahanskoj-oblasti-po-voprosam-socrazvitiia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2019.05.15; ГОД НАД ПРОЛИВОМ; КРЫМСКИЙ МОСТ СТАЛ ДВИГАТЕЛЕМ ЭКОНОМИКИ И МАГНИТОМ ДЛЯ ТУРИСТОВ

15 мая исполнился ровно год с того момента, как со стороны автоподходов в Тамани и Керчи в 5.30 утра по Крымскому мосту поехали первые машины. А перед этим сооружение за рулем «КАМАЗа» оценил **президент России Владимир Путин**. За 12 месяцев Керченскую переправу пересекли по мосту 500 тысяч грузовиков и 60 тысяч автобусов. Построенный в рекордные сроки 19-километровый грандиозный объект сразу стал не только главным символом российского Крыма, но и важным экономическим инструментом и магнитом для туристов.

- Год прошел штатно, без сбоев, без ограничений, - с гордостью говорит Кайрат Турсунбеков, начальник ФКУ Упрдор «Тамань». - Мост отработал хорошо. Мы гордимся, что он так востребован и такая большая интенсивность. Он пользуется популярностью. Видно, что он необходим.

Согласно статистике, за год Крымский мост переправил в три раза больше машин, чем до него Керченская паромная переправа. При этом эксплуатация сооружения и постоянный мониторинг несущих конструкций подтвердили отличное качество проекта и великолепную работу строителей: никаких отклонений от проектных параметров норм не было, а связь между материком и полуостровом не прерывалась ни на час даже в сильный шторм. Полуостров теперь связан с материком не только прочными инфраструктурными, но и человеческими связями.

Учитель английского языка Ирина Нартова живет на таманском берегу, а ее сестра Елена - в Керчи. До открытия моста они виделись редко: даже в хорошую погоду поездка на

пароме с берега на берег с учетом пересадок на автобусы занимала несколько часов. Сейчас же - всего 20 минут.

Мощный импульс получила и экономика, ведь доставка грузов, материалов, сырья, комплектующих и готовых товаров на полуостров и обратно сильно упростилась. Директор керченской компании по переработке рыбы Константин Ткаченко рассказывает, что до запуска моста поставки копченой рыбы на материк всегда зависели от погоды в Керченском проливе.

- Мост очень сильно помогает с логистикой, - говорит Ткаченко. - Выпускаем в месяц порядка 30 тонн копченой рыбы, и ее распробовали на материке - сейчас она пользуется особым спросом в Москве, Воронеже, Белгороде.

Автовладельцы и перевозчики благодаря мосту за год сэкономили 16 миллиардов рублей. В свою очередь автовладельцы и перевозчики благодаря мосту сэкономили за год 16 миллиардов рублей: эту сумму они заплатили бы, если бы по-прежнему переправляли свои машины паромом.

По оценке главы Республики Крым Сергея Аксенова, среднемесячная интенсивность грузовых перевозок между материком и полуостровом увеличилась за год почти в 2,5 раза, а поток туристов - более чем на треть.

"Но важно и символическое значение Крымского моста. Это символ мощи России, ее возрождения, ее способности творить историю, символ нашего единства и уверенности в завтрашнем дне», - отметил он.

<https://rg.ru/2019/05/15/reg-ufo/kak-otkrytie-krymskogo-mosta-povliialo-na-region.html>

ПРАЙМ; 2019.05.15; ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ТЕСТАМ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН В РФ РАСШИРЯТ ЕЩЕ НА РЯД РЕГИОНОВ

Правительственный эксперимент по тестированию высокоавтоматизированных автомобилей будет расширен еще на ряд регионов кроме Москвы и Татарстана, сообщил РИА Новости представитель Национальной технологической инициативы «Автонет».

Так, по его словам, к эксперименту присоединятся Московская область, Санкт-Петербург, Ленобласть и Краснодарский край, а трассы М7 «Волга» и М4 «Дон» получат статус транзитных дорог для переезда беспилотников в пилотируемом режиме до мест тестирования.

Премьер-министр Дмитрий Медведев в конце ноября 2018 года подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер **Максим Акимов** пояснил, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года.

Беспилотным автомобилям мешает «человеческий фактор»

Параллельно с проведением тестирования будет проводиться совершенствование технологий высокоавтоматизированного транспорта - необходимо научить беспилотные автомобили общаться друг с другом, с инфраструктурой, в чем поможет технология связи V2X, которая также будет тестироваться в ближайшее время, отмечали в «Автонете».

Как предполагалось, первые автомобили-беспилотники в рамках эксперимента выйдут на улицы Москвы и Татарстана в апреле-мае 2019 года, говорил замглавы Минпромторга Александр Морозов, поясняя, что так будет безопаснее, с учетом состояния зимних дорог и необходимости получения опыта.

О своем участии в проекте заявили «Яндекс», МАДИ, КБ «Аврора» «Камаз», «Иннополис», Таганрогский университет, были получены отзывы от производителей - Scania, Volvo, MAN, которые не планируют ехать в 2019 году, но могут присоединиться в следующем, отмечал соруководитель рабочей группы НТИ «Автонет» и президент партнерства «Глонасс» Александр Гурко.

<https://1prime.ru/business/20190515/829977367.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.16; ПИКНИК ЗА ОБОЧИНОЙ: РОСАВТОДОР ЗАДУМАЛСЯ О КОМФОРТЕ ВОДИТЕЛЕЙ; ДАЛЬНОБОЙЩИКАМ ПОСТРОЯТ ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ОТДЫХА С ОСВЕЩЕНИЕМ, СТОЛАМИ И ТЕПЛЫМИ ТУАЛЕТАМИ

В России до 2024 года планируют создать сеть площадок для отдыха водителей большегрузных автомобилей. Такую программу разрабатывает **Росавтодор**, рассказали «Известиям» в агентстве. Старые площадки, которых на федеральных трассах насчитывается порядка 1,8 тыс., обновят и оборудуют столами и скамейками для отдыха, теплыми туалетами, освещением. Сейчас таких мест не хватает, из-за чего не выполняются требования режима труда и отдыха водителей. Эксперты оценили стоимость новых объектов придорожного сервиса в сумму до 1,5 млрд рублей.

Росавтодор разрабатывает программу строительства новых площадок для отдыха водителей большегрузных автомобилей, также будут переобустроены существующие, рассказали «Известиям» в агентстве. Окончательную версию документа планируется представить до конца этого года, а реализовать проект — до 2024-го.

Сейчас на федеральных автомобильных трассах насчитывается более 1,8 тыс. пунктов отдыха для дальнобойщиков.

На первом этапе планируется реконструировать все существующие площадки, на втором — построить около 100 новых. Все они будут бесплатными для пользователей.

— Этого количества будет достаточно для равномерного покрытия всей федеральной дорожной сети. Необходимо также учитывать, что частично большегрузные автомобили могут размещаться на площадках отдыха других объектов дорожного сервиса — заправок, кафе, магазинов, мотелей и прочих, которых насчитывается более 12 тыс., — сказал «Известиям» представитель **Росавтодора**.

Все существующие площадки, по его словам, должны быть доведены «до современных критериев комфортного времяпрепровождения» в соответствии с требованиями ГОСТа «Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса», принятого в декабре 2014 года межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации.

Он предусматривает наличие освещения, теплых туалетов, столов и скамеек для отдыха и приема пищи, мусоросборников и прочих благ цивилизации. Расстояние между площадками отдыха, согласно документу, должно варьироваться от 20 до 50 км в зависимости от категории дороги и типа площадки.

— Реализация программы позволит увеличить разветвленность сети площадок отдыха для водителей большегрузов на федеральных трассах и построить новые площадки там, где это действительно необходимо, — сказал представитель **Росавтодора**.

В качестве примера он назвал Приволжский, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа. Объем средств, который потребуется для реализации программы, пока не определен.

Гендиректор ассоциации «Дормост» Кирилл Иванов оценил строительство одной площадки (в зависимости от размера) в сумму от 5 млн до 15 млн рублей. Таким образом, только на создание новых мест для отдыха дальнобойщиков, без учета реконструкции действующих, понадобится от 500 млн до 1,5 млрд рублей.

Немного лучше ситуация со стоянками для отдыха на платных трассах. По данным ГК «Автодор», на них уже обустроена 1041 площадка с почти 19 тыс. парковочных мест, в том числе для большегрузов. На обочинах скоростных магистралей остановка и стоянка транспорта строго запрещены, напомнили в «Автодоре».

Но далеко не все дальнобойщики соблюдают эти правила. К примеру, на участке трассы М-4 «Дон» возле села Лосево и города Павловска именно незаконная стоянка грузовиков на обочине — причина многокилометровой пробки в летний период. В связи с этим с мая по середину сентября приходится вводить запрет движения фур в выходные дни — с 8 до 22 часов.

По словам зампреда комитета по транспорту и строительству Госдумы Владимира Афонского, вопрос безопасного и комфортного отдыха дальнобойщиков неоднократно обсуждался с **Минтрансом**. Однако проблема требует тщательной проработки, в том числе в связи с юридическими тонкостями, сказал он «Известиям». По его словам, для создания площадок отдыха зачастую приходится решать вопрос об изменении статуса земельного участка — на землях сельхозназначения такие объекты располагать нельзя.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Согласно разработанному **Минтрансом** законопроекту, с ноября 2019 года должны вступить в силу новые требования труда и отдыха водителей автобусов и грузовиков массой более 3,5 т. Управлять транспортным средством можно будет не более девяти часов в сутки. Увеличение этого «лимита» допускается не более двух раз в неделю. Помимо этого, водителей грузовых машин обяжут каждые 4,5 часа делать перерыв для отдыха продолжительностью не менее 45 минут. В течение календарной недели водитель фуры должен управлять ТС не более 56 часов.

По словам главы ассоциации «Грузавтотранс» Владимира Матягина, существующая инфраструктура не всегда позволяет выполнять действующие нормы труда и отдыха водителей фур, предусматривающие небольшие перерывы через каждые четыре часа движения.

— Необходимо создать условия, при которых такие площадки выгодно будет строить частному бизнесу. Для создания придорожной инфраструктуры должен быть упрощенный порядок выделения земли и получения всевозможных разрешений. Тогда вкладывать в площадки для отдыха сможет и малый бизнес. Государство долго будет искать финансы для реализации таких проектов. Хотя именно оно должно в первую очередь этим озадачиться, потому что это безопасность на дорогах, — отметил Владимир Матягин.

