



## Ежедневный мониторинг СМИ

4 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **РБК, КАНАЕВ ПЕТР, ТАДТАЕВ ГЕОРГИЙ; 2019.03.01; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОЦЕНЯТ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ НА 10 КМ/Ч**

Правительственная комиссия к лету оценит обоснованность предложений ввести штрафы за превышение скорости более чем на 10 км/ч. Об этом сообщил журналистам представитель вице-преьера **Максима Акимова**, возглавляющего правкомиссию по безопасности дорожного движения.

Комиссия «тщательно проанализирует представленные министерствами, ведомствами и другими структурами предложения по снижению нештрафуемого порога скоростного режима до 10 км/ч, в первую очередь в части их обоснованности, эффективности для достижения приоритетной цели – снижения аварийности на дорогах», рассказал представитель **Акимова**. «Подобное усиление ответственности за нарушения ПДД требует не только правовой, но и технической и экспертной оценки. Планируем провести такую оценку с привлечением заинтересованных сторон в течение второго квартала этого года», – добавил он.

В декабре 2018 года МВД и **Минтранс** было поручено разработать предложения о возвращении штрафов за превышение скорости на уровень 10-20 км/ч. Сейчас нештрафуемый порог – до 20 км/ч. Поручение должно было быть выполнено до 1 марта.

Изучение этого вопроса подтверждал глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**. «Мне кажется, что сейчас мы пришли к тому, что такое решение принять возможно. И думаю, что **Минтранс** будет поддерживать снижение нештрафуемого порога – плюс 10 км/ч к существующему ограничению скорости», – заявлял он в конце декабря.

**Акимов** появление «нештрафуемого порога» объяснял тем, что раньше камеры не имели технической возможности фиксировать скорость движения машин с погрешностью менее 20 км/ч. В интервью РБК в феврале он назвал пересмотр действующих скоростных режимов «дискуссионным вопросом». «Сейчас порог превышения скорости – 20 км/ч. Но в условиях городского вождения 80 км/ч – это угроза гибели и пешеходов, и пассажиров. На магистральной трассе на 80 км/ч есть пространство увернуться», – говорил вице-премьер.

Но пока инициатива плохо проработана, материалы больше похожи на отписки, заявил РБК федеральный чиновник, знакомый с предложениями министерств. «Нет ответа на главный вопрос: как это повлияет на снижение аварийности? Мы просто начнем больше денег собирать? Но цель не в этом. Предложения требуют значительной проработки», – заключил он.

<https://www.rbc.ru/society/01/03/2019/5c78cc099a7947f8fa559b38>

---

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6173542>

<https://iz.ru/851560/2019-03-01/v-pravitelstve-otceniati-predlozheniia-umenshit-neshtrafuemyi-porog-dlia-avtomobilistov>

<https://rg.ru/2019/03/01/vlasti-oceniat-ideiu-shtrafov-za-prevyshenie-skorosti-bolee-chem-na-10-kmch.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3897320>

ТВ:

<https://www.ntv.ru/novosti/2161167/>

### **ВЕДОМОСТИ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.03.04; ПРОЕКТ МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ЗАРУЧИЛСЯ ПОДДЕРЖКОЙ ПУТИНА**

Президент поддержал один из главных долгостроя Красноярского края – городской метрополитен. «Экономить надо, безусловно, но, когда мы говорим о таких объектах, они в известной степени на вырост должны строиться», – сказал Владимир Путин на встрече с губернатором Александром Уссом (цитата по сайту Кремля).

Президент поручил проработать вопрос несколько месяцев назад, сказал Усс, достроить метро планируется к 2023 г. Без метро город будет задыхаться от выбросов и встанет в пробках – к 2030 г. автотранспорт будет ехать со скоростью всего 5-10 км, предупредил он.

Проект обсуждался с советских времен, строительство начиналось и в 1990-е, и в 2000-е гг., но денег не хватало. Построить удалось чуть более 3 км тоннеля. Региональные власти периодически возвращались к обсуждению проекта, а бывший губернатор Виктор Толоконский оценивал его в 70 млрд руб. Такая сумма называлась на совещаниях, говорят два человека, участвующих в проработке проекта в правительстве, но пока смета неизвестна.

Вместо пяти станций предлагается построить девять: пять – под землей в центре города, остальные станут скоростным трамваем, линию которого предстоит модернизировать, сказал Усс. Сэкономить, по его словам, удастся за счет запуска беспилотных поездов и всего с тремя вагонами.

**Минтранс** до сих пор не поддерживал строительство метро в Красноярске, говорят человек, участвующий в разработке проекта, и участник совещаний в правительстве. Стройка дорогая, ее точная смета, как и стоимость обслуживания метро, пока неизвестны, отмечает участник правительственных обсуждений. Расчеты и обоснования от правительства Красноярского края в **Минтранс** не поступали, указывает представитель **Минтранса**. В декабре 2018 г. из федерального бюджета был выделен 1 млрд руб. на проектно-сметную документацию, говорил министр финансов Красноярского края Владимир Бахарь.

Правительство прорабатывает этот проект, были совещания на уровне вице-премьеров, сообщил представитель курирующего транспорт вице-преьера **Максима Акимова**. Окончательное решение, по его словам, может быть принято после предоставления регионом проектно-сметной документации, организационно-правовой модели и обоснования источников финансирования.

70 млрд руб. – адекватная оценка, говорится в меморандуме Высшей школы экономики о строительстве красноярского метро (есть у «Ведомостей»), проект технически можно реализовать – но не нужно: его эксплуатация будет стоить более 1,5 млрд руб. ежегодно, а поезда будут ходить нерегулярно из-за нехватки пассажиров. Их поток в обосновании проекта был завышен – 50-55 млн пассажиров в год, а будет не более 30 млн. Выделение федеральных денег на такой проект нецелесообразно, заключают эксперты и предлагают альтернативу – наземный легкорельсовый транспорт.

В правительстве обсуждается строительство метро не только в Красноярске, но и в других городах, говорит федеральный чиновник: пока это лишь концепция. «Метро нужно многим городам, но может оказаться дешевле легкое метро или скоростной трамвай, который идет до 80 км/ч, если пути отделены от проезжей части», – рассуждает он: цель – создать современные транспортно-пересадочные узлы.

Кроме Москвы и Санкт-Петербурга, ни один российский город не потянет серьезный проект метро, хотя построить можно лет за семь, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: «Если Красноярск добьется 70 млрд руб. – сумма фантастическая, – то это станет для региона и успехом, и вызовом». Потребуется жесткий контроль – иначе велики риски, что деньги будут выделены, а метро не построят, резюмирует он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/03/795543-metro>

### **ТАСС; 2019.03.02; ПУТИН: ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ КРАСНОЯРСКА ДОЛЖНА СТРОИТЬСЯ «НА ВЫРОСТ»**

Президент России Владимир Путин обсудил с губернатором Красноярского края Александром Уссом перспективы развития транспортной системы краевого центра, в частности строительства новых станций метро с беспилотными поездами.

«Нужно связать метро, скоростной трамвай и электрички в единый комплекс», – подчеркнул глава государства.

«Экономить надо, безусловно, но когда мы говорим о таких объектах, они в известной степени «на вырост» должны строиться», – добавил он.

Усс доложил, что в последние месяцы в регионе актуализировали проект развития сети общественного транспорта. По его словам, это крайне необходимо для решения экологической проблемы города, так как транспорт является одним из основных загрязнителей окружающей среды в городе, его доля достигает 50%.

Губернатор показал президенту схему нового проекта сети общественного транспорта, которая предусматривает строительство еще пяти станций метро под центром Красноярска. Продолжением этой ветки станет сеть маршрутов скоростных трамваев, инфраструктура для которой была построена много лет назад, однако нуждается в модернизации. Усс добавил, что власти рассматривают также возможность применения новых технических решений, пока не опробованных в России, в частности, трехвагонной сцепки. Это позволит сделать станции метро меньше, а также сэкономит расходы на строительство депо. Кроме того, экономия будет достигнута за счет применения беспилотных технологий на таких поездах.

Губернатор подчеркнул, что все это позволит сократить стоимость работ по прокладке тоннелей на 30-40%. В результате можно будет построить не пять, а девять новых станций метро.

