



Ежедневный мониторинг СМИ

6 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ ИСАЕВ; 2019.02.06; БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ

6 февраля в Государственной Думе пройдет «правительственный час» с участием **министра транспорта** Евгения Дитриха.

За два дня до своего выступления на пленарном заседании министр встретился с депутатами фракции «Единая Россия».

Прежде всего мы говорили о результатах выполнения приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Напомню, что реализация этого проекта началась в 2017 году. Он охватил 36 регионов. В течение двух лет на него было выделено около 130 млрд рублей: половина – из федерального бюджета, половина – из бюджетов субъектов Федерации.

В итоге было отремонтировано свыше 11 тысяч километров автомобильных дорог городских агломераций, были проведены работы по их инженерному обустройству. Благодаря этому более чем в два раза сократилось количество мест, где наблюдалась повышенная концентрация дорожно-транспортных происшествий: было более 2800 таких мест, осталось менее полутора тысяч.

С 2019 года началась реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это один из 12 проектов, обозначенных в указе президента от 7 мая 2018 года. Его выполнение мы тоже обсуждали с министром.

Проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», как и остальные 11 проектов, рассчитан на шесть лет. Предполагается, что до 2024 года доля автомобильных дорог регионального и муниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, достигнет 51%. Сейчас этот показатель в среднем по России не превышает 44%. В порядок должны быть приведены 39 800 километров таких дорог.

Кроме того, за шесть лет в городах будет отремонтировано свыше 50 тысяч километров дорожной сети. В результате нормативным требованиям будет соответствовать 85% автомобильных дорог городских агломераций.

Также запланировано проведение различных инженерных мероприятий. Например, оборудование пешеходных переходов, установка дорожных знаков и светофоров, тросового и барьерного ограждений на оживленных трассах, искусственных неровностей и дополнительных средств освещения.

Все это позволит еще в два раза снизить количество мест концентрации ДТП и в три с половиной раза уменьшить количество погибших на дорогах.

Отмечу, что в федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов на реализацию проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» заложено почти 371,5 млрд рублей.

На встрече с министром мы подняли вопрос и о необходимости усиления безопасности автобусных перевозок. Это особенно актуально в свете недавней трагедии, произошедшей в Калужской области, где перевернулся автобус и погибли семь человек, в том числе четверо детей.

Для предотвращения подобных аварий в будущем необходимо, во-первых, регулярно обновлять парк общественного транспорта.

Во-вторых, надо усилить контроль за прохождением автобусами технического осмотра. В первую очередь это касается автобусов, которые предназначены для перевозки детей. На линии должны находиться только исправные машины.

В-третьих, нужно следить за соблюдением водителями режима труда и отдыха. Для этого автобусы надо оснащать специальными тахографами, которые фиксируют начало и окончание работы.

В-четвертых, необходимо улучшать систему оповещения автомобилистов и пешеходов о неблагоприятных погодных условиях на дорогах.

В-пятых, особое внимание надо уделять предрейсовому медицинскому осмотру водителей, особенно совершающих длительные рейсы.

На «правительственном часе» мы намерены обсудить в том числе, каким образом можно совершенствовать нормативное правовое регулирование данного вопроса.

<https://rg.ru/2019/02/05/isaev-za-shest-let-v-gorodah-otremontiruiut-svyshe-50-tysiach-km-dorog.html>

ТАСС; 2019.02.06; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ДИТРИХ ВЫСТУПИТ В ГОСДУМЕ НА ТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

Депутаты Госдумы на заседании в среду заслушают в рамках «правительственного часа» доклад **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** о мерах по обеспечению безопасности дорожного движения и, как ожидается, зададут ему вопросы в связи с недавней трагедией в Калужской области.

Кроме того, глава **Минтранса** расскажет парламентариям о реализации программы «Безопасные и качественные дороги», а также о начале работы над нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В рамках нацпроекта в 2019-2024 годах планируется увеличение доли протяженности автодорог регионального значения в нормативном состоянии до 50,9%, снижение количества мест концентрации ДТП в два раза по сравнению с 2017 годом, доведение показателя протяженности дорог городских агломераций в нормативе до 85%.

Дитрих уже провел консультации со всеми думскими фракциями, а во вторник ответил на вопросы членов думского комитета по транспорту и строительству.

Первый вопрос, заданный **Дитриху** на его встрече с фракцией «Единая Россия», касался произошедшей 3 февраля аварии автобуса на трассе Вязьма – Калуга, в результате которой погибли семь человек, в том числе трое детей. Глава комитета по транспорту Евгений Москвичев сообщил журналистам в понедельник о планах обсудить вопросы повышения безопасности перевозок «вместе с **министерством транспорта** на этой неделе – что ужесточить, какие вопросы надо вынести на федеральный уровень, какие на региональный».

В свою очередь, первый замглавы фракции единороссов Андрей Исаев сообщил, что по итогам «правительственного часа» будет подготовлено постановление Госдумы, куда будут включены «рекомендации по тому, как может быть дополнительно обеспечена безопасность на транспорте».

https://tass.ru/ekonomika/6082176?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.02.06; РАМКИ НЕ ВМЕЩАЮТ ПРЕТЕНДЕНТОВ; НА ФЕДЕРАЛЬНОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ ГРУЗОВИКОВ ПРЕТЕНДУЮТ «РОСТЕЛЕКОМ» И «РОСТЕХ»

На участие в создании федеральной системы автоматизированного весогабаритного контроля транспортных средств появился новый претендент – «Ростелеком», который строит и эксплуатирует такие системы в регионах. Он составит конкуренцию РТИТС, оператору «Платона». У участников рынка есть нарекания к технической стороне работы рамок «Ростелекома» – некорректным показаниям приборов и отсутствию клиентской

поддержки. При этом кто бы ни выиграл конкурс, говорят они, необходимо изменить принципы контроля и создать возможности оспаривать показания системы. По мнению экспертов, при масштабе штрафов по системе (500 тыс. руб.) техническая сторона вопроса выходит на первый план.

Как стало известно “Ъ”, глава «Ростелекома» Михаил Осеевский 1 февраля сообщил главе **Минтранса** Евгению **Дитриху**, что «Ростелеком» хочет участвовать в конкурсе на концессионное соглашение по созданию автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) на федеральных трассах. В своем письме (есть у “Ъ”) он поясняет, что в регионах «Ростелеком» создал и модернизировал «более 47 комплексов», из них 26 эксплуатирует. В **Минтрансе** подтвердили получение письма, в «Ростелекоме» не ответили. В конце декабря **Минтранс** сообщил о доработке концессии на создание АСВГК на федеральных трассах. Сегодня там работают 28 пунктов контроля, к 2024 году число должно вырасти до 387. Общий срок реализации проекта – 11 лет. Плата оператору за строительство и обслуживание АСВГК составит 8,64 млрд руб. в год. Заявку уже подала «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС, оператор «Платона» – госсистемы взимания платы с грузовиков свыше 12 тонн). В РТИТС “Ъ” подтвердили намерение участвовать в реализации проекта.

Между тем опыт внедрения АСВГК в регионах вызывает у участников отрасли ряд вопросов. Так, источник “Ъ” среди грузоперевозчиков говорит, что перевозчик сейчас не может оспорить показания системы. Даже если в ней произошел сбой, который признан и устранен оператором, этот факт не может быть основанием для отмены уже выписанных штрафов. По данным собеседника “Ъ”, **Минтранс** уже работает над корректировкой законодательства. Другой источник “Ъ” говорит, что, например, в Новороссийске весы просто можно объехать – рядом есть платная стоянка, а в некоторых регионах автоинспекторы продают при подъезде к весам «тряпочки» для прикрытия номеров.

Основной проблемой АСВГК остается отсутствие условий для соблюдения весовых норм, говорит член Межотраслевого экспертного совета (МОЭС) Тарас Коваль. По его мнению, при неизменности требований к полной массе нужно повышать норматив осевых нагрузок до европейского уровня: с 10 до 11,5 тонны на одиночную ведущую ось автомобиля и с 22,5 до 24 тонн на трехосную тележку полуприцепа. Необходимость изменения нормативов показала и история с перевозчиками зерна (см. “Ъ” от 25 января), которые вынуждены недогружаться, чтобы не нарушать осевые параметры. В результате, чтобы устранить перекося, в Курской и Белгородской областях зерновиков штрафуют только при превышении полной массы. Особенности соотношения стандартов длины и нагрузки приводят к тому, что для перевозки требуется особая система креплений, которую в России почти не используют. При ее отсутствии при резком торможении груз пробивает стенки полуприцепа и кабины, нередко с летальным исходом для водителя. Федеральную АСВГК необходимо создавать с учетом этих изменений, уверен господин Коваль.

«Работающие в регионах пункты контроля создавались без учета мнения перевозчиков,» подчеркивает исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики Ольга Федоткина. «Нам приходилось разбираться уже по факту, когда обжаловали миллионные штрафы из-за некорректной работы оборудования. У отрасли очень много вопросов к компаниям, построившим пункты». Глава МОЭС Борис Рыбак подчеркивает, что при этом штрафы по АСВГК на порядок выше, чем по «Платону», – 500 тыс. руб.: «На первый план выходит техническое совершенство системы и способность оператора организовать ее эксплуатацию так, чтобы не вызывать народного гнева. К сожалению, в этом плане с системами «Ростелекома» опыт негативный: рамки регулярно дают сбой, пустой машине выписывается штраф, который нельзя оспорить». Некорректная работа устройств и полное отсутствие клиентской поддержки – основные претензии к существующим системам, говорит эксперт. В качестве примера он приводит случай в Нижегородской области, когда штрафы, некорректно выписанные системой, за

девять месяцев достигли почти 1 млрд руб. (см. «Ъ-Поволжье» от 8 сентября 2018 года), а власти региона предъявили иск к «Ростелекому» о взыскании 162 млн руб. за нарушение сроков (см. «Ъ-Поволжье» от 25 сентября 2018 года). На этом фоне, считает эксперт, «Платон» «выглядит лучше».

<https://www.kommersant.ru/doc/3874708>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2019/02/06/793389-rostelekom>

ТАСС; 2019.02.05; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА В ПОРТЫ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Проблему перегруза при автоперевозках зерна можно решить, в том числе, увеличив объемы транспортировки по железной дороге. Такое мнение высказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на заседании комитета Госдумы по транспорту и строительству.

«Мы на примере перевозок зерна проработаем [механизм], у нас многие порты обладают достаточно неплохой инфраструктурой железной дороги, которая позволяет эти грузы перевозить довольно успешно. Так мы и дорогу не будем разбивать, и большое количество пробок создавать», – отметил министр.

Ранее о проблемах с выгрузкой зерна в южных портах заявляли РЖД. В частности, трудности с выгрузкой стали одним из факторов снижения погрузки зерна в январе на 8,5%, до 1,99 млн т.

Кроме того, о «неприемлемых условиях работы» для автоперевозчиков при транспортировке сельхозпродукции, особенно зерна, сообщала Национальная ассоциация грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс». Соответствующие письма направлены в правительство РФ, **Минтранс**, Минсельхоз, Федеральную антимонопольную службу, а также опубликованы на сайте объединения.

Основная проблема, указывали в ассоциации, связана с тем, что трейдеры «вынуждают» транспортные компании перевозить зерно с перегрузом в два-три раза, чтобы сэкономить на транспортных издержках. Автоперевозчики «идут на эти нарушения, боясь потерять контракты и остаться без доходов», отмечается в письме. При этом издержки перевозчиков растут, поскольку автотранспорт при постоянных перегрузках быстрее изнашивается. Кроме того, при перегрузе увеличивается риск ДТП, говорилось в письме.

«Мы с РЖД говорили тоже, они готовы подхватить эту историю, если объем перевозки будет понятен, прогнозируем», – сказал **Дитрих**. Он отметил, что на железнодорожных станциях есть площадки, которые никак не используются. «Загнать туда грузовики, которые возят зерно, построить там мини-склады, мини-элеваторы, чтобы можно было погрузить в поезд, загрузить его потом в порту на пароход и отправить. Не накапливать это зерно на площадках в порту, не ждать пока они все туда приедут, разгрузятся и понемногу накопят на пароход. Пароход надо загрузить и отправить», – пояснил глава **Минтранса**.

Предложения РЖД

РЖД планируют в первом квартале встретиться с грузоотправителями и обсудить возможные меры по увеличению погрузки зерна, говорил в конце января заместитель генерального директора РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО, филиал РЖД) Алексей Шило.

В частности, по его словам, речь идет о возможности использования различных типов подвижного состава для перевозки зерна, использовании грузовых дворов для установки мини-элеваторов и формирования крупных партий от небольших грузоотправителей.

Также Шило напомнил про пилотный проект РЖД на Приволжской дороге, где установлены два оборудованных весами мини-элеватора. Теперь там можно формировать крупные партии зерна из небольших грузов, а затем использовать «зерновой экспресс»,

который позволяет сократить время доставки груза, ускорить оборот специализированного подвижного состава, а также меньшим количеством вагонов перевезти большой объем груза, что фактически решает актуальную проблему дефицита зерновозов.

https://tass.ru/ekonomika/6080834?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

На ту же тему:

https://www.pnp.ru/economics/mintrans-izuchaet-vozmozhnosti-velicheniya-perevozok-zerna-po-zheleznoj-doroge.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

http://kuban24.tv/item/mintrans-predlozhit-velichit-perevozkuzerna-po-zheleznoj-doroge-v-porty-kubani-221447?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://regnum.ru/news/2566798.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

http://www.finmarket.ru/news/4936306?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.05; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ЛИЦАМ ДО 25 ЛЕТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРШЕРИНГОМ

Депутат Законодательного собрания Ленинградской области Владимир Петров призвал главу **Минтранса** России Евгения **Дитриха** запретить пользоваться каршерингом водителям моложе 25 лет. Об этом во вторник, 5 февраля, сообщает News.ru со ссылкой на письмо депутата.

Кроме того, по мнению политика, водительский стаж пользователей каршеринга должен составлять не менее трех лет. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов назвал такую инициативу отличной идеей. По его словам, корпорации используют на рынке различные инструменты для конкурентной борьбы.

«Условно говоря, компании пытаются за счет снижения ограничений увеличить поток клиентов. Что в итоге приводит к высокой аварийности. Конечно же, должен быть порог входа как по опыту, так и по возрасту», – уточнил Шкуматов.

«Синие ведерки» – общественное движение, члены которого борются с хамством на дорогах, а также добиваются, чтобы проблесковые маячки использовались исключительно на автотранспорте экстренных служб.