Российские дороги сейчас в недостаточной мере обеспечены площадками для отдыха водителей большегрузов, подтвердили «Известиям» в **Минтрансе**. В ведомстве отметили, что в большинстве случаев такие объекты размещаются на земельных участках придорожных полос, которые находятся в собственности субъектов РФ. А обустройство мест для отдыха водителей большегрузов, в том числе на платной основе, осуществляется в основном предпринимателями.

Создание коммерческих площадок — правильный подход, поскольку для государства строить их слишком дорого, отметил в разговоре с «Известиями» вице-президент Российского автотранспортного союза (РАС) Валерий Алексеев.

— Многофункциональные комплексы, которые позволяют отдохнуть, есть в том числе на АЗС. Но перевозчики не всегда пользуются ими, — сказал он.

Транспортные компании экономят, поэтому фуры стоят вдоль дорог и у постов ГИБДД.

Среди перевозчиков находятся и те, кто сознательно заставляет водителей работать с нарушением режима труда и отдыха. В такие условия ставят перевозчиков грузоотправители и экспедиторы, считает Валерий Алексеев. В связи с этим в РАС предлагают создать реестр допущенных к перевозкам транспортных компаний, в который следует включать только тех, кто соблюдает нормы труда и отдыха водителей.

<https://iz.ru/878061/aleksandr-volobuev/piknik-za-obochnoi-rosavtodor-zadumalsia-o-komforte-voditelei>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ
СВЕТЛАНА СИБИНА;
2019.05.15; ; «АВТОГРАЖДАНКА» С ПРИЦЕПОМ; ПОЧЕМУ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
ПОЛИСОВ ОСАГО НЕ УСТРАИВАЮТ НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НА РЫНКЕ
СТРАХОВАНИЯ

На рынке автострахования новые тенденции. Владельцы полисов ОСАГО жалуются на дорогие услуги, заниженные страховые выплаты и скверное качество ремонта автомобилей после ДТП.

- Некоторое время назад страховые компании активно добивались замены денежных выплат по ОСАГО на ремонт машин, полагая, что экономически это будет более выгодно. Однако, как показывает практика, и этот вариант не во всем их устраивает. По сегодняшним правилам, ремонт даже самых старых машин необходимо осуществлять только с помощью новых узлов и деталей, которые постоянно дорожают. СТО работать с компаниями на условиях демпинга не соглашаются. И страховщики для повышения рентабельности начинают активно навязывать участникам ДТП денежные выплаты вместо ремонта.

- Закон позволяет заключать такие соглашения, - сообщил корреспонденту «РГ» председатель правления Общества по защите прав потребителей в сфере страхования Игорь Пушкарь. - Многие автовладельцы, не знающие ситуации, идут на такие условия, а потом им приходится доплачивать за ремонт машины из собственного кармана.

Десять процентов автолюбителей жалуются на то, что при оформлении полиса ОСАГО страховщики и их посредники навязывают им дополнительные услуги. В наибольшей мере это касается владельцев мототехники, а также пожилых водителей, с которыми компаниям иметь дело невыгодно. Например, пенсионеру оформляют «автогражданку» при условии, что он застрахуется заодно и от укуса клещей.

Между тем в мае этого года вступили в силу базовые стандарты защиты прав получателей финансовых услуг, принятые Всероссийским союзом страховщиков и утвержденные Банком России в августе 2018-го.

- Новые правила запрещают страховщикам ставить заключение договора по одному виду страхования в зависимость от наличия другого финансового продукта. Эти стандарты обязательны для исполнения всеми страховыми компаниями, - пояснил корреспонденту «РГ» президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Игорь Юргенс. - К нарушителям могут применяться санкции: предупреждение, наложение штрафа, исключение из рядов саморегулируемой организации.

Весной 2019-го вступили в силу правила, уравнивающие в правах бумажный и электронный полисы ОСАГО (Федеральный закон от 1 мая 2019 г. N 88-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Благодаря этому правозащитники получили больше возможностей отстаивать интересы автовладельцев, оформивших ДТП по европротоколу.

- Прежде виновник аварии, оформивший ДТП без участия сотрудников полиции, должен был направить в свою страховую компанию извещение о дорожно-транспортном происшествии не позднее пяти дней после аварии. Если он этого не сделал, страховщик мог взыскать с него всю сумму, которую выплатит потерпевшему. А поскольку большинство автовладельцев об этой обязанности не знало, то компании массово взыскивали с них деньги, - отметил Игорь Пушкарь. - Новая редакция закона лишает страховщиков такого права.

А вот с нетрезвыми водителями разговор теперь будет короткий. Раньше компании могли взыскать с пьяных виновников аварий деньги в пользу пострадавшей стороны, однако многие просто отказывались от процедуры медицинского освидетельствования, и эта норма не действовала из-за отсутствия официального документа, подтверждающего наличие алкоголя в крови. Теперь страховщики получают возможность взыскивать средства даже от отказавшихся от медосмотра нарушителей. Таковы новые правила.

Насколько они актуальны, красноречиво свидетельствует статистика. Как сообщили в пресс-службе управления ГИБДД УМВД России по Омской области, только за одни сутки 11 мая выявлено восемь фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Еще шесть человек отказались от прохождения медицинского освидетельствования.

В этот же день 45 водителей находились за рулем, не имея при себе документов, предусмотренных правилами дорожного движения, в том числе и полисов ОСАГО. Проблема носит массовый характер. В прошлом году число водителей, оштрафованных за езду без страховки, увеличилось, по сравнению с 2017-м, на двадцать процентов и достигло 25 тысяч. Аналогичная ситуация - и в других регионах Сибири.

Чтобы решить проблему, в этом году в регионах реализуют проекты по определению владельцев автомобилей, уклоняющихся от приобретения полиса ОСАГО. Делать это помогают установленные на дорогах видеокамеры. Водителей, не оформивших «автогражданку», наказывают штрафами в размере 800 рублей. За страховку, оформленную с нарушениями, придется заплатить 500 рублей.

При этом следует учесть, что система позволит штрафовать водителя не однажды, а каждый раз, когда автомобиль попадет в поле зрения камеры.

Между тем

По данным Российского союза автостраховщиков, в 2018 году скидку за безаварийную езду (20 процентов и более) при оформлении полиса ОСАГО получили около половины всех водителей РФ - 20,1 миллиона (на 17 процентов больше, чем в 2017-м). Скидку в 30 процентов и более - 13,1 миллиона автовладельцев (годом ранее их было 12,1 миллиона). Максимальную скидку в размере 50 процентов получили 7,7 миллиона водителей (в 2017-м - 6,4 миллиона). Специалисты полагают, что тенденция сохранится и в этом году.

<https://rg.ru/2019/05/16/reg-sibfo/na-chto-zhaluiutsia-vladelcy-polisov-osago-v-sibirskih-regionah.html>

ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.05.16; ХОРОШЕМУ НАУЧАТ: АВТОШКОЛЫ НАКАЖУТ ЗА АВАРИИ ВЫПУСКНИКОВ; ОКОЛО ПОЛОВИНЫ ВОДИТЕЛЕЙ ПОКУПАЮТ ПРАВА, НЕ СДАВ ЭКЗАМЕН

Водители-новички при сдаче экзамена в ГИБДД чаще всего сыплются на «площадке», а в «городе», как правило, забывают включать поворотники. 60% кандидатов в водители проваливаются на первом же теоретическом экзамене, а 40% в итоге покупают права с помощью недобросовестных экзаменаторов, отмечают в автошколах. Власти же считают, что в ошибках начинающих водителей виноваты автошколы. Например, в Пскове уже пообещали, что некачественные автошколы перестанут работать в регионе. Тем временем на дорогах страны ежедневно гибнут 50 человек. «Известия» разбирались, зависят ли ошибки водителей от автошкол и как они влияют на высокую смертность на дорогах.

Права на ошибку

В Госавтоинспекции России назвали типичные ошибки, которые совершают во время сдачи практического экзамена. Так, наиболее часто на «площадке» водители-новички не могут справиться с упражнением «эстакада» (заезд на горку под углом 8–16%). Кроме того, трудности вызвали параллельная парковка и подача задним ходом машины в «гараж», сообщает RT.

На городских дорогах у водителей-новичков первое место по числу нарушений занимает невключение световых указателей поворота, отмечают в ГИБДД. Причем инспекторы следят, включают ли кандидаты поворотники не только при перестроении и повороте, но и при начале движения и перед остановкой для смены водителя.

Вторую строку в списке занимает неуверенное управление ТС, третье место — заглохший двигатель, четвертое — непредоставление преимущественного права проезда другому транспортному средству (создание помехи), и замыкает пятерку самых распространенных оплошностей действие или бездействие, потребовавшее вмешательства экзаменатора.

Зачистка автошкол

По статистике ГИБДД, из более чем 3 млн теоретических зачетов, проведенных в прошлом году, с первого раза удалось сдать только 1,2 млн (41%) человек. Что касается практического экзамена, то «площадку» с первого раза в прошлом году сдали лишь 42% претендентов (973 тыс. человек из 2,2 млн), а «город» — лишь 31% (759 тыс. из 2,4 млн). В ГИБДД отмечают, что огромное число учеников приходят на экзамены абсолютно неготовыми.

Вину за это возлагают на автошколы и низкий уровень подготовки в них. В Пскове в конце апреля на совместном заседании губернатора региона Михаила Ведерникова и руководства областного главка МВД было принято решение бороться с некачественным образованием в автошколах. Ведерников пообещал автошколам, плохо обучающим учеников, что они перестанут работать в его регионе.

«Цифры статистики на дорогах региона пугающие. Причина 84% ДТП — плохая подготовка водителей. Руководители автошкол, которые не хотят заниматься вопросами безопасности и организацией образовательного процесса на должном уровне, работать в регионе не будут. К этим вопросам надо подходить неформально», — приводит слова губернатора официальный портал администрации Псковской области.

Губернатора поддержал временно исполняющий обязанности руководителя ГИБДД Псковской области Юрий Шестаков, заявивший, что в результате плохой работы автошкол «мы получаем неграмотных водителей с плохой дисциплиной, плохой теоретической и практической подготовкой. Они потенциально опасны на дорогах».