«Если все реализовать, мы надемся к 2023 году проблему общественного транспорта в Красноярске решить», – резюмировал глава региона.

<https://tass.ru/obschestvo/6178653>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.02; ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА**

До 20 марта **минтранс** должен внести обновленный паспорт магистрального плана в президиум Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам.

Магистральный план может получить статус национального проекта. А в начале марта **минтранс** намерен обсудить графики реализации автодорожного проекта «Европа – Западный Китай» и первого этапа высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань на отрезке от Москвы до Нижнего Новгорода.

Если говорить об автодорожной инфраструктуре, то до 2024 года в России предстоит построить и модернизировать более 1,9 тысячи километров федеральных дорог. Это позволит сформировать бесшовный скоростной коридор от портов Черного моря до Северо-Запада страны и далее до границы с Финляндией, реконструировать трассы на Кавказе и Сибири. Планируется построить 14 новых обходов городов (Рязани, Иванова, Волгограда, Хасавюрта и др.). Это позволит повысить связность территорий и снизить нагрузку на существующие дороги, улучшить экологию в городах за счет вывода транзита, пояснил первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов**.

Говоря о коридоре «Европа – Западный Китай», **Алафинов** сказал, что конечная цель к 2024 году проложить бесшовную скоростную автомагистраль от границы с Казахстаном в Оренбургской области до северной и северо-западной границ России. Что сократит время в пути от Москвы до Самары в два раза – с 16 до 8 часов. Проект привлекателен и для инвесторов. Крупнейшим искусственным сооружением в рамках этого проекта станет мост через Волгу для обхода Тольятти, который будут строить на принципах государственно-частного партнерства с привлечением 50 миллиардов рублей из внебюджетных источников, отметил **Алафинов**.

Масштабные изменения затронут и железнодорожную инфраструктуру. До семи дней планируется сократить время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западных границ. В два раза увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба, что позволит нарастить провозную способность до 180 тысяч тонн. Общий объем на железнодорожную часть плана – около 1,5 триллиона рублей. И, например, после запуска ВСМ Москва – Казань от центра Москвы до центра Нижнего Новгорода можно будет добраться за два часа. «Что это значит? Мы получим мегаагломерацию, которая охватывает часть Центральной России», – считает **Алафинов**.

По авиации стоит две ключевые задачи. Первая – расширение сети межрегиональных регулярных маршрутов, минуя Москву, до 50 процентов. Вторая – реконструкция аэропортов в регионах. «Более половины из аэропортов, которые включены в магистральный план, расположены на Дальнем Востоке. Многие являются проектами жизнеобеспечения и расположены в местах, где невозможно добраться до Большой земли другими видами транспорта. В 2019 году запланировано начало реализации проекта в том числе в аэропортах Новосибирска, Томска, Минеральных Вод», – отметил **Алафинов**.

До двух часов сократит путь от Москвы до Нижнего Новгорода новая железная дорога. В рамках развития морского и речного транспорта до 1,3 миллиарда тонн будут увеличены мощности российских морских портов. Наибольший прирост объемов планируется в портах Дальневосточного бассейна (130 миллионов тонн). На втором месте по приросту объемов – южные терминалы Тамани и Новороссийска. На Северо-Западе будут развивать порт Усть-Луга и Мурманский транспортный узел. Важной задачей является развитие Северного морского пути.

<https://rg.ru/2019/03/03/mintrans-obnovil-plan-razvitiia-transporta.html>

### **ТАСС; 2019.03.04; МИНТРАНС РФ НАЧНЕТ ТРЕХДНЕВНЫЙ СЕМИНАР ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»**

**Министерство транспорта РФ** начнет в понедельник проведение трехдневного семинара по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» с участием федеральных и региональных министерств и ведомств, общественных и экспертных организаций. Одна из основных целей – распространить опыт 36 регионов, уже участвовавших в предыдущем «дорожном» проекте, на всю страну, сообщает **Минтранс**.

«Трехдневный семинар соберет более 500 участников: делегации 83 субъектов РФ, представителей **Минтранса** РФ и подведомственных учреждений, Минстроя, МВД, Федерального казначейства, Счетной палаты, а также отраслевых и экспертных объединений», – говорится в сообщении.

Среди основных целей мероприятия – распространение лучшего регионального опыта в сфере развития дорожной сети субъектов, как организационного, так и в применении наилучших технологий и материалов.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна возрасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

Финансирование нацпроекта со стороны регионов РФ за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

<http://tass.ru/nacionalnye-proekty/6181128>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА И ОБЪЕМЫ МЕЖБЮДЖЕТНЫХ ТРАНСФЕРТОВ РЕГИОНАМ НА НАЦПРОЕКТ БЕЗОПАСНЫХ АВТОДОРОГ**

Правительство РФ утвердило правила и объемы предоставления и распределения межбюджетных трансфертов из федерального регионам на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД).

Соответствующее постановление от 27 февраля 2019 года N193 опубликовано в пятницу на сайте кабмина.

Документ устанавливает минимальные объемы финансирования мероприятий проекта и расчетный объем федеральной поддержки по каждому из регионов РФ (за исключением Москвы и Московской области, Санкт-Петербурга и Ленинградской области).

Общая сумма минимальных объемов финансирования мероприятий – 96,75 млрд руб., в том числе расчетный объем федеральной поддержки – 60,302 млрд руб.

«Утверждены правила предоставления и распределения межбюджетных трансфертов из федерального бюджета субъектам федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В целях оказания поддержки всем субъектам федерации, независимо от доли находящихся в нормативном состоянии дорог, трансферты будут предоставляться исходя из расчетного значения 3% доходов от акцизов на нефтепродукты за 2019-2024 годы», – говорится в сообщении на сайте правительства.

Проект постановления был внесен **Минтранс**ом РФ.

При этом отмечается, что в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» нацпроекта БКАД планируется увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, с 43,1% в 2017 году до 50,9% к концу 2024 года, долю дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии, – с 42 до 85%, а также снизить количество мест концентрации ДТП (аварийно-опасных участков) на дорожной сети к концу 2024 года в два раза по сравнению с 2017 годом.

«При разработке правил были использованы данные федерального статистического наблюдения о состоянии автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, численности населения городов, образующих городские агломерации, а также о средней стоимости работ по приведению автомобильных дорог в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние», – говорится в сообщении.

В целях оказания поддержки всем субъектам федерации, независимо от доли находящихся в нормативном состоянии дорог, трансферты будут предоставляться исходя из расчетного значения 3% доходов от акцизов на нефтепродукты за 2019-2024 годы.

Вместе с этим, субъектам, имеющим долю автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в нормативном состоянии менее 50%, «средства будут предоставляться в объеме, равном протяженности дорог, необходимой для доведения до нормативного состояния 50% от общей протяженности дорожной сети, но не более 985 км в одном субъекте федерации, умноженной на 12,77 млн рублей (средняя стоимость приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние 1 км автомобильной дороги на основании проводимого **Минтранс**ом России мониторинга)».

Нераспределенные межбюджетные трансферты будут распределяться между субъектами из расчета необходимости реализации капиталоемких мероприятий в агломерациях в целях устранения аварийного и предаварийного состояния искусственных сооружений.

При этом объем межбюджетных трансфертов на эти цели не должен превышать на одну агломерацию в 2019 году – 500 млн рублей, в 2020 году – 750 млн рублей, в 2021 году – 1250 млн рублей и в период с 2019 по 2021 год – 2 млрд рублей.

«Характеристикой результата реализации регионального проекта является достижение показателей реализации регионального проекта, предусмотренных паспортом федерального проекта. Оценка эффективности предоставления иных межбюджетных трансфертов осуществляется Федеральным дорожным агентством (**Росавтодор**) путем сравнения плановых и фактических значений указанных показателей», – говорится в документе.

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6176698>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Правительство РФ утвердило с 1 марта положение о лицензировании перевозок автобусами, причем речь идет не только о регулярных маршрутах общественного транспорта, следует из постановления кабмина и комментария представителя **Минтранса**.

«Утвердить положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденное настоящим постановлением, действует до 1 января 2021 года», – говорится в документе.

