



## Ежедневный мониторинг СМИ

15 ЯНВАРЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.01.14; ЛЕТНОГО ДИРЕКТОРА «АЭРОФЛОТА» ИГОРЯ ЧАЛИКА НАЗНАЧИЛИ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА .....	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.15; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПОМОГУТ ВЗЛЕТЕТЬ; ОНА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 4 МЛРД РУБЛЕЙ ГОССУБСИДИЙ .....	4
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.15; ДОЛГОВОЕ САЛЬТО: САМОЛЕТНОМУ БИЗНЕСУ UTAIR СНИЗЯТ КРЕДИТНУЮ НАГРУЗКУ; ТРЕТЬ ФИНАНСОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕЙДЕТ ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКЕ».....	5
КОММЕРСАНТЬ СИБИРЬ; 2021.01.15; «У НАС ОСОБОЕ ОТНОШЕНИЕ К РАССЛЕДОВАНИЮ КОРРУПЦИОННЫХ ДЕЛ»; РУКОВОДИТЕЛЬ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО СЛЕДСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ СКР РАССКАЗАЛ О ХОДЕ СЛЕДСТВИЯ ПО РЕЗОНАНСНЫМ УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ7	7
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.01.15; УЧЕБНИК ПО ЦИФРОВОМУ СОЗРЕВАНИЮ; ЧИНОВНИКИ ПОЛУЧИЛИ ПОСОБИЕ ПО СТРАТЕГИИ БУДУЩЕЙ ТРАНСФОРМАЦИИ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.15; РУКОВОДИТЕЛИ ЗАСЕЛЯЮТСЯ В ДЕПАРТАМЕНТЫ; ЭКС-ЗАМГЛАВЫ ОАО РЖД АНАТОЛИЙ МЕЩЕРЯКОВ УХОДИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО .....	10
РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА, ХИМШИАШВИЛИ ПОЛИНА; 2021.01.14; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ ПЛАН ПО ОСВОЕНИЮ ГАЗА НА ЯМАЛЕ .....	11
ТАСС; 2021.01.14; ВЛАСТИ ЕВРЕЙСКОЙ АО ОБЪЯСНИЛИ ПАВОДКАМИ НИЗКОЕ КАССОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ.....	14
ТАСС; 2021.01.14; ПЕРВУЮ В ЯКУТИИ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНУЮ ДОРОГУ ПОСТРОЯТ В УСЛОВИЯХ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ В 2023 ГОДУ.....	14
ПРАЙМ; 2021.01.14; ГТЛК РАССМАТРИВАЕТ ПРИОБРЕТЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ АКТИВОВ «ВЭБ-ЛИЗИНГА».....	15
РИА НОВОСТИ; 2021.01.14; НОВАЯ РОССИЙСКАЯ РАЗРАБОТКА УЛУЧШИТ «ЗРЕНИЕ» БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА.....	15
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.01.15; ТАКСИ РАСКРУТИЛИ СЧЕТЧИК; ЦЕНА ПОЕЗДКИ ВЫРОСЛА ПО ВСЕЙ РОССИИ .....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.01.14; ШТРАФ БЕЗ РАЗМЕТКИ; В ПЛОХУЮ ПОГОДУ КАМЕРЫ ФОТОФИКСАЦИИ НЕ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ.....	17
ПРАЙМ; 2021.01.14; РЖД В 2020 Г УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ РФ НА 4,7%, ПОЧТИ ДО 332 МЛН Т .....	19
ПРАЙМ; 2021.01.14; ХОЛДИНГ РЖД ОРГАНИЗОВАЛ ПЕРЕВОЗКУ АВТОПРИЦЕПОВ ПО Ж/Д ИЗ БАШКИРИИ В КОМИ.....	19
ПРАЙМ; 2021.01.14; ПЕРЕВОЗКИ ТИХООКЕАНСКИХ МОРЕПРОДУКТОВ НА СЕТИ РЖД В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛИ НА 0,2% .....	19
ТАСС; 2021.01.14; ОБНОВЛЕННАЯ СТАНЦИЯ МЦД-1 БАКОВКА ОТКРЫЛАСЬ В ОДИНЦОВЕ .....	20

## Министерство транспорта РФ

---

ПРАЙМ; 2021.01.14; МОРЯКАМ ИЗ РФ ВЛАСТИ ПРОДЛИЛИ НА 3 МЕСЯЦА СРОК КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ФОНЕ COVID.....	21
ТАСС; 2021.01.14; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ЕРЕВАН С 15 ЯНВАРЯ .....	21
ТАСС; 2021.01.14; GEORGIAN AIRWAYS РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО РЕЙСЫ ТБИЛИСИ – ЕРЕВАН – МОСКВА СТАНУТ РЕГУЛЯРНЫМИ.....	22
ТАСС; 2021.01.14; SINGAPORE AIRLINES С 20 ЯНВАРЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ СИНГАПУРА В МОСКВУ И ОБРАТНО .....	22
ТАСС; 2021.01.14; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОМУ СТАНДАРТУ КАЧЕСТВА .....	22
ИНТЕРФАКС; 2021.01.14; СУД ВЗЫСКАЛ С ИРАЭРО В ПОЛЬЗУ «ИРКУТА» \$176 ТЫС. ЗА ЛИЦЕНЗИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО SSJ-100.....	23
ТАСС; 2021.01.14; У ЭКСТРЕННО СЕВШЕГО В ПУЛКОВО САМОЛЕТА ОТКАЗАЛ ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС .....	24

## ПУБЛИКАЦИИ

### ТАСС; 2021.01.14; ЛЕТНОГО ДИРЕКТОРА «АЭРОФЛОТА» ИГОРЯ ЧАЛИКА НАЗНАЧИЛИ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА

Заместитель генерального директора «Аэрофлота» – летный директор Игорь Чалик назначен замминистра транспорта, курирующим авиационную отрасль. Об этом журналистам сообщили в пресс-службе Минтранса. При этом руководитель Росавиации Александр Нерадько, на данный момент занимающий пост первого заместителя и курирующий отрасль, продолжит работу в Росавиации.

«В связи с административной реформой решением правительства РФ на должность заместителя министра транспорта, курирующего авиационную отрасль, назначен заслуженный пилот РФ Игорь Чалик. Александр Нерадько продолжит работу в качестве руководителя Росавиации», – сообщили в пресс-службе.

В конце декабря прошлого года премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил постановление правительства, согласно которому Минтранс может иметь до 8 заместителей министра. Ранее должности нескольких заместителей были объединены с должностями руководителей подведомственных агентств.

Так, ранее в Минтрансе были объединены должности первого заместителя министра – руководителя Росавиации, заместителя министра – руководителя Росжелдора и заместителя министра – руководителя Росавтодора.

Ранее сегодня источник ТАСС сообщил, что Нерадько покинет пост первого заместителя транспорта РФ, его сменил руководитель Росавтодора – замминистра транспорта Андрей Костюк. При этом Чалик в ближайшее время будет назначен замминистра транспорта РФ.

Нерадько, возглавляющий Росавиацию с 2009 года, был назначен первым заместителем министра транспорта РФ в марте 2020 года. Тогда же были объединены должности первого заместителя министра транспорта и руководителя Росавиации. Андрей Костюк с 2018 года возглавляет Росавтодор, с 2019 года также является замминистра транспорта.

Игорь Чалик с 2011 года занимает должность заместителя генерального директора – летного директора «Аэрофлота».

На днях стало известно, что Минтранс покинул заместитель министра Юрий Цветков, курирующий вопросы судоходства, судостроения, развития портов и внутренних водных путей.

Также ранее бывший заместитель генерального директора по информационным технологиям «Аэрофлота» Кирилл Богданов был назначен на пост заместителя министра транспорта РФ. Как уточняли в пресс-службе Минтранса, он будет курировать цифровое развитие транспортной отрасли.

<https://tass.ru/ekonomika/10464071>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4642270>

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2021/01/14/854095-novim-zamministra-transporta-stal-letnij-direktor-aeroflota-chalik>

<https://www.rbc.ru/society/14/01/2021/600073349a79476692183bbb>

<https://www.pnp.ru/politics/naznachen-novyj-zamministra-transporta.html>

<https://rg.ru/2021/01/14/smenilis-zamestiteli-ministra-transporta.html>

<https://iz.ru/1111644/2021-01-14/letnyi-direktor-aeroflota-chalik-stanet-zamministra-transporta>

<https://www.mk.ru/politics/2021/01/14/neradko-osvobozhden-ot-dolzhnosti-pervogo-zamministra-transporta.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.15; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПОМОГУТ ВЗЛЕТЕТЬ; ОНА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 4 МЛРД РУБЛЕЙ ГОССУБСИДИЙ**

Для поддержки создаваемой объединенной дальневосточной авиакомпании власти могут выделить дополнительно 4 млрд руб. субсидий на региональные авиаперевозки на Дальнем Востоке. В капитал компании должны войти 11 регионов ДФО, она получит блокпакет в основных местных перевозчиках. Аналитики видят риск в том, что концентрация на поддержке новой авиакомпании приведет к ослаблению конкуренции за субсидии.

Правительство может увеличить субсидии на региональные авиаперевозки на Дальнем Востоке на 4 млрд руб. в 2021 году, рассказали источники “Ъ” источники, знакомые с подготовкой проекта. **В Росавиации подтвердили**, что вместе с **Минтрансом** разрабатывают дополнения к постановлению правительства №1242 (там записаны правила предоставления субсидий на региональные авиаперевозки), чтобы расширить маршрутную сеть полетов на Дальнем Востоке и обеспечить начало оперирования объединенной дальневосточной авиакомпании. **В Росавиации** не уточнили объем субсидий и порядок их распределения. В Минфине перенаправили запрос “Ъ” в **Минтранс**, а там обратно в **Росавиацию**.

Сейчас одобренные на 2021 год субсидии по постановлению №1242 составляют 7,7 млрд руб. Около 70% суммы пойдет на маршруты, обслуживаемые российскими самолетами SSJ 100. Именно компании, эксплуатирующие современные российские самолеты, получают первоочередное право на субсидии.

Таким образом, новая господдержка, вероятнее всего, достанется дальневосточной авиакомпании, которая, как предполагается, будет закупать российские самолеты.

