



Ежедневный мониторинг СМИ

2 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.02.01; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ОТМЕНЫ МОНОПОЛИИ РЖД НА ЛОКОМОТИВЫ ПРИХОД ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К УХУДШЕНИЮ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСКОМПАНИИ.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.02; ТЕХОСМОТР ПЕРЕХОДИТ В НОВОЕ ИЗМЕНЕНИЕ; ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОГРАФИЯМ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИЕЗЖАЮЩИХ НА ТО, ПЕРЕСМОТРЯТ	4
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.02; ДОЛГИЕ ПОВОДЫ: В 2021-М АВИАКОМПАНИИ РИСКУЮТ НЕ ПОЛУЧИТЬ ДЕСЯТКИ ВОЕING; ПОСТАВКИ ЗАКАЗАННЫХ 737 МАХ ЗАВИСЛИ ИЗ-ЗА СЕРТИФИКАЦИИ, КОТОРУЮ ТОРМОЗИТ ПАНДЕМИЯ.....	6
РБК; ГЕОРГИЙ ПЕРЕМИТИН, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.01; РОТЕНБЕРГ И ПАРТНЕРЫ ПЕРЕДУМАЛИ ВЫКУПАТЬ ДОЛЮ ГОСУДАРСТВА В ШЕРЕМЕТЬЕВО	8
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.02.02; ГЕЛЕНДЖИТЬ БЫ ДА РАДОВАТЬСЯ; НЕКОТОРЫЕ АЭРОПОРТЫ НАРАСТИЛИ ПАССАЖИРОПОТОК В 2020 ГОДУ	8
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.02; ЯКУТИЯ ФИКСИРУЕТ УГОЛЬ; РЕГИОН ПРОСИТ О ГАРАНТИИ ВЫВОЗА СВОЕЙ ДОБЫЧИ	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.02.02; BUNGE ВЫСЫПАЕТ ПШЕНИЦУ; АМЕРИКАНСКИЙ ТРЕЙДЕР МОЖЕТ ПРОДАТЬ РОССИЙСКИЙ ТЕРМИНАЛ	11
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.02.02; СВЯЗЬ В КОНЦЕ ТУННЕЛЯ; ОБОРУДОВАНИЮ НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЕДИНЬИ ТАРИФ	12
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2021.02.01; ВЛАСТИ ЗАЯВИЛИ ОБ ОТСУТСТВИИ РИСКА РОСТА ЦЕН ИЗ-ЗА МОРСКОГО ФРАХТА 13	
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2021.02.02; ЕС-КОНТРОЛЬ: СТРАНЫ СОЮЗА ВЫБОРОЧНО ЗАКРЫВАЮТ ГРАНИЦЫ; ВОЗ НЕ ВИДИТ ПРИЧИН ДЛЯ ТОТАЛЬНОЙ БЛОКИРОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ В ЕВРОПЕ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.02; СВЯЗАННЫЕ МОРСКИМ УЗЛОМ; ЕГИПЕТ ПУСТИТ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА МЕЖДУ СВОИМИ КУРОРТАМИ.....	15
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.01; ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТОМ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРУ ХУСНУЛЛИНУ – СВЕЖИЙ ВЗГЛЯД НА ТО, ЧТО ПРОИСХОДИТ НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ	16
ТАСС; 2021.02.01; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ КАТЕГОРИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ УГРОЗЫ ТЕРАКТА.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2021.02.02; К ТУРНИКЕТУ - С ДОКУМЕНТАМИ; КОНТРОЛЕРЫ В МЕТРО ПОЛУЧАТ ПРАВО СПРАШИВАТЬ ПАСПОРТ У БЕЗБИЛЕТНИКОВ	18

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 201.02.02; ТЕХОСМОТР В РАЗВОДЕ; СТРАХОВЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ ПРОДАЖИ ПОЛИСОВ ОСАГО БЕЗ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ	20
ТАСС; 2021.02.01; УЛЬЯНОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ САМАРСКУЮ ТРАССУ ПОСЛЕ АВАРИИ С МИКРОАВТОБУСОМ.....	21
ТАСС; 2021.02.01; ОКОЛО 360 КМ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ПОДМОСКОВЬЕ ДО 2024 ГОДА	22
ТАСС; 2021.02.01; В МЧС СОБИРАЮТСЯ УСИЛИТЬ ИНФОРМИРОВАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ О НЕПОГОДЕ.....	22
КОММЕРСАНТЬ САМАРА; АНДРЕЙ САЗОНОВ, СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2021.02.02; ЭЛЕКТРИЧКУ НЕ ЗАБЫЛИ; ПОСЛЕ АВАРИИ С МИКРОАВТОБУСОМ ВЛАСТИ ХОТЯТ ВЕРНУТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА СЫЗРАНЬ – КУЗНЕЦК	23
ИНТЕРФАКС; 2021.02.01; РЖД СПОСОБНЫ В ГОД ВОЗИТЬ ДО 6 МЛН Т БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ, ЗАЯВОК НА ФЕВРАЛЬ НЕТ.....	24
РБК НОВОСИБИРСК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2021.02.01; ВЛАСТИ ОЗВУЧИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЕКТА «ГОРОДСКАЯ ЭЛЕКТРИЧКА» В НОВОСИБИРСКЕ .	25
ПРАЙМ; 2021.02.01; РЖД ПОДТВЕРДИЛИ СОЗДАНИЕ НОВОЙ КОМПАНИИ С КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ	26
ПРАЙМ; 2021.02.01; РЖД ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ У РЯДА ПОРТОВ РФ С ВЫГРУЗКОЙ ПОПРОСИЛИ ИХ ЛУЧШЕ ГОТОВИТЬСЯ ЗИМЕ.....	26
ТАСС; 2021.02.01; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОЯТ 15 ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В 2021 ГОДУ	27
ТАСС; 2021.02.01; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ МЦД В ЯНВАРЕ ВОССТАНОВИЛСЯ НА 70%	27
ТАСС; 2021.02.01; КАБМИН ОКАЖЕТ ГОСПОДДЕРЖКУ КРУПНЫМ ПРОЕКТАМ В АРКТИКЕ НА 214 МЛРД РУБЛЕЙ.....	28
Ъ; 2021.02.01; ЕЭК ПО ПРОСЬБЕ РОССИИ ОТМЕНИЛА ДО КОНЦА 2024 ГОДА ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА СУДА ДЛЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНЫХ РАБОТ	28
ПРАЙМ; 2021.02.01; ФРАНЦИЯ И РФ РАБОТАЮТ НАД ОБЕСПЕЧЕНИЕМ МИНИМАЛЬНОГО ОБЪЕМА АВИАПЕРЕВОЗОК - ПОСОЛ В РФ.....	29
ТАСС; 2021.02.01; РОССИЯ ПРОДЛЕВАЕТ ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ ДО 16 ФЕВРАЛЯ.....	29
ТАСС; 2021.02.01; В МЕЖДУНАРОДНОМ ТЕРМИНАЛЕ КОЛЬЦОВО ОТКРЫЛСЯ ПУНКТ ТЕСТИРОВАНИЯ НА COVID-19.....	30
ТАСС; 2021.02.01; РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ В 2020 ГОДУ СОКРАТИЛИ ПАССАЖИРОПОТОК НА 41%.....	30
РИА НОВОСТИ; 2021.02.01; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ СМОГУТ ПОЛЕТЕТЬ В ЕГИПЕТ НАПРЯМУЮ ИЗ РЕГИОНОВ.....	30
ТАСС; 2021.02.01; СУД УТВЕРДИЛ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ КОНТРАГЕНТА С ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКОЙ» UTAIR	31
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2021.02.01; В РЕМОНТЕ АВТОБУСОВ ВЫЯВЛЕНА АФФИЛИРОВАННОСТЬ; ЭКС-МЭРА ВЛАДИВОСТОКА ИГОРЯ ПУШКАРЕВА ОЖИДАЕТ ВТОРОЙ СУД.....	31
КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ЕВГЕНИЙ ЧЕРНОВ; 2021.02.01; ТРАНСПАРТАЦИЯ СРЕДСТВ; РЕКТОРА САМГУПС ЗАПОДОЗРИЛИ В НЕЦЕЛЕВОМ РАСХОДОВАНИИ СТИПЕНДИАЛЬНОГО ФОНДА	34

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.02.01; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ОТМЕНЫ МОНОПОЛИИ РЖД НА ЛОКОМОТИВЫ ПРИХОД ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К УХУДШЕНИЮ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСКОМПАНИИ

Минтранс выступил против допуска на сеть железных дорог частных грузовых локомотивов. Эта инициатива крупных операторов может навредить РЖД и железнодорожной сети в целом, объясняют в ведомстве

Замглавы Минтранса Владимир Токарев считает, что допуск на сеть железных дорог частных грузовых локомотивов несет экономические и технологические риски для всей системы железнодорожного транспорта. Об этом говорится в его письме в правительство, отправленном 14 января (в распоряжении РБК есть копия письма, его подлинность подтвердил источник в крупном частном железнодорожном операторе).

РБК направил запросы в **пресс-службы Минтранса** и правительства.

Сейчас эксплуатировать локомотивы для перевозки грузов на путях общего пользования имеют право только «Российские железные дороги» (РЖД). Но на совещании у первого **вице-премьера Андрея Белоусова** 10 декабря владельцы крупных железнодорожных операторов предложили фактически отменить такое монопольное положение компании и разрешить частным игрокам использовать свои локомотивы на немассовых маршрутах, где нет узких мест железнодорожной инфраструктуры. По их версии, это помогло бы и самим РЖД сократить ежегодные затраты на закупку локомотивов и, таким образом, снизить дефицит своей инвестпрограммы.

По итогам совещания **Минтрансу** было поручено проработать вопрос допуска частных компаний на рынок локомотивов совместно с профильными ведомствами, РЖД и потребителями их услуг. В рамках этого поручения **Токарев** и направил письмо в правительство. Но с бизнесом этот вопрос никак не прорабатывался, сказал РБК источник в частном железнодорожном операторе.

Как **Минтранс** объясняет свою позицию

Токарев в письме правительству отмечает, что для использования локомотивов частные операторы будут формировать собственную производственную и эксплуатационную базу, дублируя существующую. «Это приведет к снижению эффективности использования инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей РЖД», – считает он.

По мнению **замминистра**, среди последствий отмены монополии РЖД также снижение производительности локомотивов, принадлежащих госкомпаниям, и рост ее эксплуатационных затрат.

При критической загрузке отдельных направлений на железнодорожной инфраструктуре эксплуатация частных локомотивов приведет к снижению их пропускной способности и увеличению транспортной нагрузки на экономику страны в целом. «Таким образом, существуют риски снижения положительных финансовых результатов работы РЖД, что негативно повлияет на инвестиционный потенциал компании», – указывает **замминистра**. В декабре представитель РЖД также говорил, что «либерализация тяги (предоставление прав на эксплуатацию локомотивов частным компаниям. – РБК) неизбежно приведет к снижению эффективности железнодорожного транспорта и создаст дополнительную непроизводительную нагрузку на пропускную способность инфраструктуры». По его словам, в конечном счете это приведет к удорожанию перевозки для потребителей.

Какие есть риски из-за монополии РЖД

Как утверждает источник РБК в частном железнодорожном операторе, в ближайшее время может возникнуть дефицит локомотивов, поскольку РЖД планомерно снижают закупку этой техники.

В конце декабря президент **Владимир Путин** заявил, что для обновления подвижного состава компании необходимо закупать по 500 локомотивов ежегодно в ближайшие три года. Согласно проекту финансового плана на 2021–2023 годы, РЖД на это потратят 252,6 млрд руб. Но в 2009–2019 годах РЖД в среднем покупали по 600 локомотивов в год, напоминает собеседник РБК.

Но **Токарев** в письме в правительство особенно подчеркивает, что дефицита грузовых локомотивов для обеспечения перевозок в настоящее время не наблюдается. «Обновление локомотивного парка является одной из приоритетных задач компании. <...> В ближайшие три года закупки локомотивов полностью соответствуют плановым потребностям, компания не прогнозирует дефицита тягового подвижного состава», – сообщили РБК в **пресс-службе** РЖД. По данным компании, за последние пять лет средний износ парка локомотивов сократился почти на 10%. В 2020 году РЖД инвестировали в обновление тягового подвижного состава около 95 млрд руб., было закуплено 566 локомотивов.

Бизнес неоднократно предлагал провести эксперимент – разрешить работу частных локомотивов на отдельных участках сети. С одной стороны, это может продемонстрировать эффективность такого рода перевозок, а с другой – снять опасения со стороны перевозчика в отношении качества обслуживания пользователей, объясняет логику операторов источник в одной из компаний. Он считает, что РЖД могли бы задействовать высвободившиеся локомотивы для перевозки дополнительных грузов, в том числе более высоких тарифных классов.

Наличие у частных операторов собственных локомотивов позволит также оптимизировать технологию перевозок, что приведет к снижению нагрузки на инфраструктуру, полагает собеседник РБК. Представитель ПГК в пятницу, 29 января, подтвердил, что компания считает допуск на сеть железных дорог частных локомотивов «одним из эффективных инструментов повышения качества обслуживания грузоотправителей и доступности услуг перевозки на железной дороге, а также снижения инвестиционной нагрузки на РЖД».

Источник еще в одном частном операторе уверяет, что привлечение частных инвестиций в железнодорожный сектор станет ключевым вопросом в ближайшие три–пять лет, поэтому он не сомневается, что правительство рано или поздно согласится на отмену монополии РЖД на локомотивы. РБК направил запрос представителю **Белоусова**, который возглавляет совет директоров РЖД, о возможности подобного привлечения частных инвестиций в железнодорожный сектор.

В самом конце 2020 года из-за чрезмерной «амбициозности» инвестпрограммы РЖД на 2021 год и на плановый период 2022–2023 годов правительство уже обсуждало возможность удовлетворения потребностей компании за счет привлечения ресурсов «на стороне», рассказывал министр финансов Антон Силуанов. Но в итоге тогда было принято решение, что деньги компания получит от ВЭБа, который выкупит ее допэмиссию и станет акционером РЖД.

<https://www.rbc.ru/business/01/02/2021/601415ce9a79475a56443898>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.02; ТЕХОСМОТР ПЕРЕХОДИТ В НОВОЕ ИЗМЕНЕНИЕ; ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОГРАФИЯМ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИЕЗЖАЮЩИХ НА ТО, ПЕРЕСМОТРЯТ

Минтранс, выяснил “Ъ”, смягчит требования к процедуре фотосъемки транспортного средства в ходе техосмотра, внося поправки в ведомственный приказ. Вступающая в силу с 1 марта норма предполагала, что фото должны сопровождаться показаниями системы ГЛОНАСС «с погрешностью определения не более 15 м по координатным осям». В

правительстве считают, что эта мера исключит возможности пройти ТО «на бумаге», без предоставления машины в уполномоченную организацию. Однако выяснилось, что из-за плотной застройки и, как следствие, искажения спутникового сигнала многие операторы не могут соблюсти требование о пятнадцатиметровой погрешности координат снимков. Проблема обнаружилась за месяц до вступления в силу «большой реформы» ТО, которую власти готовили с 2017 года.