1 февраля стало известно, что в январе 2019 года москвичи и гости столицы совершили около 2,7 млн поездок на автомобилях каршеринга. Это в четыре раза больше, чем за аналогичный период 2017 года, когда сервисом воспользовались 700 тыс. раз. 22 января сообщалось, что система столичного проката автомобилей занимает первое место в мире по темпам развития.

https://iz.ru/842216/2019-02-05/deputat-predlozhit-zapretit-litcam-do-25-let-polzovatsia-karsheringom?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

На ту же тему:

https://rns.online/transport/V-Rossii-predlozhili-zapretit-karshering-dlya-lits-mladshe-25-let-2019-02-05/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://360tv.ru/news/obschestvo/karshering-predlozhili-zapretit-dlja-molodezhi-mladshe-25-let/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://auto.vesti.ru/news/show/news_id/710462/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://www.zr.ru/content/news/916114-rossiyanam-molozhe-25-let-mogut/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://auto.rambler.ru/news/41670777-polzovanie-karsheringom-mogut-ogranichit/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ТАСС; 2019.02.05; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ЗАКРЕПИТЬ ЦЕНУ НА ГАЗ В РАЗМЕРЕ 50% ОТ СТОИМОСТИ ГСМ

Председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев («Единая Россия») во вторник обратился к правительству с предложением установить

цену на газ для автотранспорта на уровне 50% от стоимости горюче-смазочных материалов (ГСМ).

«Если не будет принято постановление правительства, что газ всегда будет на 50% дешевле, чем дизельное топливо, ГСМ, то программа газомоторного топлива в России работать не будет», – сказал Москвичев, обращаясь к министру транспорта РФ Евгению Дитриху в ходе заседания комитета. Депутат при этом пообещал полную поддержку со стороны комитета в этом вопросе.

Как позже отметил глава комитета в беседе с корреспондентом ТАСС, если кабинет министров такое постановление все же примет, то это будет способствовать развитию газификации как пассажирского, так и легкового и грузового транспорта.

В апреле 2018 года президент РФ Владимир Путин поручил правительству разработать программу по расширению использования газомоторного топлива на транспорте. Кроме того, в тот же месяц была продлена программа государственной поддержки производителей техники на газомоторном топливе с выделением 2,5 млрд рублей на субсидии.

<https://tass.ru/ekonomika/6081111>

ЕДИНАЯ РОССИЯ; 2019.02.05; ОКУНЕВА ПРИЗВАЛА ПРОВЕРИТЬ НОРМЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ДЕТЕЙ

После ДТП с автобусом в Калужской области, в котором погибли дети, необходимо провести ревизию действующего законодательства и найти ответ на вопрос, почему организаторы предпочитают коммерческих перевозчиков специально оборудованным школьным автобусам. Об этом заявила первый заместитель председателя комитета Госдумы по вопросам семьи, женщин и детей, координатор партпроекта «Единой России» «Крепкая семья» Ольга Окунева, выступая в ходе пленарного заседания.

«Мы сегодня не можем использовать школьные автобусы, которые надлежащим образом оборудованы, для поездок детей вне школьного времени. Об этом говорит и комитет Госдумы по культуре, и комитет по образованию», – подчеркнула она.

Окунева также призвала досконально разобраться в вопросе, почему сегодня соответствующие органы не проверяют перевозчиков на предмет наличия права и оборудованных мест для перевозки детей; почему водители не имеют заранее информации о дорожной ситуации на предстоящем маршруте и погодных условиях при организованных поездках; почему эксплуатирующие службы не содержат дороги в надлежащем состоянии.

«Безусловно, фракция «Единой России» будет настаивать на том, чтобы расследование происшествия в Калужской области было проведено, и все виновные были наказаны. Мы настаиваем, чтобы органы надзора за безопасностью движения на дорогах надлежащим образом исполняли полномочия», – отметила парламентарий.

Окунева также напомнила, что на площадке партийного проекта «Крепкая семья» были сформулированы предложения, направленные на повышение транспортной доступности, которые впоследствии были отражены в утвержденном Правительством плане основных мероприятий на 2018-2020 годы в рамках «Десятилетия детства».

«Мне хотелось бы напомнить, что не так давно был утвержден план «Десятилетия детства», в котором есть отдельный раздел «Современная инфраструктура детства», одно из предложений было разработано на площадке партийного проекта «Крепкая семья» – расширение возможностей использования школьных автобусов для доставки детей в организации, реализующие образовательные программы дошкольного образования, дополнительные общеобразовательные программы, на спортивные, культурно-массовые и иные мероприятия», – сказала парламентарий.

Как ранее сообщил первый заместитель руководителя фракции «Единой России» по законопроектной деятельности Андрей Исаев, обсуждение проблемы безопасности

автобусных перевозок продолжится 6 февраля в рамках «правительственного часа» с участием **министра транспорта** Евгения **Дитриха**. «По итогам «правительственного часа» будет подготовлено постановление Государственной Думы, куда мы включим наши рекомендации по тому, как может быть дополнительно обеспечена безопасность на транспорте», – уточнил Исаев.

<https://er.ru/news/177093/>

На ту же тему:

<http://www.er-duma.ru/news/olga-okuneva-neobkhodimo-obespechit-neukosnitelnoe-ispolnenie-obyazannostey-vsekh-organov-otvechayushch/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.05; МИНТРАНС НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ЗАКУПКИ НОВЫХ АВТОБУСОВ ДЛЯ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ

Неудачные дорожные решения будут включены **Минтрансом** в «черную книгу» дорожных практик. Это позволит регионам в рамках национального проекта «Безопасные качественные автомобильные дороги» не тратить зря время и средства.

График выполнения проекта в этом году очень жесткий, так как число регионов в рамках нацпроекта выросло с 36 до 83. На 1 февраля 82 субъекта РФ утвердили свои программы по ремонту, реконструкции дорог, отметил на заседании комитета по транспорту глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**. Программы работ на 2020 год нужно будет утвердить в этом году, чтобы обеспечить своевременное финансирование и начало самих работ.

Финансирование программ дорожной деятельности субъектов РФ из федерального бюджета в рамках национального проекта в текущем году составит порядка 111,2 миллиарда рублей (иные межбюджетные трансферты).

В проект включен пункт о развитии общественного транспорта. Новые автобусы на газомоторном топливе получают те муниципалитеты в 20 агломерациях России, которые обеспечат в них бесконтактную оплату проезда, а на пути следования – умные остановки, уточнил министр.

https://rg.ru/2019/02/05/mintrans-nazval-usloviia-zakupki-novyh-avtobusov-dlia-municipalitetov.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

БИ ПОРТ; 2019.02.05; МУРМАНСКУЮ ОБЛАСТЬ В РЕГИОНАЛЬНОМ ПОЛУФИНАЛЕ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ» ПРЕДСТАВЯТ 18 УПРАВЛЕНЦЕВ

В Санкт-Петербурге состоится полуфинал конкурса управленцев «Лидеры России» по Северо-Западному федеральному округу. Приглашение получили 432 конкурсанта, среди которых 18 человек из Мурманской области.

В первый день конкурса участники пройдут повторное контрольное тестирование в присутствии экспертов для подтверждения результатов дистанционного этапа, и на его основе будет сформирован окончательный список полуфиналистов.

Открытие регионального конкурса «Лидеры России» состоится 9 февраля. В торжественном мероприятии примут участие наставники конкурса: председатель совета директоров ПАО «Газпром» Виктор Зубков, полномочный представитель Президента России в СЗФО Александр Гудман, **министр транспорта** России Евгений **Дитрих** и генеральный директор АНО «Россия – страна возможностей» Алексей Комиссаров.

Оценивать знания и умения участников будут в течение двух дней – 9 и 10 февраля, а имена лучших управленцев СЗФО станут известны 11 февраля. В программе мероприятия запланированы конференции и мастер-классы, а участники смогут пообщаться с наставниками конкурса.

В финале конкурса «Лидеры России», который состоится в марте, примут участие 300 самых перспективных управленцев со всей России.

<https://b-port.com/officially/item/224047.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; В АРМЕНИИ СЧИТАЮТ ПОЗИТИВНОЙ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКРЫТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА В РФ ЧЕРЕЗ АБХАЗИЮ И ЮЖНУЮ ОСЕТИЮ

В Ереване видят позитивные стороны в возможности открытия транспортного коридора в Россию через территорию Абхазии и Южной Осетии, заявил «Интерфаксу» пресс-секретарь вице-премьера Армении Тиграна Авиняна Ваан Унанян.

В феврале представители России, Грузии и Швейцарии намерены обсудить и принять решения по процедурам, необходимым для выполнения соглашения 2011 года «Об основных принципах механизма таможенного администрирования и мониторинга торговли товарами».

«Пока еще не началась встреча комитета, и нет официальных результатов, мы воздержимся от комментариев. Но придаем важность созданию альтернативы Верхнему Ларсу, что положительно повлияет на перевозки из Армении на международные рынки и в обратном направлении», – сказал В.Унанян.

Ранее замглавы МИД России Григорий Карасин заявил журналистам в Ереване, что РФ позитивно относится к реализации российско-грузинского соглашения о таможенном регулировании от 2011 года.

«Относимся позитивно к соглашению о таможенном регулировании от 2011 года. Мы намерены реализовывать взятые на себя обязательства. С тех пор прошло много лет. Надо сказать, что очень важной будет первая встреча трехстороннего комитета с участием Швейцарии, которую представляет фирма SGS, и представителей Грузии и РФ. Такая встреча состоится очень скоро. Намечена дата – в феврале, в Женеве», – сказал Г.Карасин.

По его словам, после этого необходимо логистически просчитать последовательность шагов и реализовать проект.

«Я рассчитываю, что этот проект поможет открыть еще один транзитный коридор для товаров из Армении. Но упрощать не стоит, потому что в регионе есть свои проблемы, существуют разногласия по поводу политического статуса целого ряда государств. Существует республика Южная Осетия, через которую должен пройти коридор. Это деликатный вопрос, который будем обсуждать вместе с грузинами и швейцарцами», – сказал Г.Карасин.

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; МАРИЯ АРАБЕЙ; 2019.02.06; КТО СКАЗАЛ, ЧТО СЕВЕР ПЛАТНЫЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ ПРОЕЗД В АРКТИКУ ТОЛЬКО ЗА ДЕНЬГИ, ЕСЛИ ДРУГИХ ДОРОГ НЕТ

В России впервые появятся платные дороги без альтернативного бесплатного объезда. Это предусматривает правительственный законопроект, принятый в первом чтении Госдумой. Платные дороги нового типа появятся в регионах Крайнего Севера – это 70% территории России. **Минтранс** уверен, что только таким путем можно привлечь частные инвестиции в дорожное строительство на этих территориях. Деньги за проезд предложено взимать с владельцев грузового автотранспорта. «Сейчас для Крайнего Севера принимается решение, а потом маленькой поправочкой распространится на любую точку России», – выразил опасения депутат Валерий Гартунг («Справедливая Россия»).

Госдума вчера приняла в первом чтении поправки к закону «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». Документ подготовлен **Минтрансом** и внесен правительством. В текущей редакции ст. 37 закона сказано, что плата за проезд по автодороге может быть введена только при условии, что существует альтернативный бесплатный объезд (его протяженность не может превышать длину платной дороги более чем втрое). К примеру, бесплатной альтернативой трассы М11 «Москва-Петербург» является М10 (Ленинградское шоссе), платных участков М4 «Дон» – Старое Каширское шоссе.

В **Минтрансе** предлагают определить в законе исключение: бесплатная альтернатива необязательна, если дорога расположена «в районах Крайнего Севера и приравненных к

ним местностях». В эту зону входит 70% территории страны (21 субъект федерации) площадью 12 млн кв. км с 10% населения РФ. Речь идет, в частности, о Мурманской области, Чукотке, Ямало-Ненецком АО, частично – Карелии, Архангельской и Иркутской областях, Красноярском крае и т. д. Плату на дорогах нового типа предполагается взимать только с владельцев грузового автотранспорта, подчеркнул представлявший законопроект первый замглавы **Минтранса** Иннокентий **Алафинов**.

Полноценных дорог во многих поселениях Крайнего Севера не существует, есть только так называемые зимники, пользоваться которыми круглый год нельзя, сказано в пояснительной записке. «Создание автодорог общего пользования до большинства отдаленных и труднодоступных поселений не представляется возможным даже в долгосрочном периоде по причине высокой стоимости строительства», - говорят в **Минтрансе**. Это связано с тем, что возможности региональных бюджетов «существенно ограничены», поясняют авторы документа, при этом большая часть денег из них направляется на «исполнение социальных обязательств». Решить проблему могли бы частные инвестиции в дорожную отрасль и строительство платных дорог, но в условиях Крайнего Севера механизмы государственно-частного партнерства использовать невозможно из-за ограничений закона. По сути, инвестору надо строить две дороги – платную и бесплатную.

В качестве примера **Минтранс** приводит пример строительства платного моста через реку Пур на Ямале. У него нет бесплатной альтернативы – жители пользуются платной паромной переправой. После возведения моста цена для грузовиков упадет вдвое (с 38 тыс. руб. до 19 тыс. руб. для 30-тонного грузовика), а для легковых машин будет вообще бесплатной. Строительство моста началось в конце 2018 года. Концессионером выступает «Региональная инфраструктурная компания», хотя юридического основания для использования моста на платной основе еще нет – закон не принят. Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов обратился в **Минтранс** – это и стало поводом для подготовки законопроекта, сказано в пояснительной записке.

В регионах Крайнего Севера готовы еще 22 инфраструктурных проекта в области дорожного строительства с проработанными финансовыми моделями, частные компании могли бы обеспечить инвестиции в объеме 400 млрд руб., но для этого нужен закон, пояснил Иннокентий **Алафинов**. «Много грузовых автомобилей обслуживают интересы добытчиков минерально-сырьевой базы, они, по сути, и будут источником окупания этих инвестиций», - заявил он. Методику расчета платы проезда по такой дороге, предлагают чиновники, установят региональные власти.

По данным Росстата, в России насчитывается 1,5 млн км автодорог общего пользования, из которых 944 тыс. км местного значения, 511 тыс. км регионального и межмуниципального значения, 53 тыс. км федерального значения. 1,2 тыс. км дорог являются платными.

В законе нужно прописать запрет введения платы на существующих бесплатных автодорогах общего пользования, считают в думском комитете по транспорту. Господин **Алафинов** заверил, что норма коснется только новых дорог, построенных после вступления в силу закона.

Глава комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов (КПРФ) не исключил, что цена за проезд для грузовика по платным дорогам Крайнего Севера может достигать 15-30 тыс. руб., что отразится на стоимости товаров. «Реализация положений законопроекта не повлечет увеличения цен на перевозку грузов и, как следствие, повышения цен на товары», - заверил Иннокентий **Алафинов**.

Справоросс Валерий Гартунг предположил, что правительство может впоследствии масштабировать инициативу: «Сейчас для Крайнего Севера принимается решение, а потом маленькой поправочкой распространится на любую точку России». Сергей Катасонов (ЛДПР) в подтверждение этих слов предложил сделать правительственную

инициативу «пилотным проектом», чтобы «рассмотреть» использование его на других территориях. «Принятие закона приведет к тому, что ушлые люди, аффилированные с властными структурами, сделают платным то, что вчера было доступно для всех», – заметил коммунист Николай Коломейцев.