Обсуждались различные концепции ее формирования, в том числе в виде альянса на базе дальневосточной «Авроры» (на 100% консолидирована Сахалинской областью, сейчас российских самолетов у компании нет) с использованием бюджетных субсидий. Рассматривались возможность вхождения в капитал «Авроры» остальных субъектов ДФО, а также передача ей контрольных пакетов региональных перевозчиков, контролируемых местными властями. Речь шла об авиакомпаниях «Якутия» и «Полярные авиалинии», «Хабаровские авиалинии», «Чукотавиа», «Камчатское авиапредприятие» и «Амурская авиабаза». Но местные власти не хотели терять самостоятельность своих региональных перевозчиков.

В Минвостокразвития уточнили “Ъ”, что сейчас «заключается акционерное соглашение» по дальневосточной компании, его участники – десять регионов ДФО в равных долях (по 5%), Сахалинская область (50% минус 1 акция) и РФ («золотая акция»). Регионы передадут 25% плюс 1 акцию в своих авиакомпаниях «Авроре» в собственность или управление.

Принципы работы альянса по-прежнему неясны. Ожидается, что объединенная авиакомпания будет перевозить около 2 млн пассажиров в год. Была сформирована сеть из 535 социально значимых маршрутов (435 местных и 100 региональных).

Потребность в самолетах для местных перевозок оценивается в 186 единиц, из которых 53 машины российского производства будут приобретены до 2025 года.

Неизвестно, смогут ли и перевозчики, которые не зарегистрированы в ДФО, претендовать на новые субсидии по постановлению №1242, например S7 и «ИрАэро». Так, в S7 сообщили “Ъ”, что в течение 2019–2020 годов авиакомпания являлась крупнейшим перевозчиком на маршрутах внутри ДФО и на линиях между ДФО и другими регионами России. В компании отмечают, что господдержка станет сильным импульсом развития

перевозок в ДФО, «но субсидия не может выступать инструментом для конкурентной борьбы». «Насколько нам известно, текущий проект направлен на адресную поддержку конкретных направлений и включает те, где уже успешно выполняются коммерческие полеты, например Владивосток–Красноярск. Появление перевозчика с господдержкой на маршруте приведет к отмене несубсидируемых рейсов S7 Airlines», – уточнили в компании.

В «ИрАэро» отметили, что доля субсидируемых перевозок не превышает 10% от ее пассажиропотока. Тем не менее перевозчик и в дальнейшем планирует участвовать в программе, рассчитывая, что «субсидии не будут «отдаваться» только одной вновь созданной компании или альянсу».

Дальневосточные перевозки недофинансированы, необходимо увеличивать их поддержку из бюджета, полагает эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов. Он отмечает, что сам механизм предоставления субсидий должен стать более прозрачным, а соглашения с авиакомпаниями – долгосрочными.

Как отмечает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев, есть риск, что механизм субсидирования по постановлению №1242 фактически утратит конкурентную основу – главными получателями бюджетных средств в таком случае станут «Аврора» и компании, находящиеся под ее управлением. По его мнению, оптимальным решением были бы разделение программ поддержки авиаперевозок и авиапроизводителей, а также выпуск отдельного постановления для поддержки внутрирегиональных перевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4642226>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.15; ДОЛГОВОЕ САЛЬТО: САМОЛЕТНОМУ БИЗНЕСУ UTAIR СНИЗЯТ КРЕДИТНУЮ НАГРУЗКУ; ТРЕТЬ ФИНАНСОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕЙДЕТ ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКЕ»**

Обязательства авиакомпании Utair по кредиту перед Сбербанком в рамках его реструктуризации перейдут вертолетной «дочке». Это шаг в направлении разделения самолетного и вертолетного бизнесов между кредиторами, считают эксперты. Благодаря этому кредитная нагрузка самолетного сегмента Utair снизится почти на 30% – с 60 млрд рублей (без учета процентов) до 42,6 млрд рублей, а у вертолетного, напротив, вырастет на 17,4 млрд рублей. Сбербанку выгодно передать кредит вертолетному перевозчику, говорит источник «Известий», близкий к одной из сторон сделки. Вертолетный сегмент Utair более доходный и обеспечен заказами.

Минус кредит

Совет директоров ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (бренд Utair) одобрил передачу до 22 января обязательств по кредиту Сбербанка в 17,4 млрд рублей, полученному в декабре 2015 года, своей вертолетной «дочке» – АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». Это следует из протокола заседания совета директоров от 30 декабря, с которым ознакомились «Известия».

Кредит обеспечен поручительством «Сургутнефтегаза», структуры которого, согласно консолидированной отчетности авиакомпании за I полугодие 2020 года, контролируют Utair. В конце декабря кредит реструктурировали: срок погашения обязательств по нему перед Сбербанком перенесли на 10 лет – на декабрь 2032 года. Размер сделки по передаче прав требований на 17,4 млрд рублей (без учета процентов) вертолетной «дочке» составляет 36 млрд рублей, следует из сообщения Utair на ленте раскрытия информации. По словам источника «Известий», знакомого с реструктуризацией кредитов Utair, такие сделки всегда одобряются с запасом по сумме, включающей потенциальные проценты и пени. Обязательства по этому кредиту выросли за два года из-за допущенных компанией дефолтов с 17,4 млрд до 21,4 млрд рублей, пояснил он.

В Utair объясняли просрочку в консолидированной отчетности. Среди перечисленных причин – обеспечение бесперебойной работы в низкий зимний сезон 2018–2019 годов, а

также работа в условиях распространения коронавируса, потребовавшая перераспределения средств в пользу поддержания транспортной доступности в регионах, сохранения кадровых и производственных ресурсов.

Дела в синдикатах

Кроме кредита от Сбербанка в 2015 году (тогда Utair оказался на грани банкротства), авиаперевозчик получил два синдицированных кредита от 11 банков – семилетний на 19 млрд рублей (сейчас основной долг по нему составляет 15,3 млрд рублей) и 12-летний на 23,7 млрд рублей. В прошлом году один из участников синдикатов – банк «Россия» скупил у девяти кредиторов права требования к Utair на 27,3 млрд рублей (без процентов) за 25% от номинала (примерно за 6,8 млрд рублей), подсчитали «Известия». Сейчас у банка «Россия» консолидировано 96% синдицированных кредитов, по которым заложены в том числе контрольная доля Utair и 155 вертолетов, остальные 4% – у ВЭБ.РФ.

Свою долю в синдикатах госкорпорация выставила на торги в конце ноября, а аукцион был запланирован на 30 декабря. Но он не состоялся, мероприятие перенесли на 29 января, следует из графика проведения торгов. По словам источника «Известий», знакомого с консолидацией кредитов авиакомпании, перенос аукциона произошел из-за отсутствия заявок. ВЭБ.РФ продает права требования к авиакомпании на 1,39 млрд рублей (без учета процентов) по завышенной цене (за 671,4 млн рублей, т. е. за 48% от номинала), пояснил он.

– Все банки, в том числе Сбербанк, условия реструктуризации синдиката согласовали. Остался только ВЭБ. Или ему придется согласиться на условия реструктуризации, или снизить цену прав требований к Utair, или кто-то другой, возможно, согласится купить его долю по завышенной цене, – пояснил источник «Известий».

«Известия» направили запросы основным кредиторам «ЮТэйр». В Сбербанке отказались от комментариев.

Представитель ВЭБа сообщил «Известиям», что по решению коллегиальных органов госкорпорация будет реализовывать права требования к Utair на конкурентных торгах. Других решений пока не принималось, отметил он.

Последствия реструктуризации

При разработке схемы реструктуризации ее участники явно предусмотрели механизмы разграничения ответственности, говорит партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Клеточкин.

– Данная схема вполне работоспособна только до момента, пока кредиторами с просроченными обязательствами остаются банки – участники схемы. В случае появления независимого кредитора, который решит в суде защищать свои интересы, в том числе путем подачи иска о банкротстве вертолетной компании, ответственность по ее долгам ляжет, скорее всего, на весь холдинг, в том числе и в рамках субсидиарной ответственности, – уточнил эксперт.

Он считает, что такое перераспределение долгов между компаниями может подтверждать наличие договоренностей не только между должником и кредиторами, но и между самими кредиторами.

Возможно, передача прав требований перед Сбербанком вертолетной «дочке» – это шаг в направлении разделения вертолетного и самолетного бизнесов между кредиторами, допустил ведущий эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко. С ним солидарен исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Эксперт считает логичным решение поделить активы между кредиторами. По его словам, разделение самолетного и вертолетного бизнесов уже операционно произошло: у вертолетного сегмента есть отдельное юрлицо – АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги».

Облегчат нагрузку

Благодаря передаче обязательств по кредиту перед Сбербанком вертолетной «дочке» кредитная нагрузка самолетного сегмента Utair снизится почти на 30% – с 60 млрд рублей (без учета процентов) до 42,6 млрд рублей. У авиакомпании останется только один крупный кредитор – банк «Россия», который консолидировал около 37,6 млрд рублей долгов авиаперевозчика (без учета процентов).

Права требования к Utair у других кредиторов небольшие. У «Сургутнефтегаза», который выдал авиакомпании 12-летний займ в 2015 году, 3,6 млрд рублей (без процентов), у госкорпорации ВЭБ.РФ, выставившей кредит перевозчика на торги, – 1,39 млрд рублей.

Сбербанку выгодна передача обязательств вертолетной «дочке», говорит источник «Известий», близкий к одной из сторон сделки. По его словам, кредитное качество перевозчика станет лучше.

Вертолетное подразделение компании всегда было более доходным и обеспеченным заказами, причем в значительной степени от нефтегазового сектора, пояснил директор по исследованиям и разработкам Infomost Consulting Алексей Синицкий.

В России основная часть вертолетных работ приходится на регионы Уральского и Сибирского ФО. Там сконцентрировано большое число предприятий топливно-энергетического комплекса, обладающих финансовыми возможностями для привлечения авиации для собственных нужд, сказано в пояснениях к отчетности компании за 2019 год. Так, заказчиками авиационных работ на вертолетах «ЮТэйра» выступают «Роснефть», «Сургутнефтегаз», «Транснефть», «Газпромнефть», «Лукойл», «Шлюмберже», а также местные администрации ХМАО, ЯНАО и Тюменской области. Кроме того, «ЮТэйр-Вертолетные услуги» обеспечивает транспортную поддержку гуманитарных миссий во всем мире в интересах ООН.