«Первого марта вступают в силу положения о лицензировании перевозок автобусами не только пассажиров по маршрутам общественного транспорта, но и иных лиц. Лицензию должны будут получить все индивидуальные предприниматели и организации, занимающиеся автобусными перевозками, включая перевозки школьными автобусами и доставку сотрудников к месту работы собственными автобусами», – прокомментировал документ РИА Новости представитель **Минтранса**.

«В течение 120 дней, начиная с 1 марта, перевозчики должны оформить лицензии. Это переходный период. Отсутствие лицензии в это время не является нарушением», – добавил он.

Как отмечается в документе, лицензирование осуществляется **Ространснадзором**, а лицензируемая деятельность включает в себя перевозки пассажиров автобусами лицензиата на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства.

<https://ria.ru/20190301/1551485034.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-utverdilo-sistemu-litsenzirovaniya-passazhirskih-perevozok-avtobusami-2019-03-01/>

<https://tass.ru/ekonomika/6174814>

<https://www.mskagency.ru/materials/2868269>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.03.03; НА «ВАФЛЕ» БОЛЬШЕ НЕ СТОЯТЬ; ВОДИТЕЛЕЙ НАЧАЛИ ШТРАФОВАТЬ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ЗА СОЗДАНИЕ ЗАТОРОВ**

Водителей начали штрафовать в автоматическом режиме за остановку на перекрестках с так называемой «вафельной разметкой». Надо сказать, что такая разметка уже давно перестала быть экспериментальной. Она есть и в Правилах дорожного движения, и в соответствующих ГОСТах. В Москве она нанесена более чем на 100 перекрестках. Впрочем, штрафовать будут пока только на одном. А именно на пересечении Садового кольца и Орликова переулка.

Такая разметка показывает границы перекрестка. И если с противоположной стороны перекресток забит, а водитель все-таки выехал на него и перегородил движение тем, кто собирается ехать поперек – то за это он получит штраф.

Напомним, что согласно Правилам дорожного движения на таких перекрестках можно поворачивать налево, если этот маневр не запрещен соответствующими знаками. Но, как правило, для такого поворота необходимо остановиться на самом перекрестке и пропустить встречный транспорт. Как правило, это удастся сделать уже только на желтый сигнал светофора, когда встречный поток уже остановился.

Как пояснили корреспонденту «РГ» в Госавтоинспекции, которая занимается администрированием таких штрафов, за такую остановку на «вафельнице» водителя привлечь к ответственности не будут.

Его привлекут в том случае, если, после того как загорелся зеленый сигнал для двигающихся в поперечном направлении автомобилей, он не освободит им в течение пяти секунд проезд этого перекрестка.

Изначально «вафельница» наносилась на перекрестках, где режимы работы светофоров выстраивали так, чтобы каждый поток мог проехать в любом направлении. При этом все остальные потоки стояли на месте.

В письме счастья он получит сразу шесть фотографий его нарушения. Но, как сообщили корреспонденту «РГ» в Госавтоинспекции, информация о нарушении будет поступать не только в виде фотографий. Это будет видеоряд. И именно по видеоизображению инспектор будет принимать решение, было нарушение или нет.

Если водитель будет не согласен с вынесенным постановлением и придет его обжаловать, то видеоматериалы ему будут тут же предоставлены. Обязательное хранение видеоматериалов о являющемся во времени нарушении – это одно из требований столичного ГИБДД к разработчикам приборов фотовидеофиксации.

Напомним, что штраф за выезд на перекресток, в случае если на нем образовался затор, предусмотрен частью 1 статьи 12.13 Кодекса об административных правонарушениях. Водителю придется заплатить за такое нарушение одну тысячу рублей.

Правда, если он успеет оплатить его в течение 20 суток с момента вынесения постановления, то заплатить можно будет всего 500 рублей.

А если он не уложится в эти сроки из-за того, что «письмо счастья» шло к нему очень долго, то можно будет ходатайствовать о восстановлении пропущенных не по своей вине сроков. Напомним, что такая возможность уже установлена в КоАП по решению Конституционного суда. А восстановив сроки, сможет также заплатить ту самую половину от выписанного штрафа.

В Госавтоинспекции уверены, что ошибочных штрафов по этой фотовидеофиксации практически не будет. Но это покажет только практика их оформления. Напомним, что в свое время волну недовольства вызвали камеры, которые фиксируют проезд без остановки под знак «Стоп». Однако при наличии видеоматериалов ошибочных штрафов практически не было.

<https://rg.ru/2019/03/03/reg-cfo/voditelej-nachali-shtrafovat-v-avtomaticheskom-rezhime-za-sozdanie-zatorov.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.03.04; АГРЕГАТОР ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ; ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ПЛАТФОРМУ ДЛЯ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА И АВТОБУСЫ**

ОАО РЖД намерено разработать единую платформу для онлайн-продажи билетов, в том числе на автобусы. Продажа автобусных билетов пока тестируется в офлайн-кассах в нескольких регионах. Запуск онлайн-агрегатора может стоить до 100 млн руб. и поможет нарастить долю интернет-продаж на автобусном рынке, годовой оборот которого экспертами оценивается более чем в 300 млрд руб.

ОАО РЖД заинтересовано в создании единого агрегатора железнодорожных и автобусных билетов, следует из концепции комплексного развития автобусных перевозок в РЖД, датированной 2018 годом (копия есть у «Ъ»). В пресс-службе РЖД не опровергли подлинность документа, но отметили, что он не актуален, не утвержден и не выносился на совет директоров. При этом представитель госкомпании подтвердила, что «РЖД ведет работу по созданию единой платформы, которая в том числе выступит агрегатором продажи билетов на автобусы». «Уже разработан и утвержден типовой стандарт по организации комплексного обслуживания пассажиров с использованием различных видов транспорта. ОАО РЖД совместно с органами исполнительной власти субъектов РФ определен перечень вокзальных комплексов и остановочных пунктов, имеющих потенциал для организации и развития мультимодальных перевозок», - уточнили в пресс-службе.

В концепции рассматривается в том числе предполагаемая финансово-экономическая модель проекта, риски и текущее состояние рынка автобусных перевозок. Реализовать проект предлагается в два этапа и прийти к тому, что холдинг или его дочерняя структура «будет осуществлять консолидацию мощностей операторов и управление местами, управление расписанием и маршрутами» автобусных перевозок.

Ссылаясь на данные экспертов, концепция оценивает оборот только межрегиональных и пригородных перевозок в сумму до 300 млрд руб. в год.

В то же время для рынка характерны фрагментированность, наличие серых перевозчиков (их доля оценивается в 10-23%) и «давление» со стороны личного автотранспорта и райдшеринговых сервисов как конкурентов. Впрочем, авторы концепции видят потенциал для госкомпании: «Консолидация, будучи следующим этапом развития рынка, наряду с возможными изменениями в регуляторном поле создает «окно возможностей» для такого крупного национального игрока, как ОАО РЖД».

Единая платформа для продажи билетов на оба вида транспорта уже тестируется рядом структур РЖД, например Московско-Тверской пригородной пассажирской компанией и Северо-Западной пригородной пассажирской компанией. По итогам 2018 года организовано 110 мультимодальных маршрутов с участием пригородных пассажирских компаний и автобусных перевозчиков, которыми воспользовались около 170 тыс. пассажиров, сообщили в пресс-службе РЖД. Билеты на такие поездки приобретались пассажирами в кассах на железнодорожных вокзалах и остановочных пунктах, электронная функциональность пока не реализована.

Разработкой единой платформы по реализации билетов на различные виды транспорта от лица РЖД занимается ООО «Инновационная мобильность», знает президент ассоциации ЕТС «Автобусные линии страны» Борис Лоран. На сайте этого ООО указано, что оно является зависимым от ОАО РЖД. По данным Kartoteka.ru, 51% общества принадлежит АО «ФПК-Логистика», 49% – компании «Онэлия», которая указана в качестве технологического партнера «Инновационной мобильности». Тем не менее сам проект существует пока «только на бумаге», говорит господин Лоран, в отличие от рабочего прототипа аналогичной платформы, представленного летом ООО «Автопас» – детищем Центральной пригородной пассажирской компании.