<https://www.kommersant.ru/doc/3874647>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/05/reg-szfo/na-krajnem-severe-postroiat-bezalternativnye-platnye-dorogi.html>

<https://www.pnp.ru/politics/na-kraynem-severe-budut-stroit-tolko-platnye-dorogi.html>

ИА REGNUM; 2019.02.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШАЕТ БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ – ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ

В Госдуме видят риски в законе о пользовании платными дорогами на Севере, передает корреспондент ИА REGNUM 5 февраля.

Госдума в первом чтении обсудит законопроект, которым для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей делаются исключения из общего правила об обеспечении возможности альтернативного проезда в отношении платных автомобильных дорог или платных участков автомобильных дорог.

«Правительство предлагает разрешить строить платные дороги в отсутствие бесплатных альтернатив. Прикрывают благой целью – необходимостью построить конкретный мост через реку Пур в Ямало-Ненецком АО. Но за конкретной благой инициативой кроется подвох. Закон позволяет строить платные дороги без соответствующей бесплатной альтернативы вообще во всех территориях с низкой плотностью автодорог», – заявил депутат Госдумы Дмитрий Ионин («Справедливая Россия»).

По словам парламентария, накануне в ходе встречи с депутатами фракции глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** пояснил, что речь идет о 60% территории России.

«И завтра там губернаторы вообще могут перестать строить дороги. Зачем? Им будет проще строить дороги на деньги инвесторов, ставить шлагбаум и собирать деньги с автомобилистов», – опасается Ионин.

Подробности: <https://regnum.ru/news/2566276.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.02.06; СООБЩЕНИЕ ОТРАВЛЕНО: РЕГИОНЫ МОГУТ ЛИШИТЬСЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК; ТЫСЯЧИ МАРШРУТОВ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ СТАЛИ НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ИЗ-ЗА БЮРОКРАТИИ

Тысячи автобусов на межрегиональных маршрутах могут приостановить работу. Это следует из письма Объединения автопассажижских перевозчиков в **Минтранс**. Документ есть у «Известий». Компании не могут получить часть необходимых для работы документов. Жителям многих городов и поселков приходится добираться в другие субъекты с пересадками, потому что остановка в их населенном пункте не внесена в федеральный реестр. Если же перевозчик идет навстречу пассажирам – он фактически становится нелегальным и может быть оштрафован на 300 тыс. рублей. Как пояснили «Известиям» в **Минтрансе**, за наполнение реестра отвечают регионы и ведомство неоднократно просило их ускорить работу.

В России назревает кризис на рынке межрегиональных автобусных перевозок. Многие легальные компании не могут получить свидетельства и маршрутные карты в ФБУ «Росавтотранс». Об этом сказано в письме Объединения автопассажижских перевозчиков, направленном в **Минтранс**. ФБУ выдает документы только на маршруты с остановками, включенными в реестр **Министерства транспорта**. Если хотя бы один остановочный пункт на пути следования не внесен в федеральный перечень – весь маршрут запрещен.

Во многих регионах возникла абсурдная ситуация: например, в городе Кстово Нижегородской области с населением около 70 тыс. человек ни один остановочный пункт не внесен в федеральный перечень, а значит, межрегиональные маршруты с остановкой в городе считаются нелегальными. Соответственно жители должны на межмуниципальном автобусе добираться до автовокзала в Нижнем Новгороде и оттуда с пересадкой ехать в соседний регион, хотя по территории Кстово идут прямые автобусы. Аналогичная ситуация сложилась в Острогожске Воронежской области с населением более 30 тыс. человек, крупном селе Алексеево-Лозовское Ростовской области и многих других населенных пунктах.

Перевозчики вынуждены платить штрафы, рассказала «Известиям» директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова. Суды нередко принимают сторону **Ространснадзора**, сотрудники которого выписывают штрафы от 5 тыс. до 300 тыс. рублей.

«...В такой ситуации существует реальная угроза приостановки транспортного обслуживания населения на территории многих субъектов РФ», – сказано в обращении объединения в **Минтранс**.

По данным **Ространснадзора**, на февраль 2019 года федеральный реестр включал 3925 маршрутов, из них оформлены свидетельства и карты лишь на 2053. Межрегиональные регулярные маршруты сегодня обслуживают 1372 перевозчика, в 2015 году их было 2400. Выпали из реестра

Источник в транспортной отрасли рассказал «Известиям», что инициатором внесения всех остановок в реестр несколько лет назад был Николай **Асаул**, занимавший тогда должность замглавы **Минтранса**. В 2015 году был принят федеральный закон № 220, который должен был установить единые принципы регулирования перевозок, включая межрегиональные, межмуниципальные и внутригородские. В перспективе планировалось создать единую электронную систему, позволяющую пассажирам взять билет через интернет до любой точки.

В течение 2015-2016 годов планировалось внести в единый реестр **Минтранса** всех автобусных перевозчиков на регулярных маршрутах, сами маршруты и все остановочные пункты. Но с формированием реестра остановок возникли проблемы – собственники (частные организации, субъекты РФ и муниципалитеты) не спешили вносить их в перечень. Ответственности за затягивание процесса законодательство не предусматривает.

- До конца 2017 года внести в реестр остановку мог только ее собственник, – пояснила «Известиям» юрист Екатерина Бурнос. – Владельцы этого не делали по разным причинам – от неправильно оформленной земли под остановочный пункт до нежелания тратить на это деньги и время.

В 2018 году остановки вне автовокзалов и автостанций разрешили регистрировать органам власти субъектов РФ. Это позволило легализовать часть пунктов, но не решило проблему полностью, отметила она.

Минтранс предлагает разрешить регионам варьировать тарифы на проезд в течение суток - Ставропольский край, Ульяновская область, Республика Чувашия, Республика Башкортостан – в каждом из этих регионов более 100 межрегиональных маршрутов в другие субъекты РФ не имеют карт и свидетельств. Это не значит, что проблема именно в этих регионах, она может быть и в соседних, – подтвердил «Известиям» первый заместитель гендиректора Росавтотранса Руслан Лужецкий.

В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что в 2016-2018 годах «неоднократно обращались в субъекты РФ с просьбой обеспечить представление заявлений о регистрации остановочных пунктов».

Подарок нелегалам

Сейчас перевозчики пытаются решить проблему сами, исключая остановочные пункты из своих маршрутов или высаживая пассажиров в пунктах, не предусмотренных реестром, на

свой страх и риск. По данным Росавтотранса, в 2018 году более 300 маршрутов были изменены, из них исключили «незаконные» остановки, и перевозчики получили карты и свидетельства.

Неразбериха на рынке приводит к росту «серого» сектора и увеличению доли регулярных межрегиональных перевозок под видом заказных, отметил предприниматель-перевозчик, член общественного совета при **Ространснадзоре** Сергей Кумбарули.

- Те, кто работал на рынке годами, уходят из этого бизнеса, а возить людей нужно – поэтому на маршруты становятся нелегалы, которые зачастую не ремонтируют технику и нарушают все мыслимые нормы безопасности, – добавил он.

Тронуться можно: на российские улицы выпускают автомобили без водителей

Поможет ли проект Минпромторга российскому рынку автономных авто?

На этом фоне растет популярность сервисов BlaBlaCar и VeerCar, которыми научились пользоваться маскирующиеся под автовладельцев нелегалы.

- Мы с подругой решили воспользоваться сервисом BlaBlaCar, чтобы поехать в Санкт-Петербург из Москвы, – рассказала «Известиям» жительница столицы Татьяна. – Стоимость была вдвое ниже, чем билет на рейсовый автобус. Приехали к назначенному месту у метро, но там нас ждал неприятный сюрприз – водитель подъехал в положенное время, но не на машине, а на автобусе. Его ждали еще около 10 человек. Наша поездка была уже полностью спланирована, отель забронирован, поэтому отказаться мы не могли. Директор чувашской транспортной компании «Альбатрос» Сергей Мидуков добавил, что выявить и оштрафовать легального перевозчика проще, чем нелегала.

- Их надо поймать за руку, доказать, что люди в салоне минивэна или микроавтобуса не друзья и родственники, а именно пассажиры, – отметил он.

Легального же перевозчика видно издали: номер маршрута, наименование компании, экипировка.

- Поэтому мы судимся с надзорными органами. А что делать, не высаживать же людей, – отметил Сергей Мидуков.

Предприниматель добавил, что на маршруте из Чебоксар в Нижний Новгород из 15 остановочных пунктов в реестр внесены только начальный и конечный. Без промежуточных пунктов маршрут, по его словам, можно закрывать, потому что только 20% пассажиров едут до Нижнего.

По судам

В целом к закону № 220 много претензий и он действительно нуждается в правках, подтвердил «Известиям» вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев. Но решать проблему, полагает он, придется на местном уровне.

- Мы изначально предлагали вносить в свидетельство только начальный и конечный пункты. Сейчас нужно к этой идее вернуться, позволить ездить по регулярным маршрутам, но дать три года на внесение промежуточных остановок в реестр **Минтранса**. Если остановка нужна, то пассажиры и перевозчик должны обратиться к местным органам власти и добиться внесения ее в реестр, – сказал Валерий Алексеев.

Сейчас межрегиональные перевозчики уже прошли все судебные инстанции вплоть до Верховного суда РФ, где с переменным успехом пытаются отстоять свое право заниматься извозом по прежним маршрутам. 15 января 2019 года в Конституционный суд поступил иск от компании «Агаттрансавто», которая пытается оспорить положения Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) об ответственности за езду без маршрутных карт.

https://iz.ru/839270/aleksandr-volobuev-anzhelina-grigorian/soobshchenie-otravleno-regiony-mogut-lishitsia-avtobusnykh-perevozok?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

На ту же тему:

https://tass.ru/ekonomika/6082332?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://ura.news/news/1052370908?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.02.06; АГРЕГАТОРАМ ГОТОВЯТ ЗАКОН

Крупнейшие в России агрегаторы «Яндекс.Такси», Uber, Gett, «Ситимобил», «Везет Такси» не оставили шансов некогда популярным таксопаркам. Онлайн-сервисы заказа такси оказались крайне востребованными.

Агрегаторы оптимизировали загрузку такси, машина сегодня приезжает за 3-5 минут. Упала стоимость поездки. Средний чек снизился с 650 рублей в 2015 году до 450 рублей в 2018 году.

«Это детище современных информационных технологий. А будущее за беспилотными такси, где, разумеется, будут агрегаторы», – уверен глава Союза пассажиров Кирилл Янков».

Однако при очевидных плюсах есть и негативные моменты. Агрегаторы не несут ответственности перед пассажирами. Не контролируют время работы водителя на линии. Он может работать круглыми сутками и все равно получать новые заказы.

Впрочем, здесь недавно появился просвет. Один из агрегаторов заявил, что будет контролировать и скорость на маршруте (за ее превышение водителя «открепят» от агрегатора), и продолжительность работы за рулем. Теперь у этого агрегатора будет конкурентное преимущество – пассажиры начнут отдавать предпочтение безопасной поездке. Значит, придется подтягиваться и другим. Правда, они могут перебить это преимущество снижением цен и выиграть на обороте, не исключают эксперты. И безопасность продолжит «стоять на обочине». А все потому, что отсутствует единое регулирование деятельности агрегаторов.

В случае с агрегаторами в других областях уже начали происходить позитивные изменения. С 1 января вступил в силу закон, который обязал продавцов онлайн сообщать потребителю и агрегатору достоверную информацию о себе и также размещать ее на своих сайтах. На агрегаторов возлагается ответственность за убытки потребителя из-за недостоверных сведений о товаре либо продавце. Кроме того, установлены случаи, в которых агрегатор по требованию потребителя обязан вернуть сумму предварительной оплаты товара (услуги). До принятия закона какой-либо специальной ответственности перед потребителями у агрегаторов онлайн-торговли не существовало.

Всероссийский союз страховщиков направил письмо в Госдуму, в Минэкономразвития, **Минтранс** и Минфин с предложениями по такси-агрегаторам. Например, «вшивать» в мобильные приложения сервисов функции тахографа, чтобы вовремя обнаруживать переработки водителей. И запретить агрегаторам регулировать тарифы на поездки пассажиров, а плату за услугу передачи заказа сделать фиксированной, не зависящей от стоимости. Агрегаторы с этим, разумеется, не согласны. Но уже хорошо, что в России начали обсуждать возможные варианты цивилизованного рынка пассажирских перевозок с участием такси-агрегаторов.

Уже прошел первое чтение и законопроект «О такси» в Госдуме. До 19 февраля депутаты принимают предложения по его корректировке. Общероссийское объединение пассажиров ведет речь о соблюдении режима труда и отдыха водителями. О страховании ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров на два миллиона рублей.

Новый закон о такси, говорит руководитель Центра компетенций Международного Евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус, добавит регионам обязанность контролировать рынок. В том числе и полномочия по контролю за агрегаторами.

<https://rg.ru/2019/02/05/v-rossii-predlozhili-zapretit-agregatoram-regulirovat-tarify-na-poezdki.html>

ТАСС; 2019.02.06; МЕДВЕДЕВ ОСВОБОДИЛ КЕЛЬБАХА ОТ ДОЛЖНОСТИ ГЛАВЫ «АВТОДОРА»

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которым освободил Сергея Кельбаха от должности председателя правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»).

«Распоряжением, которое подписал премьер-министр Медведев, Кельбах Сергей Валентинович освобожден от должности председателя правления госкомпании «Российские автомобильные дороги» по его просьбе», – сообщили в пресс-службе правительства РФ.

Тем же распоряжением на должность главы «Автодора» назначен Вячеслав Петушенко, отметили в пресс-службе.

Петушенко до этого занимал пост первого заместителем председателя правления госкомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/6082815>

ТАСС; 2019.02.05; ЭКСПЕРТ: НОВЫЙ МОСТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КНДР МОЖЕТ БЫТЬ НЕ ВОСТРЕБОВАН

Проблема нехватки грузопотока может возникнуть после строительства автомобильного моста через реку Туманная между Россией и КНДР, обсуждение которого станет одним из основных вопросов на девятом заседании Межправительственной комиссии (МПК) по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между РФ и КНДР. Такое мнение высказал ТАСС ведущий специалист Дальнего Востока в области международных отношений, доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета Артем Лукин.

Ранее сообщалось, что одним из ключевых вопросов повестки МПК, которая пройдет в Москве 6 марта, станет тема строительства мостового перехода через реку Туманная. На совещании во Владивостоке, обсуждая подготовку к заседанию, представители двух стран договорились, что к заседанию должны согласовать основные параметры объекта и выработать схемы его реализации.