С 7 апреля этого года вступили в действие приказы МВД №49 и №50, которые разрешают гаишникам отбраковывать автошколы. Теперь учебные заведения обязаны согласовывать с региональными отделениями ГИБДД программы обучения водителей. Кроме того, инспекторы при ненадлежащем состоянии учебно-материальной базы могут приостановить работу автошколы на срок до полугода. Учитывая, что в большинстве случаев речь идет о малом и среднем бизнесе, для многих школ подобная задержка равносильна закрытию.

Методички времен СССР

Причина плохой подготовки водителей кроется в безнадежном устаревании методик и программ подготовки водителей (подготавливаются Минобрнауки), однако просьбы учебных организаций о现代化的 эти программы игнорируются, отмечает президент Гильдии автошкол России Сергей Лобарев.

«Всего 17% времени при подготовке водителей мы занимаемся вождением в реальных дорожных условиях. Мы обеспокоены тем, что готовим по большей части теоретиков. Все эти «выпиливания» восьмерок между конусами на автодроме, поворот на 90 градусов — они бессмысленны и принципиально не влияют на безопасность дорожного движения. Например, в реальных дорожных условиях проезду пешеходного перехода по нынешней программе обучения посвящается 15 минут, этому же упражнению в классе и на закрытой площадке уделяется 3,5 часа», — объясняет Лобарев.

Невключенные поворотники и заглуший при начале движения двигатель на аварийность принципиального влияния не оказывают, куда важнее менять общий подход к образованию водителей, считает президент Гильдии автошкол. Также, по его оценкам, из-за коррупции в некоторых экзаменационных отделениях около 40% кандидатов в водители покупают права.

Безопасность дорожного движения (БДД) является одним из приоритетных направлений во внутренней политике страны. С 2006 по 2012 год в России действовала Федеральная целевая программа БДД с общим бюджетом в 47 млрд рублей. В 2013 году ее продлили (до 2020 года), добавив к финансированию еще 32 млрд рублей. В работе ФЦП принимают участие МВД, МЧС, Минздрав, Минобрнауки, Минпромторг, **Минтранс и Росавтодор**. Помимо закупок камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, установки светофоров, подсветки аварийных участков дорог и светоотражательных наклеек для школьников

каждое министерство формирует различные инициативы для снижения аварийности. Так, в 2017 году Минобрнауки на деньги ФЦП построило три центра по подготовке инструкторов для автошкол. МВД создало некие учебно-методические пособия, фильмы, игры и программы для участников дорожного движения различных возрастов на тему безопасности дорожного движения.

Автомобильный эксперт Сергей Ифанов при этом предлагает действовать немного иначе. Он приводит статистику ГИБДД за 2018 год, согласно которой на дорогах страны произошло 168 тыс. (-0,8%) аварий, в которых погибло 18,2 тыс. (-4,5%) человек и пострадало 215 тыс. (-0,2%) человек.

«Только попробуйте представить — каждый день на дорогах России гибнет 50 человек, около 600 человек получают увечья, есть доклад МВД, по которому в 2018 году ожидается стремительный рост этих показателей. Эти потери сопоставимы с ударом атомной бомбы по одному среднему городу России, и это война. А на войне необходимо военное положение: за безопасность дорожного движения должно отвечать одно ведомство, которое в превентивном порядке будет ликвидировать очаги аварийности, а не постфактум, когда, скажем, из-за низкоквалифицированных профессиональных водителей у нас сгорают или попадают под поезд автобус, полный людей. И за это министерство должно нести всю полноту ответственности за каждое происшествие», — заключил Ифанов.

<https://iz.ru/878355/timur-khasanov/khoroshemu-nauchat-avtoshkoly-nakazhut-za-avarii-vypusknikov>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.15; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ФИКСИРОВАТЬ СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ НА ОПАСНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ

Перенастраивать камеры фотовидеофиксации на определение средней скорости движения автомобиля необходимо на аварийно опасных участках дорог, считает член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР).

Ранее сообщалось, что в Московской области в течение июня комплексы фотовидеофиксации перенастроят на определение средней скорости движения автомобиля. Сейчас технология замера средней скорости в Московской области работает только на федеральной автодороге М-8 «Холмогоры». К концу июня функционал распространят на наиболее интенсивные участки автодорог: Носовихинское, Можайское, Старосимферопольское, Егорьевское шоссе.

"Где эти камеры фиксации должны находиться, на каких участках пути, собственно говоря? Вот превысили скорость один раз, допустим, на километре трасс встретится две или три камеры, сколько за одно правонарушение штрафов придет? В соответствии с тем, какое количество камер висит. А каким нормативно-правовым актом отрегулированы количество камер на том или ином пути? А никаким: сколько хочешь, столько и вешай», - сказал РИА Новости Старовойтов.

Парламентарий добавил, что функционирование камер фотовидеофиксации должно происходить по определенным алгоритмам.

"В моем понимании, эти алгоритмы должны быть, (например), если есть какой-то аварийно опасный участок дороги, на котором уже были совершены какие-то дорожно-транспортные происшествия. Значит на этом аварийно опасном участке дороги необходимо поставить камеру, а перед этой камерой - предупредительный знак», - пояснил депутат.

Он подчеркнул, что если на протяжении дороги отсутствуют аварийно опасные участки, то на таких дорогах нет необходимости устанавливать какие бы то ни было камеры. «Если нет других аварийно опасных участков пути, значит не надо ставить там никакие камеры: ни которые измеряют среднюю скорость, ни которые мобильные комплексы фиксации, стационарные комплексы фиксации», - полагает Старовойтов.

<https://ria.ru/20190515/1553525139.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; АВТОПРОМ РФ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ В 2019Г ДОПОЛНИТЕЛЬНО БОЛЕЕ 12 МЛРД РУБ. ГОСПОДДЕРЖКИ - ПРОЕКТ ПОПРАВOK

Автопроизводители, локализовавшие производство в РФ, могут получить в 2019 г. дополнительно более 12,5 млрд руб. господдержки, следует из проекта поправок в федеральный бюджет, официально опубликованного Минфином.

Всего в рамках основного мероприятия «Развитие автомобилестроения» предполагается дополнительно выделить 12 млрд 554 млн 987 тыс. руб. В том числе на субсидии российским производителям колесных транспортных средств на компенсацию части затрат на содержание рабочих мест (иные бюджетные ассигнования) предполагается дополнительно выделить 11 млрд 18 млн 987 тыс. руб., на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по колесным транспортным средствам, соответствующим нормам «Евро-4», «Евро-5» (иные бюджетные ассигнования) - 1 млрд 79 млн 204,7 тыс. руб.

Кроме того, предполагается выделить дополнительные средства банкам и лизинговым компаниям на поддержку программ льготного автокредитования и льготного автолизинга.

Так, на субсидии на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018-2020 годах предполагается дополнительно выделить 256 млн 795,3 тыс. руб.

Банкам предполагается выделить еще 200 млн руб. на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015-2017 годах физлицам на приобретение автомобилей, и возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018-2020 годах физлицам на приобретение автомобилей.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.15; ПРОЕКТ О «ПЬЯНЫХ» ДТП НЕ КОСНЕТСЯ ПРИНИМАЮЩИХ ЛЕКАРСТВА, ЗАЯВИЛИ В ГД

Законопроект об ужесточении наказания за «пьяные» ДТП не коснется водителей, принимающих лекарства, сообщил один из авторов инициативы, глава комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев.

Госдума во вторник приняла в первом чтении законопроект об ужесточении наказания за «пьяные» ДТП, в которых пострадали или погибли люди.

"Сообщения ряда средств массовой информации о том, что законопроект, ужесточающий наказание за дорожно-транспортные происшествия, в которых по вине пьяного водителя получили серьезные травмы или погибли люди, коснется граждан, принимающих лекарственные препараты, не соответствуют действительности», - говорится в сообщении комитета по безопасности.

Председатель комитета Госдумы назвал распространение подобной информации «намеренной попыткой ввести в заблуждение людей относительно норм законопроекта, который ставит своей целью защиту здоровья и безопасности граждан».

Инспектор Специального батальона ГИБДД на маршруте патрулирования.

Пискарев отметил, что употребление, вызывающее алкогольное опьянение, определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно, наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови.

"Это, скажем, если человек при весе в 80 килограммов выпьет 50 граммов водки или 200 граммов сухого вина. Или, как минимум, целый пузырек валокордина залпом - но в этом случае, естественно, речь уже не может идти ни о каком его медицинском применении, таких доз валокордина не назначит ни один врач», - сказал Пискарев журналистам.

Он добавил, что если речь идет об обвинении человека в преступлении, в котором пострадали или погибли люди, то назначается независимая экспертиза, которую проводят не в районной поликлинике и не через алкотестер в машине ДПС.

"Ее проводят государственные специализированные судебно-медицинские эксперты, которые детально изучают все обстоятельства происшествия и, в том числе, состояния здоровья подозреваемого», - заявил депутат.

"Кроме того, в соответствии с законом, человек, не согласный с результатами экспертизы или его адвокат, вправе требовать проведения повторной, дополнительной, и тогда она может быть проведена в другом экспертном учреждении», - напомнил парламентарий.

<https://ria.ru/20190515/1553498164.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ВС РФ ОТКАЗАЛ РОСМОРРЕЧФЛОТУ В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА ПО ИСКУ НМТП

Верховный суд (ВС) РФ отказал **Росморречфлоту** в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций, которые частично удовлетворили иск ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) (НМТП), следует из картотеки суда.

Росморречфлот подал жалобу в ВС РФ 15 марта. Как сообщалось ранее, суд первой инстанции 16 июля 2018 года признал все действия и бездействие **Минтранса**, **Росморречфлота** и капитана порта Новороссийск, а также распоряжения капитана порта о движении и расстановке судов, в том числе связанные с танкером «Пенелопа», недействительными.

При этом суд отказал НМТП в удовлетворении требования о привлечении капитана порта к дисциплинарной ответственности, установив другие способы устранения нарушений - обязав **Минтранс** в 30-дневный срок принять меры к устранению нарушений. Девятый арбитражный апелляционный суд 22 ноября и Арбитражный суд Московского округа 12 февраля 2019 года оставили решение в силе.

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.16; НЕСИС СНОВА СТАЛ СОВЛАДЕЛЬЦЕМ КРУПНЕЙШЕЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ РОССИИ; БИЗНЕСМЕН ВМЕСТЕ С ПАРТНЕРАМИ ПОЛУЧИЛ ПОЧТИ 15% ОБЪЕДИНЕННОЙ ВАГОННОЙ КОМПАНИИ

Первая тяжеловесная компания (ПТК) в феврале 2019 г. увеличила долю в капитале Объединенной вагонной компании (ОВК) с 1,51 до 12,55%, а к концу I квартала довела ее до 14,83%. Это следует из сообщения ОВК и ее квартального отчета, опубликованных 15 мая. Прежде доля ПТК в ОВК из-за небольшой величины (менее 5%) не раскрывалась. Представители ПТК и ОВК не стали это комментировать.