<https://iz.ru/1111381/maksim-talavrinov/dolgovoe-salto-samoletnomu-biznesu-utair-sniziat-kreditnuiu-nagruzku>

### **КОММЕРСАНТЬ СИБИРЬ; 2021.01.15; «У НАС ОСОБОЕ ОТНОШЕНИЕ К РАССЛЕДОВАНИЮ КОРРУПЦИОННЫХ ДЕЛ»; РУКОВОДИТЕЛЬ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО СЛЕДСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ СКР РАССКАЗАЛ О ХОДЕ СЛЕДСТВИЯ ПО РЕЗОНАНСНЫМ УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ**

Генерал-майор юстиции Алексей Александров, возглавляющий Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР, рассказал „Ъ-Сибирь“ о том, как в рамках дела о крупной контрабанде леса следователи восемь суток провели в тайге, собирая доказательства, как чиновник за помощь в выделении рыболовных участков на Енисее просил взятку в 100 руб. для проезда на автобусе и о том, как пилоты авиакомпании «Волга-Днепр» из-за отказавшего двигателя вручную сажали самолет «Руслан» в Толмачево.

– Расскажите, с какими итогами управление завершило год.

– Нужно понимать, что наше управление является специализированным. Здесь трудятся профессионалы, которые способны одинаково хорошо расследовать не только убийства или взятки, но и крушение воздушного судна, которые имеют глубокие познания в сфере железнодорожного и водного транспорта.

В 2020 году следователи управления направили в суд свыше 350 уголовных дел о совершении более 700 преступлений различных категорий, в том числе о нарушении правил эксплуатации транспорта, преступлениях, совершенных сотрудниками правоохранительных органов. Расследовано свыше 200 преступлений по делам коррупционной направленности, и это на 54% больше, чем в 2019 году.

Прошедший год во многом определил направления, по которым мы будем развиваться и в 2021 году, и в дальнейшем. Прежде всего, это особое отношение к расследованию коррупционных дел. В числе приоритетов работы – защита прав и интересов детей. Здесь

всегда очень большой комплекс вопросов: выявление и пресечение сексуальных посягательств на детей, розыск пропавших без вести и др.

– Расскажите об этом деле. На какой стадии оно сейчас?

– В суде уже начались заседания по делу Андраханова. По результатам расследования ему было предъявлено обвинение по пяти эпизодам взяток, а также в получении коммерческого подкупа, хищениях, незаконном участии в предпринимательской деятельности.

Установлено, что на период следствия обвиняемый являлся фактическим совладельцем авиакомпании Utair, хотя юридически 25% авиакомпании принадлежали его матери. По версии следствия, он на протяжении ряда лет занимая в Utair руководящую должность, с максимально возможными мерами конспирации выстроил и культивировал систему так называемых «откатов» от представителей контрагентов данного предприятия. Размер взяток и хищений денежных средств составил 59 млн руб. Также в 2016 году он устроил в авиакомпанию на должность инженера знакомую, которая фактическим свои обязанности не выполняла, а занималась управлением принадлежащей Андраханову базой отдыха в Хакасии SledHotel. В результате, как считает следствие, авиапредприятием ей необоснованно была выплачена зарплата в размере более 400 тыс. руб.

Один из эпизодов дела связан с нарушением главой федерального предприятия запрета на занятие бизнесом. Через доверенное лицо гендиректор занимался управлением фирмами, привлекая их к закупкам для нужд ФКП «Аэропорты Красноярья».

– С какими трудностями пришлось столкнуться сотрудникам, расследовавшим это дело?

– Надо отметить, что, как считает следствие, преступления совершались на протяжении длительного времени и с привлечением доверенных лиц из числа подчиненных. При этом сам лично он не контактировал с представителями контрагентов ФКП, доводил свои требования о передачах взяток через посредников, деньги и ценности получал также через них. На следствии обвиняемый выстраивал свою защитную позицию именно на том, что ни с кем из предпринимателей он не договаривался о передачах взяток, никого из них никогда не видел и ценностей от них не получал. Каких-либо результатов оперативно-разыскной деятельности в распоряжении следователей не было, и доказательственная база формировалась исключительно следственным путем.

– В июне 2020 года ваши сотрудники задержали красноярского чиновника, получившего взятку за предоставление рыболовного участка на Енисее. Как продвигается следствие?

– Было установлено, что консультант отдела организации учета и использования объектов животного мира и водных биоресурсов минэкологии Красноярского края через посредников намеревался получить взятку от представителей фирмы «Айсберг» в размере 1,35 млн руб. за помощь в выделении рыболовных участков на реке Енисей. Сумма взятки складывалась из 100 тыс. руб. наличными и 25% от прибыли после реализации улова, оцениваемой в 5 млн руб.

По уголовному делу проведен большой объем работы. Сейчас проводится лингвистическая экспертиза, назначенная в связи с выбранной обвиняемым позицией. Чиновник утверждает, что он просил не 100 тыс. руб., а 100 руб. на проезд в автобусе. После экспертизы чиновнику и посредникам в передаче ему взятки предъявят окончательное обвинение.

– Сотрудникам, расследовавшим это дело, неделю пришлось работать в походных условиях?

– Поделитесь последними подробностями по расследованию инцидента с самолетом «Руслан» авиакомпании «Волга-Днепр» в аэропорту Толмачево Новосибирска в ноябре 2020 года. Первоначально сообщалось, что вероятная причина авиаинцидента – попадание в двигатель птицы.

– Следователи выяснили, что непосредственно после взлета Ан-124 у него отказал второй из четырех двигателей. При этом обломки от поврежденного двигателя серьезно

повредили фюзеляж. После этого отказали средства внутренней и внешней связи, а также все электронные системы, в том числе пилотирования. В отсутствие работающих электронных систем командир воздушного судна и второй пилот совершили посадку, руководствуясь только визуальным наблюдением. То есть они сажали самолет в ручном режиме, а не по приборам.

Сейчас установлено, что отказ в работе двигателя не был связан с воздействием каких-либо внешних факторов. Более конкретных, даже предварительных выводов специалистов пока не получено. Приоритетная версия причины ЧС – техническая неисправность двигателя, для проверки которой назначен целый ряд экспертиз. Взаимодействие следствия налажено с созданной в **Росавиации** комиссией по расследованию данного происшествия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4641734>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.01.15; УЧЕБНИК ПО ЦИФРОВОМУ СОЗРЕВАНИЮ; ЧИНОВНИКИ ПОЛУЧИЛИ ПОСОБИЕ ПО СТРАТЕГИИ БУДУЩЕЙ ТРАНСФОРМАЦИИ**

Появившиеся в ведомствах руководители цифровой трансформации (ЦТ) получили навигатор по написанию стратегии порученного им «цифрового перехода». Эти документы необходимы для выполнения поставленной президентом национальной цели по достижению «цифровой зрелости» российской экономики к 2030 году. Эксперты отмечают внимание властей к ЦТ, однако указывают, что процессу препятствует ряд системных проблем – так, из-за отсутствия многоуровневой государственной стратегии цифровая трансформация пока происходит стихийно.

Центр подготовки руководителей цифровой трансформации (действует на базе Высшей школы госуправления РАНХиГС) в рамках Гайдаровского форума представил доклад «Стратегия цифровой трансформации». Фактически этот документ является пособием для руководителей по написанию цифровых стратегий. Как поясняет глава Центра Мария Шклярчук, одна из поставленных задач – систематизировать препятствия на пути к «цифровому переходу» и предложить подходы к их преодолению.

Сделаны первые шаги к этой цели и на федеральном уровне, и во многих регионах. Уже очевидны накопившиеся проблемы, которые могут помешать осуществить трансформацию. Их решение будет главной темой 2021 года в госуправлении», – говорит она.

Напомним, что Владимир Путин июльским указом 2020 года определил цифровую трансформацию в качестве национальной цели развития до 2030 года – речь идет в том числе о достижении «цифровой зрелости» экономики и социальной сферы, о повышении доступности социально значимых услуг в электронном виде. В течение 2020 года во всех федеральных ведомствах были назначены руководители цифровой трансформации – они должны представить ведомственные планы цифровой трансформации (ВПЦТ). По словам куратора цифрового **нацпроекта** вице-преьера Дмитрия Чернышенко, к концу 2020 года представлено 60 таких программ. Региональным руководителям ЦТ также предстоит разработать свои стратегии – пока этот процесс тормозит отсутствие данных о «цифровой зрелости» регионов. Как сообщал ранее Дмитрий Чернышенко, нужные данные будут рассчитаны к апрелю этого года.

Представленный вчера доклад содержит практические рекомендации по созданию стратегии.

К ключевым критериям ее качества авторы относят компоненты фокуса (например, отрасль или регион) и внешнего контекста (экономическое, демографическое положение), текущего и целевого состояния, а также разрыва между этими состояниями. Одним из ключевых компонентов при этом является определение стейкхолдеров –

заинтересованных сторон, – поскольку ориентиром цифровой трансформации на любом уровне является повышение качества жизни граждан, указывают авторы.

Предполагается, что скорость разработки стратегии будет зависеть от уровня зрелости процессов, систем менеджмента и степени вовлеченности руководства в изменения в ведомствах и регионах. При этом сохраняются и системные проблемы, препятствующие цифровой трансформации. Авторы условно делят их на четыре группы: несогласованность государственных решений и целеполагания, проблемы коммуникации разных уровней, низкая компетенция кадров и собственно риски цифровых технологий. Последнее касается в том числе этичности внедрения цифровых решений – эта тема обрела особую актуальность во время пандемии. Впрочем, наиболее острой представляется проблема отсутствия многоуровневой госстратегии ЦТ: как указывают авторы, имеющиеся на федеральном уровне документы стратегического планирования не охватывают все области ЦТ государства и все вертикали госуправления, а часть носит декларативный характер – в результате цифровая трансформация происходит во многом стихийно.