«Не совсем понятно, какие грузы будет обслуживать автомобильный мост. Для имеющегося весьма скромного объема торговли между Россией и КНДР, более чем достаточно железнодорожного моста. Рост торговли может произойти после снятия санкций с КНДР, но когда это произойдет и произойдет ли вообще, никто не знает», – сказал Лукин.

При этом он отметил, что для нормального автомобильного сообщения предстоит привести в необходимое состояние дороги в Хасанском районе Приморья и провести ту же работу в КНДР. Кроме того, может остро встать вопрос финансирования. «Этот проект обойдется как минимум в сотни миллионов рублей. Нынешнее состояние бюджета вряд ли позволяет построить мост через Туманную за государственные деньги, а частные инвесторы обычно не вкладываются в инфраструктурные проекты подобного рода из-за крайне длительных сроков их окупаемости», – сказал Лукин.

Эксперт напомнил, что идея автомобильного моста через пограничную реку Туманная обсуждается уже достаточно давно. У двух стран по этой реке проходит общая сухопутная граница, но единственный мост «Дружба» является железнодорожным и не способен обслуживать автомобильное сообщение.

«Это, конечно, ограничивает потенциал взаимодействия между Россией и Северной Кореей. <...> Автомобильный мост, безусловно, имеет смысл в более долгосрочной перспективе, когда развитие экономических отношений с КНДР будет более понятным, а финансовая ситуация и в России, и в Северной Корее – лучше», – отметил Лукин.

<https://tass.ru/ekonomika/6078488>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.02.05; АУ-БЕНЗИН; ФАС НАЗВАЛА ВОЗМОЖНЫХ ВИНОВНИКОВ СКАЧКА ЦЕН НА ТОПЛИВО В 2018 ГОДУ

Вероятными виновниками резкого скачка цен на моторное топливо весной прошлого года могут быть два трейдера, которые на биржевых торгах создавали условия для искусственного завышения стоимости нефтепродуктов, рассказал замруководителя Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Андрей Цариковский. В ближайшее время ФАС заведет дело в связи с манипулированием цен.

«В прошлом году произошел скачок цен, были очень драматичные события, ряд крупных игроков даже заявили, что не будут участвовать в биржевых торгах, потому что происходит манипулирование ценами на торгах и они не могут участвовать в нечестной игре. Мы внимательно исследовали то, что происходило в то время на торгах нефтепродуктов, и в ближайшее время будет сформировано одно из очень интересных дел по признакам сговора участвовавших в торгах трейдеров», – приводит слова Цариковского ТАСС.

Названия «достаточно крупных», по словам замглавы ФАС, трейдерских компаний, которые будут фигурировать в деле, пока не раскрываются. Цариковский лишь пояснил, что их действия могли повышать цены на бирже и, как следствие, подстегивать рост во всем оптовом звене и далее по цепочке в мелком опте и рознице.

Рост цен на моторное топливо на бирже СПБМТСБ начался в апреле прошлого года на фоне сезонного повышения спроса, однако в течение нескольких недель разогнался настолько сильно, что на заправках ценники тоже начали серьезно повышаться. Ко второй половине мая рост был признан в правительстве неконтролируемым, в связи с чем власти заключили с вертикально интегрированными нефтекомпаниями (ВИНками) сделку: заморозка цен на АЗС в обмен на снижение ставок акцизов на топливо. В октябре соглашение было несколько модифицировано, и срок его действия продлили до 31 марта 2019 года.

На фоне всплеска цен на бирже СПБМТСБ были впоследствии ужесточены правила торговли, которые наиболее существенно отразились на трейдерских компаниях. После ряда взаимных обвинений между некоторыми участниками рынка члены Совета по товарным рынкам, которые объединяют независимых от ВИНКов игроков, объявили об отказе от вторичных сделок на бирже на срок действия соглашения с правительством, а «Роснефть» на некоторое время приостанавливала поставку топлива на биржу.

В правительстве также обсуждалась возможность лишить биржевых перекупщиков топлива права на возмещение НДС, чтобы сделать их деятельность менее выгодной. Кроме того, речь шла о введении лицензирования экспорта нефтепродуктов. В то же время, например, в Банке России призывали не вводить чрезмерные требования для трейдеров, так как биржа в России находится на начальной стадии развития и требует наличие таких игроков, которые помогают увеличивать ликвидность площадки. В ЦБ отмечали, что вряд ли трейдеры могут расшатать цены до неконтролируемого состояния.

<https://rg.ru/2019/02/05/fas-nazvala-vozmozhnyh-vinovnikov-skachka-cen-na-benzin-v-2018-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.05; ДОБАВЬТЕ ГАЗУ; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ ВМЕСТЕ ВЫПУСТЯТ АВТОБУС НА СПГ

В Челябинской области создадут совместное предприятие по сборке белорусских автобусов и коммунальной техники. Проект Минского автозавода и компании «Уралпромтехника» презентовали во время визита в регион посла Республики Беларусь в России Владимира Семашко.

На новом производстве будут выпускать технику на базе белорусских шасси. Двигатели машин будут работать на сжиженном природном газе (СПГ). Организацию этого

совместного предприятия уже называют одним из самых прорывных примеров российско-белорусской промышленной кооперации, поскольку проект в равной степени выгоден обеим странам. «Он нацелен на развитие рынка сжиженного природного газа, в его реализации заинтересованы и российские газовые компании, которые берут на себя обязательство по созданию газозаправочной инфраструктуры. Проект даст мощный толчок развитию рынка СПГ в Союзном государстве», – прокомментировал «РГ» замначальника департамента экономики и отраслевых программ Постоянного Комитета Союзного государства Олег Леснов.

Тем не менее, это далеко не единственный пример успешной промышленной кооперации между российскими и белорусскими предприятиями. Так, на Череповецком литейно-механическом заводе (ЧЛМЗ) уже организована крупноузловая сборка наиболее востребованных моделей тракторов Минского тракторного завода. По словам генерального директора предприятия Владимира Боглаева, в последние годы на ЧЛМЗ удалось локализовать ряд технологических операций, и в результате появилась новая «инсталляция» восьмидесятицилиндрового трактора «Беларус-82.1/35».

Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников заявил, что объемы производства тракторов на ЧЛМЗ будут постепенно расти: до 2500 единиц в 2019 году и до 3000 в 2020-м.

Совместное предприятие «Брянсксельмаш» по сборке зерноуборочных и кормоуборочных комбайнов действует в соседствующей с Беларусью Брянской области. По словам Олега Леснова, между министерствами промышленности Беларуси и России уже достигнута договоренность о постепенной максимальной локализации этого производства на территории РФ.

Еще один совместный проект, возможно, будет реализован между «Минским заводом гражданской авиации N 407» и Сибирским научно-исследовательским институтом авиации. Речь идет о проекте модернизации самолетов Як-40. Премьер-министр Беларуси Сергей Румас во время визита в Новосибирск заявил о том, что власти страны и руководство предприятия готовы обсуждать возможные проекты по участию минского завода в проведении совместных работ по обслуживанию, ремонту и модернизации самолетов.

«Промышленная кооперация России и Беларуси не останавливается только на этих проектах. Так, на карьерные самосвалы БелАЗ устанавливаются российские комплектующие. Это двигатели ярославского моторного завода «Автодизель», силовые агрегаты электромеханической трансмиссии с петербургских предприятий. В Беларусь поставляют металл с российских комбинатов», – добавил Олег Леснов.

По словам Госсекретаря Союзного государства Григория Рапоты, инициатива по созданию интеграционных проектов должна исходить от самих предприятий. «Мне кажется более продуктивным, когда инициатива исходит от самих предприятий. Когда они, испытывая внутреннюю экономическую и научно-техническую потребность, находят партнера (россияне в Беларуси, белорусы в России) и начинают взаимодействовать, как, скажем, в случае с выпуском белорусских тракторов в Череповце», – цитирует Рапоту БЕЛТА.

<https://rg.ru/2019/02/05/reg-urfo/rossiia-i-belarus-vmeste-vypustiat-avtobus-na-spg.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.02.05; ГАИ ПОДАЕТ ЗНАКИ; СТОЛИЧНАЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОЛУЧИТ НОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ

Вскоре столичная ГАИ получит на вооружение новые технические средства для принудительной остановки автомобилей. А также новые – более мощные и более тяжелые – машины.

Об этих и других новостях московской автоинспекции рассказал на «Деловом завтраке» в «Российской газете» начальник Управления столичного ГИБДД генерал-майор полиции Виктор Коваленко.

Виктор Васильевич, вы говорили о том, что на вооружении у ГИБДД появились новые технические средства для остановки машин. Что это такое?

Виктор Коваленко: Речь идет о принудительной остановке транспорта. То есть, если водитель пытается скрыться, уйти от преследования, если за рулем преступник или подозреваемый, то, чтобы его остановить, применяются такие технические средства. У нас на вооружении до сих пор были «Еж» и «Диана». Это такие ленты с шипами. Их нужно раскатать на дороге перед «сбежавшим» автомобилем. Шипы на них толщиной примерно с авторучку, пустотелые. Это сделано для того, чтобы воздух из шины быстро вышел и машина остановилась. Мы получили новый опытный образец, который называется «Барракуда» – такое название хищной рыбы. Это интересное, очень легкое устройство из композитных материалов. Такая небольшая полоска с шипами. Эта полоска находится у сотрудника полиции. Он может ее бросить под колесо автомашины, которая не остановилась, либо положить под колесо, когда проводит проверку автомобиля, если подозревает, что водитель может ударить по газам и скрыться.

А водитель это видит?

Виктор Коваленко: Конечно, он все это видит. А если принудительно нужно остановить преступника, то устройство это бросается на проезжую часть. Лента сделана по принципу «ванька-встанька». Всегда поворачивается шипами вверх и не позволит машине проехать. Мы сейчас ее изучаем. Она очень легкая, весом не тяжелее блокнота. Это импортная разработка. Мы изучаем ее, надеемся, что подобные устройства смогут поставлять отечественные производители.

В каких ситуациях «Барракуда» может пригодиться, особенно в Москве?

Виктор Коваленко: Я надеюсь, что в Москве пригодится в редчайших случаях. Потому что мы и так достаточно неплохо работаем, эффективно. И гонки здесь устраивать незачем. А скрывшихся водителей мы находим с помощью камер. Где-то на трассах, наверное, это будет очень интересно. Во время введения каких-то оперативных планов, когда нужно задержать преступника, заблокировать какую-то территорию. Но есть жесткие требования, как применяется это устройство.

В чем заключаются эти требования?

Виктор Коваленко: Во-первых, необходимо определить участок для остановки транспортного средства, оградить проезжую часть, произвести остановку движущегося автомобильного потока как можно дальше от места применения специальных средств, конечно же заблаговременно предупредить участников движения. Есть ограничения по категории транспорта, в отношении которого нельзя их применять. Это достаточно сложно. Могу сказать, что на моей памяти, сколько я работаю, ни разу такие устройства не применялись. Лента только находится как необходимое снаряжение в машине полиции. Как револьвер в кобуре: сейчас не нужен, но может пригодиться. Подробные требования к применению таких спецсредств изложены в наставлении о ДПС, которым мы ежедневно руководствуемся при несении службы.

Какие еще технические новинки собирается использовать ГИБДД?

Виктор Коваленко: В Москве обсуждается вопрос оснащения ГИБДД новыми машинами. Автомобили с повышенными динамическими характеристиками, а также пикапы потребуются в первую очередь на МКАД. Это дорога повышенной опасности, а количество погибших на ней достаточно велико.

В том числе потому, что увидеть в таком потоке при таких скоростях машину, которая внезапно остановилась или сломалась, достаточно сложно. Где-то по 5,5-6 процентов аварий – это наезд на припаркованный или неисправный транспорт. Конечно, нам необходимы такие машины. Во-первых, они высокие. На них можно разместить

импульсные стрелки, которые в кузове поднимаются и далеко видны, как при ограждении строительных объектов. Эти пикапы оснащены лебедками, чтобы оказать помощь автомобилистам. Например, отбуксировать машину. В таком автомобиле предусмотрен набор специальных конусов с подсветками, чтобы можно было на трассе сделать плавный сгон и своевременно оградить это место, пока оказывается помощь.

Вы упомянули о машинах с мощными двигателями.

Виктор Коваленко: Да, сейчас рассматривается вопрос тестирования машин со спортивными двигателями. То есть теми, которые сотрудники ГИБДД смогли бы использовать на скоростных магистралях, чтобы служба могла противостоять стритрейсерам, которые устраивают гонки на дорогах. Нам необходимы машины с очень хорошими динамическими характеристиками.

Виктор Коваленко: Мы давно отказались от измерения скорости с помощью так называемых фенов, ручных измерителей скорости. В Москве достаточное количество камер для фиксации нарушений. Но за любое нарушение, которое выявляется с их помощью, максимальный штраф – 5 тысяч рублей. Кроме штрафа, применять другие санкции нельзя. Нам же необходимо было строго наказывать злостных нарушителей, которые превышают скорость более чем на 60 км/ч. Поэтому была разработана программа «Пит-стоп». Это планшетный компьютер, с помощью которого сотрудник может подключиться к камерам фотофиксации. Программа показывает нарушителя, который превысил скорость более чем на 60 км/ч. Инспектор видит, что через 2-3 минуты машина будет рядом с ним. Он останавливает эту машину, видит, кто за рулем, скорость зафиксирована в автоматическом режиме. Составляется материал и направляется в суд. Если судья считает нужным, применяет санкции, которые предусматривают лишение водительских прав. За прошлый год более 100 нарушений – превышения скорости более 80 км/ч – выявлено с помощью этого комплекса.

<https://rg.ru/2019/02/05/reg-cfo/stolichnaia-gosavtoinspekciia-poluchit-novoe-vooruzhenie.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.02.05; ПО ЕДИНОМУ БИЛЕТУ; ЗОНАЛЬНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В ПОДЗЕМКЕ НЕ БУДЕТ

В московском метрополитене опровергли новость о том, что там в ближайшие годы вводится система зональной тарификации оплаты за проезд. Новость распространили СМИ со ссылкой на конкурсную документацию по разработке новой билетной системы Москвы. Тендер стоимостью 670 млн рублей был разыгран городом в конце прошлого года.

В частности, в техническом задании на разработку говорится: «В 2012 году территория Москвы увеличилась в 2,5 раза, в связи с этим расширилась зона действия московского общественного транспорта и возникла необходимость ввода тарифных зон, но существующие билетные системы не поддерживают зональную тарификацию».

Москвичи запаниковали: неужели в метро введут зонный проезд, как, например, в Лондоне, по принципу чем дальше поездка, тем дороже. Слухи об этом периодически возникают в столице, но раз за разом городские власти их опровергают. Вот и на этот раз заявление на этот счет не заставило себя ждать: «Разрабатываемая столичным метрополитеном новая билетная система необходима для массы полезных вещей: персонализации «Тройки», применения самых современных бесконтактных способов оплаты проезда, новых типов валидаторов и много другого, – пояснил заммэра по транспорту Максим Ликсутов. – Включение в техзадание зональной оплаты необходимо для интеграции пригородного железнодорожного транспорта и будущих Московских центральных диаметров, где есть зональная оплата. Также зоны имеются в наземном транспорте при поездках из ТиНАО и Зеленограда. Переход на расчет оплаты зонами на действующей инфраструктуре Мосметро даже не рассматривается. Любые спекуляции по этому поводу не имеют под собой никаких оснований».