ОВК – крупнейший в России производитель грузовых вагонов, специализируется на выпуске техники с повышенной грузоподъемностью. Вагоны ОВК эксплуатирует в том числе и ПТК. В 2018 г. при проектной мощности 22 000 вагонов в год ОВК произвела 19 700 шт., прогноз на 2019 г. – 19 000–20 000 вагонов. В 2018 г. ОВК при выручке 76,4 млрд руб. по МСФО получила 6 млрд руб. чистого убытка.

Первая тяжеловесная компания специализируется на экспортных перевозках угля. Через «Проминвествагон» ее контролирует группа ИСТ Александра Несиса (33%) и дружественные ей инвесторы, в том числе бывший гендиректор ОВК Роман Савушкин (почти 10%), сообщил представитель ИСТ. Других комментариев он давать не стал.

По состоянию на 1 мая 2019 г. ПТК, по словам ее представителя, управляла примерно 30 000 вагонами.

Доля ПТК в ОВК в 1,51% была куплена до того, как ИСТ с партнерами взяла ПТК под контроль в 2018 г., говорит человек, знакомый с менеджерами группы: доля была увеличена до 12,55% за счет покупки бумаг на рынке у небольших акционеров ОВК. Кто эти акционеры, как и когда проходили сделки, он не сообщил.

В капитале Объединенной вагонной компании произошли и другие изменения. НПФ «Будущее», которому принадлежало почти 16% ОВК, вышел из компании, а долю в 19,9% получил «Регион траст», управляющий в том числе средствами фонда «Будущее».

Крупнейшим владельцем ОВК остается «ФК Открытие» – через подконтрольный одноименный НПФ банку принадлежит 24,3%. Пакет в 7,9% сохраняет «Открытие холдинг». У концерна «Уралвагонзавод», входящего в госкорпорацию «Ростех», по-прежнему 9,3% ОВК, у НПФ «Сафмар» – 10,4%. Как изменился free-float, представитель ОВК не уточнил. Ранее в свободном обращении на Московской бирже находилось 27,2% ОВК.

По состоянию на 19.00 мск 15 мая капитализация ОВК составила 46,86 млрд руб., это на 0,45% больше, чем на закрытие предыдущего торгового дня.

Группа ИСТ была основательницей ОВК – производство вагонов создано в Тихвине Ленинградской области с нуля в 2012 г. Постепенно группа снижала долю участия и прошлой зимой вышла из капитала ОВК – последний пакет в 9,3% был продан «Ростеху» и затем достался холдинговой компании АО «Концерн «Уралвагонзавод».

Первую тяжеловесную компанию группа ИСТ и дружественные ей инвесторы купили во втором полугодии 2018 г. Обсуждалась возможность продажи ПТК Государственной транспортной лизинговой компании, но сделка так и не состоялась.

Несис с партнерами продали входившую в группу ПТК лизинговую компанию «Нитрохимпром» с парком более 16 000 вагонов (покупателем выступила угледобывающая СУЭК), сохранив операторский бизнес – «Восток 1520». Ее возглавил Савушкин.

ОВК – состоявшийся бизнес, возвращение группы ИСТ в капитал производителя вагонов связано прежде всего с решением развивать ПТК: группа заинтересована в увеличении парка вагонов, объясняет человек, знакомый с менеджерами группы ИСТ, в то же время группа – не единственный владелец доли в ОВК, делит риски с партнерами по Первой тяжеловесной компании.

Ключевым риском для ПТК и ее бенефициаров остается высокий уровень долговой нагрузки ОВК, комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Однако с учетом реструктуризации кредитов на 39 млрд руб. банком «ФК Открытие» и отсутствия необходимости осуществлять выкуп акций у миноритариев эти риски существенно снизились», – отмечает он. Сама ПТК после продажи «Нитрохимпрома» снизила свою долговую нагрузку и теперь может активизировать закупку подвижного состава – под растущий грузооборот на сети РЖД, продолжает Бурмистров. «С этой точки зрения партнерство с Научно-производственной корпорацией «ОВК», которая является крупнейшим производителем полувагонов увеличенной осевой нагрузкой, вполне логично», – замечает он.

Помимо вагонов с нагрузкой 25 т на ось ОВК разработала вагоны 27 т. Из-за износа мостов и других искусственных сооружений их использование на значительной части маршрутов (в том числе из Кузбасса в порты Северо-Запада и Дальнего Востока) пока невозможно, отмечает Бурмистров. Оптимальный вариант – закольцованные маршруты без проблемных искусственных сооружений. «Но для достижения максимального экономического эффекта от использования таких вагонов необходимо совершенствовать действующую систему тарификации перевозок в полувагонах», – советует эксперт. Например, сейчас на эти вагоны не распространяется специальная тарифная схема, снижающая стоимость порожнего пробега.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/15/801457-nesis-stal-sovladeltsem>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.05.16; РЖД ВМЕСТО ДИВИДЕНДОВ ОТДАДУТ ГОСУДАРСТВУ ПАРК ВАГОНОВ ДЛЯ КРЫМА

РЖД планируют заплатить дивиденды за 2018 год имуществом, передав государству парк пассажирских вагонов, которые пойдут в Крым, рассказали источники РБК. Это исключает риск нарушения санкций США, говорит эксперт.

РЖД решили заплатить дивиденды за 2018 год имуществом, компания вынесет этот вопрос на ближайший совет директоров, рассказал РБК источник, знакомый с ее планами. Представитель Росимущества подтвердил РБК, что такой «вопрос прорабатывается», не уточнив деталей.

По данным второго источника, знакомого с планами компании, РЖД планируют передать государству в виде дивидендов парк пассажирских вагонов, которые пойдут в Крым, когда достроят железнодорожную часть моста. Их стоимость — около 12 млрд руб., сказал собеседник РБК. Таким образом, РЖД вместе с правительством нашли способ передать вагоны ФГУП «Крымская железная дорога», чтобы РЖД при этом не оказались под санкциями, пояснил источник: получив вагоны от РЖД, правительство впоследствии сможет передать их ФГУПу. Сейчас на РЖД не распространяются ни американские, ни европейские санкции.

Передавая вагоны государству, а не напрямую «Крымской железной дороге», РЖД избегают риска нарушения санкций США, если эти вагоны потом будут обнаружены в Крыму, подтвердил РБК партнер Paragon Advice Group Александр Захаров. В 2014 году после присоединения Крыма к России США, а затем и Евросоюз ввели санкции против российских компаний и бизнесменов, имеющих бизнес на полуострове. Этот список пополняется новыми компаниями и бизнесменами, которых уличили в деловых связях с Крымом. Так, в январе 2018 года под западными санкциями оказалась компания «Силовые машины» Алексея Мордашова, которую обвинили в поставке турбин на полуостров.

О том, что РЖД планирует выплатить государству дивиденды имуществом также сообщила газета «Коммерсант» со ссылкой на источники. По данным издания, речь идет о зданиях, которые занимают прокуратура и полиция, а также пассажирских вагонах и ряде активов в Сочи.

Движение автомобилей по Крымскому мосту началось в мае 2018 года, а первый пассажирский поезд должен проехать 8 декабря 2019 года — строительство железнодорожной части моста еще продолжается. Заниматься пассажирскими перевозками будет отдельная компания, которую определят РЖД. Представитель РЖД вечером в среду, 15 мая, отказался от комментариев.

По установленному правительством порядку выплат, РЖД должны направлять в качестве дивидендов 50% от прибыли по РСБУ. По итогам 2018 года чистая прибыль компании по РСБУ составила 18,4 млрд руб., то есть выплаты должны были составить не менее 9,2 млрд руб. Однако еще в октябре 2018 года РЖД получили разрешение от правительства платить дивиденды по обыкновенным акциям имуществом.

Глава РЖД Олег Белозеров ранее объяснял, что она может выплачивать дивиденды только по привилегированным акциям (по итогам 2017 года выплаты составили всего 5 млн руб.), отправляя остальную прибыль на инвестпрограмму. Президент Владимир Путин 24 октября поручил правительству продумать варианты освобождения РЖД от обязательства платить дивиденды по обыкновенным акциям. В долгосрочной программе развития РЖД выплата дивидендов до 2025 года предполагается только на привилегированные акции (в 2019 году — 10 млн руб.), остальная часть прибыли должна быть перенаправлена на инфраструктурные проекты в соответствии с комплексным планом модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года.

https://www.rbc.ru/business/15/05/2019/5cdc4b8c9a79472e0c4731f3?from=from_main

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТКО; 2019.05.16; ОАО РЖД РАССЧИТАЕТСЯ НАТУРОЙ; ДИВИДЕНДЫ ГОСУДАРСТВУ ВЫПЛАТЯТ ВАГОНАМИ И НЕДВИЖИМОСТЬЮ

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД может выплатить государству по итогам 2018 года около 20 млрд руб. дивидендов на обыкновенные акции имуществом. Частные компании нередко применяют такую практику, отмечают юристы, но ее осмысленность для государства вызывает у них вопросы. По данным “Ъ”, в случае ОАО РЖД речь идет о передаче

объектов, которые используют прокуратура и полиция, ряда активов в Сочи, а также пассажирских вагонов на 12 млрд руб., которые могут быть переброшены в Крым.

ОАО РЖД собирается реализовать данное ему в прошлом году правительством право платить дивиденды по обыкновенным акциям имуществом, а не деньгами, рассказали источники “Ъ”. Совет директоров компании обсудит вопрос до конца мая. По привилегированным акциям будут денежные дивиденды, уточнил один из собеседников “Ъ”.

Два источника “Ъ”, знакомых с ситуацией, уточнили, что по обыкновенным акциям речь идет об эквиваленте примерно 20 млрд руб., из которых 1 млрд руб. стоят объекты грузового двора «Сочинский» станции Веселое и главного распределительного центра Олимпийских игр в Сочи, около 7 млрд руб.— здания, занимаемые полицией и прокуратурой, а еще 12 млрд руб.— подвижной состав. Один из собеседников “Ъ” уточняет, что речь идет о вагонах, а не локомотивах, другой добавляет, что это пассажирские вагоны.