<https://www.kommersant.ru/doc/46421784>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.15; РУКОВОДИТЕЛИ ЗАСЕЛЯЮТСЯ В ДЕПАРТАМЕНТЫ; ЭКС-ЗАМГЛАВЫ ОАО РЖД АНАТОЛИЙ МЕЩЕРЯКОВ УХОДИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО**

По информации “Ъ”, в ближайшие дни будет объявлено, кто возглавит департаменты правительства, на которые разделяется департамент промышленности, энергетики и транспорта. Помимо Павла Ливинского, который, как писал “Ъ”, может возглавить департамент энергетики, определились и кандидаты на посты глав других департаментов. Руководителем департамента транспорта может быть назначен недавно покинувший ОАО РЖД замгендиректора Анатолий Мещеряков, курировавший в монополии GR и PR. А глава прежнего, единого департамента Кирилл Лысогорский останется в департаменте промышленности. Аналитики считают назначение господина Мещерякова большим аппаратным успехом ОАО РЖД.

Департамент транспорта в правительстве, выделяемый из состава департамента промышленности, энергетики и транспорта (см. “Ъ” от 12 января), может возглавить Анатолий Мещеряков, рассказали “Ъ” три источника на транспортном рынке и в органах власти. Сам господин Мещеряков в разговоре с “Ъ” от комментариев воздержался. Один из собеседников “Ъ” уточняет, что господин Мещеряков – лишь одна из кандидатур. Как ранее писал “Ъ”, департамент энергетики может возглавить руководивший последние три года «Россетями» Павел Ливинский (см. “Ъ” от 13 января). По информации двух источников “Ъ”, глава единого департамента Кирилл Лысогорский, назначенный на эту должность в феврале 2020 года, сохранит свой пост, но уже в департаменте промышленности. Два других источника “Ъ” говорят, что решения можно ожидать уже в пятницу. В правительстве не ответили на запрос “Ъ”.

Анатолий Мещеряков последние годы занимал должность статс-секретаря – замгендиректора ОАО РЖД, курировал вопросы информационной политики и взаимодействия с госорганами. В монополии, куда он пришел из «Трансмашхолдинга», он работал с 2011 года и был одним из немногих топ-менеджеров, который сохранил свою позицию и после смены руководства ОАО РЖД в 2015 году, когда на смену Владимиру Якунину пришел Олег Белозеров. ОАО РЖД он покинул лишь в ноябре прошлого года, его должность была упразднена, вместо нее была введена должность директора по коммуникациям – начальника департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти, которую занял Юрий Нагорных. Также с 2016 года

Анатолий Мещеряков занимал пост председателя совета директоров ФК «Локомотив», который покинул в конце декабря 2020 года.

Это назначение – весьма неожиданное, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Но для ОАО РЖД это огромный успех: трудно себе представить более удобную для монополии кандидатуру. Если назначение состоится, говорит он, то ОАО РЖД будет гораздо легче доносить до правительства свою позицию по ключевым вопросам. И если в конце года появлялись признаки того, что аппаратный вес руководства ОАО РЖД ослаб, о чем свидетельствовал неудачный для монополии исход дискуссии по тарифам на 2021 год, то это назначение свидетельствует об обратном, отмечает эксперт. Господин Бурмистров говорит, что перед ОАО РЖД стоят серьезные вызовы – в первую очередь трансформация тарифной системы, и эта задача в свете смены руководства профильных ведомств, в том числе ФАС и **Минтранса**, будет проще решаться при наличии у ОАО РЖД более плотной связи с правительством.

<https://www.kommersant.ru/doc/4642214>

### **РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА, ХИМШИАШВИЛИ ПОЛИНА; 2021.01.14; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ ПЛАН ПО ОСВОЕНИЮ ГАЗА НА ЯМАЛЕ**

Первый вице-премьер поручил «Газпрому», НОВАТЭКу и другим крупным компаниям и профильным ведомствам предложить варианты монетизации запасов газа Ямала. В обсуждении – строительство газохимического кластера и СПГ-заводов на  $\text{R5}$  трлн

В декабре 2020 года первый вице-премьер Андрей Белоусов создал и провел первое совещание рабочей группы по подготовке комплексной программы освоения ресурсов Ямала с участием крупнейших добывающих компаний полуострова – «Газпрома», НОВАТЭКа, «Газпром нефти», а также **РЖД**, «Росатома», Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и «Совкомфлота». В нее вошли вице-премьер Александр Новак (курирует в правительстве вопросы ТЭКа), **замминистра** энергетики Павел Сорокин, глава Роснедр Евгений Киселев, руководители других профильных ведомств – Минфина, Минэкономразвития, **Минтранса**, а также губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов.

О создании группы рассказали РБК федеральный чиновник и источник в правительстве. Информацию об этом подтвердили Артюхов и представители Минфина, Минэкономразвития, «Газпрома» и НОВАТЭКа. Представитель Белоусова отказался от комментариев.

В первом полугодии 2021 года участники рабочей группы должны представить в правительство предложения по использованию газовых запасов Ямала, рассказал источник РБК, близкий к одному из участников рабочей группы. Собеседник в правительстве уточнил, что срок для подготовки – до середины марта.

Кому важны проекты на Ямале

1 декабря под руководством президента Владимира Путина прошло совещание по нефтегазохимии. На нем Новак говорил о том, что доля России в мировом нефтехимическом производстве составляет всего 2,5%, хотя страна является одним из мировых лидеров по производству и экспорту углеводородов (в первую очередь нефти и газа), занимая от 12 до 19%. «Поэтому, конечно, сегодня мы имеем колоссальный неиспользованный задел в части сырья», – указывал вице-премьер.

Для решения этой проблемы он предложил создать газохимический кластер на Ямале, ресурсы которого составляют 26,5 трлн куб. м газа, или почти 70% всех запасов газа в России. По его словам, инвестпроект по реализации такого кластера на полуострове, для которого можно привлечь 2 трлн руб. инвестиций, предполагает строительство газоперерабатывающего и газохимического комплексов. «Масштабная ресурсная база

полуострова Ямал позволяет выделять [из газа] этан и сжиженные углеводородные газы (СУГи) в качестве сырья для газохимического комплекса», – заметил он.

Вице-премьер напомнил, что сейчас в России уже есть шесть нефтегазохимических кластеров – Волжский, Северо-Западный, Каспийский, Западносибирский, Восточносибирский и Дальневосточный, где работают «Сибур», ТАИФ, Иркутская нефтяная компания и другие. Но на Ямале до сих пор не выпускаются продукты нефтегазохимии.

Проект «Газпрома» на 1 трлн руб.

Год назад стало известно, что «Газпром» разрабатывает проект строительства газохимического комплекса на базе Бованенковского кластера месторождений на Ямале стоимостью около 1 трлн руб. и мощностью около 3 млн т полиэтилена и полипропилена в год (в 1,5 раза больше крупнейшего в России завода «Запсибнефтехим», принадлежащего «Сибуру»). По данным «Ведомостей», компания обсуждала привлечение в проект консорциума иностранных компаний во главе с РФПИ. Но с тех пор про этот проект ничего не сообщалось. Представитель РФПИ отказался от комментариев.

Еще один «не менее важный» вариант монетизации газовых ресурсов Ямала – производство сжиженного природного газа (СПГ), уточнял вице-премьер: использование этих запасов позволит достичь выпуска 120-140 млн т СПГ ежегодно к 2035 году и увеличить долю России на мировом рынке до 15-20%. Сейчас в России всего два СПГ-завода – «Сахалин-2», подконтрольный «Газпрому», и «Ямал СПГ» НОВАТЭКа, расположенный как раз на этом полуострове, а доля России на мировом рынке составляет лишь около 8%. НОВАТЭК уже начал строительство второго СПГ-завода в ЯНАО «Арктик СПГ-2», стратегия компании до 2030 года предполагает производство не менее 57-70 млн т СПГ ежегодно.

«Реализация дополнительных проектов по СПГ может обеспечить еще минимум 3 трлн руб. инвестиций», – отмечал Новак. Таким образом, реализация газохимического комплекса и новых СПГ-заводов может принести суммарно более 5 трлн руб. инвестиций на полуостров.

«На Ямале исключительная ресурсная база, часть которой до сих пор не разрабатывается (например, гигантская Тамбейская группа месторождений «Газпрома» с запасами 7,7 трлн куб. м газа. – РБК ). У нас обширные невовлеченные запасы на суше», – заявил РБК губернатор ЯНАО. Он считает «государственной задачей» запустить эти месторождения в работу и при этом не упустить возможность вовремя выйти на мировой рынок газохимии, где серьезная конкуренция и возможны только долгосрочные контрактные отношения.

Артюхов сказал, что Путин «поддержал» идею создания газохимического кластера (РБК направил запрос пресс-секретарю президента), но пока не решено, в рамках кластера будет один завод или несколько. «Там развилки очень много, многое зависит от набора участников и договоренностей. Задача рабочей группы – подготовить согласованную позицию и внести в правительство, чтобы идея получила развитие», – заключил он.

Какие есть развилки

На рабочей группе под руководством Белоусова рассматривались различные варианты монетизации газовых ресурсов Ямала, сказал РБК источник, знакомый с ходом обсуждения: от строительства новых СПГ-заводов и газохимических комплексов полного цикла до строительства газоперерабатывающих заводов на полуострове с последующей транспортировкой сырья (этана и СУГов) на Дальний Восток для производства газохимической продукции на предприятиях поближе к рынкам сбыта.

«Ряд месторождений Ямала имеет высокое содержание этана и СУГов – ключевого сырья для развития газохимических производств. При этом экономически целесообразно их реализовывать только параллельно с дальнейшим развитием СПГ-проектов, что удешевит сырье для газохимических производств и обеспечит их экономическую рентабельность», – сказал РБК представитель НОВАТЭКа. Такие газохимические производства могут быть

созданы как на Ямале, в регионе с инфраструктурой, построенной в рамках СПГ-проектов (аэропорт Сабетта, порт, морской и подходной канал), так и на Дальнем Востоке – ближе к рынкам сбыта, добавил он.