Ситуация с фотосъемкой в ходе процедуры ТО обсуждалась в январе на совещании в Минэкономике. Участники (представители МВД, **Минтранса** и т. д.) «отметили необходимость» доработки приказа **Минтранса** №97 с предъявляемыми к снимкам требованиями, следует из протокола (текст есть у “Ъ”). **Документ будут корректировать, подтвердили “Ъ” в пресс-службе Министерства транспорта.**

В рамках стартовой с 1 марта «большой реформы» ТО, напомним, власти будут применять новые инструменты, не позволяющие автомобилисту купить, а мошеннику – продать диагностическую карту без предоставления транспортного средства на проверку в уполномоченную организацию. Карта станет электронным документом, а единая информационная система техосмотра ЕАИСТО МВД запретит формировать ее без усиленной электронной подписи эксперта и двух фотографий автомобиля из пункта ТО (в начале диагностики и в конце; должен быть виден передний и задний номер, цвет и марка). По координатам снимка, в свою очередь, можно легко определить, где находилась машина в момент фотографирования (все операторы должны будут предоставить координаты пунктов ТО).

Координаты, согласно приказу №97, должны «определяться на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы с погрешностью определения не более 15 м по координатным осям». Но в связи с плотной застройкой местности, где чаще всего располагается пункт ТО, и конструктивных материалов зданий происходит экранирование спутникового сигнала, пояснили “Ъ” в Минтрансе. «Опытная эксплуатация ЕАИСТО выявила, что показатель погрешности определения может составлять более 15 м»,– рассказали “Ъ” в министерстве. В этом случае ЕАИСТО не даст оформить карту. «Прорабатывается вопрос корректировки указанных показателей погрешности в сторону их увеличения»,– добавили в Минтрансе. Поэтому будет приниматься новый приказ, ориентировочный срок вступления в силу – 1 сентября 2021 года.

Правила в действующей редакции операторам выполнить будет сложно, подтвердил “Ъ” заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Сергей Ефремов. Не все пункты ТО находятся в зоне уверенного приема сигнала сотовой связи и спутникового сигнала, при определении координат может возникать погрешность более 15 м, пояснил он “Ъ”. Кроме того, пункты техосмотра порой расположены в больших помещениях, внутри которых несколько постов – для проверки тормозов, рулевой системы, содержания вредных веществ в выхлопе и т. д. «Машина, заехавшая в ворота на пункт, фотографируется первый раз, затем проезжает все посты и оказывается на выезде, где фотографируется повторно, но расстояние между точками может быть более 15 м»,– говорит господин Ефремов.

«Точность координат – не единственная проблема, волнующая операторов»,– заявил “Ъ” глава гильдии операторов ТО при Московской ТПП Игорь Волчек.– До сих пор, к примеру, не ясно, нужен оператору фотоаппарат именно с ГЛОНАСС, или можно использовать GPS. Есть риски, что при проверках операторов к этому будут придирааться» Не до конца понятно, как будут бороться с подделкой фотографий, отмечает господин Волчек, ведь на рынке уже появились предложения от мошенников по оформлению новых электронных карт после 1 марта с поддельными снимками.

Минтранс тем временем собирается переписать и требования к «производственно-технической базе» пунктов ТО, закрепленные в приказе №232. Ранее этот документ

вызвал критику со стороны участников рынка, поскольку для соблюдения новых правил нужны вложения в переоборудование помещений. Проект изменений «прорабатывается» с другими органами власти и экспертами, сообщили “Ъ” в **пресс-службе Минтранса**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4672061>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.02; ДОЛГИЕ ПОВОДЫ: В 2021-М АВИАКОМПАНИИ РИСКУЮТ НЕ ПОЛУЧИТЬ ДЕСЯТКИ BOEING; ПОСТАВКИ ЗАКАЗАННЫХ 737 MAX ЗАВИСЛИ ИЗ-ЗА СЕРТИФИКАЦИИ, КОТОРУЮ ТОРМОЗИТ ПАНДЕМИЯ

авиакомпания в этом году рискуют остаться без ранее заказанных 27 самолетов Boeing 737 MAX, эксплуатация которых по всему миру была приостановлена из-за двух катастроф. Об этом «Известиям» рассказали источники среди перевозчиков. Поставки десятков самолетов были запланированы на этот год, но вопрос сдерживает в том числе необходимая сертификация **Росавиацией**. Этот процесс тормозит пандемия и ограничения на международное авиасообщение. Компании ожидают сертификации не раньше лета. Впрочем, эксперты считают, что российский авиарынок в настоящий момент и не нуждается в дополнительных бортах.

Не долетели

S7 Airlines, Ural Airlines, «Победа» и NordStar могут не получить большую часть запланированных к поставке в этом году Boeing 737 MAX (в прошлом году Boeing убрал из названия этой модели слово «MAX»). О переносе поставок десятков самолетов на более поздний срок рассказали в трех авиакомпаниях. По подсчетам «Известий», эти четыре перевозчика в нынешнем году должны были принять 27 таких машин. Это же число назвал и собеседник «Известий» в крупной авиакомпании. Вопрос с поставками 737 MAX на российский рынок сдерживает в том числе необходимость сертификации этих машин **Росавиацией**, сроки завершения которой остаются до сих пор неопределенными.

Сертификация 737 MAX в России завершится не раньше лета, считают два источника «Известий» в двух крупных авиакомпаниях, заказавших эти самолеты. Один из них допустил, что этот процесс может затянуться до осени. **Представитель Росавиации заверил, что процесс сертификации Boeing 737 MAX ведется в плановом порядке совместно с Авиарегистром России. Но он отметил, что точные сроки ее завершения называть в настоящее время преждевременно.**

– Мероприятия по сертификации сдерживаются из-за условий пандемии и введенных ограничений на международное авиасообщение, которые осложняют процесс практического взаимодействия с центрами сертификации, находящимися за рубежом, – объяснял ранее представитель ведомства.

Российские специалисты, которые должны были отправиться в США в рамках сертификации 737 MAX, уже более месяца назад получили американские визы, но до сих пор по каким-то причинам не вылетели туда, рассказал источник «Известий» в крупной авиакомпании. Эту информацию подтвердил еще один собеседник, знакомый с ходом сертификации этого типа самолета в России.

Представитель Росавиации воздержался от комментариев.

В Boeing «Известиям» сообщили, что авиастроительная корпорация продолжает работать с **Росавиацией**, а также другими мировыми регуляторами и заказчиками, чтобы вернуть данный тип воздушного судна в эксплуатацию по всему миру с соблюдением высоких стандартов качества.

– К концу 2021 года мы планируем поставить половину самолетов 737 MAX, находящихся на хранении, а большую часть оставшихся воздушных судов – в 2022 году. Мы тесно сотрудничаем с нашими заказчиками, чтобы определить оптимальные сроки поставок для каждого из них, – отметил представитель компании.

Первая катастрофа Boeing 737 MAX произошла 29 октября 2018 года в Индонезии. Самолет Lion Air, на борту которого находились 189 человек, летел из Джакарты в Панкалпинанг. Лайнер исчез с экранов радаров через 13 минут после взлета, экипаж запросил возвращение в аэропорт, после чего связь с ним пропала. Самолет упал у острова Ява.

Вторая катастрофа случилась 10 марта 2019 года: Boeing 737 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines с 157 пассажирами на борту, выполнял рейс из Аддис-Абебы в Найроби. Вскоре после взлета пилот подал сигнал бедствия и запросил разрешение вернуться в аэропорт. Через шесть минут после взлета связь с самолетом пропала.

В обоих случаях авиакатастрофам предшествовала неисправность датчиков угла атаки и вызванная ей неадекватная работа системы предупреждения сваливания самолета (MCAS), которая ориентировалась на его данные. Оказалось, что в программе обучения летного состава не было информации о MCAS.

Поставили на стоп

По подсчетам «Известий», российские авиакомпании S7 Airlines, Ural Airlines, «Победа», Utair и NordStar в разные годы заказали в сумме 78 Boeing 737 MAX. Из них только две машины были поставлены в воздушный флот S7 Airlines до приостановки их эксплуатации во всем мире.

Представитель S7 сообщил «Известиям», что компания будет готова рассмотреть возвращение в расписание двух машин, а также появление там новых воздушных судов, только когда российские авиационные власти допустят самолеты данного типа к выполнению полетов и при поддержке производителя будет завершена переподготовка летного состава. При этом он заявил, что в настоящее время авиакомпания ведет переговоры по реструктуризации контрактов с мировыми лизинговыми компаниями на поставку 737 MAX.

Крупнейшим российским заказчиком 737 MAX считается Utair: в 2018 году компания разместила заказ на 28 машин, следует из данных Boeing. По итогам первого полугодия 2020-го перевозчик сообщил в своей консолидированной отчетности, что перенес начало поставок этих машин на июнь 2023 года. Представитель Utair рассказал «Известиям», что компания обсуждает заказ с Boeing. По его словам, окончательных договоренностей о сроках поставки этих машин нет.

Нет подобных договоренностей с Boeing и у авиакомпании «Победа», заказавшей 20 таких самолетов, сообщил источник «Известий» в группе «Аэрофлот». По его словам, лоукостер планировал принять в этом году девять 737 MAX. В 2020-м он разместил два тендера на оказание консультационных юридических услуг для расторжения или реструктуризации договоров операционного лизинга на 20 заказанных самолетов, следует с сайта госзакупок. Представитель «Победы» воздержался от комментариев.

«Уральские авиалинии» ожидают поставок заказанных 737 MAX до конца 2021 года, сказал представитель авиакомпании, не уточнив их число. В 2018 году перевозчик разместил заказ на 14 таких самолетов, четыре из которых планировались к поставке в этом году, уточнил он.

Еще один заказчик 737 MAX в России – подконтрольная «Норникелю» авиакомпания NordStar, имеющая заказы на пять самолетов. Представитель перевозчика на запрос «Известий» на момент публикации не ответил.

Увеличение провозных емкостей на российском рынке в настоящий момент не требуется, считает директор по исследованиям и разработкам Infomost Consulting Алексей Синицкий. Замдиректора группы корпоративных рейтингов АКРА Александр Гушин добавляет, что профицит бортов существовал на российском рынке и до пандемии, а с резким падением объемов авиаперевозок в мире стал характерен и для глобального рынка. По его словам, текущие объемы перевозок можно обслужить за счет имеющегося флота.

В условиях обостренной конкуренции за каждого пассажира, которая выражается в низкой стоимости авиабилетов, увеличение провозной емкости на российском рынке за счет новых Boeing 737 MAX не окажет значительного влияния на цены, считает Александр Гушин.

<https://iz.ru/1119160/maksim-talavrinov/dolgie-povody-v-2021-m-aviakompanii-riskuiut-ne-poluchit-desiatki-boeing>

РБК; ГЕОРГИЙ ПЕРЕМИТИН, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.01; РОТЕНБЕРГ И ПАРТНЕРЫ ПЕРЕДУМАЛИ ВЫКУПАТЬ ДОЛЮ ГОСУДАРСТВА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Частные акционеры крупнейшего аэропорта страны решили не использовать свое право выкупить у Росимущества 30,5% аэропорта. Решение связано с экономической неопределенностью из-за пандемии

Частные акционеры аэропорта Шереметьево, которым принадлежит 66% акций АО «Международный аэропорт «Шереметьево», решили не пользоваться опционом на выкуп доли государства в аэропорту. Об этом агентству Reuters заявил председатель совета директоров аэропорта Александр Пономаренко.

«Практически невозможно оценить справедливую рыночную стоимость доли государства в условиях экономической неопределенности из-за пандемии», – объяснил бизнесмен. Он не уточнил, во сколько государство оценило свою долю в аэропорту.

Инвестор воспользовался своим правом на отказ от сделки в соответствии с основаниями, предусмотренными акционерным соглашением, заключенным между инвестором и Росимуществом, заявил Пономаренко, его комментарий РБК предоставила **пресс-служба Шереметьево**.

Доля в 66,1% в Шереметьево принадлежит ООО «Шереметьево холдинг», которым, в свою очередь, владеет кипрская TPS Avia Holding. В последней 65,2% принадлежит трасту, который действует в интересах семей Александра Пономаренко и Александра Скоробогатко. Еще 34,8% компании владеет Аркадий Ротенберг. 30,5% аэропорта «Шереметьево» принадлежит государству через Росимущество.

В середине февраля прошлого года, еще до введения жесткого локдауна, «Шереметьево холдинг» подала в Росимущество заявку о выкупе госпакета в аэропорту, писали «Ведомости». «Шереметьево холдинг» по акционерному соглашению имела право на call-опцион на выкуп госпакета, а Росимущество – put-опцион на продажу своего пакета частным акционерам. Стоимость госпакета тогда не называлась, аналитики оценивали его в 50-70 млрд руб.

Из-за пандемии российские авиакомпании сократили перевозки на 46%, до 69,24 млн пассажиров, в 2020 году. Пассажиропоток в Шереметьево по итогам года упал с 49,44 млн до 19,57 млн человек. Несмотря на это, Шереметьево по-прежнему крупнейший российский аэропорт по пассажиропотоку – у его ближайшего преследователя, аэропорта Домодедово, этот показатель по итогам 2020 года составил 16,39 млн человек. Сейчас у Шереметьево пять пассажирских терминалов: В и С, составляющие северный комплекс, а также D, E, F, которые располагаются в южной части. Их общая пропускная способность – 80 млн пассажиров в год.

<https://www.rbc.ru/business/01/02/2021/6018139a9a7947e2b00f3671>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.02.02; ГЕЛЕНДЖИТЬ БЫ ДА РАДОВАТЬСЯ; НЕКОТОРЫЕ АЭРОПОРТЫ НАРАСТИЛИ ПАССАЖИРОПОТОК В 2020 ГОДУ

Общий пассажиропоток российских аэропортов в 2020 году рухнул на 41%, до 130 млн человек. Однако некоторые аэропорты, как Геленджик, Анапа и Горно-Алтайск, показали рост пассажиропотока из-за увеличения внутреннего туризма на фоне коронавирусных

ограничений. Эксперты ожидают, что восстановление перевозок по российским туристическим направлениям сохранится в текущем году. При этом цены на авиабилеты могут вырасти.

Рост внутреннего туризма из-за пандемии улучшил результаты ряда российских аэропортов на фоне плачевной ситуации в отрасли в целом. Так, пассажиропоток черноморского аэропорта Геленджик по итогам 2020 года вырос на 42% к 2019 году, до 482,1 тыс. человек. Соседняя Анапа также увеличила объемы – на 10%, до 1,8 млн пассажиров. Пассажиропоток Сочи упал всего на 4%, до 6,5 млн человек. При этом в Краснодаре объемы авиаперевозок снизились на 34%, до 3,1 млн пассажиров.