Новый или почти новый пассажирский вагон дальнего следования стоит около 40 млн руб., что дает партию в объеме примерно 300 единиц, подсчитал глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Маловероятно, что государство будет изымать вагоны в высокой степени износа, хотя продление пассажирских вагонов, в отличие от грузовых, не запрещено, на практике их модернизация обходится слишком дорого и дает слишком краткосрочный эффект, полагает аналитик. Для ОАО РЖД передача вагонов проблем не создаст: дочерняя монополия Федеральная пассажирская компания (отвечает в ОАО РЖД за пассажирское движение) заключила контракт с Тверским вагоностроительным заводом «Трансмашхолдинга» на 237 млрд руб., который позволит обновить парк.

В ОАО РЖД отказались от комментариев. В **Минтрансе** сообщили, что свою позицию по этому вопросу направили в Росимущество, не пояснив, какова она. В Минфине и Минэкономике не ответили на запрос “Ъ”. В аппарате профильного **вице-премьера Максима Акимова** “Ъ” коротко пояснили, что выплату дивидендов имуществом поддерживают, не вдаваясь в детали.

Возможность выплачивать дивиденды имуществом ОАО РЖД получило в 2018 году. В марте **Минтранс** разработал проект соответствующего акта: в пояснительной записке говорилось, что это «позволит сбалансировать интересы как акционера, так и компании, обеспечив оптимальную процедуру передачи имущества акционеру (в федеральную собственность) с последующим использованием для государственных нужд». В октябре правительство постановило внести в устав ОАО РЖД изменения, позволяющие монополии выплачивать дивиденды по обыкновенным акциям имуществом, если такое решение примет общее собрание акционеров. Поскольку монополия на 100% контролируется государством, решение собрания оформляется распоряжением правительства.

В других крупных госкомпаниях оперативных комментариев не дали. Источник в одной из них указывает, что ОАО РЖД на 100% принадлежит государству и «подходы, пригодные для него, неуместны при наличии миноритариев».

В уставе некоторых монополий, в том числе «Газпрома», конкретизируется, что компания выплачивает дивиденды только денежными средствами.

Само ОАО РЖД давно просит разрешить ему не выплачивать дивиденды по обыкновенным акциям, а использовать этот доход для финансирования развития инфраструктуры. В комплексном плане модернизации инфраструктуры такая возможность предусмотрена, закреплена она и в долгосрочной программе развития ОАО РЖД до 2025 года.

«Российским законодательством выплата дивидендов имуществом предусмотрена, ничего экстраординарного в этом нет с точки зрения взаимоотношений акционерного общества и его акционеров,— говорит партнер НАФКО Павел Иккерт.— Чтобы такие сделки не использовались для вывода активов, законодательно закреплено, например, условие

превышения величины чистых активов или чистого дохода общества над размером уставного капитала после выплаты дивидендов. И конечно, такая возможность должна быть предусмотрена уставом».

При этом практика выплаты дивидендов имуществом в основном применяется в частном секторе, где акционеры непосредственно вовлечены в управление бизнесом, добавляет юрист. В госсекторе это происходит значительно реже просто потому, что активы, которые могут быть переданы государству, для него являются непрофильными, их необходимо реализовывать для получения дохода, а это, как правило, требует дополнительных затрат и повышает административную нагрузку. «С учетом того, что решение о выплате дивидендов имуществом может быть принято только общим собранием, то есть невозможно без ведома акционера-государства, очевидно, что в случае с ОАО РЖД это решение является согласованным. А вот причины его принятия могут быть различными», — отмечает господин Иккерт.

Три источника “Ъ”, знакомые с обсуждением дивидендной политики ОАО РЖД, утверждают, что государству нужны вагоны, в частности, для обеспечения обновления парка «Крымских железных дорог», в состав ОАО РЖД не входящих, а подконтрольных напрямую государству.

<https://www.kommersant.ru/doc/3968807>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ИНВЕСТИЦИИ В МОСУЗЕЛ В РАМКАХ САРЕХ РЖД В 2019Г СОРАЗМЕРНЫ ВЛОЖЕНИЯМ В «ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН»

Вложения в развитие московского ж/д узла (теперь - центральный ж/д узел) в рамках инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» в 2019 году могут оказаться соразмерными с объемом средств, выделяемых на дальневосточное направление.

Разбивка инвестиционной программы компании приведена в проспекте к выпуску «зеленых» бондов РЖД, которые монополия планирует разместить в ближайшее время (“Интерфакс» ознакомился с документом).

Столичный узел является крупнейшим пассажирским хабом в ж/д системе РФ, напоминает монополия: он состоит из большого и малого колец Московской железной дороги (МЖД) и 10 радиальных направлений, обеспечивает более чем 50% пригородных и 23% дальних пассажирских перевозок в стране. В 2012 г. совместно со столичными властями компания сформировала и утвердила программу первоочередных мероприятий по развитию ж/д узла. Ее реализация намечена на период до 2024 г.

Одной из ключевых составных частей стала реконструкция 54-километрового Московского центрального кольца, которое было запущено в 2016 г. Линия состоит из 31 транспортно-пересадочного узла, связанного с городским общественным транспортом, в том числе 17 станциями метро (11 из этих остановок будут иметь крытые галереи для перехода, а 10 - переход к пригородным поездам). На кольце курсируют электрички «Ласточка».

Кроме того, запущено тактовое движение электропоездов до Зеленограда (петербургское направление), организована дополнительная остановка «Спутников» на платформе Отдых (казанское направление МЖД) для транспортной доступности аэропорта «Жуковский». Построен дополнительный главный путь на одном из участков ветки в аэропорт «Домодедово», запущены дополнительные пригородные поезда на радиальных направлениях и новые остановочные пункты в рамках интеграции савеловского, курского и павелецкого направлений. Инвестиции монополии в проект в 2016-2018 гг. составили 36,8 млрд руб., 35,6 млрд руб. и 47 млрд руб., соответственно.

Между тем, в 2019 г. они выросли до 105,8 млрд руб. При этом в 2019 году на эти цели РЖД может получить в капитал 40 млрд руб., вместо предусмотренных 5,25 млрд руб. Так, на реализацию проектов развития ж/д инфраструктуры Центрального транспортного узла с учетом организации диаметральных маршрутов предусматривается выделение РЖД 40

млрд рублей, следует из проекта поправок к закону о бюджете на 2019-2021 годы, опубликованном в среду. В то время как действующим законом устанавливается, что 5,25 млрд руб. могут быть направлены в уставный капитал ОАО «РЖД» в 2019 г. при поступлении в федеральный бюджет в указанном объеме субсидии из бюджета города Москвы на строительство объектов железнодорожной инфраструктуры Киевского направления Московской железной дороги (МЖД).

"Российские железные дороги" отмечают, что с 2019 по 2024 гг. на проект московского ж/д узла планируется направить 529,9 млрд руб., в том числе 165,2 млрд руб. - из федерального бюджета и 160,9 млрд руб. - из бюджета Москвы, а также 225,1 млрд руб. собственных средств компании. Инвестиции в том числе пойдут на создание «центральных диаметров» по направлениям Одинцово-Лобня, Нахабино-Подольск, Крюково-Раменское и Апрелевка-Железнодорожная (предполагает курсирование электричек через центр столицы), а также на завершение ранее начатых проектов.

Эта мера позволит сократить время пассажиров в пути и разгрузит другие виды транспорта, особенно метро. Последующее осуществление проекта «позволит создать современную экологически чистую транспортную систему», повысить мобильность населения и переключить пассажирские перевозки с автомобильного на ж/д транспорт, отмечает компания.

Что же касается «восточного полигона», то, согласно проспекту, в рамках государственных поручений в 2019 г. предусматриваются вложения в размере 76,4 млрд руб. (из них - 41 млрд руб. придется на собственные средства компании, 35,4 млрд руб. - на ассигнования из федерального бюджета). Масштабная программа реализуется уже несколько лет. Средства направляются на увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В частности, предполагается проложить более 400 км путей, завершить развитие участка Комсомольск-на-Амуре - Советская гавань (Хабаровский край), построить новые тоннели.

Общая стоимость проекта составляет 520,5 млрд руб. В 2013 г. правительство РФ постановило выделить на него 260 млрд руб. государственных средств. Из них 110 млрд руб. должны были поступить в капитал РЖД из федерального бюджета через выпуск обыкновенных акций и 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния (ФНБ) - через выпуск «префов» монополии.

В числе «важных инициатив группы» также обозначено развитие инфраструктуры для увеличения объемов экспорта нефти из РФ в Китай и «повышения эффективности транспортировки». Проект включает строительство новых путей и электрификацию на участке Карымская-Забайкальск. Ожидается, что проект будет завершен к середине 2019 г. С начала реализации проекта получены средства ФНБ в размере 70 млрд руб. и средства федерального бюджета в размере 21,47 млрд руб. Сама монополия в 2018 г. вложила в проект 18,9 млрд руб. собственных средств, в 2017 и 2016 гг. - 47,1 млрд и 49,2 млрд руб., соответственно. Проект первоначально планировалось завершить к 2017 г., но согласно последнему графику, этот срок сдвигается на 2020 г. (правда, окончательного решения по этому поводу официально еще не принято), уточняет перевозчик.

В то же время, помимо 76,4 млрд руб. как на «госпрограмму», на дальневосточном направлении предполагаются собственные вложения «Российских железных дорог». Они «защиты» в статье «ликвидация «узких мест». В целом, согласно проспекту, общие вложения в 2019 г. по ней по всей стране составляют 136,5 млрд руб.

При этом более подробную разбивку минувшей осенью монополия приводила в проекте своего финансового плана на ближайшую трехлетку, направлявшегося на утверждение в правительство. На «расшивку» «бутылочных горлышек» в направлении Дальнего Востока в 2019 г. закладывалось 36,7 млрд руб. (включая 8,55 млрд руб. на «перешивку» колеи на российский стандарт на Сахалине). При этом, правда, вся инвестиционная программа оценивалась в гораздо меньшую сумму - 628,4 млрд руб. (сейчас - в 681,9 млрд руб.), всего

на снятие инфраструктурных ограничений в проекте сарех тогда закладывалось 121,3 млрд руб.