Выход на рынок автобусных перевозок такого игрока, как РЖД, будет способствовать проникновению онлайн и в долгосрочном периоде благоприятно скажется на развитии отрасли, уверен директор по маркетингу сервиса OneTwoTrip Алексей Теплов. «Сейчас значительная часть автобусных билетов продается офлайн, преимущественно в кассах автовокзалов. По разным оценкам, доля офлайна составляет от 90% до 97%», - отмечает он. Стоимость реализации технического решения для РЖД будет зависеть от заложенного в проект функционала, продолжает господин Теплов: «По нашим оценкам, она может варьироваться от 30 млн до 100 млн руб.».

<https://www.kommersant.ru/doc/3902596>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/04/rzhd-sozdast-sistemu-prodazhi-biletov-na-poezd-i-avtobus.html>

### **КОММЕРСАНТЬ, СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2019.03.04; ФАС ВЗВЕСИЛА ВСЕ ВАГОНЫ И ПРОТИВ; КОНСОЛИДАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАРКА НА БАЗЕ ГТЛК МОЖЕТ БЫТЬ ОТЛОЖЕНА**

Глава ФАС выступил против консолидации железнодорожного парка у Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Он считает, что вес госсектора в оперировании повышаться не должен, а подобные сделки в сегменте тяжеловесного парка, льготы для которого могут быть отменены, тем более нежелательны, поскольку вероятные убытки перейдут на государство. В отрасли отмечают, что цена предлагаемых сделок не настолько выгодна для ГТЛК, чтобы оправдать риски государства.

Как стало известно «Ъ», руководитель ФАС Игорь Артемьев 25 февраля направил главе **Минтранса** Евгению **Дитриху** письмо с возражениями против возможной покупки ГТЛК операторских активов у группы ИСТ и близких к ней менеджеров. В **Минтрансе** «Ъ» подтвердили получение письма, оно находится на рассмотрении. В ФАС и ГТЛК от комментариев отказались.

В ФАС ходатайство о согласовании сделки не поступало, пишет господин Артемьев; о ней известно из СМИ. «Ъ» сообщал о планах приобретения ГТЛК двух операторов – Brunswick Rail и Первой тяжеловесной компании (ПТК) – за 20 млрд и 70 млрд руб. соответственно еще в ноябре 2018 года (см. «Ъ» от 15 ноября). А к февралю полностью сменился состав собственников ПТК (см. «Ъ» от 11 февраля). Акции контролирующего ее «Проминвествагона», ранее принадлежавшие «Промышленным инвесторам» Сергея Генералова, были проданы структурам, напрямую связанным с группой ИСТ Александра Несиса и дружественным ей.

На свободном рынке (за пределами кэптивного сектора) ПТК оперирует крупнейшим парком тяжеловесных, или инновационных, вагонов – с нагрузкой 25 тонн на ось. Такие вагоны сейчас очень востребованы угольщиками для экспортных поставок. Кроме того, для ряда моделей ОВК, УВЗ и «Алтайвагона» действует льготный тариф на порожний пробег, улучшающий их экономику. ФАС давно хочет эту льготу отменить, отмечая, что ОАО РЖД она обходится в 8 млрд руб. в год (см. интервью Игоря Артемьева «Ъ» от 25 сентября 2018 года). Источники «Ъ» отмечают, что ФАС при определении монопольной концентрации выделяет тяжеловесное движение в отдельный сегмент, что препятствует сделкам в нем. В частности, по их словам, это создало осложнения при реализации сделки ГТЛК с ПТК в ее первом варианте, когда предполагалось, что сначала ПТК купит другого оператора, ООО «Промышленные активы» Андрея Лебедева («ВМ-Транс», ТВМ).

В своем письме Игорь Артемьев пишет, что «не поддерживает сделки, приводящие к усилению присутствия государства и госструктур в рыночных сегментах экономики». Он считает «неверным продолжение практики приобретения государственными институтами развития большого количества вагонов на вторичном рынке»: эти инвестиции «не добавляют вагонов на сети, но отвлекают финансовые ресурсы от решения задач по обновлению парка вагонов и ликвидации их дефицита». А в контексте сделок в

тяжеловесном сегменте он просит «учитывать проводимую работу по выравниванию условий конкуренции и отказу от преференций, в том числе тарифных». Если те будут отменены, реализуемые ГТЛК сделки не должны приводить к «национализации убытков», предупреждает глава ФАС.

Источник «Ъ» в отрасли говорит, что аргументы ФАС вполне здравые: ведомство отмечает, что задача в том, чтобы уменьшать, а не увеличивать присутствие государства в рыночном сегменте.

Привлекательная цена покупки могла бы быть аргументом в пользу сделки, но это не так: предложение ГТЛК по всем приобретаемым компаниям предполагает премию 40-50% к рыночной цене. Госкомпания предлагает мультипликатор 7 к EBITDA, тогда как котировки торгующегося на бирже аналога Globaltrans соответствуют 4,5- 5. Но другой собеседник «Ъ» отмечает, что значительная часть вагонов ПТК и так принадлежит ГТЛК (они в финансовом лизинге у ПТК). «ГТЛК хочет купить не вагон, а операторский бизнес с выстроенной бизнес-моделью, клиентскими контрактами и командой управленцев», – говорит он.

Формально господин Артемьев прав в том, что участникам сделки действительно следовало бы запросить ФАС, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Его удивляет явное отсутствие координации между **Минтрансом** и ФАС: служба настаивает на отмене льготы на пробег, которая уже нормативно закреплена, тогда как **Минтранс**, которому подконтрольна ГТЛК, видимо, не считал обязательным для компании запрашивать ФАС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3902581>

### **ИЗВЕСТИЯ, ОЛЬДЕНБУРГСКАЯ АНАСТАСИЯ; 2019.03.03; СМОТРИ В ОБА: КАК ПРОЙТИ ТЕХОСМОТР БЕЗ ПРОБЛЕМ И НЕРВОТРЕПКИ**

Для российских водителей регулярный техосмотр их авто давно стал привычной формальностью. Но многие автовладельцы предпочитают не тратить время на личное присутствие при ТО и покупают карту в интернете, не выходя из дома – если, конечно, не смущает сомнительная аутентичность такого документа. «Известия» попытались разобраться, зачем на самом деле нужен техосмотр, как соблюсти все формальности, пройти его легально и без лишних затрат и стоит ли российским автомобилистам надеяться на его отмену.

Техосмотр или диагностическая карта?

Еще в начале 2000-х годов под лобовым стеклом каждого автомобиля можно было увидеть разноцветные талончики с крупными цифрами текущего года и «выбитым» кружочком на одном из краев карты, соответствующим месяцу прохождения техосмотра. В 2011 году талоны упразднили, и позднее (с 1 января 2012 года вступил в силу закон № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации») им на смену пришли диагностические карты.

Автор цитаты

Техосмотр (ТО) – процедура проверки технического состояния автомобиля, а также их частей и элементов дополнительного оборудования, на предмет соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории РФ, а также за ее пределами. В связи с тем, что госорганы отвечают за безопасность на дорогах, они вправе устанавливать жесткие требования к состоянию автомобилей, а сама процедура находится под контролем государства или уполномоченных им организаций.

С тех пор без документа о техническом состоянии автомобиля стало невозможно оформить договор страхования автогражданской ответственности, эксплуатация транспортного средства без которого запрещена.

Напомним, что в отличие от сервисного обслуживания, сроки которого регламентирует автопроизводитель, прохождение техосмотра является своего рода освидетельствованием, что транспортное средство исправно, а его использование безопасно и не представляет угрозы ни для самого водителя, ни для окружающих. К тому же без действующего техосмотра автомобиль попросту не застрахуют, а езда без полиса ОСАГО является административным правонарушением, которое наказывается штрафом в размере 500-800 рублей.

Как выглядит?

Внешне диагностическая карта представляет собой черно-белый (изредка цветной) бланк формата А4, который заполняется с обеих сторон, также на листе ставятся подпись и печать оператора пункта техосмотра. В связи с изменениями российского законодательства, вступившими в силу 4 мая 2018 года, допускается действие двух видов диагностических карт, как на бумажном носителе, так и в электронном виде.