Аэропорты Симферополя и Калининграда показали незначительное на фоне общей картины снижение в пределах 10%, до 4,6 млн и 2,1 млн человек соответственно. На Северном Кавказе, по данным **Росавиации**, на 7%, до 1,4 млн человек, сократился пассажиропоток аэропорта Махачкала. У аэропорта Владикавказ снижение составило 13,9%, до 487,1 тыс. человек. Для сравнения: в соседних Минеральных Водах пассажиропоток снизился почти на 29%, до 1,8 млн человек. В азиатской части РФ значительный рост показал аэропорт Горно-Алтайск – на 45%, до 148,4 тыс. человек.

В целом, по данным **Росавиации**, пассажиропоток аэропортов РФ в 2020 году упал на 41%, до 130 млн человек. На международных линиях снижение составило почти 77%, 17,2 млн человек, на внутренних – 23%, 112,4 млн человек.

Представители онлайн-сервисов по продаже билетов отмечают, что положительная динамика восстановления спроса на внутренние перевозки продолжилась и в начале 2021 года. В сервисе Aviasales со ссылкой на расчеты ForwardKeys сообщили “Ъ”, что в январе количество авиабилетов, проданных для поездок внутри России, составило 77% от уровня прошлого года. Эта цифра продолжает увеличиваться, но восстановление внутренних перевозок не может компенсировать падение международных.

В OneTwoTrip пояснили, что в январе россияне чаще всего приобретали авиабилеты в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Минеральные Воды, Махачкалу, Екатеринбург, Казань, Ростов-на-Дону и Уфу, 96% проданных билетов пришлось на перелеты внутри страны. Представитель сервиса Елена Шелехова добавляет, что спрос на поездки в Сочи и Казань за год почти удвоился, в Минеральные Воды – вырос на 30%. Эксперт предполагает, что путешествовать по стране россиян стимулируют низкие цены на билеты: средняя стоимость в одну сторону сейчас составляет 4,7 тыс. руб. – это на 10% меньше, чем годом ранее.

Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин отмечает, что по итогам января продажи туров на лето на российские курорты были на 20–30% выше, чем до коронавируса, в 2019 году. По прогнозам эксперта, туристический поток на черноморские курорты в предстоящем летнем сезоне вырастет на 20–25% во многом за счет отложенного спроса. «В прошлом году туристический сезон начался очень резко, в июле, многие не успели сориентироваться или до последнего ждали появления зарубежных направлений, сейчас ситуация намного более прогнозируемая», – рассуждает он.

В текущем году положительная динамика для российских туристических направлений должна сохраниться, считает генеральный директор Friendly Avia Support Александр Ланецкий. Однако, по словам эксперта, часть туристов, вероятно, заберет Турция, если это направление не будет закрыто. Кроме того, есть риск, что в случае ухудшения экономической ситуации люди не смогут позволить себе полеты на отдых. «Прошлый год показал очень низкие цены на билеты в целом. Это хорошо для пассажиров, но сильно бьет по авиакомпаниям, которым приходится демпинговать. Такой аттракцион щедрости может закончиться банкротством», – подчеркивает господин Ланецкий, полагая, что возможности снижать цены дальше нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4672028>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.02; ЯКУТИЯ ФИКСИРУЕТ УГОЛЬ; РЕГИОН ПРОСИТ О ГАРАНТИИ ВЫВОЗА СВОЕЙ ДОБЫЧИ

Якутия хочет пойти по стопам Кузбасса и заключить с ОАО РЖД соглашение о гарантированном вывозе фиксированных объемов угля на Восток. Компании региона наращивают добычу и ожидают дефицита провозной способности в 6 млн тонн уже в 2024 году. Но ОАО РЖД, не слишком довольное опытом работы с Кузбассом, который в 2020 году не представил встречные объемы в порты Северо-Запада, заявляет, что не вправе заключать подобные соглашения. Решение примет правительство.

Якутия хочет заключить с ОАО РЖД такое же соглашение о вывозе фиксированных объемов угля, какое уже второй год действует у монополии с Кузбассом. С этим предложением на совещании **вице-премьера** Александра Новака с членами правительства и комиссии Госсовета по энергетике по развитию угольной промышленности выступил первый зампред правительства Якутии Кирилл Бычков.

В 2020 году предприятия Якутии добыли 20 млн тонн угля с ростом на 5%, в этом году планируется увеличение добычи до 39 млн тонн, – сообщил он. – Но уже год длится проблема с его экспортом, поэтому остатки компаний на складах приближаются к 2 млн тонн».

Он отметил, что основные угольные предприятия республики – «Колмар» и «Эльгауголь» – в ближайшие годы могут столкнуться с дефицитом пропускной способности железных дорог, который, по его оценке, в 2024 году может достигнуть 6 млн тонн.

По условиям соглашения между ОАО РЖД и Кузбассом регион должен произвести, а ОАО РЖД – поставить в восточном направлении по 53 млн тонн угля на экспорт и 3,55 млн тонн во внутрисоссийском сообщении в год. ОАО РЖД, не добившись от региона в 2020 году выполнения встречных гарантий по поставкам на Северо-Запад, не хотело возобновлять договор в 2021 году (см. “Ъ” от 8 октября 2020 года), предпочитая соглашения с конкретными грузоотправителями. Но правительство настояло на перезаключении договора в тех же объемах (см. “Ъ” от 13 ноября).

Сейчас в ОАО РЖД говорят, что оно не вправе определять приоритетность перевозок тех или иных грузов «и в связи с этим не готово рассматривать предложения регионов о заключении подобных соглашений». Предложение будет рассмотрено правительством. В секретариате господина Новака комментарии не дали.

«Колмар» направляет более 70% продукции в страны АТР, говорит председатель совета директоров АО «Колмар Групп» Анна Цивилева.

«Ввиду географического расположения все наши товарные потоки идут в восточном направлении по Транссибу и БАМу, – говорит она. – Сегодня мы не испытываем больших сложностей с вывозом продукции в порты Дальнего Востока. Однако с ростом объема производства после выхода на производственную мощность новой обогатительной фабрики «Инаглинская-2» уже во втором полугодии нагрузка на железную дорогу существенно возрастет». Все объемы компании учтены в планах по развитию Восточного полигона, и вся продукция, как планируется, будет вывезена, говорит она. Анна Цивилева добавляет, что «Колмар» получает все больше заявок от ведущих металлургических предприятий Китая, желающих уменьшить закупки угля из Австралии (о споре стран см. “Ъ” от 16 декабря).

В «А-Проперти» (владеет Эльгинским месторождением), как и в «Колмаре», заявили, что по перевозкам угля работают в тесном контакте с руководством ОАО РЖД. ««Эльгауголь» хорошо знает проблему провозной способности БАМа, и мы рады, что компания уделяет решению этого вопроса пристальное внимание», – добавили там.

Для Якутии стремиться к такому соглашению не менее обоснованно, чем Кузбассу, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: там два крупных развивающихся грузоотправителя с амбициозными планами по росту добычи.

Наличие доминирующих грузоотправителей господин Бурмистров считает плюсом: можно договариваться напрямую с ними, а не прибегать к конструкции, когда объемы вместо компаний гарантирует губернатор Кузбасса. Другой вопрос, говорит эксперт, что, если соглашение будет заключено и станет долгосрочным, оно может вступить в конфликт с соглашением с Кузбассом, ведь мощности Восточного полигона пока остаются дефицитными.

<https://www.kommersant.ru/doc/4671997>

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.02.02; BUNGE ВЫСЫПАЕТ ПШЕНИЦУ; АМЕРИКАНСКИЙ ТРЕЙДЕР МОЖЕТ ПРОДАТЬ РОССИЙСКИЙ ТЕРМИНАЛ

Крупный международный трейдер сельскохозяйственного сырья Bunge сокращает свое присутствие в России. По данным “Ъ”, американская компания может продать Ростовский зерновой терминал мощностью 700 тыс. тонн в год бывшим топ-менеджерам Объединенной зерновой компании (ОЗК) Марату Шайдаеву и Алексею Чемеричко, развивающим свой бизнес по торговле зерном. Окупаемость сделки может затянуться из-за планов властей по ужесточению экспорта пшеницы.

О том, что Марат Шайдаев и Алексей Чемеричко могут приобрести у американской Bunge Ростовский зерновой терминал, рассказали два источника “Ъ” на зерновом рынке. По словам одного из них, сейчас идет due diligence. Марат Шайдаев был гендиректором ОЗК в 2016–2017 годах, Алексей Чемеричко в 2013–2016 годах руководил входящим в ОЗК Новороссийским комбинатом хлебопродуктов (НКХП), а затем перешел на работу в ОЗК. Сегодня они развивают собственный бизнес по торговле зерном «Агро-Лэнд Трейд». По данным «Русагротранса», в сезоне 2018–2019 годов компания экспортировала 167 тыс. тонн зерна.

Bunge вместе с Cargill, ADM и Louis Dreyfus входит в четверку крупнейших мировых торговцев сельскохозяйственным сырьем ABCD. В России работает с 2004 года. Помимо Ростовского зернового терминала, управляет маслозаводом в Воронежской области. В российском и глобальном офисах Bunge на вопросы “Ъ” не ответили. Господа Шайдаев и Чемеричко от комментариев отказались.

Ростовский зерновой терминал обслуживает суда класса «река-море» грузоместимостью до 5,5 тыс. тонн, мощность перевалки – 700 тыс. тонн в год. По словам руководителя аналитического центра «Русагротранса» Игоря Павенского, в сезоне 2018–2019 годов через терминал было поставлено около 400 тыс. тонн зерна, за первую половину текущего сезона – 165 тыс. тонн. Два источника “Ъ” на рынке оценили возможную стоимость актива в 0,7–1,5 млрд руб. Для сравнения: Louis Dreyfus в 2017 году запустила в Азовском порту терминал на 800 тыс. тонн в год за 2 млрд руб.

По словам источника “Ъ”, Bunge потеряла интерес к торговле зерном в РФ на фоне ужесточения регулирования рынка со стороны государства. Сначала налоговая служба начала бороться с посредниками между экспортерами и производителями, затем начались ограничения поставок, напоминает он. В 2017 году Bunge, к примеру, отказалась от экспорта зерна из РФ через глубоководные порты. По словам источника “Ъ”, российский офис Bunge теперь занимается только операциями с растительным маслом.

Директор «Совэкона» Андрей Сизов отмечает, что транснациональные компании снижают активность на российском рынке после вхождения Крыма, а в инфраструктуру в последние годы вкладывалась только Louis Dreyfus. За 2013–2020 годы доля иностранных трейдеров в российском экспорте зерна сократилась с 54% до 31%, подсчитывали в «Совэкон». По словам господина Сизова, с уходом таких компаний, как Bunge, на российском рынке станет меньше компетенций, а для аграриев это означает снижение конкуренции на зерно.

Российские экспортеры до последнего времени инвестировали в портовую инфраструктуру. Так, агрохолдинг «Степь» (входит в АФК «Система» Владимира Евтушенкова) стал владельцем терминала на Дону в Волгодонске, а холдинг «Био-тон» председателя правления Союза экспортеров зерна Эдуарда Зернина планировал приобрести терминал «Волга» в Ивановской области (см. «Ъ» от 27 ноября 2018 года и 29 октября 2020 года). По словам Андрея Сизова, потенциальные покупатели Ростовского зернового терминала, вероятно, рассчитываюткратно нарастить отгрузки, а своя инфраструктура гарантирует доступ к мощностям. Но с учетом возможного снижения экспорта зерна из России в ближайшие годы сроки окупаемости инвестиций могут оказаться выше ожидаемых, предупреждает он. Так, в конце января стало известно, что с 1 июня этого года РФ может ввести «плавающую» пошлину на экспорт пшеницы в 70% от цены после вычета \$200 за тонну.

<https://www.kommersant.ru/doc/4671882>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.02.02; СВЯЗЬ В КОНЦЕ ТУННЕЛЯ; ОБОРУДОВАНИЮ НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЕДИНЫЙ ТАРИФ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) предложила установить предельные тарифы для размещения оборудования операторов связи на государственной и муниципальной собственности, мостах, железных дорогах и в метро. Сейчас владельцы инфраструктуры могут завышать цены, полагают чиновники. Участники рынка и эксперты не спорят, что перегибы бывают. Но как подчеркивают юристы, в текущих формулировках правила могут распространиться и на коммерческую инфраструктуру, снизив конкуренцию.

ФАС подготовила поправки к закону «О связи», которые вводят предельные тарифы на размещение оборудования связи на объектах государственной и муниципальной собственности, а также на линиях электропередачи, железных дорогах, мостах, в коллекторах, тоннелях метро и на других объектах. Проект документа размещен на портале regulation.gov.ru 29 января.

Сейчас нет единой методики расчета цен на размещение объектов связи на государственной инфраструктуре, поэтому ее владельцы могут устанавливать высокие тарифы для одних операторов связи и низкие – для других, следует из пояснительной записки к проекту. На тарифную дискриминацию при размещении оборудования, по данным ФАС, жаловались «Ростелеком», «Вымпелком», МТС, «МегаФон», Tele2. Конфликты с операторами возникали у «Россетей», Федеральной сетевой компании и ОАО РЖД.

Проблемы есть и у региональных операторов. В 2020 году разгорелся спор между «Орелоблэнерго» и орловским оператором связи «Регион Плюс». Сетевая компания устанавливала высокие тарифы для небольших операторов связи, но ее действия удалось оспорить в ФАС, сообщало издание ComNews в декабре 2020 года.

Это не первая попытка властей упростить доступ операторов к государственной инфраструктуре, в августе 2020 года с похожей инициативой выступала Минкомсвязь. Там оценивали, что за три года государство демонтировало более 600 базовых станций, по которым не успели вовремя продлить аренду.

Опрошенные «Ъ» операторы связи поддерживают идею ФАС. Она будет полезна для отрасли и обеспечит большую прозрачность ценообразования на размещение объектов связи, уверены в МТС. Позитивной инициативу назвали также в «МегаФоне» и Tele2. Сейчас отдельные места под размещение оборудования операторов на крышах и мачтах стоят дороже торговых площадей на центральных улицах города, утверждают в Tele2.

В «Ростелекоме» при этом уточняют, что «уровень тарифа должен обеспечивать компенсацию экономически обоснованных затрат и необходимую прибыль». В

«Вымпелкоме» отказались от комментариев. В ОАО РЖД и «Россетях» не ответили на запрос “Ъ”.

Отказать в доступе для размещения оборудования связи на государственной инфраструктуре сложно и сейчас, говорит партнер юридической фирмы Enterprise Legal Solutions Юрий Федюкин. Но, добавляет он, на деле собственник может установить такой высокий тариф, что оператор не захочет заключать договор.

В то же время, уточняет юрист, в предложенной редакции законопроект позволяет регулировать тарифы на размещение средств связи не только на государственной, но и на частной инфраструктуре. Это, по его мнению, может негативно повлиять на развитие рынка.

Кроме того, полагает господин Федюкин, против инициативы ФАС могут выступить независимые компании, которые инвестируют в создание опор для сетей связи и рассчитывают получить от этого прибыль или хотя бы окупить вложения, – ограничение тарифов для госкомпаний может снизить общий уровень цен на рынке. Крупнейшим башенным оператором по числу объектов для размещения оборудования связи в 2020 году, по оценкам аналитиков AC&M Consulting, стала группа «Русские башни». Глава компании Александр Чуб подтверждает, что проект ФАС «требует серьезной доработки», а в целом вмешательство государства в тарифообразование «помешает развитию рынка».