Помимо этого, в проекте финплана РЖД отмечалось, что в 2019 г. отдельно компания планирует выделить 5,2 млрд руб. на II этап проекта «БАМ/Транссиб», 2,5 млрд руб. - на завершение предпроектных проработок по транспортному переходу на Сахалин и 1 млрд руб. - на решение «президентской задачи» по увеличению транзита в 4 раза.

Другие значимые проекты «Российских железных дорог», на которые предполагается инвестиции в 2019 г., представлены ниже в таблице. В частности, средства предполагается направлять на развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна со стороны Нижней Волги: все 49,1 млрд руб. будут собственными средствами компании. Также в 2019 г. компания выделит 8,9 млрд руб. на модернизацию линии Междуреченск-Тайшет для увеличения вывоза угля из Кузбасса в восточном направлении.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ «СТАРТОВАТЬ» НА ТОРГАХ ПО ПРОДАЖЕ 50% ТРАНСКОНТЕЙНЕРА С 36,1 МЛРД РУБ. - ИСТОЧНИКИ

ОАО «Российские железные дороги» предлагает установить начальную цену на торгах по продаже 50% + 2 акции ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) в размере 36,1 млрд руб., утверждают источники «Интерфакса» на транспортном рынке.

Один из них отметил, что это нижняя граница оценки пакета, сделанная осенью PricewaterhouseCoopers. Другой собеседник агентства говорит, что совет директоров РЖД будет рассматривать эту оценку в конце мая.

В апреле первый вице-премьер РФ Антон Силуанов подписал директиву правительства по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера», контролируемых ОАО «Российские железные дороги». Как писал «Коммерсантъ», она предполагает, что в аукционе могут принять участие компании, удовлетворяющие следующим условиям: их бенефициары - граждане РФ, не аффилированы с федеральными или местными властями (контроль менее 30%), не имеют убытков за 2018 год и не находятся под контролем морских контейнерных линий. Также они должны либо владеть не менее 20% акций «Трансконтейнера», либо не менее 5 тыс. вагонов или контейнерным терминалом мощностью 50 тыс. TEU в 2018 г.

Кроме того, отмечала газета, победитель тендера не сможет в течение двух лет уступить контроль над акциями или собственным капиталом под угрозой штрафа в четверть цены сделки. Также он должен будет в течение остатка того года, когда произойдет покупка, и двух полных лет после этого исполнять план по перевозкам, предусмотренный действующей стратегией «Трансконтейнера».

В отличие от условия, согласованного кабинетом министров два года назад, ни государство, ни «Российские железные дороги» встречных обязательств перед инвестором не берут, добавляла при этом газета. В 2017 г. обсуждалось, что покупатель заключит с правительством и РЖД соглашение на 7-10 лет, где будут, в том числе, закреплены формула индексации тарифов на контейнерные перевозки и гарантии по отсутствию дискриминации по доступу к инфраструктуре монополии.

Но, как сообщал изданию федеральный чиновник, в директиве подобные гарантии не предусматриваются: «РЖД сформировали рыночного игрока в лице «Трансконтейнера» и хотят получить за него справедливую стоимость. Кроме того, оно заинтересовано в развитии оператора за счет рыночных механизмов новыми собственниками», - говорил он. Вице-премьер РФ Максим Акимов говорил «Интерфаксу», что «разумный срок» продажи контрольного пакета «Трансконтейнера» - это «конец июня - аукцион, конец июля - закрытие сделки». «Если что-то пойдет не так или будут задержки, ну, это плюс месяц еще к этим срокам», - добавил он.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19

ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у структуры ОАО «Российские железные дороги» - АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

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

После смены руководства монополии кабинет министров согласился на приватизацию пакета акций оператора. Хотя пока формально он и остается у ОТЛК, есть принципиальное решение о его продаже. В 2017 г. вопрос вышел на уровень Игоря Шувалова, занимавшего тогда пост первого вице-премьера, после дискуссий стали понятны общие контуры сделки.

Помимо владельцев «Енисея», интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), СМА СGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World и бывший крупнейший миноритарий оператора - FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)), контролируемый группой «Сумма» Зиявудина Магомедова и ее партнерами.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ВХОДЯЩИЙ В ОСК ФИНСКИЙ ARCTECH ПРОДАСТ СВОИ АКТИВЫ ВЛАДЕЛЬЦАМ «ВОДОХОДА»

Финская Arctech Helsinki Shipyard Oy (AHS), входящая в «Объединенную судостроительную корпорацию» (ОСК), передаст свои активы и операции в новую компанию - Helsinki Shipyard Oy (HSO) и продаст ее компании Algador Holdings Ltd (AHL), сообщила в среду AHS.

В пресс-релизе уточняется, что AHL принадлежит Ришату Багаутдинову и Владимиру Касьяненко, структуры которых управляют судоходными и судостроительными активами, включая крупнейшего в РФ речного круизного оператора «Водоходъ». Helsinki Shipyard Oy продолжит судостроительную деятельность на верфи в Хельсинки, а Arctech Helsinki Shipyard - в качестве акционера Невского судостроительно-судоремонтного завода (НССЗ, Шлиссельбург, Ленинградская обл.).

Сделку планируется завершить в мае, стороны договорились о ее условиях в минувший четверг. Последним выпущенным на хельсинской верфи судном, переданным в собственность AHS, является танкер NB515, завершивший морские испытания 12 мая.

"Сделка не повлияет на субподряды. Персонал Arctech Helsinki Shipyard будет переведен в HSO без изменений в их контрактах. При новых владельцах верфь в Хельсинки может сосредоточиться на мощных судах ледового класса и круизных лайнерах», - заявил председатель совета директоров Helsinki Shipyard Oy Виктор Олерский (бывший замглавы министерства транспорта РФ), слова которого приводятся в сообщении.

В настоящий момент портфель заказов верфи составляет 1,5 млрд евро, в том числе с учетом тендеров на несколько круизных лайнеров, ледоколов и СПГ-танкеров. Кроме того, подписаны соглашения о намерениях участия в других конкурсах, говорится в пресс-релизе.

В ОСК «Интерфаксу» подтвердили информацию, распространенную Arctech. Представитель Arctech Helsinki Shipyard Oy сообщил агентству, что структура сделки не является публичной информацией.

В течение 2018 г. ОСК рассматривала разные варианты сделки. Изначально корпорация вела переговоры о продаже 55% акций АНС хорватской группе Keramas, планировала обменять контроль в судовой верфи на пакет акций в производителе ферросплавов Afarak, входящем в Keramas. В октябре же глава «Объединенной судостроительной» Алексей Рахманов заявил, что компания, в частности, обсуждает возможность обмена финской судовой верфи на 100% НССЗ.

Однако в итоге сделка затягивалась «Очень долго мы (работали - ИФ) над директивой правительства, по моей информации, она подписана, есть понимание структуры сделки, осталось согласовать два договора и некоторые нюансы, которые описывают то, что называется «post closing» - мероприятия по завершению этой сделки», - пояснял Рахманов в апреле. При этом еще в октябре «Коммерсантъ» со ссылкой на свои источники в отрасли писал, что Олерский и Багаутдинов ведут переговоры о покупке у ОСК Arctech Helsinki Shipyard.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; СОВКОМФЛОТ ВНОВЬ ЗАХЕДЖИРОВАЛ ДОЛЛАРОВЫЙ ДОЛГ В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ТАНКЕРА-АФРАМАКСА НА СПГ

ПАО «Совкомфлот» (СКФ) вновь захеджировало долларовый долг в рамках строительства танкера класса «афрамакс», работающего на газомоторном топливе (СПГ).

"20 апреля 2019 г. группа приняла в состав флота танкер-афрамакс ледового класса на газомоторном (СПГ) топливе для перевозки сырой нефти Samuel Prospect. , в тот же день группа заключила 7-летний процентный своп в долларах США с кредитной организацией с целью хеджирования денежных потоков от колебаний процентных ставок в отношении займа на финансирование строительства данного судна на сумму \$42 млн», - говорится в отчете компании по МСФО.

Название банков, участвовавших в этой операции, в документе не приводится.

Как сообщалось, в феврале 2018 года СКФ и Shell подписали долгосрочные тайм-чартерные соглашения на эксплуатацию двух строящихся танкеров «афрамакс», работающих на СПГ. Первый танкер на СПГ Gagarin Prospekt был принят в эксплуатацию в июле 2018 года. Тогда же СКФ захеджировал долг в рамках строительства в размере \$42 млн. В феврале 2019г. СКФ захеджировал долларовый долг в рамках строительства еще одного танкера-афрамакса на СПГ Korolev Prospekt.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; СОВКОМФЛОТ В АПРЕЛЕ ПРОДАЛ 2 ТАНКЕРА ПРОДУКТОВОЗА, ПЛАНИРУЕТ К ПРОДАЖЕ ЕЩЕ ОДИН

ПАО «Совкомфлот» (СКФ) в апреле 2019 г. заключило сделки по продаже двух танкеров для перевозки нефтепродуктов, следует из отчетности компании.

Стоимость сделок не указана, суда были выставлены на продажу по рыночной стоимости.

Один танкер был передан покупателям в 7 мая, второе судно планируется передать новым владельцам в июне.

При этом СКФ в марте классифицировал в качестве внеоборотных активов, предназначенных для продажи, 3 танкера продуктовога, следует из отчетности.

Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе «Совкомфлота», группа реализует устаревшие суда в рамках политики обновления флота.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2019.05.15; НА БАНИЮ ВЗГЛЯНУТ СВЫСОКА; РОСРЕЕСТР РАЗВИВАЕТ ПРОЕКТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

В среду стало известно, что в центральном аппарате Росреестра начал работу центр использования беспилотных летательных аппаратов. В самом ведомстве объяснили, что это необходимо «для осуществления государственного земельного надзора».

С прошлого года действительно ходили слухи, а также появлялась разнообразная неподтвержденная информация, что в небе над пригородами мегаполисов появились квадрокоптеры. Якобы они снимают дачи и дома граждан то ли для налоговой службы, то ли для какого-то другого учета и контроля.

И вот теперь появилась официальная информация: Росреестр действительно развивает проект по применению беспилотных летательных аппаратов.

Как объяснили корреспонденту «РГ» в ведомстве, создание такого центра стало очередным шагом Росреестра по реализации проекта «с использованием данных, полученных с помощью беспилотников, для выявления нарушений земельного законодательства».

Зачем нужен такой центр? В Росреестре объясняют так: на базе центра отрабатывается технология применения беспилотников для распространения на всей территории России. А именно: получение разрешений на полеты аппаратов, организация и проведение таких полетов, последующая обработка полученных от них данных.