Представитель «Сибур», у которого нет активов на Ямале, ранее говорил РБК, что в компании считают более экономически оправданным не строительство кластера полного цикла на полуострове, а выделение на месте добычи газа ценных фракций с «их последующей транспортировкой на Дальний Восток, где строительство нефтегазохимических производств было бы более эффективным с точки зрения удельных затрат на мощность и доступа к рынкам». В среду, 13 января, он признал, что изучение вариантов монетизации запасов Арктического региона, в том числе через газопереработку и нефтегазохимию, – актуальный вопрос. «Не исключаем появления проектов, которые, с учетом объема располагаемых недропользователями ресурсов, могут демонстрировать приемлемую рентабельность», – сказал он. Но, по его словам, из-за отсутствия собственных ресурсов на Ямале «Сибур» может выступать в них лишь как «потенциальный партнер». Обсуждения различных вариантов с участниками рынка идут, но требуют дополнительного изучения, добавил он. В рабочей группе Белоусова представители «Сибур» не участвуют, сказал источник РБК в правительстве.

Но если выделение сырья для газохимии (этилена и СУГов) оставить на Ямале, а газохимические предприятия разместить, например, в Находке, то инвестор понесет двойные затраты, предупреждает источник, близкий к одному из участников рабочей группы под руководством Белоусова. К тому же потребуются «очень нестандартные решения» по транспортировке сырья с Ямала на заводы на Дальнем Востоке.

«Газпром» изучает различные варианты вывода углеводородов с ямальских месторождений, сообщили РБК в управлении информации компании, но не стали комментировать отношение к идее создания газохимического кластера.

«Группа «Совкомфлот» заинтересована в дальнейшем расширении портфеля долгосрочных контрактов на обслуживание крупных промышленных проектов, в том числе связанных с перевозками груза в сложных климатических условиях, таких как Арктика», – сказал ее представитель. Он не стал уточнять, какой вариант размещения производства предпочтительней для «Совкомфлота» (на Ямале или Дальнем Востоке), но напомнил, что в Обской губе и Карском море компания участвует в обслуживании проектов «Новый порт» (оператор – «Газпром нефть») и «Ямал СПГ». Представители «Газпрома» и «Газпром нефти» не ответили на запросы РБК.

«Все компании предлагают свои варианты разработки ресурсов Ямала, основная задача – выработать максимально эффективный вариант монетизации углеводородных запасов с созданием наибольшей добавленной стоимости через более высокие переделы (более высокие уровни переработки запасов. – РБК)», – говорит источник в правительстве.

Почему проекты на Ямале могут быть слишком дорогими

Основная проблема для создания газохимического кластера полного цикла в Арктике – это сложный климат, проблема размещения большого количества рабочих и трудности с круглогодичной доставкой оборудования и материалов, замечает гендиректор Центра отраслевых исследований Андрей Костин.

По словам Костина, на Ямале нет таких же глубоководных портов, как на Дальнем Востоке, а возможность транспортировки грузов круглый год по Северному морскому пути пока не изучена. Кроме того, на полуострове дороже строить и содержать комплекс из-за климата. Гораздо дешевле и проще сделать это на Дальнем Востоке, а сырье транспортировать с Ямала, считает эксперт. «Даже при условии дороговизны постройки магистрального трубопровода, при наличии стабильного потребления сырья поставки быстро окупятся», – уверен он. Костин подчеркивает, что с Дальнего Востока также будет дешевле экспортировать конечную продукцию газохимии в страны Азии – основной потенциальный рынок сбыта.

И кластер полного цикла, и только завод для выделения сырья для газохимии на Ямале имеют право на существование, считает старший директор группы по природным ресурсам и сырьевым товарам агентства Fitch Дмитрий Маринченко. «Строительство завода в условиях Арктики несет больше операционных рисков из-за суровых климатических условий, но позволило бы сэкономить на логистике», – объясняет он. Но окончательное решение будет принято после подготовки проектной документации с финансовым обоснованием.

<https://www.rbc.ru/business/14/01/2021/5ffdb7bd9a79478200d01f25>

### **ТАСС; 2021.01.14; ВЛАСТИ ЕВРЕЙСКОЙ АО ОБЪЯСНИЛИ ПАВОДКАМИ НИЗКОЕ КАССОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ**

Еврейская автономная область (ЕАО) в 2020 году освоила только 79,89% федеральных средств, так как работам помешали паводки в регионе в августе – октябре, сообщили ТАСС в четверг в управлении по информационной политике аппарата губернатора и правительства ЕАО.

В среду президент России Владимир Путин поручил вице-премьер Марату Хуснуллину представить доклад о том, как обстоят дела с финансированием дорожного строительства в отдельных регионах. Особое внимание он обратил на ЕАО из-за самого низкого в стране процента освоения средств на дорожную инфраструктуру.

«Предоставленные бюджетные ассигнования не были освоены в полной мере в связи с очередным паводком, вызванным длительными обильными дождями и высоким подъемом уровня реки Амур в августе – октябре 2020 года», – говорится в сообщении.

Как уточнили в управлении, всего в 2020 году регион получил из федерального бюджета на дорожную сеть почти 341 млн рублей, из них освоено 272,3 млн рублей. В частности, власти региона выполнили на 99,96% мероприятия **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. При этом работы по увеличению доли дорог, соответствующих нормативам, исполнены на 64,11%.

Кроме того, власти региона не успели освоить 68,5 млн рублей из 190,9 млн рублей, которые федеральное правительство выделило в сентябре 2020 года на восстановление дорог, поврежденных паводками 2019 года.

«В связи с поздним сходом воды выполнить весь перечень работ, необходимых для восстановления транспортной инфраструктуры Еврейской автономной области, до конца 2020 года не представлялось возможным. Дорожное полотно было сильно переувлажнено. Отремонтировать дороги с асфальтобетонным покрытием позже не получилось в связи с приходом отрицательных температур», – отметили в управлении.

<https://tass.ru/ekonomika/10460157>

### **ТАСС; 2021.01.14; ПЕРВУЮ В ЯКУТИИ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНУЮ ДОРОГУ ПОСТРОЯТ В УСЛОВИЯХ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ В 2023 ГОДУ**

Первая в Якутии четырехполосная дорога, построенная в условиях вечной мерзлоты, появится в 2023 году по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Генеральный директор Управления автомобильных дорог Республики Саха (Якутия) Семен Филиппов сообщил об этом в четверг.

«В этом году мы планируем начать реконструкцию автодороги «Нам» в Якутске. Дорога ведет к местности Ус Хатын на место празднования главного национального праздника в Якутии – «Ысыах». Обычно время пути туда и обратно [из-за обилия машин] составляет пять-шесть часов. Именно на этом участке мы планируем начать работы. Это будет первая построенная в Якутии в условиях вечной мерзлоты четырехполосная дорога второй категории», – сказал Филиппов.

Протяженность дороги составит 7,1 км. На весь период работ, с 2021 по 2023 годы, на реализацию национального проекта планируют выделить 1,5 млрд рублей. «Это очень

серьезный объект, который должен быть введен в 2023 году. Эта автодорога также отличается сильной загруженностью, где есть много направлений», – добавил Филиппов. Благодаря национальному проекту в 2021 году планируется построить 13,9 км уличного освещения, установить 24 м барьерного ограждения и 2,5 тыс. дорожных знаков. В 2021 и 2022 году на автодорогах «Умнас» и «Амга» по **нацпроекту** установят два автоматических пункта весового и габаритного контроля.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10461731>

### **ПРАЙМ; 2021.01.14; ГТЛК РАССМАТРИВАЕТ ПРИОБРЕТЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ АКТИВОВ «ВЭБ-ЛИЗИНГА»**

«Государственная транспортная лизинговая компания» в рамках утвержденной дорожной карты по передаче активов «ВЭБ-лизинга» в адрес ГТЛК, сфокусировалась на приобретении авиационных активов «дочки» ВЭБа, рассказали РИА Новости в ГТЛК.

«В настоящий момент проводится оценка рыночной стоимости активов «ВЭБ-лизинг» с привлечением независимых экспертов – международных консультантов. Итоговый перечень передаваемых активов будет определен по результатам оценки. Основной фокус проходящих сейчас мероприятий направлен именно на авиационные активы «ВЭБ-лизинг»», – объяснили в ГТЛК.

Как заявлял в конце прошлого года зампред ВЭБа Николай Цехомский, госкорпорация в рамках реформы институтов развития передаст ГТЛК активы в авиационной и железнодорожной отраслях.

В ГТЛК также добавили, что компания рассматривает возможность приобретения других активов «ВЭБ-лизинга», но каких – пока не уточняют.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в ноябре объявил, что правительство проведет оптимизацию институтов развития. В частности, будет сформирован крупный инвестиционный блок на базе ВЭБа с передачей под его управление «Корпорации МСП», Российского экспортного центра, ЭКСАР, «Роснано» и четырех фондов – «Сколково», Фонда содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, Фонда инфраструктурных и образовательных программ и Фонда развития промышленности.

Как объяснили в компании, план мероприятий по модернизации действующей структуры институтов развития подразумевает приобретение ГТЛК частично или полностью активов «ВЭБ-лизинга». «Передачи активов ГТЛК в ВЭБ, равно как слияния или реорганизации ГТЛК не предусмотрено. Согласно принятой «дорожной карте», по завершению соответствующих процедур запланирована ликвидация «ВЭБ-лизинг» – до 30 декабря 2021 года», – резюмировали в компании.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.01.14; НОВАЯ РОССИЙСКАЯ РАЗРАБОТКА УЛУЧШИТ «ЗРЕНИЕ» БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА**

Первый российский микроразомножитель, обеспечивающий работу «зрения» у автопилотируемых систем, разработали ученые Национального исследовательского ядерного университета «МИФИ» (НИЯУ МИФИ). По их словам, применение нового элемента, отличающегося компактностью и простотой, ускорит внедрение полностью автономного безопасного транспорта. Об этом сообщили в пресс-службе вуза.

Системы технического зрения, использующие анализ радио– и оптических сигналов, позволяют сегодня автопилотируемому транспорту и другим автономным системам ощущать окружение почти так же хорошо, как человек, сообщили ученые университета. Ключевым приемо-передающим элементом таких систем является так называемый радиотракт – трансивер, или датчик, позволяющий передавать, улавливать и усиливать

сигналы. Система из нескольких трансиверов такого рода и образует «зрение» автопилотируемых систем.

Первый отечественный образец современного трансивера такого типа разработали ученые НИЯУ МИФИ. По их словам, новый элемент объединяет на одном кристалле сразу несколько компонентов, что позволит серьезно упростить и удешевить создание новых систем технического зрения. Применение нового элемента, уверены ученые, ускорит практическое внедрение полностью автономных транспортных средств.