Документ содержит информацию о результатах технического осмотра транспортного средства. Положительное заключение дает «зеленый свет» для дальнейшей эксплуатации машины. Если же проверка показала, что автомобиль находится в неудовлетворительном состоянии или не соответствует установленному регламенту, владельцу необходимо устранить замечания, после чего попытаться пройти техосмотр еще раз, но уже за дополнительную плату.

Удостовериться в подлинности документа и детально ознакомиться с результатами техосмотра можно в базе ЕАИСТО (Единая автоматизированная информационная система технического осмотра). Она содержит сведения обо всех транспортных средствах, успешно прошедших техосмотр. Этой же базой пользуются страховщики.

Кто должен проходить?

Необходимость проходить регулярный техосмотр лежит на всех российских автомобилистах. Освобождены от нее лишь владельцы транспортных средств, возраст которых не превышает трех лет. Если машине или мотоциклу от трех до семи лет, то техосмотр придется проходить раз в два года. Например, автомобиль 2017 года выпуска должен будет пройти техосмотр в 2020-м, 2022-м и 2024-м годах. Транспорт более «пожилого» возраста должен проходить техосмотр ежегодно.

Что проверяют?

В первую очередь специалисты СТО проверяют в транспортном средстве его самые важные узлы и агрегаты автомобиля: двигатель, выхлопную и тормозную системы, рулевое управление, внешние световые приборы, стеклоочистители и стеклоомыватель лобового стекла, состояние колес и прочего оборудования. Методы проверки регламентированы ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». Кроме того, в автомобиле в обязательном порядке должны присутствовать знак аварийной остановки, аптечка и огнетушитель.

Чего не должно быть в автомобиле?

Техосмотр не смогут пройти транспортные средства, в конструкцию которых были внесены какие-либо незадокументированные изменения. Проще говоря, если машину тюнинговали. Также получают «разворот» авто с неработающим звуковым сигналом или трещиной на лобовом стекле. Причем последнее требование допускает некоторые послабления: стекло не подлежит обязательной замене, если трещина располагается со стороны пассажирского кресла и не попадает непосредственно на водительскую половину.

Также следует обратить внимание на способ установки госномеров, они должны быть надежно прикреплены к кузову, легко читаемы, а задняя номерная рамка должна иметь дополнительную подсветку.

Перед поездкой на техосмотр убедитесь, что передние и задние фары не затянuty в пленку, на них отсутствуют дефекты (трещины), краска или тонировка. Не допускается использование автомобилей с установленными лампами запрещенных цветов (красный, синий) либо ксеноном (при отсутствии на фарах омывателя и устройства автокоррекции).

Специалисты СТО также внимательно изучают силовые агрегаты и рулевую рейку. Отказать в положительном заключении могут из-за свежих подтеков и при явном нарушении герметичности гидравлики, в том числе и утечек в тормозной системе. Кстати максимально допустимый износ тормозных колодок составляет 85% (толщина фрикционной накладки до металлического основания не должна быть тоньше 1,5-2 мм).

Состояние покрышек также может послужить поводом для повторного направления на техосмотр. Установленные на автомобиль шины должны соответствовать рекомендациям эксплуатационной документации и размерности колеса, а в случае установки на одну машину резины разных производителей должен быть соблюден принцип парности (одинаковые шины установлены на одну ось). Остаточная глубина протектора не может быть менее 2 мм. В зимний период не допускается частичное использование шипованных покрышек. Если предпочитаете ездить на «шипах», то будьте любезны приобрести покрышки на все четыре колеса.

Где проходить?

Начиная с 2018 года, была отменена обязательная привязка к региону регистрации транспортного средства. То есть на сегодняшний день техосмотр можно пройти в любом пункте СТО, аккредитованном Российским союзом автостраховщиков (РСА). Для удобства на сайте РСА приводится актуальный реестр операторов.

Какие нужны документы и сколько занимает времени?

Планирующему визит в пункт СТО владельцу автомобиля необходимо иметь при себе всего два документа:

- паспорт или водительское удостоверение;
- свидетельство о регистрации (СТС) или паспорт транспортного средства (ПТС).

В случае если собственник по каким-то причинам не может лично присутствовать при ТО, понадобится также доверенность на имя представителя. После завершения процедуры выдается подписанная уполномоченным лицом диагностическая карта.

Продолжительность технического диагностирования частного легкового транспортного средства по нормативу, регламентированному Правилами проведения технического осмотра транспортных средств, не должна превышать 30 минут. Именно за такое время технический эксперт должен проверить машину по всем 65 пунктам.

Сколько стоит?

Год выпуска и марка автомобиля никоим образом не может повлиять на стоимость техосмотра. Его цена варьируется в зависимости от региона и пункта ТО, где оформляется документ, а также категории транспортного средства. В Москве пройти техосмотр на легковой автомобиль можно примерно за 1 тыс. рублей.

Нужно ли проходить ТО заново, если сменился владелец?

Нет, диагностическая карта выдается непосредственно на конкретное транспортное средство, поэтому при покупке автомобиля с действующим техосмотром проходить диагностику заново не нужно.

Кстати, восстанавливать ранее выданный документ в случае его утери также не потребуется. Диагностическая карта нужна исключительно при оформлении страхового полиса, а все данные хранятся в электронной базе ЕАИСТО.

Можно ли купить диагностическую карту онлайн?

В интернете можно найти множество различных сайтов и компаний всех видов и мастей, которые готовы оформить диагностическую карту онлайн. Для прохождения такого ТО владельцу транспортного средства даже не понадобится вставать со стула, ввести все необходимые данные об автомобиле можно удаленно и при помощи банковской карты

оплатить услуги СТО. Диагностическую карту отправят на электронную почту или даже могут прислать курьера, который привезет техосмотр «на бумаге».

Необходимо отдавать себе отчет, что в таком случае очень высок риск нарваться на мошенников, которые просто возьмут с вас деньги «за работу», но при этом сведения в базе ЕАИСТО не появятся. Так что покупать диагностическую карту без осмотра автомобиля, даже если предложение оформить ее поступило от страхового агента, категорически не рекомендуется.

Однако в случае, если возможности пройти техосмотр «по правилам» нет, а диагностическая карта – «ну очень нужна», советуем перед оплатой услуги через интернет в обязательном порядке проверить серийный номер документа о техосмотре (обычно операторы СТО готовы выслать на электронную почту скан «шапки» диагностической карты, где указан ее 15-значный номер) в официальной базе ГИБДД.

Когда отменят?

Оживленная полемика на тему отмены обязательного техосмотра для личных автомобилей ведется не первый день. В конце января 2019 года депутаты фракции «Справедливая Россия» выступили с инициативой упразднить процедуру прохождения техосмотра. Соответствующий законопроект был опубликован в электронной базе данных нижней палаты парламента.

В пояснительной записке к документу парламентарии акцентировали внимание на том, что регламент является дополнительным финансовым обременением для граждан, хотя носит крайне фиктивный характер. Инициативу поддержали и среди автоэкспертов. Руководитель российской гоночной команды «ГАЗ Рейд Спорт» и известный автомобильный журналист Вячеслав Субботин подчеркнул, что отечественные автомобилисты – люди здравомыслящие и садиться за руль заведомо неисправного авто не будут. Тогда как сама процедура техосмотра давно себя изжила.

Впрочем, в **Минтрансе** придерживаются диаметрально противоположной точки зрения. Глава ведомства Евгений **Дитрих** предложил, наоборот, дополнительно ужесточить требования и «жестoko карать» за подделку документов и фиктивный техосмотр. По мнению министра, нужно создавать необходимые механизмы проверки правильности проведения техосмотра и обязательного устранения тех недостатков, которые были выявлены.

<https://iz.ru/849959/anastasiiia-oldenburgskaia/smotri-v-oba-kak-proiti-tekhosmotr-bez-problem-i-nervotrepki>

### **КОММЕРСАНТЬ, СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2019.03.04; ВАГОНАМ ОТОЛЮТСЯ АМЕРИКАНСКИЕ КОЛЕСА; РОССИЙСКИЙ ДЕФИЦИТ ПРЕДЛОЖЕНО ПОКРЫТЬ СПОРНОЙ ИМПОРТНОЙ ПРОДУКЦИЕЙ**

На фоне растущего дефицита железнодорожных колес американско-китайское СП Xinyang Amsted предлагает начать поставки в РФ литых колес американского образца. Сейчас в России эксплуатируются только цельнокатаные. В **Минтрансе** отмечают, что в России, в отличие от стран, где разрешены литые колеса, климат слишком суров, а из-за того, что грузовое движение не отделено от пассажирского, применять их опасно.