На днях под руководством заместителя руководителя Росреестра Максима Смирнова провели обследование участков с использованием беспилотников на территории Истринского района Московской области.

Данные дистанционного зондирования земли - это снимки и ортофотоплан, выражаясь обывательским языком, - это фотография местности, размещенная на топографической карте. Такие снимки применяются для определения фактического использования участков, координат характерных точек границ земель. Вся полученная таким образом информация сравнивается со сведениями, содержащимися в Едином государственном реестре недвижимости. Это нужно для «выявления признаков нарушений требований земельного законодательства». А также для обнаружения незарегистрированных построек - тех же домов, сараев, бань.

Росреестр также напоминает, что он по закону выполняет государственный земельный надзор. Цель надзора - защита прав и интересов правообладателей от действий нарушителей земельного законодательства.

К числу наиболее частых нарушений относятся самовольное занятие земельного участка, а также неиспользование земельного участка или его использование не по назначению.

Сама процедура обследования дистанционными способами участков была введена Росреестром еще в 2015 году. Такие обследования проводятся без непосредственного участия собственников. Применение беспилотников позволяет проводить обследования даже в тех случаях, когда доступ на земельные участки ограничен или просто отсутствует. Для распространения проекта по использованию летательных аппаратов на всей территории страны Росреестр планирует до конца 2019 года создать в федеральных округах центры коллективного использования беспилотных летательных аппаратов. Центры оснастят необходимым оборудованием и программным обеспечением для съемки земли.

<https://rg.ru/2019/05/15/v-rosreestre-nachal-rabotu-centr-ispolzovaniia-bespilotnikov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; АЭРОФЛОТ НЕ ДОПУСТИЛ К КОНКУРСУ ПО РЕМОНТУ SSJ-100 ИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ИЗ-ЗА СЛИШКОМ ДОРОГОЙ ЗАЯВКИ

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) признал не состоявшимся конкурс на предоставление услуг технического обслуживания и ремонта (ТОиР) принадлежащих ему Sukhoi Superjet 100: заявки подали производитель судов АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) и его дочернее ООО «Рапарт Сервисез», и обе они были отклонены, следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

Как сообщалось, запрос предложений на услуги ТОиР пятидесяти SSJ-100 «Аэрофлот» объявил в конце февраля. Согласно материалам закупки, победитель конкурса должен создать пул запчастей «для обмена неисправных, демонтированных с воздушных судов на исправные, находящиеся во владении исполнителя». «По запросу заказчика исполнитель

предоставит услуги ТОиР в отношении главных элементов с оплатой по принципу затраченных материалов и трудозатрат, а также с предоставлением арендного главного элемента на время проведения ремонта неисправного главного элемента заказчика», - указывалось в материалах.

Как отмечалось, услуги необходимы «Аэрофлоту» «для обеспечения бесперебойной эксплуатации» парка SSJ-100. Исполнитель договора должен был приступить к работе 31 марта.

Максимальная стоимость договора была установлена в размере \$124 млн. Однако, согласно отраженному в «СПАРК-Маркетинг» протоколу конкурсной комиссии, стоимость предложений ГСС и «Рапарт Сервисез» превысила максимальную - в первом случае почти на \$77 млн, во втором - на \$17,5 млн. Кроме того, «Рапарт Сервисез» предложила неполный в сравнении с техническим заданием список компонентов.

"Аэрофлот" был одним из стартовых эксплуатантов SSJ-100, первую машину компания получила в 2011 году. Проблемы с техобслуживанием «суперджетов» их заказчики испытывают до сих пор. В конце февраля вице-премьер РФ Юрий Борисов заявлял, что над «объективными недостатками, связанными с послепродажным и сервисным обслуживанием SSJ-100, предстоит очень много работать». В программе ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC), говорил он, «запланированы деньги на формирование как раз сетей послепродажного обслуживания, сервиса, на пополнение так называемых страховых запасов».

До этого, осенью прошлого года, на тот момент глава ГСС Александр Рубцов (покинул должность в апреле) сообщал, что компания намерена вложить в послепродажное обслуживание ста новых SSJ-100 «Аэрофлота» «(контракт будет исполнен в 2019-2025 гг.) порядка 25 млрд руб. Деньги пойдут в формирование центрального склада запчастей и «ангарные мощности», уточнял он. Текущий среднесуточный налет SSJ-100 «Аэрофлота» составляет 4-4,5 часа, отмечал Рубцов, задача ГСС - довести его до 7-8 часов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; СОКРАЩАТЬ ПРОИЗВОДСТВО SSJ-100 ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ - МАНТУРОВ

Сокращать производство SSJ-100 после катастрофы с участием этого типа самолета в «Шереметьево» не планируется, сообщил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

"Нет. Почему мы должны сокращать производство? У нас кто-то отказался от покупки самолетов? Нет. Никакого сокращения производства не планируется», - сказал Мантуров журналистам, отвечая на вопрос «Интерфакса».

Он не стал комментировать версии следствия, но отметил, что решение о приостановке полетов этих самолетов не принималось. Мантуров также уточнил, что такое решение может принять **Росавиация**, но «для этого никаких предпосылок не существует».

Производителем SSJ-100 является АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC)). Рассчитанный на перевозку, в среднем, 100 пассажиров (количество кресел зависит от компоновки салона), лайнер поставляется авиакомпаниям с 2011 года. Ежегодно ГСС выпускает порядка 30 «суперджетов».

По данным ГСС, на март 2019 года в эксплуатации находилось 138 лайнеров этого типа: 105 в российских авиакомпаниях и 33 в иностранных. Крупнейший эксплуатант SSJ-100 - «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), в парке которого до катастрофы в «Шереметьево» 5 мая числилось 50 таких самолетов.

Вместе с тем ранее сообщалось, что часть эксплуатантов начали отказываться от SSJ-100, в том числе единственный европейский - ирландская авиакомпания CityJet. Кроме того, российские самолеты передумала покупать словенская Adria Airways, а российский «Ямал» отказался от дальнейшего увеличения парка «суперджетов». Одной из главных проблем SSJ-100 считается слабое послепродажное обслуживание (нехватка запчастей и

пр.), что приводит к низкому налету - это делает самолет низкоэффективным с точки зрения коммерции.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/15/05/2019/5cdc1c4a9a7947176a20856b>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В АПРЕЛЕ ВЫРОС НА 16%

Пассажиропоток «Внуково» в апреле 2019 г. составил 1,77 млн человек, что на 16% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 46,9%, до 744,9 тыс. пассажиров. Доля зарубежного пассажиропотока «Внуково» в сравнении с прошлым годом увеличилась с 33,3% до 42,1%. Самыми популярными направлениями в апреле стали Анталья, Стамбул, Ташкент, Дубай, Ларнака, Баку, Пхукет и Душанбе.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило 1,02 млн пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Махачкалу, Ростов-на-Дону и Калининград.

"Основной объем пассажиропотока «Внуково» по итогам апреля 2019 г. обеспечили авиакомпании «Победа», «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), «Россия», AZUR air, Uzbekistan Airways и Turkish Airlines, а самый динамичный рост пассажиропотока был отмечен у авиакомпании «Азимут», - отмечает «Внуково».

С начала года в аэропорту было обслужено 6,23 млн пассажиров, что на 14% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Другие аэропорты Московского авиаузла - «Шереметьево» и «Домодедово» - пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; НОВАПОРТ ВЛОЖИТ 5 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ТОМСКА

Холдинг «Новаяпорт» планирует инвестировать 5 млрд рублей в строительство нового терминала в томском аэропорту «Богашево», сообщил совладелец «Новаяпорта» Роман Троценко.

Мы планируем строительство большого нового терминала, строительство начнем во второй половине следующего года, стройка займет 20 месяцев, общий объем инвестиций с прилегающей площадью - это порядка 5 млрд рублей, это все собственные средства», - сказал Троценко журналистам в кулуарах форума молодых ученых U-novus 2019 в Томске в среду.

По его словам, пассажиропоток аэропорта может в 2022 году достигнуть 1,5 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; «ИЖАВИА» НАМЕРЕНА ВЕРНУТЬСЯ К ХАБОВОЙ СХЕМЕ ПОЛЕТОВ В СЛУЧАЕ СОГЛАСИЯ РОСАВИАЦИИ - ВЛАСТИ УДМУРТИИ

Власти Удмуртии совместно с принадлежащим республике АО «Ижавиа» планируют возобновить хабовую схему полетов, отмененную в январе, сообщил глава региона Александр Бречалов журналистам в среду.

"Реализовать возможно хабовую схему, которая не получилась в ноябре-декабре. Разные эксперты говорят о том, что она может получиться», - сказал Бречалов.

"Если Росавиация нам это акцептует, мы рискнем, чтобы сохранить авиакомпанию», - добавил он.

Глава Удмуртии подчеркнул, что очень важно, чтобы авиакомпания постоянно выполняла полеты из Ижевска в Краснодар, Симферополь, Адлер и Кавминводы. Он отметил, что для этого авиакомпании нужно найти либо инвестора, либо средства для замены самолетов Як-42 на Boeing или Embraer.

Бречалов также сообщил, что договоренность о передаче управления «Ижавиа» ООО «Поможем» (к этой сделке ранее возникли вопросы у прокуратуры - ИФ) появилась еще год назад, при приеме Александра Синельникова на должность гендиректора авиакомпании. Он подчеркнул, что вознаграждение этой компании - около 300 млн рублей - предусмотрено не из бюджета республики, а по результатам деятельности «Ижавиа».

Ранее сообщалось, что «Ижавиа» ввела выполнение рейсов по узловой (хабовой) системе в октябре прошлого года. В рамках этой схемы перелеты между 13 городами России, в том числе по северному и южному направлениям, должны были выполняться через два узловых (пересадочных) аэропорта - Ижевск и Самару. Однако с конца ноября стала появляться информация о задержке и отмене рейсов. Авиакомпания поясняла, что полеты по узловой схеме являются новым для нее проектом, в ходе их выполнения появились неизвестные ранее проблемы, приведшие к сбоям в регистрации и задержкам рейсов. В декабре «Ижавиа» несколько раз приостанавливала выполнение рейсов для решения этих проблем.

СКР возбудил в отношении гендиректора «Ижавиа» уголовное дело о халатности после задержек рейсов. Дело было возбуждено после проверки Приволжской транспортной прокуратурой соблюдения авиакомпанией требований федерального законодательства и прав авиапассажиров. Ранее в среду, 15 мая, глава Удмуртии сообщил, что уголовное дело прекращено.