<https://www.kommersant.ru/doc/4672057>

РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2021.02.01; ВЛАСТИ ЗАЯВИЛИ ОБ ОТСУТСТВИИ РИСКА РОСТА ЦЕН ИЗ-ЗА МОРСКОГО ФРАХТА

Колебания цен на морские перевозки значительно не повлияли на рост цен, заявил замглавы Минэкономразвития Владимир Ильичев. Ранее импортеры и эксперты предупредили о возможном росте цен на ряд товаров из-за подорожавшего фрахта

Колебание стоимости морских перевозок существенно не повлияло на цену импортных потребительских товаров в России в январе. Об этом заявил замглавы Минэкономразвития Владимир Ильичев, его комментарий РБК передала **пресс-служба** ведомства.

По предварительным данным Федеральной таможенной службы (ФТС), в январе средние импортные цены на основные категории российского импорта по сравнению с декабрем снизились на 4,7%, а по сравнению с январем прошлого года выросли на 3,3%, что ниже уровня инфляции в России – 4,9% в 2020 году, отметил Ильичев.

В частности, по сравнению с декабрем 2020 года средние цены в январе на импортируемую кожаную обувь были на 20,8% ниже, на холодильники бытовые – на 8,4% ниже (на 15,2% по сравнению с январем 2020 года), на деревянную мебель – на 21,3%, уточнил он.

Как пояснили в **пресс-службе** Минэкономразвития, в торговле доля расходов на транспортировку грузов с помощью морского транспорта в общем объеме затрат составляет менее 1%.

В свою очередь, в Ассоциации компаний розничной торговли (АКОРТ) сообщили, что не получали от торговых сетей информации о сложностях с морскими перевозками товаров из-за роста их стоимости. «Запасы товаров в торговых сетях традиционно поддерживаются на высоком уровне и гарантируют удовлетворение потребительского спроса на любом уровне», – отметили в АКОРТ.

https://www.rbc.ru/business/01/02/2021/60180d9c9a7947e083b39255?from=from_main_10

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2021.02.02; ЕС-КОНТРОЛЬ: СТРАНЫ СОЮЗА ВЫБОРОЧНО ЗАКРЫВАЮТ ГРАНИЦЫ; ВОЗ НЕ ВИДИТ ПРИЧИН ДЛЯ ТОТАЛЬНОЙ БЛОКИРОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ В ЕВРОПЕ

ВОЗ не рекомендует применять широкие ограничения на поездки в европейском регионе. Об этом «Известиям» заявили в организации, отметив, что страны Европы могут

закрывать границы при определенном риске, но не должны блокировать важные международные перевозки. В ЕС выпустили рекомендацию по ограничению необязательных поездок, и несколько стран объединения уже наложили серьезные запреты на передвижения граждан. Среди них – Франция, Германия, Чехия и Португалия. Другие члены союза, несмотря на сложную эпидемиологическую обстановку, пытаются реанимировать туризм. В МИД Испании «Известиям» заявили, что правительство страны выступает против односторонних мер и хочет безопасной мобильности.

Высокий риск

Несмотря на затяжной карантин, ЕС снова ужесточает меры. В декабре европейцам обещали, что отсутствие полноценного рождественского праздника может быть восполнено послаблением мер в начале нового года. Однако сейчас в некоторых странах объединения речь уже идет о закрытии границ.

Еврокомиссия (ЕК) в конце января распорядилась обновить рекомендацию Евросовета о координации мер по передвижению в ЕС. В ЕК отметили, что ухудшение эпидемиологической ситуации вынуждает ограничить путешествия граждан и исключить необязательные поездки. Лидеры стран объединения договорились о создании «темно-красных зон» в Европе, то есть территорий с самым высоким показателем распространения инфекции. В отношении этих регионов могут вводиться меры по ограничению перемещений. При этом глава ЕК Урсула фон дер Ляйен подчеркивала, что полное закрытие границ, как это было весной, не предусмотрено.

Как пояснили «Известиям» в **пресс-службе** Еврокомиссии, необходимость ограничить необязательные поездки граждан обусловлена «появлением новых штаммов коронавируса и большого числа новых случаев во многих государствах». В то же время «мы обязаны избегать закрытия границ или глобальных запретов на поездки в пределах ЕС, чтобы обеспечивать бесперебойное функционирование единого рынка и цепочек поставок», добавили в ЕК.

Тем не менее некоторые жители Европы все-таки вернулись в прошлое. В минувшие выходные **премьер-министр** Франции Жан Кастекс заявил, что 31 января вступает в силу запрет на необязательные поездки как для жителей Пятой республики за пределы ЕС, так и на въезд из стран, не входящих в объединение. С 30 января Германия ограничила въезд из государств, где COVID-19 и его новые штаммы бушуют особенно сильно. В этот список попали Великобритания, Ирландия, Португалия, Бразилия, Южная Африка, Лесото и Эсватини. По заявлению МИД ФРГ, запрет продлится до 17 февраля. С 30 января ограничили возможность попасть в страну и власти Чехии. Бельгия отменила необязательные путешествия до 1 марта. Главный аргумент для такого решения – новые штаммы родом из Великобритании, Южной Африки и Бразилии, которые, по некоторым оценкам вирусологов, более заразны.

В европейском региональном бюро ВОЗ «Известиям» заявили, что, несмотря на серьезность угрозы от новых мутаций вируса, они не рекомендуют применять широкие ограничения на поездки в пределах европейского региона.

– Действующий в ЕС механизм с «цветными зонами» – хороший пример повышения осведомленности граждан о рисках. Однако стоит избегать ненужного вмешательства в международные перевозки, важные поездки должны быть сохранены, – подчеркнули «Известиям» в **пресс-службе** ВОЗ.

В организации также отметили, что они обновили рекомендации по оценке рисков, при которых страны могут принять решения о закрытии границ. По словам представителя **пресс-службы** ВОЗ, важно предоставить максимально полную информацию путешественникам (требования по тестированию и карантину по приезду, оценку эпидситуации в стране), чтобы они могли принять осознанное решение, отправляясь в путь.

Вопреки запретам

В отличие от других стран ЕС, которые стали усиливать контроль за границами, Португалия запретила въезд своим непосредственным соседям. 29 января глава МВД Португалии Эдуардо Кабрита объявил о закрытии сухопутных границ с Испанией как минимум на две недели в свете «стремительного роста» заболеваемости. 20 января Лиссабон зафиксировал рекордный прирост – за 24 часа коронавирус подтвердился у 14,6 тыс. человек. Хотя еще летом Португалия принимала туристов даже из стран, не входящих в Евросоюз, если там наблюдался относительно невысокий уровень заражений. Сама Испания, которая в международном рейтинге по количеству заболевших по-прежнему из стран ЕС уступает лишь Франции, тем не менее не отпускает мечту реанимировать туризм. Как заявили «Известиям» в МИД страны, Испания надеется на прививочную кампанию как возможность облегчить трансграничную мобильность и выступает за признание национальных сертификатов вакцинации. В ведомстве подчеркнули, что продвигают эти идеи на уровне ЕС и ОЭСР, но пока никаких результатов нет.

– Европейские лидеры согласились сохранить границы открытыми, чтобы не нанести вред внутреннему рынку, но решили ограничить несущественные поездки. Наш премьер, в свою очередь, попросил коллег избегать односторонних мер. Испания хочет безопасного передвижения, – подчеркнул в беседе с «Известиями» представитель **пресс-службы** ведомства.

В Италии, которая была с самого начала сторонницей жесткого карантина, тем временем радуются послаблениям в сфере передвижений. С 1 февраля несколько провинций страны перешли в менее жесткую фазу карантина, несмотря на то что представители здравоохранения предупреждали о рискованности такого шага. Ни одна из них теперь не будет классифицирована как «красная зона», что освобождает население от ограничений по перемещению внутри региона. Тем не менее в отношении путешественников из стран, где родились новые штаммы, ограничения все-таки усиливаются. С 30 января до 15 февраля в Италии будет действовать запрет на въезд для всех, кто проживает или только побывал транзитом в Бразилии.

– Повременить с необязательными поездками в настоящих условиях – необходимая мера. Однако, на мой взгляд, решение полностью закрыть границы будет иметь мало смысла, поскольку вполне вероятно, что новые штаммы уже распространены в большинстве стран ЕС, – заявил «Известиям» эпидемиолог Института фармакологических исследований имени Марио Негри Антонио Клавенна.

И только зависящая во многом от туризма Греция ведет довольно независимую от ЕС политику в сфере передвижений. Въезд из ряда стран, не входящих в ЕС, в том числе из России, всё еще остается возможным. Но при условии предоставления отрицательного теста и соблюдения семидневной изоляции по прибытии.

Получается, что новые правила Еврокомиссии, с одной стороны, развязали руки странам, решившим жестко бороться с вирусом, но в то же время не запрещают правительствам других государств найти способы пустить к себе туристов из государств, которые даже не числятся в зеленом списке ЕС. И еще неизвестно, приведет эта разобщенность к новым вспышкам или к взаимным ограничениям.

<https://iz.ru/1119113/mariia-vasileva/es-kontrol-strany-soiuza-vyborochno-zakryvaiut-granitcy>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.02; СВЯЗАННЫЕ МОРСКИМ УЗЛОМ; ЕГИПЕТ ПУСТИТ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА МЕЖДУ СВОИМИ КУРОРТАМИ

Туристы в Египте смогут всего за четыре часа преодолевать расстояние в тысячу километров от побережья Средиземного моря до курортов на Красном море через Каир. Как сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР), уже заключен контракт с

корпорацией Siemens, по которому за два года предстоит построить высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ).

Первый участок магистрали в 460 километров соединит курортный город Эль-Аламейн на Средиземном море с курортом Айн-Сохна на Красном море. А всего на маршруте запланировано 15 станций, в том числе Александрия на Средиземном море и пока еще не названный новый административный центр страны, который строится в 45 километрах от действующей столицы - Каира.

По мнению экспертов, Египет делает ставку на расширение своего национального турпродукта. «Если проект действительно реализуют, и революции не станут тому преградой, ВСМ окажется серьезным подспорьем для развития туризма в Египте», - говорит заведующий лабораторией туристских дестинаций Финансового университета при правительстве РФ Юрий Щегольков. По ВСМ туристы доберутся в пока малоизвестные им древнюю Александрию и курорты Средиземного моря. Курорты на Красном море, конечно, на порядок лучше, замечает эксперт. Но после пуска ВСМ они приобретут дополнительную привлекательность за счет доступной культурной составляющей. Пока необходимость многочасовых переездов на автобусах отпугивает многих туристов.

Вопрос в том, сколько будет стоить поездка на поезде, замечает вице-президент АТОР Дмитрий Горин. В любом случае развитие транспортной инфраструктуры только благоприятствует туризму. «Для путешествий внутри страны сейчас многие предпочитают высокоскоростные поезда, это тренд во всем мире», - заметил эксперт.

В России идею строительства первой ВСМ Москва - Санкт-Петербург начали обсуждать еще в 2006 году. В **минтрансе** напомнили, что сейчас по ней ведутся проектно-изыскательские работы. Пока развитию туристических кластеров способствует запуск скоростных поездов «Сапсанов» и «Ласточек». Они уже связали Москву с Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом и Владимиром, напоминает Щегольков. Из Крыма рельсобусами можно добраться в Анапу, которая соединена по железной дороге с Сочи. А Сочи, в свою очередь, связан «Ласточками» с горным курортом Красная Поляна, столицей Адыгеи Майкопом, так формируется единый туркластер. Из Санкт-Петербурга скоростные поезда ходят в Новгород. Возможно, их стоит также пустить в Карелию, замечает Щегольков.

<https://rg.ru/2021/02/01/v-egipte-zapustiat-skorostnye-poezda-mezhdu-kurortami.html>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.01; ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТОМ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРУ ХУСНУЛЛИНУ – СВЕЖИЙ ВЗГЛЯД НА ТО, ЧТО ПРОИСХОДИТ НА БАМЕ И ТРАССИБЕ

Идею о разделении строительства и управления инфраструктурой железных дорог на XVIII Международной онлайн-конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» в декабре высказал президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Она была растиражирована и продолжает набирать обсуждение. Полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе **вице-премьер** Юрий Трутнев поручил сопоставить стоимость модернизации БАМа и Транссиба с прибылью от тарифных перевозок и поступлениями в бюджеты. Спустя месяц об эффективной практике управления и эксплуатации инфраструктурой и ее развития мы говорим с автором идеи Павлом Иванкиным.

Передача управления проектом по модернизации инфраструктуры Восточного полигона **вице-премьеру Хуснуллину** – свежий взгляд на то, что происходит на БАМе и Транссибе – Павел Анатольевич, расшифруйте, как на практике может выглядеть предложенная идея.

– ОАО «РЖД» оставляет за собой только текущее эксплуатационное содержание и поддержание инфраструктуры. Речь идет непосредственно о работе Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции управления движением, ЦФТО, локомотивного блока. А все, что касается модернизации инфраструктуры и ее развития, выделяется в отдельную структуру – за периметр холдинга «РЖД», включая «РЖДстрой», «Росжелдорпроект» и т. д.

На базе этой структуры развивается, условно говоря, «РЖД-развитие». И, соответственно, РЖД в этой части будут отвечать только за то, что уже введено в строй и только за те километры, которые уже эксплуатируются. Эта структура может быть подчинена **Минтрансу** или Минстрою. Это может быть публичное акционерное общество или ГУП.

При смене организационной модели работы все конкурсные процедуры проходят только через эту новую организацию, начиная от выбора подрядчика. Сегодня же «РЖДстрой» как дочерняя компания РЖД получает на себя большую часть подрядов без конкурсов, сама определяя, как она эти конкурсы будет проводить. При новой же структуре будет видна вся проектно-сметная документация, какие институты в этом задействованы, стоимость и условия конкурса.

Технический и ценовой аудит (ТЦА) можно будет проводить уже в рамках наблюдательного совета. Проводится конкурс, определяются подрядчики – как генеральный, так и в целом их количество. При нынешней структуре не всегда понятно, кто из подрядчиков за что отвечает. Таким образом, повышается контроль на входе.

– Продолжает ли Ваша идея аккумулироваться в настоящее время? Есть ли уже предпосылки для ее рассмотрения в правительстве?

– Нынешняя ситуация говорит о том, что некоторый разворот к этой конструкции есть. В частности, мы сегодня видим, что правительство передало управление проектом по модернизации Восточного полигона **вице-премьеру Марату Хуснуллину** и Минстрою. Следовательно, уже выстраивается вертикаль, связанная со строительством и модернизацией объектов инфраструктуры.

– На Ваш взгляд, переход проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» к **Хуснуллину** и Минстрою – это судьбоносное для отрасли решение?

– В сегодняшних условиях это попытка что-то изменить. Но насколько это изменит ситуация внизу, сейчас сложно сказать, поскольку пока меняется верхняя структура управления проектом. И это уже говорит о том, что в течение 2022–2023 гг., возможно, будет разворот и на местах.