Как стало известно «Ъ», Xinyang Amsted Tonghe Wheel Co. (СП америк анской Amsted Rail, китайско-американской DACC и китайских Zhejiang Zhenghe и CNR) обратилось в **Минтранс** с предложением производить литые колеса для железных дорог РФ. В письме от 28 декабря 2018 года член совета директоров СП и вице-президент Amsted Rail Маркус Монтенекурт сообщает замглавы **Минтранса** Владимиру **Токареву**, что завод в городе Синьян уже в 2019 году готов поставлять в РФ 40-50 тыс. литых колес, изготовленных «в точном соответствии с российским ГОСТом» с возможностью локализации в будущем.

Пока в России допускается эксплуатация только цельнокатаных колес (ЦКК), ГОСТа на литые еще нет. Однако он сейчас разрабатывается ВНИИЖТ и уже к июлю может быть

принят. 10 января Объединение производителей железнодорожной техники (ОПЖТ) опубликовало его первую редакцию. В качестве базы разработки стандарта, в частности, приводятся протоколы лабораторных и стендовых испытаний колес, изготовленных на заводе Xinyang Amsted.

В России острый дефицит колес – их цена, еще два года назад составлявшая 25 тыс. руб. за штуку, выросла на порядок. Поставок двух основных производителей – Объединенной металлургической компании (ОМК) и Evraz – по цене около 45 тыс. руб. не хватает, на рынке стоимость ЦКК достигает 150 тыс. руб., а в ремонте в отдельных случаях превышает и 250 тыс. руб.

Ситуация обострилась из-за ограничения поставок со стороны украинского «Интерпайпа», а также из-за роста выпуска новых вагонов.

Минпромторг и **Минтранс** уже разрешили ввоз китайских ЦКК для покрытия дефицита, они могут поступить на рынок в начале апреля. Однако, по мнению главы «СГ-Транса» и вице-президента ОПЖТ Сергея Калетина, текущий дефицит примерно в 200 тыс. колес может естественным образом исчезнуть к 2021 году, когда выпуск новых вагонов сократится. Как он пояснял в феврале в интервью «РЖД ТВ», Китай может поставить на российский рынок не более 150 тыс. колес по цене не менее \$1 тыс. за штуку и к тому же хочет заключения пятилетних контрактов, что не очень устраивает российскую сторону.

В **Минтрансе** не поддерживают использование литого колеса, так как оно не испытывалось в условиях низких температур: «Кроме того, в России совмещенное грузовое и пассажирское движение, в этой связи безопаснее использовать ЦКК». В ОАО РЖД отказались от комментариев.

В Evraz заявили «Ъ», что в 2018 году запустили линию по выпуску колес на 66 тыс. штук, доведя производственную мощность до 516 тыс. колес в год, из которых на экспорт в 2019 году пойдет менее 1%. К 2021 году Evraz планирует увеличить мощности еще на 78 тыс. колес в год и сейчас думает о строительстве второго цеха на 200 тыс. колес в год. В ОКМ подчеркивают, что безопасность литых колес должна быть подтверждена успешными испытаниями при «предельных значениях толщины обода и гребня при наличии допустимых в эксплуатации неисправностей на поверхности катания в условиях температур до минус 60 градусов с учетом воздействий, возникающих при длительном торможении». «Насколько нам известно, подобных НИОКР не проводилось, следовательно, пока исследования не будут проведены и приняты отраслевыми НИИ и ОАО РЖД, вести разработку ГОСТа и рассматривать поставку литых колес на сеть с совмещенными пассажирскими и грузовыми перевозками, мягко говоря, нецелесообразно», – говорят там.

Как подчеркивает доктор технических наук, профессор Российского университета транспорта Андрей Саврухин, испытания литых колес нужно провести со всеми допускаемыми размерами обода – от толщины при поставке (70 мм) до минимально допустимой (22 мм).

Литые колеса существенно уступают ЦКК по ударной вязкости, трещиностойкости, пластичности, говорит директор Института качественных сталей ФГУП ЦНИИЧермет им. И. П. Бардина Георгий Филиппов. Это можно отчасти компенсировать конструкцией колеса (в США толщина обода больше, чем в РФ), но тогда подрессорная масса вагона вырастет на 200 кг (подробнее см. «Ъ-Онлайн»). Источник «Ъ» на рынке напоминает, что в США, где разрешены литые колеса, грузовое движение отделено от пассажирского, а для последнего используются ЦКК как более надежные. Он добавляет, что литые колеса несовместимы с ЦКК и их совместное использование, например при ремонтах, будет нарушать требования сетевой унификации и взаимозаменяемости.

Собеседник «Ъ» в отрасли говорит, что «обеими руками за» поставки литых колес, если те пригодны к эксплуатации. «Тема небезопасности литых колес надуманная, обычные конкурентные войны, – уверен другой источник «Ъ». – Их эксплуатационные

характеристики ничем не хуже ЦКК. Недавно закончившиеся испытания на экспериментальной кольцевой железной дороге ВНИИЖТ это подтверждают». А себестоимость литого колеса ниже ЦКК в силу более простой технологии изготовления, «от чего не в восторге два, по сути, монополиста – ОМК и Evraz», считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3902600>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; ПУТИН ПЛАНИРУЕТ ПОСЕТИТЬ ПОДСТАНЦИЮ, КОТОРАЯ БУДЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЕЙ Ж/Д ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА**

Президент РФ Владимир Путин намерен посетить подстанцию «Порт», которая будет обеспечивать электроэнергией железнодорожную часть Крымского моста.

На торжественное открытие этой подстанции главу государства пригласил председатель правления ПАО «Россети» Павел Ливинский.

«Хорошо. Спасибо большое. Знаю об этих планах, об этой стройке. Постараюсь посмотреть на месте», – сказал В.Путин на встрече с П.Ливинским.

Как отметил глава «Россетей», это одна из строек, направленных на надежное электроснабжение Крыма и южной части России. По словам П.Ливинского, подстанция обеспечит электроэнергией «железнодорожную тягу для Крымского моста, порта «Тамань» и является системообразующим объектом на юге России мощностью 432 мегавольтампера».

«Подстанция действительно как игрушка, современная, полностью на базе цифрового управления», – сказал глава «Россетей».

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/01/putinu-rasskazali-ob-elektromontere-i-anomalnoj-pogode.html>

### **ТАСС; 2019.03.01; БИШКЕК ПРЕДЛОЖИЛ РФ УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ – КИРГИЗИЯ – УЗБЕКИСТАН**

Власти Киргизии предложили России принять участие в реализации проекта по строительству железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан. Об этом заявил в пятницу в Бишкеке, комментируя итоги 21 заседания киргизско-российской межправительственной комиссии по сотрудничеству, вице-премьер республики Жениш Разаков.

«Мы выступили с таким предложением по дороге Китай – Кыргызстан – Узбекистан, сейчас экспертная группа и специалисты Министерства транспорта России его изучают», – сказал он. По его данным, российская сторона пока решения не приняла, однако «заинтересованность с ее стороны есть».

Как подчеркнул вице-премьер, этот пункт отражен в итоговом протоколе завершившегося межправительственного заседания. В документе отмечается, что в качестве партнера в реализации проекта может принять участие компания «Российские железные дороги».

Помимо этого, в ходе заседания Киргизия предложила России рассмотреть возможность предоставления коридора для транзита товаров из третьих стран, обязуясь, в свою очередь, указывать список фирм, которые будут осуществлять перевозки. «Компетентным ведомствам сторон до 1 апреля 2019 года поручено решить вопрос, связанный с проблемами транзита отдельных категорий товаров через территорию Российской Федерации, направляемых в Кыргызскую Республику», – отмечается в протоколе.

Российскую делегацию на встрече в Бишкеке возглавлял вице-премьер, руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко, киргизскую – Жениш Разаков.