В январе этого года сообщалось, что АО «Ижавиа» на 5 лет было передано в управление ООО «Поможем», принадлежащему Синельникову, который сам до этого, с мая 2018 года, возглавлял «Ижавиа». Сделка оценивалась в сумму до 297 млн рублей. В материалах закупки говорилось, что управляющая компания должна за вознаграждение заниматься вопросами текущей деятельности, совершением сделок, распоряжением имуществом общества, утверждением договорных цен на продукцию и услуги, вести бухучет.

Однако вопросы к законности сделки возникли у Приволжской транспортной прокуратуры, которая подала иск к АО «Ижавиа» и ООО «Поможем». Старший помощник Удмуртского транспортного прокурора Ксения Лаптева поясняла журналистам, что целью иска является расторжение договора. Она также отмечала, что для сделки необходимо было получить согласие ФАС, но, по информации прокуратуры, соответствующее обращение в антимонопольную службу направлено не было.

При этом 19 апреля из материалов аналитической системы «СПАРК-Интерфакс» стало известно, что АО «Ижавиа» вновь возглавил Синельников.

Рассмотрение иска транспортной прокуратуры было сначала назначено на 22 апреля, затем отложено на 27 мая. 25 апреля стало известно, что «Ижавиа» подала ходатайство в управление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) по Удмуртии о предоставлении согласия на заключение договора о передаче полномочий единоличного исполнительного органа управляющей компании ООО «Поможем».

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Поможем» зарегистрировано в 2016 году в Нижнем Новгороде. В качестве основного вида деятельности компании указано «регулирование и содействие эффективному ведению экономической деятельности предприятий».

АО «Ижавиа» находится в собственности Удмуртии, выполняет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России. Авиакомпания также принадлежит аэропортовый комплекс.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПРОТИВ ГЕНДИРЕКТОРА ИЖАВИА О ХАЛАТНОСТИ ЗАКРЫТО - ВЛАСТИ УДМУРТИИ

Правоохранители закрыли уголовное дело в отношении гендиректора принадлежащего Удмуртии АО «Ижавиа» Александра Синельникова, сообщил глава республики Александр Бречалов журналистам в среду.

"Уголовное дело прекращено», - сказал Бречалов.

Он уточнил, что ему известно, кто именно инициировал это дело, отметив, что эти «доброжелатели» уже покинули республику.

"Росавиация нам продлила лицензию. Поэтому авиакомпания работает в штатном режиме. Никаких сейчас-сейчас, в настоящий момент - претензий нет», - добавил глава Удмуртии.

Ранее сообщалось, что СКР возбудил в отношении гендиректора «Ижавиа» уголовное дело о халатности после задержек рейсов авиакомпании в декабре прошлого года. Дело было возбуждено после проверки Приволжской транспортной прокуратурой соблюдения авиакомпанией требований федерального законодательства и прав авиапассажиров.

Власти Удмуртии в лице министра транспорта и дорожного хозяйства республики Алексея Горбачева (он же - председатель совета директоров «Ижавиа») уже в январе заявляли, что не усматривают халатности в действиях руководства авиакомпании, а задержки рейсов произошли из-за стечения обстоятельств.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2019.05.15; АЭРОПОРТ С ПЕЧКОЙ; В ДЕРЕВЯННОМ АЭРОВОКЗАЛЕ ОТКРОЮТ МУЗЕЙ АВИАЦИИ СЕВЕРА

Деревянное здание аэропорта в старинной поморской деревне Лопшеньга на Онежском полуострове станет музеем малой авиации Севера. Проект «Воздушные причалы Белого моря» получил грант на восстановление аэровокзала и создание в нем музейного пространства. Авторы уверяют, что музей в действующем сельском аэропорту откроется впервые в России.

<https://rg.ru/2019/05/15/reg-szfo/na-onezhskom-poluostrove-otkroetsia-muzej-maloj-aviacii-severa.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.15; ЭКСПЕРТ ПО ВЫЖИВАНИЮ ОТМЕТИЛ ОТСУТСТВИЕ ПАНИКИ И ДАВКИ ПРИ ЭВАКУАЦИИ SSJ-100

Пассажиры, которые забирали свою ручную кладь во время эвакуации горящего самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) в аэропорту Шереметьево 5 мая, не помешали спасению остальных людей. Об этом в среду, 15 мая, заявил аттестованный спасатель МЧС, эксперт по выживанию Эдуард Халилов.

Он вспомнил, что, когда на множестве видеороликов, которые попали в интернет, пассажиры бизнес-класса хватали ручную кладь, у людей появилась злоба и агрессия, говорили, что это стало причиной того, что так много жертв.

«Но я изучил интервью с людьми, которые спаслись, и они говорили, что паники не было, давки не было, и люди, которые выбегали с ручной кладью, никак не повлияли на скорость эвакуации пассажиров», — заявил он на пресс-конференции НСН.

Эксперт предположил, что, когда самолет сел, ручная кладь могла быть у пассажиров где-то рядом, под руками, возле ног, под сиденьем, поэтому это не помешало эвакуации, «хотя по всем инструкциям такие вещи нужно, естественно оставлять и попытаться выбежать вперед».

Халилов добавил, что один пассажир рассказал, что в проходе не было никакой давки.

«Человек с 10-го ряда сказал, что, когда он оглянулся, сзади был дым, и никого уже не видно было, его в спину никто не толкал, а впереди проход был достаточно свободный», — отметил он.

<https://iz.ru/878299/2019-05-15/ekspert-po-vyzhivaniu-otmetil-otsutstvie-paniki-i-davki-pri-evakuacii-ssj-100>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.15; РОДНЫЕ ЖЕРТВ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 ПОПРОСИЛИ НАКАЗАТЬ СОТРУДНИКОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО

Родственники одного из погибших при катастрофе Sukhoi Superjet 100 в «Шереметьево» попросили возбудить уголовное дело в отношении сотрудников аэропорта, которые, по их мнению, частично несут ответственность за последствия ЧП, сообщил в среду адвокат Игорь Трунов.

По его словам, еще до аварийной посадки службы аэропорта «должны были создать условия» для оперативной эвакуации и оказания помощи всем пострадавшим: «Должна быть взлетная полоса в противопожарной пене, пожарные машины, кареты скорой помощи».

"В итоге где-то люди разбегались, самостоятельно добирались до терминала аэропорта, некоторые оставались на летном поле, сидели на газоне и наблюдали, как погибают люди. ... Должны быть наказаны те, кто не среагировал, не выполнил авиационные правила, не обеспечил взлетную полосу пеной», - заявил защитник в ходе пресс-конференции.

Тем не менее, по словам Трунова, с гражданским иском в российский суд он и его подзащитные обращаться не намерены.

"Зачем родственникам потерпевших, самим потерпевшим обращаться в российский суд? Зачем? Только если травмировать людей, ведь доказывать придется, на сколько рублей страдали они и родственники, на 10 или 20, это стресс», - пояснил юрист.

По его словам, он и его коллеги 20 лет занимаются такими делами и «понимают, чем все заканчивается».

"Ситуация становится все хуже, первый полный отказ в удовлетворении иска недавно случился по сочинской катастрофе [крушение Ту-154 Минобороны в декабре 2016 года], где отмечалось, что, мол, и так нормально заплатили. Раньше мы взыскивали, хоть и небольшие, в сравнении с западными странами, деньги. Сейчас все становится хуже, закрываются от публики суды, засекречиваются», - отметил адвокат.

Комментариями аэропорта «Шереметьево» и СК РФ на этот счет агентство пока не располагает.

До этого Трунов просил Следственный комитет РФ приостановить работу «Шереметьево» и проверить все Superjet после катастрофы в аэропорту.

Крупнейшая за последнее время в России авиакатастрофа произошла 5 мая: Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», летевший из Москвы в Мурманск, экстренно вернулся в аэропорт «Шереметьево» и жестко приземлился после 28 минут полета.

При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели, пожар быстро охватил половину фюзеляжа. По данным СК РФ, погиб 41 человек.

Адвокат Игорь Трунов, среди прочего, специализируется на делах, связанных с авиационными происшествиями, терактами и другими ЧП. Последний раз он представлял интересы родственников погибших в крушении Ту-154 в Сочи в 2016 году, до этого – родных жертв крушения Airbus A321 над Синаем.

<https://ria.ru/20190515/1553512629.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.15; ЭКС-КОНСТРУКТОР ОКБ «СУХОЙ» ЛУКАШЕВИЧ ОБВИНИЛ ПИЛОТОВ SSJ-100 В ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ КАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Бывший конструктор ОКБ «Сухой» Вадим Лукашевич считает, что причиной трагедии 5 мая с Sukhoi Superjet 100 в «Шереметьево» стала ошибка пилотирования, сам же самолет - безопасен и прекращать его эксплуатацию не надо

"Черeda событий, приведших к таким трагическим событиям, - это ошибки пилотирования», - заявил Лукашевич в среду на пресс-конференции. Он напомнил, что первоначально было очень много заявлений, что надо прекращать эксплуатацию самолетов.

"На тот момент мало очень было известно. Говорили, что после (удара молнии) вся автоматика отрубилась, радиосвязи нет, вообще не понятно, что происходит», - сказал Лукашевич.

При этом, по его словам, изначально казалось, что действия экипажа были грамотные и благодаря ним были спасены многие человеческие жизни. Но когда появились расшифровки, когда стало понятно, что ситуация не была катастрофической, стало понятно, что летчики виновны в гибели 41 человека», - заявил

бывший конструктор ОКБ «Сухой». Лукашевич сообщил, что с начала эксплуатации самолетов Sukhoi Superjet 100 в них попадали молнии 13 раз до трагедии 5 мая, но ни разу это не стало причиной гибели людей.

Бывший конструктор отметил, что пожар в самолете возник после третьего касания посадочной полосы, а «в воздухе летчиков ничего не торопило». Кроме того, по словам эксперта, командир авиационного судна передал не тот сигнал тревоги. "Летчики передали сигнал тревоги Рап-Рап, говорящий о том, что нету прямой угрозы ни пассажирам, ни экипажу. Если бы передали сигнал Mayday, то к моменту посадки полоса была бы запенена, стояли бы пожарные, «скорые», - заявил он. ри этом, по его мнению, «очень много вопросов остается и к аэродромным службам».