– Насколько этот разворот важен сейчас для Восточного полигона?

– В первую очередь сейчас необходимо будет провести независимую ревизию проекта. И Минстрой с **Маратом Хуснуллиным** новым свежим взглядом сейчас будут смотреть на первый этап расширения Восточного полигона, его состояние и возможность что-то сделать в 2021 году. Они будут изучать, что необходимо для второго этапа проекта.

Мне кажется, что эта ревизия – очень хороший шаг, это независимый взгляд, взгляд под другим углом на то, что происходит на БАМе и Транссибе.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/peredacha-upravleniya-proektom-po-modernizatsii-infrastruktury-vostochnogo-poligona-vitse-premeru-kh/>

ТАСС; 2021.02.01; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ КАТЕГОРИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ УГРОЗЫ ТЕРАКТА

Минтранс России разделил объекты транспортной инфраструктуры на категории в зависимости от степени угрозы теракта и других видов незаконного вмешательства и возможных его последствий, следует из приказа ведомства, опубликованного на официальном портале правовой информации.

Критериями категоризации объектов транспортной инфраструктуры стали степень угрозы совершения и возможные последствия акта незаконного вмешательства, всего выделено четыре категории.

Объекты делятся на категории в зависимости от статистики совершения актов незаконного вмешательства, количества возможных погибших или пострадавших и материального ущерба. Объекты автомобильной инфраструктуры и дорожного хозяйства получают первую категорию, если в течение последних 12 месяцев на них совершено и (или) предотвращено шесть и более актов незаконного вмешательства. Второй категории соответствуют 3-5 актов, третьей - не более двух, четвертой - отсутствие и совершенных, и предотвращенных актов.

Кроме того, учитывается возможное количество погибших или пострадавших людей. Первая категория подразумевает 50 и более погибших или пострадавших, вторая - от 30 до 50, третья - от 10 до 30, четвертая - до 10. Возможный материальный ущерб для первой категории составляет 100 млн рублей и более в случае автомобильного транспорта и 1 млрд рублей для объектов дорожного хозяйства, второй - 60-100 млн рублей и 500 млн - 1 млрд рублей соответственно, третьей - 20-60 млн рублей и 100-500 млн рублей, четвертой - до 20 млн рублей и до 100 млн рублей.

Первой категории в сфере воздушного транспорта соответствует два и более совершенных и (или) предотвращенных акта незаконного вмешательства, 2 000 и более пострадавших, 500 и более млн рублей материального ущерба. Далее категоризация происходит по убыванию, по аналогии с автомобильным транспортом.

Железнодорожные станции получают первую категорию при пяти и более актах, 300 и более погибших или пострадавших, 500 и более млн рублей материального ущерба. Сопоставимые показатели утверждены и для категоризации железнодорожных вокзалов, тоннелей, мостов, эстакад, участков железнодорожных путей. Первая категория присваивается объектам морского и речного транспорта при пяти и более актах, 300 и более погибших или пострадавших и 500 и более млн рублей материального ущерба.

<https://tass.ru/ekonomika/10599249>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2021.02.02; К ТУРНИКЕТУ - С ДОКУМЕНТАМИ; КОНТРОЛЕРЫ В МЕТРО ПОЛУЧАТ ПРАВО СПРАШИВАТЬ ПАСПОРТ У БЕЗБИЛЕТНИКОВ

Пассажирам, которые едут с детьми в метро по льготному тарифу, придется возить с собой свидетельство о рождении. А контролеры получают право требовать паспорт у зайцев и прочих нарушителей, например, пытающихся проникнуть в подземку по чужой льготе.

Соответствующие нововведения прописаны в проекте поправок в закон о внеуличном транспорте. Метро как раз самый известный вид такого транспорта. Документ рассмотрела подкомиссия по совершенствованию надзорных функций власти при правительственной комиссии по проведению административной реформы.

По сути, в метро вводятся те же правила, что уже действуют в наземном транспорте. Например, у контролеров подземки появится право изымать для разбирательства карту льготника, если возникнут подозрения, что человек пользуется ей не по праву. Это весьма распространенная ситуация, когда кто-то бесплатно пытается проехать в метро или автобусе по чужой социальной карте.

«Контролеры ГУП «Мосгортранс» вправе не только требовать у пассажиров предъявления (передачи в руки) проездных документов и документов, подтверждающих преимущество по оплате проезда, но и вправе изымать у пассажира такие проездные документы при определенных условиях, - рассказывает член Ассоциации юристов России Николай Пивоваров. - Например, если представлены нелегитимные или поддельные проездные документы, чужие социальные карты, социальные карты студента или учащегося у

пассажира, не предъявившего студенческий билет, действительный на текущий учебный период».

«Мосгортранс» обслуживает 800 маршрутов наземного транспорта. Каждый день ими пользуются более 5,5 миллиона пассажиров. Ежедневно на линиях работают 6,5 тысячи автобусов, трамваев и электробусов. Но метро - это отдельный мир, живущий по своим законам. Поэтому сейчас и предлагается изменить правила, написанные для метро. Причем новые нормы полностью повторяют те, что применяются на общественном транспорте. Так что пассажир, пересеживающийся с автобуса на метро, не должен испытать никаких потрясений.

«Изъятие билета или документа в таком случае оформляется актом установленной формы, один экземпляр которого выдается пассажиру, - рассказывает Николай Пивоваров. - Лицо, пытавшееся проехать по нелегитимным или поддельным документам, обязано будет выплатить штраф, а лицо, чьей социальной картой воспользовались и которую, соответственно, изъяли, должно будет ее восстанавливать. При несогласии с действиями контролеров можно обжаловать их в установленном порядке».

Николай Пивоваров особо подчеркивает, что федеральный закон действует на территории всей России, и это важный юридический момент.

«В настоящее время часть вопросов по контролю перевозок отдана на решение субъектам, - говорит юрист. - Очевидно, что данный проект федерального закона направлен на унификацию норм по контролю за оплатой пассажирами перевозок на территории всей страны».

Согласно проекту, имеющий право на бесплатный проезд, обязан будет иметь при себе и предъявлять контролеру документ, подтверждающий льготу. Если такой документ не содержит фотографию владельца, то пассажир обязан иметь при себе и предъявить документ, удостоверяющий его личность.

«Нужно помнить, что документом, удостоверяющим личность гражданина РФ, в настоящее время является не только паспорт гражданина РФ, но и загранпаспорт, удостоверение личности военнослужащего, военный билет, временное удостоверение личности», говорит юрист.

В столичном метро сегодня контроль осуществляется на входе - до или после турникетов. Например, если кто-то пройдет по социальной карте, контролеры могут остановить его и проверить документ.

Прямая речь

Владимир Груздев, председатель правления Ассоциации юристов России:

- Общее среднесуточное количество пассажиров в московском метро - 8,972 миллиона человек. За год столичное метро перевозит порядка 2560,7 миллиарда пассажиров. В том числе более 500 миллиона человек, имеющих льготы по оплате проезда. Средняя дальность поездки пассажира в столичном метро - 15,2 километра. Вряд ли нужны какие-то еще аргументы, подтверждающие важность метро для столицы. Цифры говорят сами себя. Одно из важных условий нормального функционирования метро - дисциплина пассажиров, в том числе платежная.

Законопроект направлен на совершенствование механизмов контроля за исполнением пассажирами своих обязанностей по оплате проезда. Предлагаются и другие меры, которые позволят совершенствовать работу и развитие внеуличного транспорта.

Предлагаемые новации в метро

1. При перевозке детей с предоставлением льгот по проезду пассажир будет обязан иметь при себе и предъявлять свидетельства о рождении детей для подтверждения возраста детей.

2. Пассажир, имеющий право на льготу по оплате проезда, обязан будет иметь при себе и предъявлять контролеру документ, подтверждающий льготу. Если такой документ не

содержит фотографию владельца, то пассажир обязан иметь при себе и предъявить паспорт.

3. Проездной документ лица, имеющего льготу, без предоставления документа, подтверждающего такую льготу, изымается контролером.

4. Контролер при привлечении пассажира к административной ответственности вправе требовать документ, удостоверяющий личность, и гражданин обязан его предъявить. При этом привлечение к административной ответственности не освобождает лицо от обязанности оплатить проезд.

<https://rg.ru/2021/02/01/kontrolery-v-metro-poluchat-pravo-sprashivat-pasport-u-bezbiletnikov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 201.02.02; ТЕХОСМОТР В РАЗВОДЕ; СТРАХОВЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ ПРОДАЖИ ПОЛИСОВ ОСАГО БЕЗ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ

Не успели вступить в силу новые правила техосмотра, как встал вопрос в его нужности. Российский союз автостраховщиков предлагает «отвязать» полисы ОСАГО от техосмотра. То есть продавать полисы без проверки наличия диагностических карт. Правда, временно. Напомним, что для того, чтобы приобрести полис ОСАГО, требуется предъявить диагностическую карту. Ее номер вносится в базу данных. Без этого номера оформить полис невозможно. Без полиса же нельзя ездить. В РСА опасаются, что количества операторов, которые будут работать по новым правилам, не хватит на всех автовладельцев. В итоге возникнут очереди на техосмотр, диагностическая карта станет дефицитом, люди не смогут приобрести ОСАГО и, как следствие, потеряют право пользоваться своими автомобилями либо будут ездить без страховки.

Такие опасения возникли не на пустом месте. Как рассказал корреспонденту «РГ» заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов, было проведено анкетирование операторов техосмотра, всего их в реестре более 5 тысяч. Вопросы ставились об их готовности работать по новым правилам, и соответствии новым требованиям. Однако ответы были получены лишь от 2,5 тысячи. Поэтому РСА не знает, планируют ли остальные операторы продолжать работу.

Также были разосланы обращения к губернаторам с просьбой проверить обеспеченность пунктами техосмотра их регионов. Ответов пока нет. Напомним, что за обеспеченность регионов пунктами ТО отвечают местные власти.

«РСА обеспокоен складывающейся ситуацией, предвидит затруднения для водителей с прохождением ТО при нехватке операторов, отвечающих новым требованиям закона», - сообщил «Интерфаксу» президент РСА Игорь Юргенс.

По его словам, в ходе встречи в Центробанке на прошлой неделе автостраховщики предложили регулятору поддержать их инициативу «о полной отвязке диагностических карт от полисов «автогражданки» при оформлении договора ОСАГО, чтобы избежать возможной дестабилизации своего сегмента».

«Регулятор разделяет нашу озабоченность в связи с подготовкой ко вступлению в силу закона, но пока конкретных решений не принималось», - сказал Игорь Юргенс.

Напомним, что аналогичная «отвязка» диагностических карт от полисов уже вводилась в прошлом году из-за пандемии. Однако с 1 октября прошлого года привязка снова действует.

Что произойдет, если развести ОСАГО и техосмотр? Очевидно, что автовладельцы попросту не будут проходить ТО. Сейчас, по экспертным оценкам, 80 процентов диагностических карт покупается без диагностики машины. Техосмотр на дороге проверяется только у коммерческого транспорта. У всех остальных автовладельцев проверяется только наличие полиса ОСАГО. Штраф за отсутствие диагностической карты вступит в силу только с 1 марта 2022 года. А до этого техосмотр просто не будут

проходить. В итоге операторы, вложившиеся в переоборудование своих пунктов, останутся без клиентов и заработка. Работать будут только те операторы, которые проводят техосмотр автобусов, потому что ТО автобусов с 1 марта будет проводиться с участием ГИБДД. Таким образом целая отрасль канет в Лету. И нет никаких гарантий, что она сможет возродиться в следующем году. Потому что проблемы останутся те же, а желающих их решать за свой счет уже не будет.

Как рассказал «РГ» генеральный директор одного из операторов в Волгограде Александр Сердюков, отвязывать техосмотр от полиса сейчас нельзя. Понимание, хватит пунктов ТО или нет, появится только тогда, когда все это заработает. Не раньше. В субъектах проводятся совещания ГИБДД с операторами. В частности, в Волгограде пунктов достаточно.

Впрочем, эксперты считают, что техосмотр легковых автомобилей частных владельцев и вовсе не нужен.

- Я предлагаю сделать техосмотр делом добровольным, - говорит защитник прав автомобилистов Петр Шкуматов. - Или дать возможность станциям техобслуживания выдавать диагностические карты. А дополнительные риски по ДТП из-за неисправности перенести в страховой тариф. Не хочет автовладелец проходить техосмотр - оплачивает этот риск. А если он прошел ТО, то полис покупает без учета этого риска. Тем более Венская конвенция не обязывает проводить техосмотр, а лишь рекомендует.

Его поддерживает автообозреватель «Вести FM» Игорь Моржаретто:

- Техосмотр вообще можно отменить. Те, у кого новые машины, у дилеров обслуживаются. Большинство автомобилистов следят за состоянием своих машин и регулярно проводят диагностику. Я бы предложил станциям техобслуживания выдавать талон.

Александр Сердюков считает, что отказываться от техосмотра нельзя.

- Дилеры тоже экономят на материалах. Поэтому за ними должен быть контроль. У нас вид деятельности «ремонт транспортных средств» не лицензируется. В той же Германии люди обслуживаются только у официальных дилеров, и у них есть обязательное ТО. К нам приезжали люди после таких дилеров, и мы выявляли неисправность тормозной системы.

А пока идут споры вокруг техосмотра, автовладельцы уже срочно закупаются диагностическими картами по старым правилам, чтобы еще на год оттянуть обязательность визита на пункт техосмотра.

<https://rg.ru/2021/02/01/polisy-osago-predlozhili-prodavati-bez-predavleniya-diagnosticheskikh-kart.html>

ТАСС; 2021.02.01; УЛЬЯНОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ САМАРСКУЮ ТРАССУ ПОСЛЕ АВАРИИ С МИКРОАВТОБУСОМ

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов направит в **Минтранс РФ** предложения по расширению до четырех полос трассы в Самарской области, на которой 29 января произошла авария с микроавтобусом с двенадцатью погибшими. Об этом он заявил на аппаратном совещании в правительстве региона в понедельник.

«Планирую обратиться по этому поводу в **Минтранс РФ**. Считаю, что нужно продолжить реконструкцию этих важных магистралей и в дальнейшем построить четвертую полосу для разделения потоков», - привели слова главы региона в его **пресс-службе**.

Морозов пояснил, что на данный момент трасса трехполосная. «Там нет барьерного ограждения между полосами, происходят выезды на встречку», - уточнил он.

Губернатор также предложил восстановить электричку из Самарской в Пензенскую область. «Необходимо использовать смежные возможности по перевозке пассажиров. Если мы вместе можем восстановить скоростную электричку из Самарской области до

Пензы, которая будет проходить через районы Ульяновской области, надо это обязательно сделать», - процитировали Морозова в **пресс-службе**.