«Разработанный трансивер предназначен для радарных систем технического зрения диапазона 24-25 ГГц с частотной модуляцией. Устройство включает в себя радиотрансивер, излучатель и приемник. Наша схема позволит уменьшить размеры радара, что приведет к увеличению количества сенсоров, и, соответственно, как к повышению качества технического зрения, так и к созданию систем помощи водителю нового поколения с обзором в 360 градусов», – объяснил начальник отдела разработки Инжинирингового центра НИЯУ МИФИ Владимир Клоков.

Главным преимуществом разработки, по словам ученых, стало повышение уровня интеграции компонентов радара за счет объединения излучателя, приемника и радиочасти на одном кристалле. По основным характеристикам испытанный образец, как отметили создатели, не уступает существующим рыночным аналогам. Трансивер выполнен на собственной технологической базе НОЦ «Нанотехнологии» НИЯУ МИФИ на техпроцессе GaAs 150 нм.

В перспективе научный коллектив намерен создать трансивер на частотах 75-80 ГГц, который поможет значительно повысить разрешающую способность радаров, а также разработать новые микроэлектронные компоненты с использованием технологий интегральной фотоники, позволяющие совместить в техническом зрении одновременно анализ радио- и оптического сигнала.

<https://ria.ru/20210114/mifi-1592829670.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.01.15; ТАКСИ РАСКРУТИЛИ СЧЕТЧИК; ЦЕНА ПОЕЗДКИ ВЫРОСЛА ПО ВСЕЙ РОССИИ**

Стоимость поездок на такси в России у крупнейших онлайн-агрегаторов выросла к концу 2020 года на 50–70% в сравнении с концом весны – началом лета, оценили аналитики Bank of America (BofA). В столице цены крупнейших компаний, «Яндекс.Такси» и «Ситимобила», при этом почти сравнялись. Рост цен аналитики считают «восстановлением» рынка, а его участники объясняют сезонными факторами и возвращением пробок.

Цены на поездки в такси в России «восстановились» в декабре в сравнении с маем–июнем, то есть выросли в Москве и регионах в среднем на 56% у «Яндекс.Такси» и на 68% у «Ситимобила», говорится в отчете BofA о российском интернет-секторе от 14 января, с которым ознакомился “Ъ”. В сравнении декабря 2020-го с январем того же года рост составил соответственно 31% и 39% для этих компаний, но аналитики отмечают, что это может быть следствием высокой нагрузки, характерной для конца года. Абсолютные цифры в BofA не раскрывают. Аналитики учитывали показатели Москвы, Петербурга, Самары, Уфы, Воронежа и Ярославля и использовали средние значения в разное время по четырем дням недели; более детальная методология не приводится.

Тенденция косвенно подтверждается данными департамента транспорта Москвы, согласно которым в первом квартале 2020 года средний чек поездки в столице составлял 417 руб., во втором – 430 руб., а в третьем – 457 руб. Данные за четвертый квартал мэрия пока не публиковала.

Аналитики BofA со ссылкой на нерегулярные данные департамента транспорта также отметили укрепление позиций «Яндекс.Такси» на столичном рынке: к концу года его доля превысила 70%. В ноябре доля «Ситимобила» (принадлежит Сбербанку и Mail.ru Group)

составила 20,2% против 28,7% в апреле. Кроме того, в Москве цены у «Ситимобила» и «Яндекс.Такси» в тарифе «Эконом» в декабре были сопоставимы, хотя еще в мае–июне «Ситимобил» был на 25% дешевле конкурента. В регионах в среднем цены двух агрегаторов также сопоставимы, без серьезных изменений за год.

По итогам 2021 года количество поездок на такси вырастет в России на 37% против падения на 8% в 2020-м, ожидают аналитики.

У «Яндекс.Такси» будет 1,8 млрд поездок, у «Ситимобила» – 327 млн, прогнозируют в VofA. Это рост на 49,8% и 70,8% соответственно. Обе компании также будут улучшать рентабельность по EBITDA в ближайшие годы, хотя у «Ситимобила» она останется отрицательной как минимум до 2022 года.

Сейчас на рынке заметна нехватка водителей, особенно в массовых классах, отсюда и увеличение среднего чека поездки, полагает гендиректор Gett в России Анатолий Сморгонский. «Сложные погодные условия и пробки увеличивают стоимость: особенно рост заметен в сравнении с весной и летом, когда на дорогах было пусто и все было закрыто», – добавляет он. Господин Сморгонский также прогнозирует рост числа поездок на рынке, если не будет третьей волны коронавируса и изоляции, при этом сам Gett, по его словам, сфокусируется не на общем количестве, а на корпоративных поездках и «премиальном сегменте».

В 2020 году рост стоимости поездок объяснялся не просто сезонными и погодными факторами, но еще и влиянием пандемии – весной и летом было меньше пробок, люди мало ездили, большинство работали удаленно из дома, а это повлияло на снижение числа поездок в бизнес-центры, рассуждает еще один из собеседников “Ъ” на рынке агрегаторов такси. Поэтому, по его словам, в середине года повышенный коэффициент на поездки включался значительно реже. Еще один фактор: к ноябрю–декабрю погода была значительно холоднее прошлогодней, что также влияло на рост числа поездок и, соответственно, на стоимость проезда, объясняет он.

Некоторый рост стоимости поездок мог наблюдаться к концу года, но вряд ли речь о 50-процентном росте, сомневается аналитик «ВТБ Капитала» Владимир Беспалов.

Укрепление же «Яндекс.Такси» в Москве, по его мнению, связано с исторически прочными позициями компании на столичном рынке, тогда как «Ситимобил» сейчас более активно наращивает доли в регионах. На росте числа поездок в дальнейшем скажется развитие услуг доставки на такси, а обороты рынка будут восстанавливаться за счет поездок в аэропорты, что будет зависеть от открытия границ, добавляет господин Беспалов. Аналитик BCS Global Markets Мария Суханова соглашается, что на темпы восстановления и дальнейшего роста будут в первую очередь влиять эпидемиологические ограничения и их снятие.

<https://www.kommersant.ru/doc/4642208>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.01.14; ШТРАФ БЕЗ РАЗМЕТКИ; В ПЛОХУЮ ПОГОДУ КАМЕРЫ ФОТОФИКСАЦИИ НЕ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ**

В Госавтоинспекции разъяснили «РГ», что нарушения, выявленные автоматическими комплексами фотовидеофиксации, в плохую погоду, например, снегопад, не должны администрироваться. Но если водитель все же получил штраф, например, за пересечение сплошной линии разметки или за выезд на полосу для общественного транспорта, а на фотографии не видно полосы – замело, то это легко обжаловать.

Итак, зима в самом разгаре, дороги где-то чистятся хорошо, где-то не очень, а где-то никогда, но штрафы автовладельцам приходят исправно. Довольно частый случай, когда под дорожным месивом из снега, грязи и химикатов, да еще сквозь летящую из-под колес жижу разглядеть разметку на асфальте просто невозможно. Однако для камер это сложности не вызывает. Дело в том, что алгоритм, в них прописанный, довольно прост: в

картинке выделяется квадрат – область, в которую автомобиль заезжать не должен. Если он туда заехал, камера фиксирует это как нарушение. И ей все равно, есть на снимке линия разметки или ее нет, снегом засыпало. Такой снимок и отправляется в центр автоматизированной фотовидеофиксации. И если инспектор не взглянется внимательно в фотографию, то автовладелец получит штраф.

Как рассказал источник «РГ» в Госавтоинспекции, если на снимке не видно разметки или знака, за нарушения требования которых водителя наказывают, постановление отправляется в корзину, а не на почту.

Другое дело, что инспекторам далеко не всегда удается выявить такие штрафы. Уже давно подсчитано, что на обработку и подпись постановления у инспектора уходит несколько секунд. Как за это время успеть выявить все нюансы? Да и глаз замыливается. Вот и прилетают водителям ошибочные штрафы.

Чтобы избежать таких штрафов, еще в 2019 году **минтранс**ом были разработаны рекомендации по использованию комплексов фотовидеофиксации, в которых прописано, что в плохую погоду комплексы не должны фиксировать нарушения. А летом 2019 года Госавтоинспекция МВД России дала указание своим подразделениям, в котором прописано, что при плохих погодных условиях – дождь, снегопад, туман – администрирование нарушений с автоматических камер не должно производиться.

Тогда это указание вызвало огромное количество споров. Региональные власти были против таких требований. Еще бы, такие деньги из бюджета уплывают! Однако указание устояло и действует и сегодня. Вопрос только в том, все ли его исполняют.

Как рассказал корреспонденту «РГ» генеральный директор компании, которая производит комплексы фотовидеофиксации, Николай Абрамов, в продвинутых комплексах заложен такой алгоритм, который позволяет установить, видна разметка или нет. Он определяет это по контрасту. Если дорога становится однотонной, то комплекс сам автоматически перестает фиксировать нарушения, пока дорогу не почистят. Но такими алгоритмами могут похвастаться не все камеры. И во многом это зависит от задач, которые ставят перед производителями центры организации движения при проведении тендеров.

Если они не готовы к наплыву автовладельцев, обжалующих такие штрафы, то выберут комплекс дороже, но способный определить, видна разметка на дороге или нет.

Как пояснили в Госавтоинспекции, если пришел штраф за движение по выделенной полосе или за пересечение разметки, а разметки на фотографии не видно, его легко обжаловать. Достаточно обратиться в то подразделение, которое это постановление оформило. Отсутствие разметки – это серьезный повод для отмены штрафа.

Жалко, что такие незаконные штрафы получают водители, а не те, кто отвечает за состояние дороги. Если бы их тоже можно было штрафовать автоматически, то вряд ли бы снежные сугробы сваливали на местах для парковки инвалидов.

Проблема только в том, что необходимо либо лично приехать в это подразделение, либо направить жалобу по почте. Напомним, что на обжалование дается 10 суток с момента получения постановления.

К сожалению, пока нет возможности обжаловать такой незаконный штраф в электронном виде. Эта возможность появится только с 1 сентября нынешнего года, когда вступят в силу поправки в Кодекс об административных правонарушениях.