Сейчас есть билеты на наземный транспорт и метро, а также своя система и у железной дороги – билет или абонемент можно записать на «Тройку», но для этого нужно попасть в кассу или к билетному автомату ЦППК или МТППК. Действующий проездной не дает возможности все эти билеты объединить и платить за проезд с одного электронного кошелька на всех видах транспорта. Проблема интеграции и должна быть решена после запуска новой «Тройки». Также ее можно будет пополнять всеми смартфонами без визита к желтому терминалу, необходимому сейчас для зачисления средств на счет карты.

<https://rg.ru/2019/02/06/reg-cfo/zonalnoj-oplaty-proezda-v-stolichnoj-podzemke-ne-budet.html>

ТАСС; 2019.02.05; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ НАЧНУТ ВНЕДРЯТЬ В ПОДМОСКОВЬЕ

Подмосковные власти в этом году начнут тестирование в регионе интеллектуальной системы управления дорожным движением «Умный город», «пилотным» участком станет Волоколамское шоссе, сообщил журналистам во вторник **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик.

«Мы хотим начать развитие интеллектуальной транспортной системы. С <...> участка, где постоянные транспортные проблемы – это Волоколамское шоссе в Красногорске. До июля мы постараемся провести аппаратную реализацию всего комплекса «Умная дорога», чтобы где-то на 15-20% – это наш прогноз – снизить там транспортную напряженность», – сказал Гержик.

По его словам, после запуска развязки на Волоколамском шоссе через железнодорожные пути в декабре прошлого года пробки усугубились в самом городе, поэтому для установки «Умного города» и был выбран этот участок.

Министр уточнил, что автоматизированная система управляет светофорами, контролирует датчики движения, информирует водителей с помощью табло и рассылок сообщений о пробках на дорогах. «Система «Умный город» предполагает работу без участия операторов, кроме случаев чрезвычайных происшествий. Будет регулировать потоки как в сторону Москвы <...>, так и в сторону области», – добавил он.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6079825>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.05; ДЕПТРАНС МОСКВЫ ПЕРЕДАЛ РОСТРАНСНАДЗОРУ АВТОМОБИЛИ И СПЕЦТЕХНИКУ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Департамент транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры столицы передал **Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзору)** новые автомобили и специализированную технику для выявления нелегальных перевозчиков. Об этом журналистам сообщил заммэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

«Сегодня у нас важное событие – передача техники от правительства Москвы **Ространснадзору**, который еще больше усилит службу на территории города и позволит всем пассажирам чувствовать, что ситуация находится под максимальным контролем. У сотрудников **Ространснадзора** есть все возможности для контроля, моментальной проверки и решения всех возникающих проблем», – сказал М.Ликсутов.

Он уточнил, что борьба с нелегальными перевозками и безопасность на дорогах являются приоритетом для правительства Москвы.

«Было подписано соглашение о взаимодействии, которое подразумевало приобретение необходимого оборудования, техники для **Ространснадзора**. Проблема нелегальных перевозок в Москве несколько лет стояла крайне остро. Она и сейчас находится в зоне повышенного внимания. Но количество нелегальных перевозчиков сократилось. Это в первую очередь заслуга коллег из **Ространснадзора**», – отметил М.Ликсутов.

По его словам, было передано: 21 автомобиль Renault Duster, шесть автомобилей Toyota Camry, 36 планшетных компьютеров, 89 автомобильных видеорегистраторов и другая техника.

«Теперь работники ЦМУГАДН смогут быстрее добираться до мест рейдов или дорожно-транспортных происшествий, а, значит, борьба с нелегалами станет еще эффективнее», – заключил М.Ликсутов.

<https://www.mskagency.ru/materials/2860437>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; ГРУППА «ГАЗ» ПОСТАВИЛА 116 АВТОБУСОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ УНИВЕРСИАДЫ-2019

Группа «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA) поставила 116 автобусов большого и среднего классов в рамках обновления автопарка Красноярска перед проведением Универсиады-2019, сообщает пресс-служба группы «ГАЗ».

В частности, группа поставила 20 туристических автобусов «Круиз» марки «ГАЗ», 18 низкопольных городских автобусов большого класса ЛиАЗ-5292 (оба производства Ликинского автобусного завода, Московская область, входит в группу «ГАЗ» – ИФ) и 78 машин среднего класса «Вектор 8.8» (Павловского автобусного завода, Нижегородская область – ИФ).

Автобусы пассажироместимостью от 50 до 109 мест будут задействованы для работы на городских маршрутах, а также для транспортировки гостей мероприятия из аэропорта и вокзалов.

В пресс-службе группы «ГАЗ» «Интерфаксу» сообщили, что поставка автобусов осуществлялась в конце 2018 года – начале 2019 года. Сумму контракта в пресс-службе не уточнили.

Туристический автобус ГАЗ «Круиз» предназначен для междугородных перевозок и для маршрутов большой протяженности. Машина изготавливается на шасси Scania и оснащается двигателем Scania мощностью 400 л.с. экологического стандарта «евро-5». Общая пассажироместимость – 49 человек.

Низкопольный городской автобус ЛиАЗ-5292 предназначен для работы на маршрутах с интенсивным пассажиропотоком. Автобус комплектуется двигателем семейства ЯМЗ-530 экологического стандарта «евро-5» мощностью 276 л.с., автоматической коробкой передач. Общая пассажироместимость составляет 109 человек.

Автобусы среднего класса «Вектор 8.8» поставлены в городской (31 штук) и пригородной (47 штук) модификациях. Машины комплектуются дизельными двигателями ЯМЗ-534 мощностью 169 л.с. экологического стандарта «евро-5». Пассажироместимость городской модификации автобуса – 57 человек, пригородной – 50.

Пресс-служба отмечает, что эти модели автобусов принимали участие в транспортном обслуживании Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи, регионов Чемпионата мира по футболу 2018 года.

Группа «ГАЗ» объединяет 13 предприятий в 8 регионах России, выпускает легкие и среднетоннажные коммерческие автомобили, автобусы, тяжелые грузовики, легковые автомобили, силовые агрегаты и автокомпоненты. Модельный ряд группы «ГАЗ» включает полную линейку автобусов малого, среднего, большого и особо большого классов. Штаб-квартира группы «ГАЗ» расположена в Нижнем Новгороде.

Универсиада пройдет в Красноярске с 2 по 12 марта.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.02.05; В ГОСДУМЕ НАСТАИВАЮТ НА ТЩАТЕЛЬНОМ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП С ГИБЕЛЬЮ ДЕТЕЙ В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Первый заместитель председателя Комитета Госдумы по вопросам семьи, женщин и детей Ольга Окунева («Единая Россия») заявила, что в Госдуме настаивают на тщательном

расследовании ДТП под Калугой 3 февраля, в результате которого погибли дети. Депутат выступила от фракции в ходе «часа заявлений» на пленарном заседании.

«Мы проведём тщательное расследование причин этого страшного ДТП и разберёмся, почему не было должных предупреждений о погоде, о гололёде. Выясним, почему дорожные службы вовремя не приводят в надлежащее состояние эти автодороги», – сказала Окунева.

Она напомнила, что в плане «Десятилетия детства» есть раздел об инфраструктуре детства, есть мероприятия, которые надо провести для повышения транспортной доступности для детей, занимающихся дополнительным образованием. «Ведь не всегда занятия и соревнования проходят на территории одного региона и даже в рамках одной территории от некоторых муниципалитетов может быть несколько часов до регионального центра», – добавила парламентарий.

3 февраля семь человек, включая троих детей, погибли в результате опрокидывания автобуса с детьми в Калужской области. Госпитализация потребовалась тридцати двум, из них – 23 детям. Автобус вёз юных участников танцевального коллектива «Колибри» из Смоленской области в филармонию Калужской области для участия в конкурсе. Всего в автобусе находились 45 человек, среди них 31 ребёнок. Возбуждено уголовное дело по статье 264 УК – «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

<https://www.pnp.ru/politics/v-gosdume-nastavayut-na-tshhatelnom-rassledovanii-dtp-s-gibelyu-detey-v-kaluzhskoy-oblasti.html>

ТАСС; 2019.02.05; СК ИНИЦИИРОВАЛ ОБЪЕДИНЕНИЕ ДВУХ ДЕЛ ПО ФАКТУ ДТП С АВТОБУСОМ ПОД КАЛУГОЙ

Следственный комитет инициировал передачу второго уголовного дела по факту ДТП с автобусом в Калужской области из полиции. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Следственного комитета РФ.

«Инициирована передача уголовного дела по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств») в отношении водителя автобуса в производство следователей СК России», – сообщили в СК.

Второе дело по ч. 3 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц») расследует центральный аппарат СК. В рамках этого дела арестован на два месяца собственник автобуса.

По данным следствия, автобус вез в Калугу детей из танцевальных коллективов города Ярцево Смоленской области. На 128-м километре трассы Вязьма – Калуга автобус опрокинулся. В результате аварии 32 человека пострадали, среди них 23 ребенка. Еще семь человек погибли – три девочки и четыре женщины.

Следователи провели дополнительные осмотры и места происшествия, и автобуса. Назначены судебно-медицинские экспертизы, которые позволят оценить степень тяжести вреда, причиненного потерпевшим. «Также будут проведены комплексные автотехнические исследования, чтобы оценить состояние автобуса. Изымается необходимая документация, имеющая значение для следствия», – сообщили в СК.

В ведомстве отметили, что следователи также дадут оценку действию или бездействию должностных лиц из контролирующих органов.

<https://tass.ru/proisshestiya/6081129>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.05; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ШЕСТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МАРШРУТКОЙ

Три легковых автомобиля и маршрутный микроавтобус столкнулись в центре города Энгельса Саратовской области, в результате пострадали пятеро взрослых и один ребенок, сообщила во вторник пресс-служба областного управления ГИБДД.

ДТП произошло в понедельник на пересечении улиц Тельмана и Волоха.

«Произошло столкновение автомобилей Volkswagen, «Лада Гранта», VA3-2107 и микроавтобуса Ford Transit маршрута №208. В результате ДТП получили травмы четыре пассажира Ford Transit 12, 27, 44 и 63 лет, а также 24-летний пассажир и 25-летняя пассажирка «Лады Гранты», – говорится в сообщении.

ГИБДД по факту аварии проводит проверку.

<https://ria.ru/20190205/1550389553.html>

ТАСС; 2019.02.05; ВОДИТЕЛЬ ПОПАВШЕЙ В ДТП ПОД ВЛАДИМИРОМ МАРШРУТКИ НЕ ИМЕЛ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ЛЮДЕЙ

Житель Чувашии, который управлял микроавтобусом, попавшим в ДТП в ночь на 4 февраля на трассе во Владимирской области, не имел разрешения на перевозку пассажиров. Об этом сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе МВД по республике.

«Водитель не имел соответствующего разрешения на перевозку людей. По предварительной информации, он вез своих односельчан и жителей других населенных пунктов Чувашии на заработки», – сказала собеседница агентства.

В Судогодском районе 4 февраля около 01:20 мск на 214-м километре федеральной автодороги М-7 «Волга» водитель «КамАЗа» с полуприцепом, двигаясь в сторону Москвы, не справился с управлением и наехал на барьерное ограждение, разделяющее встречные полосы движения. В это время водитель частного микроавтобуса Mercedes, перевозившего 14 пассажиров по маршруту Чебоксары – Москва, двигаясь в попутном направлении, не выбрал безопасную дистанцию до впереди движущегося грузовика и столкнулся с ним. После этого микроавтобус перевернулся.

В результате ДТП в микроавтобусе погибли три пассажира, пострадали, по уточненным данным, восемь человек. Шестеро из них госпитализированы, двое прооперированы и находятся в реанимации в тяжелом состоянии. По факту аварии возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц»).

В пресс-службе добавили, что водитель ранее неоднократно нарушал правила дорожного движения. В частности, только за 2018 год насчитывается 29 таких нарушений. Микроавтобус, которым управлял мужчина, был переоборудован из грузового автомобиля в пассажирский.

<https://tass.ru/proisshestiya/6079828>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.02.06; ПОЧЕМУ РЖД НЕ СПЕШИТ ПРОДАВАТЬ НЕВОЗВРАТНЫЕ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ; КОМПАНИЯ ИМЕЕТ ПРАВО ПРЕДЛАГАТЬ ИХ С НАЧАЛА ГОДА, НО ПОКА ТАКИЕ БИЛЕТЫ ДОСТУПНЫ ЛИШЬ НА ТРИ МАРШРУТА

Возможность продавать невозвратные билеты «дочка» РЖД – Федеральная пассажирская компания (ФПК) получила с января 2019 г. Первые продажи невозвратных билетов начались только 20 января. Но они были предложены лишь на два маршрута – на поезда № 739/740 Москва – Воронеж и № 25/26 Москва – Ижевск отправлением с 19 апреля. С 5 февраля начались продажи невозвратных билетов по третьему маршруту – на поезд № 737/738 Воронеж – Москва. В ближайшие несколько месяцев они будут доступны еще на нескольких маршрутах, сообщила РЖД, в том числе с 19 февраля на поезд № 25/26

Москва – Санкт-Петербург, с 5 марта – на поезд № 49/50 Самара – Москва, с 19 марта – на поезд № 642 Ростов-на-Дону – Адлер, со 2 апреля – на поезд № 104 Москва – Адлер.

«В целом невозвратные билеты составят до 10% от общего количества билетов, предложенных к продаже на тот или иной поезд», – говорится в сообщении РЖД. Представители ФПК и РЖД не объяснили, почему перевозчик не торопится вводить безвозвратные тарифы.

ФПК управляет всеми пассажирскими поездами дальнего следования и скоростными поездами, за исключением «Сапсанов». Невозвратные билеты разрешено продавать только в вагоны купе, СВ и выше классом, а также в скоростных поездах. Билетов в плацкарт и общие вагоны новшество не затронуло – цены на них регулируются государством. В 2017 г. ФПК перевезла 95,1 млн пассажиров, из них в регулируемом сегменте – почти 60 млн человек (63%).

РЖД продолжает перенимать опыт одного из главных конкурентов – авиации, комментирует гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Невозвратные тарифы востребованы, потому что они дешевле. Для перевозчиков такие билеты тоже выгодны – с их помощью повышается спрос, увеличивается загрузка, указывает он. Растет и выручка, отмечает Рыбак: по статистике, около 10-15% пассажиров не являются на рейс. В таких случаях РЖД сможет еще раз продать место – с посадкой пассажира на следующей станции.