Глава региона добавил, что в ближайшее время в области пройдет комиссия по безопасности дорожного движения. «Мы должны разобраться причины всех ДТП за минувший год, которые повлекли смертельный исход или тяжкие телесные повреждения. Еще один важный вопрос - контроль за работой общественного транспорта и максимальное обеспечение безопасности участников дорожного движения», - отметил он. ДТП произошло вечером 29 января на 873-м километре федеральной автодороги М-5 «Урал» в районе населенного пункта Заборовка Самарской области. Столкнулись грузовик, легковой автомобиль и пассажирский автобус, погибли 12 человек, 10 из которых - жители Ульяновской области. По данным властей Самарской области, всего в аварии пострадали 24 человека, 11 человек остаются в больницах региона, в том числе полугодовалый ребенок в тяжелом состоянии. Следователи возбудили уголовное дело по факту ДТП по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»). Также проверку проводит прокуратура Самарской области.

<https://tass.ru/obschestvo/10595927>

ТАСС; 2021.02.01; ОКОЛО 360 КМ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ПОДМОСКОВЬЕ ДО 2024 ГОДА

Власти Московской области планируют до 2024 года построить 45 дорожных объектов общей протяженностью более 360 км. Об этом сообщил в понедельник в ходе совещания с зампредами правительства и главами городских округов министр транспорта и дорожной инфраструктуры региона Алексей Гержик.

«В планах строительства до 2024 года строительство 45 объектов, 360 км мы обеспечим. Строительство среднегодовое [составит] не менее 90 км», - сказал Гержик.

Как отмечается в презентации к выступлению министра, общая стоимость строительства всех запланированных дорожных объектов составит порядка 345 млрд рублей, из которых свыше 250 млрд рублей из средств федерального бюджета.

Согласно презентации, наибольшее количество объектов - 11 - запланировано построить в Красногорском городском округе. До 2024 года здесь построят 8 дорог, 2 путепровода, 1 тоннель. В Мытищах появятся 7 новых дорог, 2 развязки и один путепровод. В Люберцах и Одинцове в планах обеспечить строительство 6 дорожных объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/10595643>

ТАСС; 2021.02.01; В МЧС СОБИРАЮТСЯ УСИЛИТЬ ИНФОРМИРОВАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ О НЕПОГОДЕ

МЧС распорядилось усилить информирование водителей о непогоде. Об этом сообщили ТАСС в **пресс-службе** министерства.

«В целях снижения количества происшествий на дороге территориальным органам ведомства (МЧС) совместно с МВД России и **Росавтодором** необходимо усилить работу по информированию водителей об опасных и неблагоприятных метеорологических явлениях», - сообщили в министерстве по итогам всероссийского селекторного совещания.

По данным МЧС, за прошедшую неделю сотрудники ведомства помогли ликвидировать последствия 1,5 тыс. ДТП на территории России, при которых спасено более 960 человек. За это же время на 22 участках автодорог вводились ограничения в движении из-за непогоды. В настоящее время движение осуществляется без ограничений, кроме участка автодороги в Камчатском крае.

<https://tass.ru/obschestvo/10594807>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; АНДРЕЙ САЗОНОВ, СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2021.02.02; ЭЛЕКТРИЧКУ НЕ ЗАБЫЛИ; ПОСЛЕ АВАРИИ С МИКРОАВТОБУСОМ ВЛАСТИ ХОТЯТ ВЕРНУТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА СЫЗРАНЬ – КУЗНЕЦК

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов на аппаратном совещании регионального правительства поднял вопрос о возможном восстановлении пригородного железнодорожного сообщения на участке Сызрань – Кузнецк. Поводом для обсуждения этой темы стало резонансное ДТП, которое произошло на западе Самарской области. Жертвами аварии стали 12 человек, это пассажиры микроавтобуса, который следовал из Сызрани в населенные пункты Новоспасского района (Репьевка, Красносельск), где проходит железная дорога.

В правительстве Ульяновской области рассматривают вопрос возвращения на линию электропоездов на участке Сызрань – Кузнецк. После их отмены жителям Новоспасского и Николаевского районов приходится ездить на работу и учебу только на маршрутках. Один из таких микроавтобусов попал в ДТП, в результате которого погибли 12 человек. Возможности возобновления пригородного железнодорожного сообщения по маршруту Сызрань – Кузнецк изучает специальная комиссия, которая должна будет подготовить конкретное решение уже в следующий понедельник, 8 февраля.

Авария с 12 погибшими произошла 29 января в окрестностях села Заборовка на 873 км федеральной трассы М5 «Урал». СУ СК РФ по Самарской области возбудило уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ (нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и смерть двух лиц).

«В ближайшее время проведем комиссию по безопасности дорожного движения. Мы должны разобраться причины всех ДТП за минувший год, которые повлекли смертельный исход или тяжкие телесные повреждения. Еще один важный вопрос – контроль за работой общественного транспорта и максимальное обеспечение безопасности участников дорожного движения», – написал глава Ульяновской области на своей странице в Facebook.

Господин Морозов также сообщил о планах обратиться в **Минтранс РФ** с предложением продолжить реконструкцию федеральной трассы М5 и в дальнейшем построить четвертую полосу для разделения потоков.

Пригородное железнодорожное сообщение на участке Сызрань – Кузнецк было полностью прекращено в сентябре 2014 года. Еще в 2012 году на данном межрегиональном маршруте, проходящем по территории Пензенской, Ульяновской и Самарской областей, ежедневно работали шесть электропоездов. За два года отменили все электрички, частично заменив их автобусными маршрутами. Пассажирские поезда и дневной экспресс Самара – Пенза останавливаются только в относительно крупных населенных пунктах. В частности, станция Репьевка (в это село направлялся микроавтобус, попавший в аварию. – „Ъ“) осталась без пассажирского железнодорожного сообщения с Сызранью.

Ранее губернатор Сергей Морозов неоднократно на заседаниях облправительства упрекал АО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» (БППК) в неправомерном, на его взгляд, повышении тарифов. В 2014 году на организацию пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в региональном бюджете было предусмотрено 42,5 млн рублей субсидий, в то время как БППК настаивала на компенсации в 151 млн руб. В итоге в конце 2014 года правительство региона было вынуждено отказаться от части железнодорожных маршрутов, включая электрички Сызрань – Кузнецк, проходящие через Николаевский и Новоспасский районы Ульяновской области.

«Да, это (возвращение электричек. – „Ъ“) будет стоить денег. С другой стороны, побывали в семье, где остались только две девочки. Что дороже: 7 млн за электричку или жизнь мамы? Конечно, жизнь мамы», – отметил на совещании первый вице-премьер Ульяновской области Андрей Тюрин.

Бывший министр промышленности и транспорта Ульяновской области Дмитрий Вавилин (сейчас возглавляет минэкономразвития региона. – „Б“) заявил, что «когда принималось решение о закрытии поезда, учитывалась, в первую очередь, низкая его востребованность и отказ Самарской области от компенсации той части маршрута, которая не проходит по территории Ульяновской области».

Жители Новоспасского района Ульяновской области уже направили коллективное обращение к депутату Госдумы РФ Алексею Куринному с просьбой вернуть ранее отмененные электрички Сызрань – Кузнецк.

В правительстве Самарской области оперативно не ответили за запрос „Б“, однако, по имеющейся информации, власти региона также собираются совместно с коллегами из Ульяновской и Пензенской областей решить вопрос возвращения пригородного сообщения на участке Сызрань – Кузнецк.

<https://www.kommersant.ru/doc/4672023>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.01; РЖД СПОСОБНЫ В ГОД ВОЗИТЬ ДО 6 МЛН Т БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ, ЗАЯВОК НА ФЕВРАЛЬ НЕТ

Пропускные способности ОАО «Российские железные дороги» позволяют перевозить через РФ до 6 млн тонн в год белорусских нефтепродуктов.

«По нефтепродуктам мы участвуем в переговорном процессе, который на уровне **Минтранса** сейчас идет, ждем заключения окончательного соглашения. Как нам кажется, на сегодняшний момент сформированы все условия для этого», - сообщил на брифинге замглавы РЖД Алексей Шило.

«По февралю месяцу пока мы каких-либо заявок на перевозку не получали и в свои планы мы их не закладывали, но начиная с марта-апреля месяца мы будем готовы эти объемы перевозить в полном объеме, и все, что предъявят, переваливать», - добавил он.

По его словам, в ходе переговоров обсуждались разные объемы транспортировки. «Один из вариантов - пока дизельное топливо переваливать все-таки в Клайпеде. Но мы готовы хоть светлые, хоть темные нефтепродукты в полном объеме забрать», - сказал Шило.

«Мы точно понимаем, что в 2021 году это будет уже не 6 млн тонн, а чуть поменьше, но окончательную цифру коллеги при подписании соглашения определяют, но даже к перевозкам 6 млн тонн сегодня инфраструктура «Российских железных дорог» полностью готова, то есть это незагруженное направление, у нас есть и тяга, и вагоны в стране с большим профицитом, поэтому Россия точно сможет эти грузы к себе перевалить», - уверен замглавы компании.

Он добавил, что помимо нефтепродуктов стороны рассматривают возможность транспортировки и перевалки через РФ белорусских удобрений. «В отношении удобрений потребуется дополнительная проработка, потому что сегодня наши портовые мощности практически полностью заняты нашими российскими производителями удобрений», - пояснил собеседник.

Шило также напомнил, что на данном направлении с 2016 года действуют скидки на перевозку. «По-моему, в 2016 году, когда первые были попытки побороться за этот груз, мы тогда дали последовательно вначале скидку на груженные рейсы, потом на порожние и сделали скидку универсальной, чтобы можно было пользоваться и вагонами собственными, и вагонами белорусскими, поэтому на сегодняшний момент у нас это одна из наших долгосрочных скидок. Ей можно гордиться, одна из самых первых скидок, которая принята до 2025 года», - подчеркнул он.

Президент Беларуси Александр Лукашенко ранее заявил, что в качестве ответных мер на санкции от балтийских стран Беларусь перестанет пользоваться их портами для перевалки своих экспортных грузов (в основном, калийные удобрения и нефтепродукты). Основной объем транспортируемых морским путем белорусских грузов переваливается в Клайпедском порту Литвы. Концерн «Белнефтехим» отмечал, что ведет активные

переговоры с российскими компаниями о возможности и условиях перенаправления перевалки белорусских нефтепродуктов из прибалтийских портов в порты РФ в объеме до 6 млн тонн в год (практически весь объем экспорта белорусских нефтепродуктов морским путем).

Александр Новак в статусе главы министерства энергетики пояснил, что в северо-западном кластере РФ есть свободные мощности - порт Приморск, Санкт-Петербург, Усть-Луга.

Правительство РФ 25 января поручило **министерству транспорта** провести переговоры и подписать с Беларусью соглашение о транспортировке и перевалке нефтепродуктов, предназначенных на экспорт в третьи страны, через порты России. Объем перевалки может составлять 2-3,5 млн тонн в год. Ожидается, что за три года может быть перевалено около 9,8 млн тонн. Предполагается, что соглашение будет действовать до конца декабря 2023 года.

https://interfax.by/news/biznes/novosti_kompaniy/1291034/

РБК НОВОСИБИРСК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2021.02.01; ВЛАСТИ ОЗВУЧИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЕКТА «ГОРОДСКАЯ ЭЛЕКТРИЧКА» В НОВОСИБИРСКЕ

В региональном Минтрансе рассказали, что развитие железнодорожного сообщения между вокзалом Новосибирск – Главный и аэропортом Толмачево зависит от развития соответствующей инфраструктуры.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский рассказал, что для развития железнодорожного сообщения между вокзалом Новосибирска-Главный и аэропортом Толмачево в рамках проекта «Городская железная дорога» требуется развитие железнодорожной инфраструктуры.

В частности, речь идет о строительстве второго железнодорожного моста, создании выделенных железнодорожных путей, строительстве остановочных платформ, обустройстве посадочных площадок, развитии станции Новосибирск-Главный и приобретении дополнительного подвижного состава. Костылевский подчеркнул, что также необходимо найти инвесторов для реализации этих проектов.

«В настоящее время, ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» создается рабочая группа по разработке технико-экономического обоснования проекта «Городская железная дорога», содержащего показатели коммерческой, бюджетной, социально-экономической эффективности, с привлечением представителей Минтранса Новосибирской области, мэрии г. Новосибирска, ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения», – сообщил Костылевский РБК Новосибирск. – По итогам создания и рассмотрения вопросов в рамках мероприятий рабочей группы, на уровне Правительства Российской Федерации будет принято решение о целесообразности реализации проекта «Городская железная дорога» в городе Новосибирске в рамках инвестиционной программы ОАО РЖД».

Министр заявил, что сейчас проводится работа по созданию сквозного движения от станции Обь до станции Новосибирск – Восточный. Власти разрабатывают единый тариф оплаты проезда в пригородных электричках при сквозном движении.

Проект «Городская железная дорога» в Новосибирске и пригородной зоне реализуется с 2014 года региональными властями и Западно-Сибирской железной дорогой, когда началось развитие железнодорожной инфраструктуры в южном направлении. В 2020-2021 годах планируется развитие в западном и восточном направлениях. Реализацию проекта планируется завершить к 2025 году.

В рамках реализации проекта «Городская железная дорога» власти намерены улучшить транспортную доступность левобережья Новосибирска за счет организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения на участке Новосибирск-Главный – Новосибирск-Западный – Клещиха – Чемской. Будущие станции «городской электрички»

позволят жителями новых микрорайонов «Чистая Слобода», «Просторный», «Матрешкин двор», «Юго-Западный», «Северо-Чемской», «Южно-Чемской» быстро добираться до вокзала.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/02/02/2021/6017b62c9a7947ba6bd7c814>

ПРАЙМ; 2021.02.01; РЖД ПОДТВЕРДИЛИ СОЗДАНИЕ НОВОЙ КОМПАНИИ С КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

РЖД в ноябре прошлого года создали специализированную компанию по логистическим активам, которая, в том числе, занимается контейнерными перевозками, сообщил на брифинге заместитель гендиректора Алексей Шило.

Ранее РБК> писало, что РЖД после приватизации «Трансконтейнера»> решили создать нового крупного контейнерного оператора. По данным издания, к 2025 году он должен войти в тройку крупнейших в России, а долю в нем получит частный инвестор. РЖД не комментировали эту информацию.

«Мы в ноябре прошлого года создали специализированную компанию, которая будет заниматься логистическими активами. Например, контейнеры с «РЖД-Логистики» мы передали в эту компанию, «РЖД Бизнес-Актив», и они будут закупать контейнеры, в том числе специализированные, и, соответственно, рассматриваем приобретение платформ», - рассказал Шило.

«Бизнес-Актив», продолжил Шило, приобрел первые платформы в 2020 году и дальше по мере наращивания объемов будет платформы докупать. «То есть какой-то целевой программы купить 100 тысяч платформ у нас нет. Это будет зависеть от того, как мы будем те или иные ниши на рынке занимать и под это будем парк покупать. То есть сейчас есть возможность использовать привлеченный парк, мы этим пользуемся, если его не будет хватать, мы будем докупать», - пояснил он.

Имеющийся в управлении «Бизнес-Актив» парк замгендиректора РЖД оценил в пределах 1,5 тысячи вагонов.