Тогда можно будет обжаловать штраф через портал госуслуг. Правда, сначала нужно будет получить ключ, который заверит вашу электронную подпись. Эта процедура бесплатная и несложная, но также требует времени. Примечательно, что в уголовном и гражданском делопроизводстве все гораздо проще. Там все принимается в электронном виде и без всяких ключей. И только КоАП у нас отстает от современных реалий.

Самостоятельно отменить ошибочный штраф ГИБДД не имеет права. Так что без обращения автовладельца это сделать можно только с подачи прокуратуры. Такой опыт

был в Москве, когда камера начала штрафовать водителей за проезд по еще не введенной в эксплуатацию выделенной полосе.

В проекте Процессуального кодекса об административных правонарушениях заложена возможность самостоятельной отмены ошибочных штрафов теми, кто их вынес.

### **ПРАЙМ; 2021.01.14; РЖД В 2020 Г УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ РФ НА 4,7%, ПОЧТИ ДО 332 МЛН Т**

**РЖД** в 2020 году увеличили погрузку экспортных грузов в адрес российских портов на 4,7% по сравнению с предыдущим годом – до 331,7 миллиона тонн, сообщила компания.

В том числе в порты Северо-Запада отправлено 134,1 миллиона тонн различных грузов (рост на 2,3%), в порты Юга – 79 миллиона тонн (рост на 3,9%), в порты Дальнего Востока – 110,4 миллиона тонн (рост на 8,6%).

«В структуре экспортного грузопотока доля угля составила 50,3%, нефтяных грузов – 22,9%, черных металлов – 6,9%, удобрений – 6,2%, зерна – 3,4%», – уточняют **РЖД**.

Погрузка угля в порты в 2020 году выросла на 7,6% и составила 166,7 миллиона тонн. В порты Дальнего Востока отправлено 93 миллиона тонн твердого топлива (+8,2%), в порты Юга – порядка 18 миллионов тонн (+20,6%), в порты Северо-Запада – 55,7 миллиона тонн (+2,9%).

### **ПРАЙМ; 2021.01.14; ХОЛДИНГ РЖД ОРГАНИЗОВАЛ ПЕРЕВОЗКУ АВТОПРИЦЕПОВ ПО Ж/Д ИЗ БАШКИРИИ В КОМИ**

**Холдинг РЖД** организовал транспортировку на платформах по железной дороге автомобильных прицепов, так называемые контрейлерные перевозки, из Башкирии в республику Коми, сообщила компания.

Ранее холдинг уже запускал контрейлерные перевозки на ряде маршрутов.

«Первая отправка 17 контрейлерных платформ с автомобильными прицепами осуществлена со станции Нефтекамск Горьковской железной дороги на станцию Усинск Северной железной дороги. Расстояние между станциями составляет 1828 километров», – говорится в сообщении в четверг.

Перевозка осуществляется на платформах «Федеральной грузовой компании» (ФГК, «дочка» **РЖД**). Они позволяют размещать транспортные средства длиной до 18 750 мм. Прицепы представляют собой специальные модули для проживания и переезда персонала, работающего вахтовым методом на отдаленных объектах нефтегазовой отрасли.

Отмечается, что для компании-грузовладельца это первый опыт сотрудничества с железной дорогой. Ранее для перемещения прицепов использовался специализированный автомобильный транспорт – тралы. **РЖД** добавляют, что воспользоваться перевозками на контрейлерных платформах могут и другие клиенты. Холдинг предлагает такие перевозки по другим маршрутам, в том числе на регулярной основе.

**РЖД** в числе плюсов контрейлерных перевозок отмечают, что они не зависят от погодных условий и делают возможной доставку груза в районы, где нет регулярного автомобильного сообщения. Также сервис позволяет клиентам снизить совокупные расходы на доставку, уменьшить нагрузку на автотрассы и сократить негативное воздействие на экологию.

### **ПРАЙМ; 2021.01.14; ПЕРЕВОЗКИ ТИХООКЕАНСКИХ МОРЕПРОДУКТОВ НА СЕТИ РЖД В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛИ НА 0,2%**

Перевозки тихоокеанских морепродуктов на **сети РЖД** в 2020 году выросли на 0,2% по сравнению с предыдущим годом и составили 507,5 тысячи тонн, сообщила компания.

В частности, перевозка в рефсекциях и вагонах-термосах составила 189 тысяч тонн (рост на 2%), в рефрижераторных контейнерах отправлено 318,5 тысячи тонн (снижение на 1%).

«В декабре 2020 года перевезено 51,3 тысячи тонн рыбной продукции, что на 4% больше, чем за аналогичный период предыдущего года», – говорится в сообщении.

Основной объем рыбной продукции в декабре 2020 года отгружен в адрес грузополучателей Москвы – 16,7 тысячи тонн, Новосибирска – 4,3 тысячи тонн, Санкт-Петербурга – 4,1 тысячи тонн.

**РЖД** для отправки морепродуктов реализована услуга перевозки в составе ускоренных рефрижераторных поездов по специализированному расписанию в рамках проекта «Грузовой экспресс». Она заключается в резервировании вагономест и доставке грузов по расписанию с согласованным временем отправления и прибытия на станцию назначения.

Данная схема работы позволяет клиентам максимально эффективно использовать свой подвижной состав, сократить время вагона в пути и быстрее доставить груз до грузополучателя.

### **ТАСС; 2021.01.14; ОБНОВЛЕННАЯ СТАНЦИЯ МЦД-1 БАКОВКА ОТКРЫЛАСЬ В ОДИНЦОВЕ**

Обновленная станция первого Московского центрального диаметра (МЦД-1) Баковка открылась после реконструкции в Одинцовском городском округе, сообщила в четверг пресс-служба губернатора и правительства Подмосковья.

«14 января после реконструкции открылась для пассажиров обновленная станция МЦД-1 Баковка в Одинцовском городском округе. Реконструкция проводилась в два этапа. На первом – в 2018 году – была построена островная пассажирская платформа и транзитный пешеходный тоннель с выходом на платформу, который позволил избавить людей от необходимости переходить железную дорогу в неполюженном месте в целях сокращения пути. Таким образом, смертность на данном участке железной дороги снизилась почти в два раза», – говорится в сообщении.

На втором этапе был построен подземный пассажирский терминал с наземным турникетно-кассовым вестибюлем, который расположился ближе к кварталу многоквартирного жилья, реконструирована береговая пассажирская платформа с устройством навесов от непогоды на всю длину. В новом терминале разместились кассы, в том числе одна заниженная для маломобильных пассажиров, турникетные линейки, пешеходный тоннель с четырьмя лифтами и четырьмя эскалаторами, туалетные комнаты и пеленальная. Общая площадь станции после реконструкции увеличилась до 5,5 тыс. кв. м. «Благодаря МЦД из Баковки до центра Москвы теперь можно доехать за 35-40 минут, и если ездить регулярно, то можно сэкономить до 4 тыс. рублей в месяц, или порядка 48 тыс. рублей в год. Но МЦД – это не только железнодорожные пути и новые составы, а еще и вся сопутствующая инфраструктура, которая обеспечивает людям комфорт и безопасность, и которую мы строим общими усилиями – Подмосковья, Москвы и **РЖД**», – приводятся в сообщении слова губернатора региона Андрея Воробьева.

Он отметил, что благодаря поддержке президента РФ в Московской области проводится большая работа по обновлению станций. «Баковка – уже седьмая по счету. После реконструкции она стала современным пригородным вокзалом с удобной кассовой зоной, лифтами, эскалаторами, платформой, укрытой от непогоды. Рядом мы сделали парковку, привели в порядок тротуары и освещение. Вокзал обустроен, что называется, с запасом – с учетом того, что район перспективный и пассажиров с каждым годом будет больше. МЦД меняет качество жизни, и мы надеемся, что скоро диаметры свяжут и другие города Подмосковья. После реконструкции пропускная способность станции в часы пик выросла почти в два раза», – добавил Воробьев.

Как написал на своей странице в «ВКонтакте» мэр Москвы Сергей Собянин, власти Москвы совместно с правительством Подмосковья и **РЖД** имеют планы по открытию новых железнодорожных вокзалов. «В этом году совместно с правительством Московской области и **РЖД** планируем открыть еще 10 вокзалов на существующих и перспективных

диаметрах МЦД и новый вокзал для поездов дальнего следования Восточный на станции МЦК Локомотив», – добавил мэр.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/10458471>

### **ПРАЙМ; 2021.01.14; МОРЯКАМ ИЗ РФ ВЛАСТИ ПРОДЛИЛИ НА 3 МЕСЯЦА СРОК КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ФОНЕ COVID**

Российским морякам, находящимся в рейсе и не имеющим возможность продлить квалификационные документы, их автоматически продлевают на три месяца, сообщает **министерство транспорта РФ**.

«Морская администрация РФ продлевает действие принятых ранее экстренных мер в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 31 марта 2021 года включительно», – говорится в релизе ведомства.

Ранее срок их действия был продлен в октябре прошлого года до 31 декабря включительно. Решение принято в связи с текущей эпидемиологической обстановкой в мире на фоне COVID-19, также для бесперебойного функционирования международного судоходства.

«Если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается на 3 месяца», – сообщает **Минтранс**.

Среди таких документов: профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ, квалификационные свидетельства, подтверждения к дипломам для работы на танкерах. Полный перечень документов размещен на официальном сайте российского **Минтранса**.

### **ТАСС; 2021.01.14; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ЕРЕВАН С 15 ЯНВАРЯ**

Авиакомпания «Россия» с 15 января открывает прямые рейсы из аэропорта Пулково в столицу Армении Ереван, сообщили в пресс-службе авиакомпании.

«Полеты будут осуществляться один раз в неделю по пятницам на воздушных судах Airbus A319. Первый рейс FV6921 из базового для авиакомпании аэропорта Пулково в Ереван состоится 15 января», – говорится в сообщении на сайте перевозчика.

Вылет из Пулково планируется в 9:30 мск, обратный рейс из Еревана вылетит в 17:55 по местному времени. Билеты на рейс уже в продаже. На борту самолета пассажиры обязаны носить средства индивидуальной защиты – маски и перчатки.