Российским авиакомпаниям разрешили продавать невозвратные билеты примерно пять лет назад и тогда они практически мгновенно появились на всех маршрутах, вспоминает Рыбак. РЖД не торопится их вводить на все маршруты – видимо, из-за желания «осмыслить» новый механизм, думает эксперт. Для железнодорожного транспорта это радикальная инновация, которая требует адаптации не только РЖД, но и пассажиров, соглашается гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Пассажиры ФПК в отличие от авиакомпаний привыкли к возможности сдать билет практически в любой момент без потери стоимости (если билет сдается не позже чем за 8 часов до отправления поезда), замечает он: «И при приобретении невозвратного билета с увеличенной глубиной продаж (сейчас – до 90 дней до поездки) они могут серьезно недооценить риски, связанные с невозможностью осуществить поездку».

Маршруты, выбранные для этого, подходящие – одни из самых популярных, замечает Рыбак.

Доля невозвратных билетов у российских авиакомпаний в среднем около 70%, отмечает Бурмистров. В 2018 г. этот показатель составил 72%, как и год назад, говорит и представитель сервиса Tutu.ru. У РЖД есть шансы достичь такого же уровня, считает Бурмистров. Но из-за необходимости изучения влияния невозвратных билетов на заполняемость поездов и доходность маршрутов это произойдет не ранее 2020 г., думает он. Человек, знакомый с менеджерами ФПК, более осторожен: по его словам, сейчас проводится эксперимент, от которого будут зависеть дальнейшие решения об использовании безвозвратных билетов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/06/793373-rzhd>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.05; ШТРАФ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗА ПРЕДЛАГАЮТ СНИЗИТЬ

Ответственность российских железнодорожных перевозчиков за просрочку доставки грузов предлагают снизить. Соответствующий законопроект Госдума планирует рассмотреть в первом чтении на пленарном заседании 5 февраля.

Группа депутатов предлагает внести в «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» изменения, направленные на выравнивание условий функционирования железнодорожного перевозчика по сравнению с перевозчиками на других видах транспорта. Документ выравнивает ответственность участников Евразийского

экономического союза за нарушение сроков доставки грузов и порожних вагонов, и позволяет создать конкурентные условия в сфере перевозок. Также гармонизируется ответственность при осуществлении перевозок во внутреннем и международном железнодорожном сообщении. Авторы инициативы отмечают, что при разработке документа были изучены международные соглашения и законодательство Беларуси и Казахстана как основных участников Евразийского экономического союза.

Сейчас за просрочку доставки в России взимается 9% платы за перевозку за каждый день просрочки – и так до 100% стоимости всей перевозки. В то же время международными соглашениями и законодательством стран участников Евразийского союза ответственность предусматривается в размере ежедневно 5% платы за перевозку. В Беларуси максимальная сумма штрафа ограничена 30% стоимости перевозки, а в Казахстане – 50%.

Авторы инициативы предлагают снизить ответственность российских перевозчиков и уравнивать их с коллегами из Беларуси и Казахстана. При этом депутаты подчёркивают, что ОАО «РЖД» уже в 2016 году достиг максимальной с момента образования компании скорости доставки грузов. При этом доля грузов, прибывших в срок, увеличилась на 7,2 % к уровню 2014 года и составила 96,7% от всего объёма грузов. «Изменение ответственности перевозчика позволит привлечь дополнительные средства на развитие локомотивного хозяйства и дополнительные вложения в строительство и ремонт инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, что существенно скажется на увеличении скорости доставки», – отмечают авторы законопроекта.

<https://www.pnp.ru/economics/shtraf-za-prosrochku-dostavki-gruza-predlagayut-snizit.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; Ж/Д ОТПРАВКА ГРУЗОВ В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА ПАДАЕТ, НА ЮГ И Д.ВОСТОК РАСТЕТ – РЖД

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) констатирует в январе снижение отправки грузов в порты северо-запада на фоне ее увеличения в направлении морских терминалов юга РФ и Дальнего Востока.

Согласно сообщению РЖД, отправка грузов в порты северо-запада по итогам января сократилась на 1,6%, до 11,3 млн тонн, по сравнению с январем 2018 года, погрузка в направлении южных портов увеличилась на 9%, до 6,8 млн тонн и в порты Дальнего Востока – на 6%, до 8,7 млн тонн.

В целом, погрузка на сети РЖД в направлении морских портов в январе 2019 года выросла на 3,4%, до 26,8 млн тонн. Показатель повысился за счет увеличения погрузки угля – на 6,1%, нефти – на 5,1%, лесных грузов – на 4,9%, бумаги – на 7,5%, руды – на 23,8%. В структуре экспортного грузопотока 44,9% приходится на уголь, 29,3% – на нефть, 9% – на черные металлы, 6,3% – на удобрения, 2,9% – на зерновые грузы, уточняет монополия.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6080220>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; УКРЗАЛИЗНЫЦЯ СОКРАЩАЕТ ЧАСТОТУ КУРСИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В РФ ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ СПРОСА

АО «Укрзализныця» сокращает частоту курсирования пассажирских поездов в направлении Российской Федерации, в связи с чем со вторника поезда N24/23 Одесса-Москва-Одесса и N20/19 Харьков-Москва-Харьков будут курсировать не ежедневно, а через день.

«Уменьшение рейсов поездов в Россию связано со стремительным падением пассажиропотока между странами. Так, в 2018 году «Укрзализныця» перевезла в Россию 772,9 тыс. пассажиров, что почти на 20% меньше, чем в 2017 году», – сообщает пресс-служба украинской компании.

«Приветствую решение «Укрзализныци» и надеюсь, что уже в ближайшее время количество поездов в Москву и другие города РФ уменьшится до нуля», – написал министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян на своей странице в Facebook.

В «Укрзализныце» отмечают, что как свидетельствует статистика, с конца лета 2018 года пассажиры стали значительно чаще путешествовать железнодорожным транспортом в Европейский союз. Так, за период с августа до конца прошлого года «Укрзализныця» перевезла в ЕС на 10% больше пассажиров, чем в РФ. Всего в ЕС и обратно в августе-декабре 2018 года перевезено 362,9 тыс. пассажиров, а в Россию и обратно – 329,4 тыс. пассажиров.

«В целом специалисты «Укрзализныци» прогнозируют и дальнейшую переориентацию зарубежного пассажиропотока на европейское направление. Так, в деловые и туристические центры Европы «Укрзализныця» уже назначила 20 пар поездов», – говорится в сообщении.

«Укрзализныця» в 2018 году отменила курсирование прямых пассажирских поездов и прицепных вагонов из Ивано-Франковска, Черновцов, Кременчуга и Чернигова в РФ и обратно.

Подвижной состав, который высвобождается, используется для перевозок на внутригосударственных маршрутах.

Как сообщалось, в 2018 году министерство инфраструктуры Украины подготовило ряд предложений по противодействию России в связи с ситуацией в Азовском бассейне и войной в Донбассе, включая прекращение пассажирского сообщения. Соответствующие предложения направлены в кабинет министров.

«Мы хотим, чтобы это было вынесено в плоскость правительства или Совета национальной безопасности и обороны Украины с тем, чтобы соответствующее решение было принято уже на государственном уровне», – заявил тогда В.Омелян.

По его словам, речь шла исключительно о пассажирском ж/д сообщении.

ТАСС; 2019.02.05; РЖД НАПРАВЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В ПРИАМУРЬЕ 13 МЛН РУБЛЕЙ

Российские железные дороги объявили тендер на реконструкцию вокзала в городе Тынде Амурской области, на работы планируется направить 13 млн рублей. Об этом сообщается во вторник на сайте «Ростендер»

«Железнодорожный вокзал в Тынде планируют благоустроить и сделать доступным для маломобильных граждан. На проведение реконструкции будет направлено 13 млн рублей из средств РЖД», – говорится в сообщении. Заявки от участников тендера принимаются до 18 февраля, победителя выберут 26 февраля.

В рамках реконструкции проложат тротуары с тактильной плиткой, установят пандус для подъема кресел-колясок и устройства вызова экстренной помощи для маломобильных граждан. Кроме того, на вокзале установят стенд для зарядки мобильных устройств, электронное табло, систему справочной связи, систему навигации по вокзалу.

Как сообщил ТАСС заместитель главы администрации Тынды по вопросам социальной сферы Павел Козменчук, вокзал является одной из главных городских достопримечательностей, здание имеет форму взлетающего лебедя. На привокзальную площадь традиционно приезжают фотографироваться молодожены. В июле в рамках празднования 45-летия байкало-амурской магистрали на вокзале Тынды состоится встреча двух эстафетных поездов, на мероприятии ожидаются тысячи гостей.

«Вокзал – это визитная карточка Тынды, и он должен достойно выглядеть», – отметил Козменчук.

<https://tass.ru/ekonomika/6078653>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; ПГК ОРГАНИЗОВАЛА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ СЕРВИСЫ ПО ДОСТАВКЕ ПЕРЛИТОВОГО ПЕСКА ДЛЯ KNAUF ИЗ-ЗА РУБЕЖА В РФ

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) организовала мультимодальные сервисы по доставке из-за рубежа перлитового песка в адрес российских заводов производителя строительных материалов Knauf.

ПГК перевезла 65 тонн перлитового песка из Армении по схеме «от двери до двери», сообщила компания. Песок загружался в тентованные фуры, следовал до терминально-складского хаба во Владикавказе, где перегружался в крытые вагоны, и далее транспортировался по железной дороге до завода «Кнауф Гипс Колпино», расположенного на ж/д станции Колпино (Санкт-Петербург).

Ранее ПГК организовала доставку перлитового песка из Турции, но без «первой мили». Маршрут включал морскую перевозку груза в Таганрог, терминально-складское обслуживание в порту прибытия и отправку в крытых вагонах на производственные площадки Knauf.

«В обоих случаях было задействовано несколько видов транспорта: из Турции – морской и железная дорога, из Армении – автомобильный и железная дорога. Обе схемы мультимодальные», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ПГК.

«Первая грузовая компания» – один из крупнейших в РФ операторов вагонов. Работает в странах СНГ, имеет совместное предприятие с железными дорогами Финляндии. ПГК входит в UCL Rail – железнодорожный дивизион группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) Владимира Лисина. Группа управляет примерно 115 тыс. вагонов различных типов, большая часть из них – полувагоны. Помимо железнодорожных активов, объединяет стивидорные компании на северо-западе и юге страны, а также крупные российские судоходные предприятия.

Knauf является одним из крупнейших в мире производителей стройматериалов, владеет свыше 120 заводами более чем в 40 странах.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; НОВОЧЕРКАССКИЙ ЗАВОД ТМХ В 2018 Г УВЕЛИЧИЛ ВЫПУСК ПРОДУКЦИИ В 1,7 РАЗА НА ФОНЕ РОСТА ЗАКАЗОВ РЖД

ООО «ПК «Новочеркасский электровозостроительный завод» (НЭВЗ, Ростовская область, входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ) в 2018 году изготовило 496 секций грузовых и пассажирских электровозов, что в 1,7 раза больше, чем в 2017 году, сообщила пресс-служба предприятия.

Увеличение объема производства, в первую очередь, связано с ростом заказов основного потребителя – ОАО «РЖД», которому было поставлено 198 электровозов. В 2019 году планируется изготовить для РЖД 184 локомотива.

В прошлом году завод продолжал активно осваивать коммерческий рынок. Так, для транспортно-логистической группы «Трансойл» было изготовлено 8 грузовых электровозов постоянного тока, для горно-обогатительных комбинатов России – 4 тяговых агрегатов НП1, для ОАО «Павловск Неруд» разработан специальный тяговый агрегат с одним думпкаром. Для Узбекистанской железной дороги – 2 электровоза ЗЭС5К с поосным регулированием силы тяги.

По программе импортозамещения и в рамках внутрихолдинговой кооперации изготовлено 1 тыс. 53 тяговых двигателя различных серий и модификаций, 207 генераторов и 11 тяговых агрегатов для тепловозостроительных предприятий ТМХ (Коломенского завода и Брянского машиностроительного завода) и «ЛокоТеха».

Инвестиционная программа на 2019 год составляет около 2 млрд рублей. Основная часть этих средств будет направлена на цифровизацию, реструктуризацию производства и запуск ранее созданных новых продуктов в серию.

НЭВЗ является крупнейшим в РФ производителем магистральных и промышленных электровозов.

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.02.06; СПАСАТЕЛИ ВЫЛЕТЕЛИ К МЕСТУ СХОДА ВАГОНОВ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

Оперативная группа ГУ МЧС России по Хабаровскому краю и представители Дальневосточного следственного управления на транспорте вылетели к месту схода 27 вагонов с углем на вертолете Ми-8, сообщает пресс-служба ГУ МЧС по региону.

«Вертолет вылетел в 11:40 местного времени (04:40 мск). Специалисты на месте проведут уточнение останковки», – говорится в сообщении.

Восстановительные работы проводят аварийно-ремонтные бригады РЖД.

Утром в среду в Верхнебуреинском районе Хабаровского края на перегоне станций Дуссе-Алинь – Сулук Дальневосточной железной дороги произошел сход 27 вагонов с углем. Пострадавших нет. Угрозы экологии нет. Причина происшествия выясняется. Движение на поврежденном участке дороги приостановлено. Проверки проводят Дальневосточное следственное управление на транспорте СКР и Дальневосточная транспортная прокуратура.

КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.02.06; СЕВЕРНЫЙ РЫБНЫЙ ПУТЬ; «АТОМФЛОТ» ХОЧЕТ ВЫВОЗИТЬ МОРЕПРОДУКТЫ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА

«Росатом» изучает возможность сделать Севморпуть (СМП) конкурентом ОАО РЖД по вывозу рыбы с Дальнего Востока и может использовать для этого атомный лихтеровоз «Севморпуть». Проект может стартовать в третьем квартале, и в Росрыболовстве говорят, что морские перевозки рыбы значительно дешевле. Но, по данным “Ъ”, экономика маршрута еще не просчитана. Эксперты и рыбопромысловые компании указывают на необходимость регулярных рейсов по СМП с привлечением более дорогих грузов для снижения удельной стоимости перевозок рыбы.

«Росатом» и входящий в него «Атомфлот» могут запустить судоходную линию для перевозки рыбы по СМП с помощью атомного лихтеровоза «Севморпуть» уже в третьем квартале, следует из документов к заседанию морской коллегии 29 января (есть у “Ъ”). Дирекция СМП «Росатома» анализирует инфраструктуру портов Дальнего Востока, Мурманска и Архангельска для оценки экономической целесообразности.

Лихтеровоз «Севморпуть» работает на СМП и Дальнем Востоке с 1988 года, способен проходить льды до 1 м. Вместимость – 1328 20-футовых контейнеров, включая 104 рефконтейнера, в планах дооснастка до 450 рефконтейнеров.