<http://tass.ru/ekonomika/6175705>

### КОММЕРСАНТЪ, БУРАНОВ ИВАН; 2019.03.04; ВЫХЛОПНУЮ ТРУБУ ЗАТКНУТ НОВЫМ ШТРАФОМ

«Ъ» стали известны подробности проекта по введению в Москве и Петербурге зон, куда могут запретить въезжать машинам с двигателем низкого экологического класса. Документ подготовлен **Минтранс** по поручению правительства. Для реализации проекта планируется ввести новый штраф для водителей, проезжающих в экологически чистые зоны. Для миллионов владельцев старых машин, экологический класс которых вообще неизвестен, Минпромторг разработает порядок для упрощенного получения документов.

Как ранее сообщал «Ъ», в октябре 2018 года президентский Совет по правам человека выработал рекомендации по борьбе с загрязнением воздуха в столичном регионе, отправив их главе государства. Из Кремля документы были направлены в правительство. Вице-премьер **Максим Акимов** поручил **Минтранс**, МВД, Минпромторгу, Минприроды, правительствам Москвы и Санкт-Петербурга подготовить к 4 марта «дорожную карту» по введению в городах зон, куда запретят проезжать транспортным средствам с низким экологическим классом.

В **Минтрансе** «Ъ» рассказали, что подготовили проект такого плана и сейчас он находится на согласовании ведомствами, но подробностей почти не раскрыли. Власти Москвы и Санкт-Петербурга должны будут сами определить, в каких районах и от какого вида транспортных средств наносится максимальный ущерб экологии, пояснили в пресс-службе ведомства. «Вопрос по вводу ограничений автомобилей по экоклассу – сложный, требующий внимательного изучения, – заявили «Ъ» в пресс-службе департамента транспорта Москвы. – На первом этапе должны рассматриваться ограничения прежде всего для движения грузового транспорта и автобусов, особенно в жилых районах и природоохранных зонах». В комитете по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга «Ъ» рассказали, что необходимо «провести дополнительные исследования на предмет установления оптимальных территориальных границ пилотной зоны». «Пока нет никаких конкретных действий, мы ждем инструкций из Москвы, – говорит источник «Ъ» в администрации Санкт-Петербурга. – Это очень сложная история, много подводных камней, много всего нужно еще сделать».

Тем не менее «Ъ» удалось ознакомиться с частью «дорожной карты», разработанной **Минтранс**. К октябрю МВД и **Минтранс** разработают поправки к КоАП по введению нового штрафа за проезд под знаком, которым обозначается экологически чистая зона. Указатель был введен в ПДД в июле 2018 года, но нигде еще не применялся: цифра на нем означает экологический класс двигателя автомобилей («Евро-0», «Евро-1», «Евро-2», «Евро-4» и т. д.), которым можно проезжать. Сегодня для нарушителей требований этого знака применяется штраф 500 руб., но в **Минтрансе** предлагают ввести новый вид нарушения с повышенной санкцией (какой – пока неизвестно).

Еще один пункт плана касается машин, в документах к которым нет данных об экологическом классе. Сведения эти начали записывать в паспорта транспортного средства (ПТС) в 2008-2011 годах. В России зарегистрировано более 20 млн машин возрастом старше десяти лет, это 30% всего автопарка, все они почти наверняка без экологического класса: непонятно, как быть, если такой автомобиль проедет под камерой в чистую зону. Минпромторг должен будет к октябрю разработать «упрощенный порядок» присвоения класса для старых машин.

Сейчас для того, чтобы вписать класс в ПТС, нужно обратиться в специализированную лабораторию или фирму, рассказал «Ъ» гендиректор компании «Услугиавто» Юрий Пархоменко. Заключение, которое затем надо будет предъявить в ГИБДД, стоит в среднем 3-5 тыс. руб. «Токсичность выхлопа уже давно не замеряют, – рассказывает он. – Эксперты по году выпуска, модели двигателя, базам данных производителей могут определить, какой класс у машины. Например, если автомобиль из Европы, выпуска после



1997 года, двигатель будет почти наверняка не меньше «Евро-2» (стандарт принят в 1995 году. – «Б») «. «Упрощенным порядком» может стать, к примеру, таблица, где каждой модели будет присвоен класс – дополнительных экспертиз тогда не потребуется, считает господин Пархоменко.

Власти могут просто автоматически приравнять к «нулевому» («Евро-0») классу все машины, у которых в документах нет данных, опасается первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. Сама идея ограничений по выхлопу, «может быть, и неплохая», говорит депутат, но «на практике ее извратят так, что по Москве условно старым автомобилям вообще запретят ездить». «У людей не останется выбора, придется платить штрафы, – считает он. – Идею эту быстро подхватят все города. Заявляется, что все это делается для защиты экологии, но по факту речь идет о новом способе зарабатывания денег. Идея **Минтранса** повысить штраф с этим напрямую и связана». Для улучшения экологии городов нужно сначала исключить продажу контрафактного топлива и убрать с дороги «чадающие автобусы и грузовики», считает Вячеслав Лысаков.

<https://www.kommersant.ru/doc/3902593>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/politics/01/03/2019/5c78e8fc9a7947024ff6a052>

<https://iz.ru/851826/2019-03-01/mvd-podderzhalo-ogranichenie-dvizheniia-neekologichnykh-mashin-v-moskve>

<https://www.kommersant.ru/doc/3899109>

<https://tass.ru/moskva/6174649>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ЗАСЕДАНИЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ РОССИЯ-КНДР НАЧНЕТСЯ В МОСКВЕ**

Межправительственная комиссия Россия-КНДР по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству пройдет в Москве 4-6 марта, сообщили в посольстве РФ в Пхеньяне.

28 февраля советник-посланник Александр Востриков «проводил в аэропорту передовую группу, вылетающую для подготовки Девятого заседания российско-корейской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, которое пройдет в Москве 4-6 марта», говорится в сообщении российской дипмиссии в Северной Корее, опубликованном на ее странице в Facebook.

В состав делегации из 15 человек вошли представители различных северокорейских министерств и ведомств, включая министерства внешнеэкономических дел, рыбного хозяйства, здравоохранения, железных дорог, связи и другие.

В ходе предстоящего заседания российско-северокорейской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству предполагается утвердить план работы Торгового дома товаров из КНДР, сообщил ранее замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков.

Помимо центрального офиса во Владивостоке должны быть созданы филиалы Торгового дома в Москве и Пхеньяне.

А.Крутиков отметил, что одним из ключевых вопросов повестки заседания комиссии будет тема строительства мостового перехода через реку Туманная.

«Мы обменялись материалами для подготовки технико-экономического обоснования, договорились, что к заседанию должны согласовать основные параметры объекта и выработать схемы его реализации», – сказал А.Крутиков.

Сопредседателями межправительственной комиссии являются глава Минвостокразвития Александр Козлов и министр внешнеэкономических дел КНДР Ким Ён Чжэ.

Ранее в интервью «Интерфаксу» посол РФ в КНДР Александр Мацегора заявлял, что Москва не видит шансов на реализацию трехсторонних экономических проектов с Сеулом и Пхеньяном в условиях санкций.

Деятельность межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между Россией и КНДР выстраивается с учётом принятых ранее решений СБ ООН, заявил российский сопредседатель комиссии, глава Минвостокразвития Александр Козлов.

«Я – сопредседатель межправительственной комиссии. Работа строится строго с учётом позиции СБ ООН», – сказал А.Козлов ранее на пресс-конференции в Москве.

Он напомнил, что в начале марта в российской столице состоится очередное заседание межправительственной комиссии.

### **RNS; 2019.03.01; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ЗА ЗИМУ ПРОЕХАЛИ БОЛЕЕ 500 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ**

За период с декабря 2018 года по февраль 2019 года мост через Керченский пролив пересекли более 500 тыс. автомобилей, сообщает инфоцентр «Крымский мост».

«Более полумиллиона машин проехали по Крымскому мосту за три зимних месяца. В наиболее насыщенный сильными штормами период года новая дорога отработала в штатном режиме: она обеспечила бесперебойную связь между берегами. Наибольшее количество автомобилей было в декабре (почти 226 тысяч) в канун Нового года», – говорится в сообщении.

Крымский мост был открыт для легковых автомобилей 16 мая 2018 года. Движение грузовых автомобилей началось 1 октября 2018 года.