В авиакомпании отметили, что Армения в настоящее время полностью сняла запрет на въезд в страну воздушным транспортом для иностранцев, однако для этого им нужно иметь отрицательный тест на коронавирус, который сделан не более чем за трое суток до предъявления на границе. Тест также можно сделать в аэропорту Еревана, однако тогда гражданин будет обязан самоизолироваться до готовности теста, результат которого станет известен в течение 48 часов.

В авиакомпании также напомнили, что, прилетев в Россию, также нужно сдать тест на коронавирус методом ПЦР и предоставить результат в Роспотребнадзор. Результаты тестов, сделанных иным методом, не принимаются. До получения отрицательного результата теста пассажир также обязан соблюдать самоизоляцию.

Согласно расписанию Пулково, в Ереван также выполняет прямые рейсы авиакомпания Nordwind. Ряд авиакомпаний также предлагают добраться до столицы Армении с пересадками.

<https://tass.ru/obschestvo/10457865>

### **ТАСС; 2021.01.14; GEORGIAN AIRWAYS РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО РЕЙСЫ ТБИЛИСИ – ЕРЕВАН – МОСКВА СТАНУТ РЕГУЛЯРНЫМИ**

Грузинский национальный перевозчик компания Georgian Airways рассчитывает, что рейсы из Тбилиси в Москву через Ереван, которые с начала января осуществляет ее партнер авиакомпания «Армения», в ближайшее время будут выполняться на регулярной основе. Об этом в четверг сообщили ТАСС в Georgian Airways.

«Наша партнерская компания «Армения» уже выполняет рейсы из Тбилиси в Москву через Ереван. Это чартерные рейсы. Рейсы осуществляются в связи с новогодними праздниками. Мы надеемся, что самолеты будут летать и после праздников, но уже на регулярной основе», – сказала сотрудница авиакомпании.

В авиакомпании добавили, что чартерные рейсы выполняются с конца декабря – начала января.

Авиакомпания «Армения» осуществляла регулярные полеты в Москву через Ереван с 2019 года, после того, как РФ временно приостановила авиасообщение с Грузией. Полеты длились до марта 2020 года, когда из-за пандемии нового коронавируса власти Грузии ввели запрет на регулярное авиасообщение с внешним миром. Запрет до настоящего времени не был отменен, однако некоторым авиакомпаниям было разрешено возобновить полеты. На данный момент из Грузии самолеты на регулярной основе летают в Берлин, Мюнхен, Париж, Ригу, Амстердам, Афины, Варшаву, Вену, Вильнюс, Дортмунд, Доху, Катовице и Милан.

<https://tass.ru/ekonomika/10457625>

### **ТАСС; 2021.01.14; SINGAPORE AIRLINES С 20 ЯНВАРЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ СИНГАПУРА В МОСКВУ И ОБРАТНО**

Сингапурская авиакомпания Singapore Airlines с 20 января возобновляет регулярные рейсы из Сингапура в Москву и обратно. Об этом в четверг сообщил корреспонденту ТАСС представитель авиаперевозчика.

«Мы подтверждаем, что с 20 января возобновляются регулярные авиаперевозки в российскую столицу», – заявили в компании. В частности, рейсы из Сингапура будут выполняться по средам, пятницам и воскресеньям.

«В соответствии с предъявляемыми требованиями все пассажиры, за исключением граждан РФ, при вылете в Москву должны будут предоставить отрицательный результат теста на коронавирус, сделанный не позднее 72 часов до вылета», – отметил представитель авиаперевозчика

Руководство Singapore Airlines с 23 марта прошлого года приостановило осуществлявшиеся пять раз в неделю перелеты по маршруту Сингапур – Москва – Стокгольм и обратно. Одновременно власти республики закрыли въезд для иностранцев, за исключением обладателей долгосрочных рабочих и семейных виз. При этом постепенно правительство приступило к открытию границ для жителей ряда стран, где наблюдается стабильная ситуация вокруг распространения коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/10457705>

### **ТАСС; 2021.01.14; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОМУ СТАНДАРТУ КАЧЕСТВА**

Калининградский аэропорт Храброво получил сертификат соответствия требованиям международного стандарта качества организации работы, обслуживания пассажиров и обеспечения авиационной безопасности ISO 9001:2015. Об этом сообщила в четверг пресс-служба авиаузла.

«В конце декабря 2020 года в АО «Аэропорт «Храброво» с положительным результатом завершился сертификационный аудит системы менеджмента качества на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2015, проведенный органом по

сертификации DQS. Вместе с сертификатом по ISO 9001:2015 АО «Аэропорт «Храброво» получило сертификат международной сертификационной сети IQNet», – говорится в сообщении пресс-службы.

В пресс-службе пояснили, что эксперты оценивали качество обслуживания пассажиров и их удовлетворенность предоставляемыми услугами, организацию работы аэропорта, обеспечения авиационной и транспортной безопасности. В ходе аудита было установлено, что в аэропорту Калининград (Храброво) созданы все необходимые условия для соответствия стандарту, а потребители оценивают уровень услуг достаточно высоко.

«Для нас очень важно, что аэропорт получил международный сертификат ISO 9001:2015. Это является показателем хорошей организации деятельности аэропорта и высокого качества предоставляемых услуг. Аэропорт постоянно развивается. И мы намерены и в дальнейшем работать над повышением качества всех процессов и подтверждать высокий уровень обслуживания пассажиров и воздушных судов», – отметил генеральный директор аэропорта Александр Коротный.

Международный аэропорт Калининград (Храброво) имени императрицы Елизаветы Петровны расположен в 20 км к северо-востоку от центра города. Имеет статус аэропорта федерального значения. Связан регулярным воздушным сообщением с Москвой, Санкт-Петербургом, Екатеринбург, Череповцом, Пермью, Псковом, Архангельском, Ростовом-на-Дону, Калугой, Краснодаром, Челябинском, Минеральными Водами, Казанью, Анталей. Пассажиропоток аэропорта в 2019 году составил 2,3 млн пассажиров. DQS GmbH Deutsche Gesellschaft входит в десятку мировых крупнейших поставщиков услуг по оценке и сертификации систем управления бизнеса с головным офисом, находящимся во Франкфурте-на-Майне. Обслуживает практически все отрасли экономики, включая авиацию, автомобилестроение, электротехнику и др. Компания имеет 80 офисов, расположенных в 60 странах мира. Аудиторы DQS обладают признанной объективностью и компетентностью. DQS является членом-учредителем IQNet. Сертификаты DQS и IQNet общепризнаны по всему миру.

<https://tass.ru/ekonomika/10458807>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.01.14; СУД ВЗЫСКАЛ С ИРАЭРО В ПОЛЬЗУ «ИРКУТА» \$176 ТЫС. ЗА ЛИЦЕНЗИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО SSJ-100**

Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск НПК «Иркут» к авиакомпании «ИрАэро» на сумму более \$176 тыс., следует из решения суда.

Исковое заявление связано с долгами «ИрАэро» за оплату лицензионного соглашения – «не переуступаемого права пользования техническими данными исключительно в целях эксплуатации воздушных судов SSJ-100». Оно было заключено в 2016 году, но перевозчик оплатил его не в полном объеме, отмечается в решении суда.

Иск был подан в феврале 2020 года АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), в момент подачи он был оценен в 13,175 млн рублей в российской валюте. В июне истцом стал «Иркут» в порядке процессуального правопреемства.

По итогам рассмотрения суд решил взыскать с «ИрАэро» задолженность в размере \$151,995 тыс., неустойку в размере \$24,22 тыс. (по курсу ЦБ РФ на день оплаты), неустойку, начисленную на сумму долга, исходя из расчета 0,01% до фактического исполнения обязательства, а также расходы по уплате государственной пошлины в размере 88,9 тыс. рублей.

Данный иск не единственный спор «Иркута» с «ИрАэро» по поводу эксплуатации SSJ-100.

Как сообщалось ранее, в конце 2019 года ГСС направил в суд иск к «ИрАэро» на 941,4 млн рублей в связи с долгами по аренде лайнеров. Перевозчик в начале 2020 года в ответ подал встречный иск на 1,854 млрд рублей. Данные иски суд продолжит рассматривать 15 февраля текущего года.

Кроме того, в картотеке фигурируют иски «Иркут» к перевозчику на 146,1 млн рублей, 62,6 млн рублей и 20,4 млн рублей. «ИрАэро», в свою очередь требует от «Иркут» 20,5 млн рублей. Эти иски будут рассматриваться в течение января-марта текущего года.

В парке «ИрАэро» находятся девять SSJ-100, взятые в лизинг у ГТЛК. Ранее перевозчик заявлял, что он эксплуатирует лишь пять из девяти SSJ-100 – остальные не летают из-за неудовлетворительного состояния.

В парке «ИрАэро», базирующейся в Иркутске, кроме SSJ-100, находятся канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

### **ТАСС; 2021.01.14; У ЭКСТРЕННО СЕВШЕГО В ПУЛКОВО САМОЛЕТА ОТКАЗАЛ ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС**

Отказ пилотажно-навигационного комплекса произошел у севшего в Санкт-Петербурге самолета авиакомпании «Ямал». Об этом сообщили в пресс-службе перевозчика в четверг. «14.01.2021 после взлета на воздушном судне А-320 VP-BBN АО «АТК «Ямал», выполняющем рейс ЛА-32 по маршруту Домодедово – Салехард, произошел отказ пилотажно-навигационного комплекса с потерей информации о показаниях скорости, отключением автопилота, автомата тяги и переходом самолета в режим DIRECT LOW (аварийный режим управления)», – сообщили в пресс-службе.

Там также рассказали, что из-за плохих погодных условий самолет не смог совершить экстренную посадку в аэропорту вылета, поэтому экипаж принял решение уйти на запасной аэродром в Санкт-Петербурге.

«Посадка в аэропорту Пулково [прошла] благополучно. Благодаря своевременным и грамотным действиям экипажа воздушного судна удалось избежать более серьезных последствий. Выполнение рейса продолжено на резервном воздушном судне», – сообщили в компании.

Самолет А320 около 03:30 вылетел из Домодедово в Салехард. Сразу после взлета у него возникла техническая неисправность, связанная с работой приборов скорости. Перед посадкой самолета в Пулково была объявлена тревога.

<https://tass.ru/proisshestiya/10456459>

**[Вернуться в оглавление](#)**