Наиболее перспективна может быть транспортировка рыбы из Петропавловска-Камчатского до Мурманска, говорится в справке «Росатома», это позволит сократить транспортные расходы по сравнению с железной дорогой. Прорабатывается и дозагрузка лихтеровоза другими грузами с Дальнего Востока, а также формирование обратной грузовой базы. В «Росатоме» лишь уточнили, что идут консультации, «точного представления о финансовой и инфраструктурной составляющей нет». Источник “Ъ” в госкорпорации говорит, что для проработки вопроса нужно «месяца полтора», надо определить потенциальных заинтересованных, грузовую базу, объемы вложений и т. д. и затем сделать выводы о коммерческой целесообразности проекта.

В Росрыболовстве заявили, что на площадке агентства создана рабочая группа по организации постоянной линии для транспортировки рыбной продукции по СМП, заседание должно состояться в феврале и один из вопросов – даты рейсов лихтеровоза в 2019 году. В агентстве считают, что СМП позволит увеличить объемы, повысить качество продукции, снизить логистические издержки (судно с Камчатки в Архангельск идет 10-12 дней) и число посредников. Ежегодно с Дальнего Востока на запад отправляется около

700 тыс. тонн рыбной продукции, по СМП – лишь 10-15 тыс. тонн (в 2018 году так делали «Доброфлот» и «Норebo»). По предварительным расчетам, если лихтеровоз будет работать пять месяцев в году, то в Центральную Россию можно перевезти 50-70 тыс. тонн рыбы, отмечают в Росрыболовстве.

Замдиректора УК «Норebo» Сергей Сенников считает, что потенциал перевозки рыбы по СМП очень большой, но это должны быть регулярные линии контейнеровозов, они не могут перевозить только рыбную продукцию, ставки будут очень высоки. Нужны регулярная загруженность, долгосрочные договоренности с транспортными компаниями, привлечение атомных ледоколов, а также развитие портовой инфраструктуры, говорит топ-менеджер, должны быть серьезные инвестиции в холодильные мощности, системы учета и обработки грузов на складе и т. д. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что проект может быть реализован только в партнерстве с международными контейнерными линиями (например, с Maersk, которая в 2018 году отправила первый в мире контейнерный рейс по СМП) и при диверсифицированной грузовой базе с превалярованием дорогих грузов, которые снижали бы удельную стоимость перевозки рыбы.

Маршрут по СМП будет конкурентом ОАО РЖД. В Росрыболовстве отмечали, что стоимость доставки рыбы из Владивостока до Москвы в высокий сезон по железной дороге составляла 15,5 руб. за 1 кг, а по СМП – 11 руб. за 1 кг. Глава Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава Михаил Синев отмечает, что перспективы роста перевозок скоропорта – в существенном снижении тарифов для перевозки контейнеров по железной дороге.

В ОАО РЖД «Ъ» говорят, что ускоренные рыбные поезда идут до станций Московской железной дороги восемь суток, можно отправлять три поезда в сутки, а также включать рефконтейнеры в ускоренные контейнерные поезда. В 2018 году отправка рыбы с Дальнего Востока упала на 3%, до 582 тыс. тонн. Транспортная составляющая в розничной цене этой рыбы на западе РФ – около 15 руб. за 1 кг, или 7%, но это не является критическим фактором при отправке морепродуктов по железной дороге, считают в ОАО РЖД. Основная проблема при перевозках рыбы в рефконтейнерах – порожний пробег, говорят в монополии, добавляя, что для них на ряде направлений установлена скидка в размере 20,4% без закрепления гарантированных объемов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3874567>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; ПОРТ ВАНИНО В 2018Г СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА 3,5% ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ ПОСТАВОК УГЛЯ И РУДЫ

АО «Ванинский морской торговый порт» («Порт Ванино» (МОЕХ: МТРV), Хабаровский край) в 2018 году сократило перевалку грузов на 3,5% по сравнению с 2017 годом – до 6,905 млн тонн, говорится в материалах АО «Морцентр ТЭК».

В том числе, перевалка угля в порту уменьшилась на 7,9% – до 4,025 млн тонн, руды – на 8,7%, до 980,7 тыс. тонн, лесных грузов – на 5,4%, до 526,2 тыс. тонн.

Одновременно в минувшем году стивидор перевалил 344 тонны черных металлов, тогда как в 2017 году этой номенклатуры грузов не было.

«Ванинский морской торговый порт» – крупнейшая стивидорная компания в порту Ванино. С Сахалином порт связывает железнодорожная паромная линия Ванино-Холмск. Инфраструктуру порта образуют 16 причалов, открытые и закрытые склады. Глубины у причалов и технические средства позволяют принимать и обрабатывать суда дедвейтом до 45 тыс. тонн. В состав компании наряду с универсальными причалами входят специализированные терминалы – паромный, контейнерный и глиноземный, а также портовый флот, выполняющий швартовые операции, перевозку пассажиров и снабжение судов водой.

Согласно отчету за III квартал 2018 года, структура акционеров АО «Порт Ванино» выглядит следующим образом: «Оперн Трейд Лтд» (Кипр) – 17,76% уставного капитала (23,68% обыкновенных акций), ООО «Порт Ванино-финанс» (на 100% принадлежит АО «Порт Ванино») – 19,5% (22,63%), Statula Holdings Ltd (Кипр) – 16,23% (21,64%), Sedmino Investments Limited (Кипр) – 14,98% (19,97%), «Травине Трейдинг Лимитед» (Кипр) – 14,67% (3,71%).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; ЭКСПОРТ ЗЕРНА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ В ЯНВАРЕ СНИЗИЛСЯ НА 21,5%

Экспорт зерна и продуктов его переработки через порты Краснодарского края в январе 2019 года составил 1,75 млн тонн, сообщила пресс-служба краевого управления Россельхознадзора.

В январе 2018 года экспорт зерна составлял 2,23 млн тонн. Таким образом, в текущем году показатель сократился на 21,5%.

В том числе, экспорт пшеницы уменьшился на 21% и составил 1,48 млн тонн.

Основными покупателями российского зерна в первом месяце года стали Египет, Саудовская Аравия, Индонезия, Турция.

Ранее Национальная ассоциация экспортеров сельхозпродукции (НАЭСП) распространила заявление, в котором назвала критической ситуацию с перевозками зерна автомобильным транспортом, в основном в регионах Южного и Северо-Кавказского федеральных округов, что грозит негативными последствиями экспортерам. НАЭСП сообщает о блокировании отгрузок зерна автотранспортом под предлогом борьбы с нарушениями весовых норм при транспортировке.

На минувшей неделе проблема с перевозками зерна была обсуждена на межведомственном совещании Минсельхоза и **Минтранса**. Ведомства подготовили письмо в адрес руководителей ряда субъектов Российской Федерации с предложением активизировать работу с участниками перевозочного процесса и принять меры по соблюдению ими допустимых весогабаритных параметров.

На территории Краснодарского края располагается один из крупнейших российских портов – Новороссийск, а также порты Туапсе, Ейск, Темрюк, Кавказ, Тамань.

Как сообщалось, в прошлом году экспорт зерна и продуктов его переработки через порты Кубани вырос на 19% по сравнению с предшествующим годом и составил 38,6 млн тонн, в том числе экспорт пшеницы вырос на 30% и составил 33,3 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; ПОГРАНИЧНИКИ НЕ ПЛАНИРУЮТ ОГРАНИЧИВАТЬ ПОДХОД К ВЫБРОШЕННОМУ НА МЕЛЬ ПОД ГЕЛЕНДЖИКОМ ИНОСТРАННОМУ СУХОГРУЗУ

Погрануправление ФСБ России по Краснодарскому краю не планирует создавать какую-либо ограничительную зону вокруг иностранного судна RIO, выброшенного на мель в Черном море в районе Геленджика, сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе управления во вторник.

«Введение дополнительных зон с режимными ограничениями в отношении судна RIO и членов его экипажа не предусмотрено законодательством РФ», – говорится в сообщении пресс-службы.

Ранее о возможности создания дополнительной зоны пограничного контроля вокруг теплохода сообщала пресс-служба администрации Геленджика.

По информации властей города, на борту судна по сей день находятся иностранцы, а проложившие к судну туристический маршрут люди замусоривают береговую полосу.

В погрануправлении, в свою очередь, отмечают, что контроль за иностранным судном осуществляется в пределах компетенции пограничных органов, согласно нормам российского и международного законодательства.

«Сотрудники пограничного контроля оформили иностранных моряков на въезд в Российскую Федерацию еще в прошлом году, сразу же, как корабль оказался на мели в прибрежной полосе поселка Кабардинка», – отмечает пограничное ведомство.

Всего на борту RIO находился 21 человек. Судокманда преимущественно состояла из граждан Сирии, а также гражданина Румынии.

В настоящее время, по данным погрануправления, большинство моряков уже покинули Россию. На обеспечении судна остаются 9 человек, которые при необходимости также могут свободно выехать.

Как сообщалось, теплоход RIO под флагом Того (порт приписки Ломе, Западная Африка) выбросило на мель в районе якорной стоянки N416 порта Новороссийск. В ночь на 12 декабря капитан Rio запросил буксировку для прохода в порт, однако из-за сильного волнения, дождя и ветра – буксиры не смогли выйти к судну.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.02.06; ЗАЛЕТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ: ЧТО ТОЛКАЕТ ПИЛОТОВ НА ДАЧУ ВЗЯТОК; ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕТЧИКАМ В РОССИИ ЖЕСТКИЕ, НО И ЗАРПЛАТЫ У НИХ ВЫСОКИЕ

История со взяткой, которую главный пилот «Аэрофлота» 68-летний Анатолий Якимчук дал за прохождение медкомиссии, вскрыла системные проблемы в отрасли. Как отмечают опрошенные «Известиями» эксперты, требования к состоянию здоровья пилотов в России намного жестче, чем в Европе. Это в том числе провоцирует отток специалистов за рубеж. А нежелание терять высокую зарплату – до 650 тыс. рублей – создает коррупционные риски. Однако, как пояснили «Известиям» в **Росавиации**, менять правила не планируется, так как их смягчение может негативно отразиться на безопасности полетов.

Взятка с повинной

Главный пилот – заместитель директора департамента производства полетов «Аэрофлота» Анатолий Якимчук предстанет перед судом. Он обвиняется по ч. 3 ст. 30 и ч. 3 ст. 291 УК РФ «Покушение на дачу взятки...». Как рассказал «Известиям» адвокат 68-летнего топ-менеджера Сергей Черняков, в сентябре 2018 года он написал явку с повинной, в которой признал передачу 50 тыс. рублей председателю центральной врачебно-летной экспертной комиссии Борису Потиевскому.

По данным Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ, это случилось 2 апреля 2018 года. Деньги были переданы за помощь в получении положительного заключения медкомиссии. При этом, как отмечают следователи, у Анатолия Якимчука были обнаружены заболевания сердечно-сосудистой системы, «исключающие годность к летной работе».

– В мае Потиевский попытался вернуть эти деньги, но Анатолий Петрович (Якимчук) отказался. 21 сентября он явился в Следственный комитет и написал явку с повинной, а 12 октября было возбуждено уголовное дело, – сказал адвокат топ-менеджера «Аэрофлота».

Главный пилот – заместитель директора департамента производства полетов «Аэрофлота» Анатолий Якимчук предстанет перед судом – он обвиняется по ч. 3 ст. 30 и ч. 3 ст. 291 УК РФ «Покушение на дачу взятки...»

Возможно, причиной явки с повинной стало то, что примечания к ст. 291 УК РФ допускают освобождение от уголовной ответственности, если «лицо после совершения преступления добровольно сообщило в орган, имеющий право возбудить уголовное дело, о даче взятки». Адвокат Якимчука подтвердил, что защита попытается воспользоваться этой возможностью.

Максимальное наказание по ч. 3 ст. 291 УК – лишение свободы до восьми лет со штрафом в размере до 30-кратной суммы взятки и с лишением права занимать определенные должности на срок до пяти лет.

Пока Анатолий Якимчук продолжает работать в авиакомпании, сообщили во вторник в «Аэрофлоте».

Дорогое здоровье

Сегодня в России требования к здоровью летчиков гражданской авиации существенно жестче, чем в Европе, утверждают опрошенные «Известиями» эксперты. Председатель Межрегиональной общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов Владимир Тюрин сказал «Известиям», что Федеральные авиационные правила (ФАП) основаны на нормах, создававшихся еще во времена СССР. Тогда предполагалось, что любой гражданский пилот при необходимости должен стать военным летчиком. Во всем мире немного другой подход – иметь не абсолютно здоровых пилотов, а гарантировать, что в полете с ними ничего не произойдет.

Например, как пояснил «Известиям» исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев, если за границей пилот может носить очки и линзы, то по российским требованиям у него должно быть стопроцентное зрение. Если несколько снизить планку, можно привлечь дополнительные кадры в отрасль.

- Избыточное и нерациональное регулирование приводит к тому, что хорошие пилоты уезжают работать за рубеж. Российские пилоты никогда не будут говорить о проблемах со здоровьем ни своему лечащему врачу, ни на ВЛЭК, потому что их могут списать с летной работы. За рубежом в случае ухудшения здоровья проводят профильное лечение, – отметил бывший летный директор «Внуковских авиалиний» Юрий Сытник.

Герой России Радик Бариев – о том, кого не берут в летчики-испытатели

На это обращало внимание и руководство «Аэрофлота». В середине ноября 2018 года заявлялось, что у авиакомпании большая выбраковка пилотов по здоровью, и это неправильно.

ВЛЭК не для жадных

Жесткие требования вкупе с высокими зарплатами пилотов – от 300 тыс. до 650 тыс. рублей – приводят к коррупционным рискам.

- Есть шуточная поговорка у пилотов: ВЛЭК (врачебно-летную экспертную комиссию. – «Известия») не проходит либо мертвый, либо жадный, – отметил Владимир Тюрин.

Строгие нормы по медпоказателям не могут быть оправданием при даче взятки, считает председатель Национального антикоррупционного комитета Кирилл Кабанов.

- Мнение по поводу снижения требований должны высказывать медики. Когда представители различных организаций без медицинского образования, того же «Аэрофлота», заявляют о завышенных показателях, то непонятно, о каких показателях конкретно идет речь, – заявил общественный деятель.

В **Росавиации** сказали «Известиям», что во ВЛЭК «Центральной клинической больницы гражданской авиации» неправомерные получения медицинских справок исключены.

- У врачей нет задачи вывести человека из летной профессии, – пояснили в **Росавиации**. – Если сотрудник авиакомпании не проходит по медицинским показателям, то это может отразиться на безопасности полетов – здоровье может подвести во время рейса. Проблемы с сердцем, зрением, слухом могут стать объективными причинами отстранения от полетов.

Менять требования к здоровью пилотов не планируется, действующая система себя полностью оправдывает, подчеркнули в агентстве.