РЖД в ноябре 2019 года продали на аукционе все принадлежащие им 50% плюс две акции «Трансконтейнера» за 60,3 миллиарда рублей группе «Дело».

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4671733>

ПРАЙМ; 2021.02.01; РЖД ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ У РЯДА ПОРТОВ РФ С ВЫГРУЗКОЙ ПОПРОСИЛИ ИХ ЛУЧШЕ ГОТОВИТЬСЯ ЗИМЕ

РЖД после проблем у ряда российских портов с выгрузкой вагонов из-за морозов попросили их лучше подготовиться к следующей зиме, сообщил на брифинге замгендиректора РЖД Алексей Шило.

«По ситуации с перевозкой и выгрузкой в портах. У нас действительно в январе сложилась по Дальнему Востоку ситуация, связанная со снижением выгрузки в портах, у Северо-Кавказской дороги тоже, к сожалению, были сложности, связанные с погодными условиями. Мы коллег понимаем, знаем также, что именно это и есть там основная причина: ледовая обстановка, неподход флота, замерзание погрузочно-выгрузочных устройств в портах», - рассказал замглавы РЖД.

По его словам, РЖД для решения вопроса с выгрузкой взаимодействуют с грузополучателями, портами и с **министерством транспорта РФ**.

«Мы подготовили обращение с просьбой обратить на это внимание и к следующей зиме готовиться чуть лучше по некоторым портам. Если порт не может принимать грузы в зимнее время в связи с низкими температурами, для этого должно предусматриваться наличие тепляков (размораживающие комплексы для вагонов - ред.), для того чтобы груз можно было разогреть, различных виброрыхлителей, которые могли бы придавать сыпучесть тому грузу, который к ним приходит», - сообщил Шило.

Он рассказал, что часто, особенно в январе, были ситуации с поломками вагоноопрокидывателей, конвейерных лент в портах, и в результате РЖД были вынуждены останавливать погрузку и вводить конвенционные ограничения в направлении некоторых портов.

«Если перевести это в объемы потерь, то примерно миллион тонн точно потеряли от действия конвенционных ограничений», - привел он данные.

ТАСС; 2021.02.01; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОЯТ 15 ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В 2021 ГОДУ

Железнодорожники МЖД построят в Подмосковье в этом году 15 современных одноуровневых пешеходных переходов. Они будут оснащены световой и звуковой сигнализацией, резинокордовым настилом, ограждением и знаками безопасности, сообщила в понедельник **пресс-служба** МЖД.

«В 2021 году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» Московская железная дорога оборудует в Подмосковье 15 современных одноуровневых пешеходных переходов. На Савеловском направлении появятся четыре перехода - на станциях Дмитров и Талдом, у остановочных пунктов Темпы и Орудьево, два на Рижском - на остановочных пунктах Новопетровское и Устиновка, два на Павелецком - на остановочных пунктах Акри и Тесна», - говорится в сообщении.

Также три перехода оборудуют на Курском направлении - на станциях Львовская, Шарапова охота и Серпухов, два на Горьковском - оба на станции Электроугли, два на Белорусском направлении - у станций Портновская и Можайск.

Пресс-служба отмечает, что продолжается строительство тоннелей и конкорсов в рамках проекта Московских центральных диаметров (МЦД). В этом году на станции МЦД-1 Тимирязевская появится новый подземный пассажирский вестибюль с тоннелем, на станции Печатники МЦД-2 железнодорожники возведут сразу несколько переходов - мост-конкорс, тоннель и два наземных перехода, на новой станции Щукинская строится конкорс, а в Марьиной Роще - тоннель.

Всего в 2020 году построено 20 новых одноуровневых пешеходных переходов. На линиях с интенсивным движением поездов, в том числе диаметрах, для перехода железной дороги и выхода на платформы возводятся конкорсы и подземные вестибюли, оснащенные эскалаторами и лифтами.

<https://tass.ru/ekonomika/10593461>

ТАСС; 2021.02.01; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ МЦД В ЯНВАРЕ ВОССТАНОВИЛСЯ НА 70%

Около 10 млн пассажиров перевезли поезда Московских центральных диаметров (МЦД) в январе, что почти на треть меньше данного показателя за январь 2020 года. Пассажиропоток в электропоездах МЦД восстановился на 70% в условиях пандемии коронавируса, сообщается в понедельник в официальном Telegram-канале столичного департамента транспорта.

За время режима самоизоляции, введенного в Москве весной 2020 года, количество пассажиров на ряде станций уменьшилось на 67%. После снятия ограничений пассажиропоток на диаметрах постепенно стал восстанавливаться.

«Диаметры - самый динамично развивающийся городской транспорт. С 11 по 31 января рост пассажиропотока - 19%, а всего за первый месяц 2021 года пассажиры совершили более 10 млн поездок по D1 и D2. С каждым днем людей на диаметрах все больше, но количество пассажиров все еще ниже относительно января прошлого года - на 29%», - говорится в сообщении.

Все поверхности на станциях, к которым могут прикоснуться пассажиры, дезинфицируют 12 раз в сутки. Кроме того, три раза в день обрабатывают поезда. «В наших «Иволгах»

работают системы обеззараживания воздуха. На станциях МЦД мы установили почти 100 санитайзеров. Пожалуйста, не забывайте носить маски и перчатки. Берегите свое здоровье и окружающих», - заключается в публикации.

<https://tass.ru/moskva/10595151>

ТАСС; 2021.02.01; КАБМИН ОКАЖЕТ ГОСПОДДЕРЖКУ КРУПНЫМ ПРОЕКТАМ В АРКТИКЕ НА 214 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство России определило список инвестиционных проектов в Арктике, которые смогут получить государственную поддержку. Среди них в том числе крупные проекты с общим объемом инвестиций более 214 млрд рублей, сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** в понедельник на оперативном совещании со своими заместителями. Он отметил, что кабмин утвердил «перечень арктических инвестиционных проектов, которым будет оказываться государственная поддержка». «В их числе - несколько крупных проектов с общим объемом инвестиций свыше 214 млрд рублей», - указал премьер.

Мишустин пояснил, что бизнес сможет рассчитывать на государственные субсидии при создании инфраструктуры, необходимой для открытия новых производств на северных территориях. Всего поддержку получают шесть крупных проектов, которые направлены в том числе на создание горно-металлургического комбината, морского терминала по перевалке минеральных удобрений и завода для разведения лосося и форели в Мурманской области.

«Кроме того, государственную поддержку получают проекты строительства горнодобывающего предприятия на архипелаге Новая Земля и каменноугольном месторождении на Таймыре, - сказал глава кабинета министров. - А также будут выделены средства на модернизацию порта Витино и Беломорской нефтебазы (Мурманская область - прим. ТАСС)».

Компании, которые реализуют эти проекты, смогут рассчитывать на безвозвратную субсидию от государства в размере до 20% своих вложений. Средства можно будет потратить на создание новой инфраструктуры для промышленных объектов. Господдержка доступна компаниям, чьи инициативы соответствуют ряду условий: стоимость проекта - не менее 300 млн рублей, покрытие субсидии в виде налоговых поступлений в срок до 10 лет, создание рабочих мест за счет запуска новых производств или модернизации уже существующих.

Премьер напомнил, что по поручению президента правительство занимается комплексным развитием Арктической зоны России. «Создаются условия для появления новых рабочих мест, повышения привлекательности северных территорий для жизни людей», - добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/10594011>

Ъ; 2021.02.01; ЕЭК ПО ПРОСЬБЕ РОССИИ ОТМЕНИЛА ДО КОНЦА 2024 ГОДА ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА СУДА ДЛЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНЫХ РАБОТ

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) освободил иностранные суда, ввозимые на территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) для проведения геологоразведочных работ, от ввозных пошлин и налогов, сообщил помощник председателя коллегии ЕЭК Ия Малкина. Она добавила, что инициатива исходила от России. Это связано с запланированными работами по геологическому изучению в пределах Южно-Обского участка недр в Арктике.

«Существующие климатические условия региона снижают период проведения геологоразведки до 90–150 суток. Это обстоятельство затрудняет поиск судовладельцев, готовых предоставлять высокотехнологичные суда на такой короткий срок. Поэтому совет комиссии принял поправки к решению совета комиссии от 20 сентября 2019 года №109,

которые позволят расширить рынок краткосрочного фрахтования иностранных судов», – сказала госпожа Малкина (цитата по «Интерфаксу»).

Так, от уплаты пошлин и налогов будут освобождены суда, которые были ввезены с 1 июля 2020 года до 31 декабря 2024 года включительно. Льготный ввоз судов для геологоразведочных работ будет возможен на срок до одного года. При этом такие суда должны находиться в собственности иностранных лиц и быть зафрахтованы лицами стран союза по договору тайм-чартера или бербоут-чартера.

<https://www.kommersant.ru/doc/4671771>

ПРАЙМ; 2021.02.01; ФРАНЦИЯ И РФ РАБОТАЮТ НАД ОБЕСПЕЧЕНИЕМ МИНИМАЛЬНОГО ОБЪЕМА АВИАПЕРЕВОЗОК - ПОСОЛ В РФ

Франция и Россия работают над обеспечением минимального объема перевозок, позволяющего поддерживать необходимые направления авиасообщения между странами, сообщил в интервью РИА Новости посол Французской Республики в РФ Пьер Леви.

«Учитывая динамику пандемии, границы между Европейским Союзом и, следовательно, Францией и целым рядом стран, включая Россию, на данном этапе остаются закрытыми, за исключением весьма ограниченной категории исключений», - сказал Леви.

По его словам, в условиях этих ограничений государства-члены ЕС не должны вести двусторонние переговоры с теми или иными странами с целью возобновления воздушного сообщения.

«С другой стороны, мы работаем с Россией над тем, чтобы совместно обеспечить минимальный объем перевозок, позволяющий поддерживать необходимые направления авиасообщения. В настоящее время Air France выполняет два рейса в неделю между Парижем и Москвой, а с 1 февраля намечено выполнение трех рейсов», - сообщил дипломат.

ТАСС; 2021.02.01; РОССИЯ ПРОДЛЕВАЕТ ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ ДО 16 ФЕВРАЛЯ

Россия продлевает срок приостановки авиасообщения с Великобританией до 16 февраля включительно. Об этом в понедельник сообщили журналистам в оперативном штабе по борьбе с коронавирусной инфекцией.

«Оперативным штабом по недопущению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России принято решение о продлении сроков приостановки авиасообщения с Великобританией. Для обеспечения защиты здоровья населения действие ограничений продлено до 23 часов 59 минут 16 февраля 2021 года», - сообщили в штабе.

Россия приостановила авиасообщение 22 декабря 2020 года в связи с выявлением на территории Великобритании нового штамма коронавируса.

В Великобритании складывается крайне сложная эпидемическая обстановка из-за распространения мутировавшего штамма коронавируса, который, согласно предварительным оценкам экспертов, может быть до 70% более заразным. Кроме того, его летальность может быть выше на 30%. Правительство было вынуждено принять жесткие меры для борьбы с инфекцией и объявило 4 января о введении карантина в Англии. Власти Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии самостоятельно определяют действующие на их территории ограничительные меры, однако в целом они соответствуют английским, что делает уже третий в королевстве карантин общенациональным.

<https://tass.ru/ekonomika/10599265>

ТАСС; 2021.02.01; В МЕЖДУНАРОДНОМ ТЕРМИНАЛЕ КОЛЬЦОВО ОТКРЫЛСЯ ПУНКТ ТЕСТИРОВАНИЯ НА COVID-19

Пункт тестирования на коронавирусную инфекцию открылся в международном терминале екатеринбургского аэропорта Кольцово. Об этом сообщили в региональном оперативном штабе в понедельник.

В четверг, 28 января, оперативный штаб РФ принял решение об открытии полетов за рубеж из Екатеринбурга, которые были приостановлены в марте из-за пандемии. Планируется, что с 6 февраля возобновятся рейсы в Ереван, а с 14 февраля - в Дубай.

«Центр гигиены и эпидемиологии в Свердловской области 1 февраля запустил работу дополнительного пункта в связи с возобновлением аэропортом Екатеринбурга международного авиасообщения. Сдать анализ можно на первом этаже терминала «В» круглосуточно и без выходных», - говорится в сообщении.

Там уточнили, что пропускная способность пункта тестирования - 400 человек в сутки. Столько же может обслуживать и первый пункт, работающий в Кольцово с сентября прошлого года.

«Лабораторные мощности Центра гигиены и эпидемиологии в Свердловской области позволяют получить результат обследования в кратчайшие сроки - в течение 24 часов с момента сдачи. Для удобства людей, сдавших анализ, скан результатов исследования на официальном бланке направляется на электронную почту», - уточнили в оперативном штабе.

<https://tass.ru/ural-news/10592367>

ТАСС; 2021.02.01; РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ В 2020 ГОДУ СОКРАТИЛИ ПАССАЖИРОПОТОК НА 41%

Российские аэропорты в 2020 году сократили пассажиропоток на 41%, до 129,56 млн человек. Это следует из данных на сайте **Росавиации**.

При этом внутренние перевозки сократились на 23%, до 112, 4 млн пассажиров, международные - на 77%, до 17,1 млн.

Ранее **Росавиация** сообщала, что аэропорты московского авиационного узла (Шереметьево, Домодедово и Внуково) по итогам 2020 года сократили количество обслуженных пассажиров на 42,3% - до 48,52 млн человек. По итогам декабря аэропорт Домодедово обслужил чуть больше пассажиров, чем исторически крупнейший российский аэропорт Шереметьево

Более того, авиакомпании РФ по итогам 2020 года снизили перевозки по сравнению с предыдущим годом на 46%, до 69,24 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10595101>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.01; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ СМОГУТ ПОЛЕТЕТЬ В ЕГИПЕТ НАПРЯМУЮ ИЗ РЕГИОНОВ

Правительство России разрешило вылеты регулярных рейсов в Каир из регионов, эксперты оценили, может ли быть такая перевозка интересна туристическому рынку, сообщает АТОР.

Согласно решению Оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения коронавируса, с 8 февраля будут возобновлены перелеты в иностранные государства из международных аэропортов Астрахани, Екатеринбурга, Иркутска, Махачкалы, Минеральных Вод, Нижнего Новгорода, Перми и Хабаровска. Таким образом, общее число хабов, из которых возможна перевозка по зарубежным направлениям, достигло 19.

Из городов, из которых будут выполняться заграничные перелеты, с 8 февраля можно будет улететь в Каир. Планируется не более одного рейса в неделю из каждого аэропорта.

Правда, по словам экспертов, Каир, как самостоятельное туристическое направление, никогда не был востребован на российском рынке. Туда отправляются преимущественно с

деловыми и гуманитарными целями, в меньшей степени – для транзита на курорты Красного моря или в страны Африки и Ближнего Востока.

В туроператорских компаниях напомнили, что Египет до приостановки чартерного авиасообщения позиционировался как доступное направление для семейного отдыха и отдыха с детьми.

«В отсутствии прямых перелетов в Хургаду и Шарм-эш-Шейх не каждая семья с ребенком или пожилыми родителями готова лететь с пересадкой в Каире и еще семь-восемь часов ехать в автобусе до курорта, – говорит представитель одного из туроператоров. – В этом случае те, кому очень нужен Египет, скорее, выберут транзит через Стамбул».