<https://iz.ru/842329/aleksandr-volobuev/zaletnaia-instrukciia-cto-tolkaet-pilotov-na-dachu-vziatok>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.05; СМОЖЕТ ЛИ «ПОБЕДА» ВСЕХ РАСПЛЮЩИТЬ; НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ ОТ ЛОУКОСТЕРА – МАЛЕНЬКОЙ И ПЛОСКОЙ – ВЫГЛЯДЯТ КАК ЗАЯВКА НА НОВУЮ БИТВУ С МИНТРАНСОМ

Лоукостер «Победа» во вторник, 5 февраля, представил новые правила перевозки ручной клади: каждый пассажир с 18 февраля сможет провозить ручную кладь объемом не свыше

36 x 30 x 4 см. Толстенькая книга крупного формата – больше ничего, что укладывалось бы в эти параметры, так сразу в голову не приходит.

И это не плоская шутка: «Победа» лишь «буквально, в точности до запятой следует Федеральным авиационным правилам (ФАП)», сообщила компания. А ФАП разрешают пассажиру сверх установленных авиакомпаниями норм брать в салон следующие предметы: портфель или дамскую сумку (видимо, в зависимости от пола пассажира, хотя ФАП этот момент не уточняют), букет цветов, костюм в портпледе, детскую люльку для путешествующего с ребенком, складное инвалидное кресло пассажиру с ограниченными возможностями.

Как раз из-за этого сверхнормативного списка лоукостер и снизил в семь раз норму ручной клади, до 18 февраля он разрешает брать в салон предметы общим размером 36 x 30 x 27 см. В прошлом году «Победа» просила **Минтранс** отменить список и даже судилась с министерством в Верховном суде. Правила накладывают на перевозчиков неопределенные обязательства, так как портфели, букеты и портпледы бывают разных размеров, доказывала авиакомпания. И главное – они невыполнимы, так как на багажных полках самолета Boeing 737-800 на каждого из 189 пассажиров есть только 36 x 30 x 27 см места, больше разместить с соблюдением норм безопасности невозможно – этот аргумент лоукостер подтверждал заключением от корпорации Boeing.

И хотя Воздушный кодекс предписывает при назначении норм провоза багажа и ручной клади учитывать конструкторские особенности воздушного судна и «Победа» при введении своих правил их учла (справка от Boeing), а **Минтранс**, наоборот, к производителю за консультациями не обращался, Верховный суд в иске отказал. Гендиректор «Победы» Андрей Калмыков тогда же сказал, что норму ручной клади придется сделать 10 x 10 x 5 см.

Но потому, что в каждой шутке есть только доля шутки, остановились на «книжной» норме – 36 x 30 x 4 см. При этом новых калибраторов лоукостер делать не будет. Калибраторы останутся прежними, и лоукостер предлагает пассажирам выбор: перевозить ручную кладь по новым правилам (плоский предмет плюс цветы с портпледом или портфелем) или действующим – 36 x 30 x 27 см без дополнительных предметов из списка **Минтранса** и ограничений по количеству, весу и типу предметов. Действующие нравятся 90% пассажиров, утверждает «Победа». Они прозрачные и понятные, исключают разницу в трактовках и споры. А 70% пассажиров даже не покупают услугу по перевозке багажа, т. е. путешествуют только с ручной кладью 36 x 30 x 27 см, сообщает лоукостер.

Это немного, точнее, откровенно мало – ведущие европейские лоукостеры Ryanair и Easyjet разрешают бесплатно брать в салон вещей вдвое больше по объему. И хотя «Победу» модно ругать, она лидирует по загрузке среди всех регулярных российских авиакомпаний, ее самолеты в 2018 г. были забиты на 94%, на 8-15 п. п. больше, чем у остальных лидеров рынка.

«Победа» стала самой скандальной авиакомпанией не только из-за своих требований к пассажирам, но и благодаря попыткам изменить регуляторные нормы в российской авиации. Она судилась с **Росавиацией** и **Минтрансом**, даже подала иск к пограничной службе ФСБ. Последний, правда, отозвала. Новые правила провоза ручной клади выглядят как вызов **Минтрансу** и орде контролирующих и проверяющих органов – интересно, найдут ли они, к чему придраться на этот раз.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/02/05/793371-pobeda>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/05/02/2019/5c594dd69a79475ac998b219>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; В ДУМСКОМ КОМИТЕТЕ ПО ТРАНСПОРТУ ЖДУТ ОТЗЫВА ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ НА ЗАКОНОПРОЕКТ О НАКАЗАНИИ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ОВЕРБУКИНГ

В комитете Госдумы по транспорту поддерживают законопроект об ответственности авиакомпаний за овербукинг, но предлагают авторам сначала дождаться его оценки правительством РФ.

«Я за, поддерживаю, но кое-какие вещи я не увидел, потому что мы, как правило – в Минэкономразвития и в правительстве – ждем отзывы. Я такого отзыва не увидел», – сказал председатель комитета Евгений Москвичев во вторник на заседании комитета.

Он также заметил, что «не хотел, чтобы наши депутаты работали над законопроектом, а потом увидели отрицательные отзывы».

«Я не хотел бы, чтобы этот законопроект, как про «черные списки» авиадебоширов, шел 4,5 года», – сказал Е.Москвичев.

В свою очередь один из авторов законопроекта, депутат от Общероссийского народного фронта во фракции «Единая Россия» Александр Васильев выразил заинтересованность сделать все для скорейшего прохождения этого законопроекта в Госдуме.

Законопроект о введении для авиакомпаний ответственности за овербукинг, при котором авиаперевозчик намеренно продает больше билетов, чем мест в самолете, внесен в Госдуму в декабре 2018 года.

Законопроект предлагает взимать за нарушение с авиакомпаний штраф в размере от 50 до 100 тысяч рублей. Если перевозчика поймут на овербукинге повторно, ему придется заплатить до 200 тысяч. Согласно тексту законопроекта, к ответственности будут также привлекать и недобросовестных менеджеров. Штраф для должностных лиц авиакомпаний составит от 10 до 15 тысяч рублей за первое нарушение и до 30 тысяч – за повторное.

ОНФ в документе ссылается проведенный его активистами совместно с Генпрокуратурой РФ мониторинг, который показал, что продажей билетов по системе овербукинга занимаются многие, в том числе ведущие российские авиакомпании. В ходе мониторинга эксперты даже выявили случай, когда пассажир дважды за неделю столкнулся с овербукингом и дважды не смог занять свое законное место в самолете. В результате таких манипуляций авиаперевозчиков пассажиры вынуждены или согласиться на вылет следующим рейсом, или вовсе отказаться от услуг авиакомпании, отмечается в пояснительной записке.

В движении отметили, что доказать факт правонарушения непросто из-за невозможности доступа к данным систем бронирования. Это значит, что достоверно определить, связан отказ в посадке на рейс именно с перепродажей билетов или с объективными форс-мажорными обстоятельствами, крайне затруднительно.

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.05; «ТЕПЕРЬ РОСАВИАЦИЯ БУДЕТ МОНИТОРИТЬ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ UTAIR»

Гендиректор российской авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков обратился к главе Росавиации Александру Нерадько с жалобой на финансовое положение авиакомпании Utair. Калмыков указывает на недостаточность финансов у Utair. По его мнению, это может представлять серьезную угрозу для безопасности полетов, а также привести к внезапной остановке деятельности авиакомпании и нарушению прав пассажиров. Что это значит для Utair, почему на этого перевозчика жалуются уже не только банки, пассажиры и власти, но и конкуренты, и к чему это приведет компанию? Своим мнением на этот счет с «ФедералПресс» поделился руководитель аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев:

ЭКСПЕРТ

ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ

«Я расцениваю это заявление больше как пиар-акцию со стороны авиакомпании «Победа», которая информирует авиационные власти о том, что у конкурентов дела идут плохо. До тех пор, пока ни авиационные власти, ни кредиторы не предпринимают каких-то конкретных мер, говорить о возможных дополнительных проблемах у Utair не приходится.

Напомню, чтоб перевозчик изменил свой статус, нужно чтоб **Росавиация** выпустила документ, по которому вводятся ограничения на его действия, либо чтобы кто-то из кредиторов через суд сначала истребовал долги, а потом, если перевозчик не сможет выполнить свои обязательства, начал процедуру его банкротства. Ни один из вариантов сегодня пока не реализован.

Поэтому пока сложно ответить на вопрос, что ждет Utair. Сегодня речь идет об ожидании. Никто не может однозначно спрогнозировать, чем обернется ситуация. Пока компания выполняет полеты и продолжит это делать в ближайшее время. Очевидно, что **Росавиация** продолжит мониторинг финансово-экономического состояния Utair. Добавлю, что указания на проблемы конкурентов случались применительно и к другим эпизодам. Но сказать, что это распространенная практика – нельзя».

<http://fedpress.ru/expert-opinion/2186622>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; S7 С 29 АПРЕЛЯ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА НА САРДИНИЮ

Авиакомпания S7 Airlines с 29 апреля 2019 года начнет полеты из аэропорта «Пулково» на итальянский остров Сардиния, сообщила пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ООО «ВВСС», управляет «Пулково»).

Рейсы будут выполняться в город Ольбию.

Полеты S7 Airlines из «Пулково» на Сардинию будут осуществляться по понедельникам и пятницам. По понедельникам вылет из Петербурга в 09:35, прилет в Ольбию в 12:35 по местному времени. Обратный рейс вылетает в 13:35 и прилетает в «Пулково» в 18:30. Вылет из Санкт-Петербурга по пятницам будет на час раньше – в 08:35, прилет на Сардинию в 11:35 по местному времени. Обратный рейс – в 12:35, прилет в «Пулково» – в 17:30.

S7 – вторая по величине авиационная группа в РФ, принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ООО «ВВСС», которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро. По итогам 2018 года аэропорт Санкт-Петербурга обслужил 18,1 млн человек, что на 12,4% превысило результат за 2017 год.

RNS; 2019.02.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПОМЕНЯЕТ ПИТАНИЕ НА РЕЙСАХ ИЗ ПУЛКОВО

Авиакомпания «Россия», входящая в группу «Аэрофлот» поменяет питание на рейсах, вылетающих из базового аэропорта Пулково, говорится в сообщении авиаперевозчика.

В рамках нового меню было утверждено 20 обновлённых вариантов бортового питания, которые с начала февраля можно попробовать на рейсах авиакомпании. Изменения коснулись закусок, десертов, горячих блюд и порционной продукции. В меню учтены тенденции азиатской кухни, представлены классические рецепты русской кухни, а также добавлены европейские блюда. Карта меню также пополнилась десертами.

В соответствии с индивидуальными предпочтениями пассажирам будет предложено 15 вариантов специального бортового питания, указано в сообщении.

Авиакомпания «Россия» входит в группу «Аэрофлот». Совокупная маршрутная сеть авиакомпании насчитывает около 100 направлений. В 2018 году «Россия» перевезла более 11 млн пассажиров.

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-Rossiya-pomenyaet-pitanie-na-reisah-iz-Pulkovo-2019-02-05/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; НПО «РТС» ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РЕКОНСТРУКЦИИ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА «БАЛАНДИНО»

ООО НПО «Радиотехнические системы» (РТС, Челябинск) подписало контракт с ОАО «Центродорстрой» (МОЕХ: CDST) о выполнении работ на объектах радиотехнического и светосигнального обеспечения челябинского аэропорта «Баландино», говорится в сообщении НПО.

Договор подписали руководитель ООО «РТС-Сервис» (входит в НПО «РТС») Евгений Лахтин и генеральный директор «Центродорстроя» Петр Ольховский.

В пресс-службе РТС «Интерфаксу» уточнили, что общий объем работ по контракту составит не менее 100 млн рублей.

Строительные и монтажные работы продлятся до конца августа 2019 года.

Отмечается, что строительство не помешает нормальному функционированию аэропорта в период реконструкции.

Как сообщалось, реконструкция аэропорта проводится в рамках подготовки к саммитам ШОС и БРИКС, которые пройдут в Челябинске в 2020 году. Первый этап реконструкции уже реализуется, он включает ремонт взлетно-посадочной полосы, нескольких рулежных дорожек, перронов для стоянки самолетов и периметрового ограждения. Второй этап предполагает реновацию нескольких рулежных полос, в том числе магистральной, и строительство новых перронов. Кроме того, аэропорт за счет федеральных средств рассчитывает до 2020 года сертифицировать взлетно-посадочную полосу по III категории ИКАО. Это даст возможность круглогодично при любой погоде принимать все типы воздушных судов без ограничений по взлетной массе.

Ранее со ссылкой на замминистра транспорта РФ Александра Юрчика сообщалось, что расходы федерального бюджета на реконструкцию аэродромной части челябинского аэропорта «Баландино» составят более 6 млрд рублей.

«РТС-Сервис» является поставщиком услуг по ремонту, наладке и установке радиотехнического оборудования. Также компания занимается проектированием и подготовкой строительных смет, реконструкцией объектов, земляными и фундаментными работами, осуществлением строительного контроля. Ранее НПО «РТС» выступало субподрядчиком компании «Центродорстрой», выполнив строительно-монтажные работы в ходе проведения второй очереди реконструкции и развития калининградского аэропорта «Храброво».

Компания «Центродорстрой» распоряжением премьер-министра РФ Дмитрия Медведева назначена исполнителем работы по реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорта «Баландино».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.05; БАНКОТНЫЕ «БУРЯТСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОСПАРИВАЮТ ОТКАЗ СУДА ВЗЫСКАТЬ В ИХ ПОЛЬЗУ С ГТЛК 1,2 МЛРД РУБ.

ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал») направило в Девятый арбитражный апелляционный суд жалобу на решение суда первой инстанции, отказавшего компании в иске о взыскании с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) почти 1,2 млрд рублей.

По данным картотеки арбитражных дел, заявление пока не принято к производству, соответственно, не назначено и первое заседание по его рассмотрению.

Авиакомпания намерена оспорить решение московского арбитража, вынесенное в декабре 2018 года.

Как сообщалось, разногласия между компаниями возникли из-за аренды «Буралом» у ГТЛК воздушных судов. Суть претензий авиакомпании не уточнялась.

В свою очередь, представитель лизинговой компании на заседании суда в конце 2018 года заявлял, что воздушные суда, взятые «Буралом» в лизинг, тот передал в субаренду авиакомпании «Центр-Юг», получал арендную плату, но денежные средства ГТЛК не платил.

Кроме того, «Бурал» не поддерживал лётную годность взятых в аренду судов.

«У нас есть судебные решения о взыскании в нашу пользу денежных средств, но они не исполняются», – подчеркивал представитель ГТЛК.

Сообщалось также, что **Росавиация** приказом от 7 февраля 2017 года аннулировала сертификат эксплуатанта «Бурала», который выполнял пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Авиакомпания пыталась оспорить это решение, но затем отозвала иск.

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

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

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