Для выполнения рейсов в Каир из регионов перевозчики должны получить допуски и назначения в статусе регулярной перевозки. На это может уйти около месяца.

По данным АТОР, на текущий момент допуск есть у авиакомпании, которая намерена выполнять полеты из Ростова-на-Дону, о сроках их запуска пока неизвестно.

По мнению экспертов, помешает старту региональных рейсов в Каир и приближение летнего сезона, в котором самым массовым выездным направлением по-прежнему будет Турция. Чартеры из регионов в Анталию планируются уже на вторую половину апреля. Но аргументом в пользу Египта может стать стоимость проживания в отелях с питанием «все включено»: на побережье Красного моря она ниже, чем на аналогичных условиях на турецких курортах.

<https://ria.ru/20210201/egipet-1595486697.html>

ТАСС; 2021.02.01; СУД УТВЕРДИЛ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ КОНТРАГЕНТА С ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКОЙ» UTAIR

Контрагент авиакомпании Utair - «Юган-юнион кард» - заключил мировое соглашение с «Ютэйр - вертолетными услугами», крупнейшей вертолетной компанией в мире по величине и грузоподъемности флота, по делу о банкротстве авиаперевозчика. Документ был утвержден в понедельник на заседании Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа.

Арбитражный суд ХМАО 12 ноября 2020 года утвердил мировое соглашение между контрагентом авиакомпании Utair - «Флеш лайт капитал» и компанией «Ютэйр - вертолетные услуги» по делу о банкротстве авиаперевозчика. Заседание по утверждению мирового соглашения между вертолетной «дочкой» Utair и «Юган-юнион кард» было назначено на 11 января 2021 года, но перенесено на 1 февраля, поскольку в суд не поступил оригинал подписанного с двух сторон документа.

«Утвердить мировое соглашение между «Ютэйр - вертолетные услуги» и «Юган-юнион кард». Производство по делу прекратить», - сообщила в понедельник на заседании Арбитражного суда ХМАО судья Ирина Зуева.

По ее словам, следующее заседание суда состоится 17 февраля. На нем будет рассмотрен отказ «Гидпромэнергострой» от иска, тем самым планируется завершить дело о банкротстве вертолетной «дочки» Utair.

<https://tass.ru/ural-news/10594793>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2021.02.01; В РЕМОНТЕ АВТОБУСОВ ВЫЯВЛЕНА АФФИЛИРОВАННОСТЬ; ЭКС-МЭРА ВЛАДИВОСТОКА ИГОРЯ ПУШКАРЕВА ОЖИДАЕТ ВТОРОЙ СУД

Бывший мэр столицы Приморья Игорь Пушкарев, уже осужденный за коррупцию к 15 годам, стал обвиняемым по еще одному уголовному делу. По версии следствия, экс-градоначальник злоупотребил полномочиями, вытесняя с рынка пассажирских перевозок коммерческие структуры и лоббируя интересы муниципальных предприятий. Кроме того, для обслуживания муниципальных автобусов привлекалась фирма, подконтрольная родственникам Пушкарева. Сумму ущерба муниципалитету следствие оценивает в 33 млн

руб. Защита Игоря Пушкарева новое уголовное дело не комментирует, но известно, что экс-мэр признал свою вину и уже возместил ущерб в полном объеме.

Прокуратура Приморья утвердила обвинительное заключение по второму уголовному делу в отношении бывшего главы Владивостока Игоря Пушкарева. «Он обвиняется в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 285 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями)», – говорится в сообщении, размещенном на сайте Генпрокуратуры.

По версии следствия, «в период с 2009 по 2017 год Игорь Пушкарев ограничил коммерческую деятельность хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги пассажирских перевозок, вытеснив их с рынка коммерческих услуг».

При этом мэр предоставил «преимущественное право» осуществлять перевозки муниципальным предприятиям, «фактически не имеющим достаточного количества автотранспорта».

Те получили возможность пополнить автопарк за счет кредитов под гарантии бюджета Владивостока.

«Сумма причиненного муниципальному образованию ущерба в виде процентов за пользование кредитом составила более 33 млн руб.», – делает вывод следствие. Кроме того, для обслуживания и ремонта автобусов привлекалась структура, подконтрольная близким родственникам Пушкарева.

Уголовное дело будет направлено для рассмотрения по существу в Ленинский районный суд Владивостока, информирует надзорное ведомство.

В понедельник адвокат Игоря Пушкарева Александр Высоцкий не ответил на звонки “Ъ”. Но, согласно сообщению прокуратуры, в ходе расследования уголовного дела экс-мэр «возместил ущерб в полном объеме».

Как пояснил “Ъ” представитель надзорного ведомства Приморья, Игорь Пушкарев «признал свою вину, но пока не заявлял ходатайство об особом порядке судопроизводства».

Очевидно, что новое уголовное дело о злоупотреблениях в мэрии Владивостока возбуждено на основании материалов УФАС по Приморскому краю. Еще в 2015 году антимонопольная служба признала факт нарушения ст. 16 ФЗ «О защите конкуренции» администрацией города Владивостока, МПВ «ВПОПАТ №1» и ООО «Флагман-Авто» путем заключения соглашения, которое привело к ограничению конкуренции. Как говорилось в сообщении УФАС, мэрией Владивостока вопреки антимонопольному законодательству заключались договоры на выполнение регулярных пассажирских перевозок с МПВ «ВПОПАТ №1» без проведения конкурсных процедур, автобусы приобретались за счет средств городского бюджета, а муниципальные гарантии для приобретения автобусов и субсидии на возмещение части затрат выдавались исключительно муниципальным предприятиям.

Всего администрация Владивостока предоставила МПВ «ВПОПАТ №1» и МП «ВПАТП №3» более 500 млн руб. «Немаловажная роль в рассматриваемом деле отведена ООО «Флагман-Авто» (аффилированное с главой города Владивостока предприятие), которое, став официальным и единственным в Приморском крае дилером MAN, получило экономическую выгоду, используя административный ресурс администрации города Владивостока», – подчеркивали в УФАС.

В материалах дела приводятся данные, что ООО «Флагман-Авто» было зарегистрировано менее чем за один месяц до проведения мэрией конкурса на поставку первых автобусов MAN во Владивосток (всего поставлено 50 автобусов MAN A78 Lion's City LE). По данным УФАС, 11 марта 2011 года владельцем 25-процентной доли в уставном капитале ООО «Флагман-Авто» компании становится ООО «Парк-Актив», а 21 апреля того же года ООО «Флагман-Авто» получает сертификат на право осуществления деятельности в качестве официального дилера MAN по продаже новой и подержанной

техники, а также гарантийного и послегарантийного обслуживания и ремонта техники марок MAN. В УФАС указывают, что «учредителями ООО «Парк Актив» в тот период являлись мать главы города Владивостока с 49-процентной долей участия и родной брат главы города Владивостока с 51-процентной долей участия (по данным приморских СМИ, речь идет о младшем брате Игоря Пушкарева Владимире.– “Ъ”»).

После череды разбирательств в январе 2018 года Арбитражный суд Дальневосточного округа оставил решение Приморского УФАС России по делу об антиконкурентном соглашении между администрацией Владивостока и МПВ «ВПОПАТ № 1», ООО «Флагман-Авто» в силе.

Ранее представители мэрии в ходе разбирательств в Арбитражном суде Приморского края называли доводы УФАС необоснованными, поскольку «открытие новых маршрутов городского пассажирского транспорта осуществлялось на основании потребностей населения в перевозках, с учетом перспективного развития микрорайонов (Снеговая Падь, о. Русский, Патрокл), изменений в улично-дорожной сети, в том числе введения в эксплуатацию мостовых переходов, транспортных развязок». А представители ООО «Флагман-Авто» утверждали, что доход компании «от оказанных МПВ «ВПОПАТ №1» услуг составляет менее 10% всех оборотов, кроме того, ООО «Флагман-Авто» являлся не единственным исполнителем услуг по техническому обслуживанию транспортных средств МПВ «ВПОПАТ №1».

Напомним, 9 апреля 2019 года Тверской районный суд Москвы признал виновными в совершении преступлений, предусмотренных ст. 290, 291, 204, 285 УК РФ (получение и дача взятки, посредничество в этом, коммерческий подкуп и злоупотребление должностными полномочиями), экс-мэра Игоря Пушкарева, его брата, гендиректора группы компаний «Востокцемент» Андрея Пушкарева, и экс-главу МУП «Дороги Владивостока» Андрея Лушников. Экс-мэр был приговорен к 15 годам строгого режима, его брат, инвалид, – к восьми годам условно, а Лушников получил десятилетний срок. Все трое также должны заплатить штраф по 500 млн руб. Кроме того, Игорю Пушкареву в течение десяти лет после отбытия наказания запрещено занимать руководящие госдолжности. К нему был удовлетворен гражданский иск, заявленный Генпрокуратурой, о взыскании 143 млн руб. в пользу предприятия «Дороги Владивостока».

Суд признал, что, будучи мэром Владивостока, Игорь Пушкарев с 2009 по 2015 год за взятки препятствовал другим организациям в участии в муниципальных конкурсах на строительство дорог. По данным следствия, от своего брата через посредника Лушников Игорь Пушкарев получил незаконное вознаграждение 50 млн руб. Кроме того, «Востокцемент» оплачивал охрану главы города и различные работы, проведенные в его домах в Приморье и в Московской области, потратив на это более 25 млн руб.

Победу в тендерах мэр обеспечил МУП «Дороги Владивостока», заключив с ним контракты на 1,2 млрд руб. для поставки материалов, производимых семейной группой компаний «Востокцемент».

471,7 млн руб.

В ходе следствия и судебного процесса экс-мэр настаивал на своей невиновности.

6 марта прошлого года Советский райсуд Владивостока удовлетворил иск Генпрокуратуры к экс-мэру Пушкареву, его брату Андрею и Андрею Лушникову, а также АО «Спасскцемент», ООО «ДВ-Цемент», АО «Дробильно-сортировочный завод», АО «Владивостокский бутощебеночный завод», АО «Теплоозерский цементный завод», АО «Спасский комбинат асбестоцементных изделий» (входят в группу компаний «Востокцемент») на сумму 1,452 млрд руб. «Судом признано, что названная сумма нажита ответчиками в результате систематического совершения Пушкаревым как главой города коррупционных актов и активного участия в этих правонарушениях юридических лиц», – сообщило надзорное ведомство.

В октябре прошлого года решение Советского райсуда Владивостока о взыскании в федеральный бюджет 1,452 млрд руб. коррупционного дохода было исполнено.
<https://www.kommersant.ru/doc/4671688>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ЕВГЕНИЙ ЧЕРНОВ; 2021.02.01; ТРАНСПОРТАЦИЯ СРЕДСТВ; РЕКТОРА САМГУПС ЗАПОДОЗРИЛИ В НЕЦЕЛЕВОМ РАСХОДОВАНИИ СТИПЕНДИАЛЬНОГО ФОНДА

Ректор СамГУПС Иван Андрончев оказался подозреваемым по уголовному делу о нецелевом расходовании бюджетных средств. По данным следствия, подозреваемый вместе с группой лиц из числа подчиненных подписал приказы об оказании студентам матпомощи на сумму свыше 1,8 млн руб. Однако средства стипендиального фонда потратили на проезд и проживание студентов на общественные мероприятия.

Вчера Приволжское следственное управление на транспорте СК России сообщило, что возбуждено уголовное дело по п. «а» ч. 2 ст. 285.1 УК РФ (нецелевое расходование бюджетных средств в крупном размере группой лиц по предварительному сговору). Подозреваемым по уголовному делу является ректор Самарского государственного университета путей сообщения Иван Андрончев. По данным следствия, подозреваемый вместе с группой лиц из числа подчиненных подписал приказы об оказании обучающимся матпомощи на сумму свыше 1,8 млн руб. Однако деньги были израсходованы на оплату проезда и проживания студентов на общественные мероприятия. Тогда как бюджетные средства стипендиального фонда предназначались для выплаты единовременной матпомощи нуждающимся студентам.

«Факт нецелевого использования средств федерального бюджета, выделенных образовательному учреждению..., был выявлен и зафиксирован в результате проведения оперативных мероприятий сотрудниками УТ МВД России по ПФО и УФСБ России по Самарской области», – говорится в сообщении следственного управления.

В настоящее время проводятся обыски для закрепления доказательной базы и изъятия вещественных доказательств. Решается вопрос об избрании меры пресечения. Следствие изучает роль ректора и иных должностных лиц вуза в совершении преступления.

Осенью минувшего года в Самарский следственный отдел на транспорте Приволжского СУ на транспорте СК РФ была передана информация о нецелевых расходах в железнодорожном вузе. В Средневолжском ЛУ МВД России на транспорте установили, что в 2019 году студенты СамГУПС ездили на транспортную неделю – фестиваль «ТранспАрт». Руководство вуза финансировало выезд студентов за счет стипендиального фонда. По указанию руководства СамГУПС, студенты писали заявления на материальную помощь «без каких-либо законных оснований и подтверждающих документов».

По версии проверяющих, стипендиальная комиссия факультета фиктивно принимала решение о выплате данным студентам назначенной суммы. После получения матпомощи деньги у студентов изымались. На эти средства и финансировались поездки студентов на культурно-массовые мероприятия, говорилось в постановлении ОЭБ и ПК Средневолжского ЛУ МВД России. Кроме того, правоохранители отмечали, что ряду студентов подобным образом выдали матпомощь без заявления и без проведения стипендиальной комиссии.

По приказу Минобрнауки России в состав нормативных затрат на общехозяйственные нужды входят, в том числе, затраты на организацию культурно-массовой, физкультурной и спортивной, оздоровительной работы со студентами. Таким образом, в СамГУПС средства на культурно-массовую, спортивную, оздоровительную работу со студентами являются частью субсидии из **Федерального агентства железнодорожного транспорта**, отмечали правоохранители.

Иван Андрончев занял пост ректора СамГУПС осенью 2018 года. До этого, с 2014 по 2015 годы, он исполнял обязанности ректора в Самарском государственном университете. Получить комментарии представителей СамГУПС на момент выхода номера в печать не удалось – в **пресс-службе** вуза не отвечали на звонки.

Ч. 2 ст. 285.1 УК РФ предусматривает штраф от 200 тыс. до 500 тыс. руб. или в размере зарплаты, либо принудительные работы с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо лишение свободы на срок до пяти лет.

Как отмечает управляющий партнер бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов, на практике, при определенных обстоятельствах, нецелевое расходование бюджетных средств может быть переквалифицировано в растрату: «Ключевую роль будет иметь то, каким образом были израсходованы бюджетные средства и на какие цели. Если часть была присвоена или растрочена, и это удастся доказать, то такой поворот исключать нельзя. Впрочем, многое в таких делах зависит от доказательной базы, основу которой составляют не только документы, но и показания. То есть многое зависит от того, удастся ли органам следствия собрать достаточно доказательств вины».

<https://www.kommersant.ru/doc/4662678>