<https://rns.online/transport/Po-Krimskomu-mostu-za-zimu-proehali-bole-500-tis-avtomobilei-2019-03-01/>

### **RUSSIAN.RT, СМИРНОВ ВЛАДИМИР; 2019.03.01; ИСПЫТАНИЕ ПОГОДОЙ: КРЫМСКИЙ МОСТ ВЫДЕРЖАЛ БОЛЕЕ 900 ШТОРМОВЫХ ЧАСОВ ЗА ЗИМУ**

За минувшие три зимних месяца мост через Керченский пролив обеспечил бесперебойную связь между Крымским полуостровом и материковой Россией. За это время по новой трассе в обоих направлениях проехали более полумиллиона автомобилей. При этом метеостанции зафиксировали более 900 штормовых часов за зиму, а в январе выпало 200,9% от средней многолетней нормы осадков для этого месяца. Вместе с тем комплексный мониторинг выявил, что конструкции моста выдерживают все нагрузки без нареканий, и подтвердил надежность сооружения.

Более полумиллиона автомобилей проехали по мосту через Керченский пролив за минувшую зиму, сообщили в инфоцентре «Крымский мост». Только в декабре транспортный переход в обе стороны преодолели порядка 226 тыс. машин. Отмечается, что в период наибольшей штормовой активности новая дорога обеспечила бесперебойную связь между берегами.

«За первую в истории действующего моста зиму метеостанции зафиксировали в Керченском проливе более 900 штормовых часов (почти 38 суток)», – сообщили в инфоцентре.

По информации Крымского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, самым ветреным месяцем прошедшей зимы стал январь (330 штормовых часов, или почти 14 суток). В отдельные дни порывы ветра достигали 24 м/с, а высота волн – 2,5 метра. Также за январь 2019-го выпало 64,3 мм осадков (200,9% от средней многолетней нормы для этого месяца).

«За время реализации проекта Крымского моста наиболее суровой стала зима 2017 года. Тогда штормовое предупреждение объявлялось на 1000 часов, а в феврале строящийся мост самостоятельно «пережил» ледоход. Лед толщиной до 12 см на несколько суток

сковал участки пролива. С приходом тепла льдины свободно прошли между опорами моста с азовской стороны на черноморскую», – заявил начальник службы логистики компании «СГМ-Мост» Игорь Сталоверов.

Отмечается, что мост через Керченский пролив проектировался с учетом непростых климатических условий, поэтому еще на этапе разработки проекта были проанализированы многолетние сводки погоды, включая ледовую обстановку. С учетом этих данных создавались конструкции с повышенным запасом прочности. Например, наиболее уязвимый перед ветром элемент моста – автодорожную арку высотой 45 метров – оборудовали специальными устройствами для снижения парусности.

Для контроля за метеорологической обстановкой и состоянием дорожного полотна на автодорожной части 19-километрового моста установили семь метеостанций, которые предупреждают службу эксплуатации о возможных неблагоприятных погодных условиях. Во избежание обледенения дорога при необходимости обрабатывается водно-соляным раствором, а электронные табло над трассой сообщают водителям о безопасном скоростном режиме.

Специалисты ведут комплексный мониторинг всех систем и несущих конструкций с момента открытия моста в середине мая 2018 года. Приборы и датчики в режиме реального времени отслеживают состояние опор и пролетных строений с учетом всех нагрузок, включая климатические. Собранные данные поступают в Центр управления производством Крымского моста, где фактические показатели сравниваются с расчетными проектными значениями.

«Мониторинг показал, что превышения расчетных параметров напряжений и деформаций за период работы моста не зафиксировано. Результаты многомесячных наблюдений подтверждают конструктивную надежность сооружения и его соответствие всем параметрам, заложенным проектом с гарантией на 100 лет», – отмечается в сообщении инфоцентра.

На этом фоне продолжаются работы по сооружению железнодорожной части Крымского моста, запуск движения по которой планируется на декабрь 2019 года. Строительство одновременно ведется как на самом мосту через Керченский пролив, так и на подходах к нему со стороны Крыма и Кубани.

По словам замглавы **Минтранса** РФ Владимира **Токарева**, в Крыму проводится глубокая модернизация существующей на полуострове железнодорожной инфраструктуры.

«Выполняется комплекс ремонтно-путевых работ. Также предприятие («Крымская железная дорога». – РТ) реализует программу по обновлению подвижного состава. Она позволит закрыть потребности КЖД в пассажирских вагонах и тяговых ресурсах на все виды перевозок собственным тяговым подвижным составом с учетом необходимого резерва», – цитирует **Токарева** РИА Новости.

Пресс-служба КЖД сообщила, что первый пассажирский поезд в Крым по мосту через Керченский пролив пройдет, по предварительной информации, 8 декабря.

Ранее сообщалось, что изначально планируется запустить десять пар пассажирских поездов по следующим направлениям: из Москвы – в Симферополь, Севастополь, Евпаторию, Феодосию; из Санкт-Петербурга – в Севастополь и Евпаторию, а также из Брянска, Екатеринбурга, Кисловодска и Мурманска – в Симферополь.

Согласно имеющейся оценке, в 2020 году пассажиропоток железнодорожного транспорта в Крым составит 2,6 млн человек в год, а к 2025-му этот показатель должен вырасти до 4,1 млн пассажиров в год.

Добавим, что в своем февральском послании Федеральному собранию президент РФ Владимир Путин констатировал: запуск железнодорожного движения по Крымскому мосту даст «мощный импульс» и позволит развивать как Крым, так и Севастополь.

<https://russian.rt.com/russia/article/607125-krymskii-most-shtorm-zima>

### **ТАСС; 2019.03.03; ДЕСЯТЬ МОСКОВСКИХ ВУЗОВ БУДУТ ПРОВОДИТЬ БЕСПЛАТНЫЕ ЗАНЯТИЯ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СТОЛИЦЫ**

Проект «Университеты округу», в рамках которого для москвичей организуют бесплатные занятия по различным предметам, будет запущен в столице. Об этом сообщается в воскресенье на портале мэра и правительства Москвы.

Соглашение о реализации проекта подписали ректоры крупнейших вузов СВАО Москвы. Преподаватели и студенты будут проводить языковые курсы, доступные для всех желающих горожан. Для пожилых людей запустят факультатив компьютерной грамотности, который поможет им в режиме онлайн обращаться за госуслугами.

Участниками этого проекта станут РГСУ, МГПУ, РГУ им. А. Н. Косыгина, МИИТ, ВГИК, Академия ГПС МЧС РФ, Московский Политех, НИУ МГСУ, Университет МВД РФ им. В. Я. Кикотя, а также Финансовый университет при правительстве РФ. Каждый институт составит перечень направлений для занятий, которые будут интересны москвичам.

Ожидается, что проект продолжит расширяться. В рамках него планируется организовывать олимпиады, конкурсы, повышать квалификацию учащихся, способствовать их трудоустройству, создавать медклассы и другое. Кроме того, планируется развивать добровольческое движение, взаимодействовать с промышленными организациями, органами власти и структурами бизнеса, а также проводить молодежные программы.

<https://tass.ru/moskva/6180070>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; МИНФИН РФ ВНЕС В ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАКОНОПРОЕКТ О ВКЛЮЧЕНИИ В НК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫХ КВАЗИНАЛОГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ**

Минфин РФ внес в правительство законопроект, предусматривающий включение в Налоговый кодекс (НК) наиболее значимых квазиналоговых платежей, сообщило ведомство.

Речь идет о плате за негативное воздействие на окружающую среду, обязательных отчислениях операторов сети связи общего пользования, платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой свыше 12 тонн, а также об утилизационном, экологическом и курортном сборах.

Принципиально этот вопрос был решен в минувшем сентябре: тогда список платежей, предназначенных для «погружения» в НК, был утвержден на совещании у первого вице-премьера, министра финансов Антона Силуанова, сообщил ранее источник «Интерфакса». «Избранный подход при систематизации неналоговых платежей позволит не только решить проблему непредсказуемости «квазиналогов», которая в последние годы вызывала серьезную обеспокоенность бизнеса, но и решить назревшие проблемы в отраслевом регулировании», – говорится в сообщении Минфина.

Параллельно Минфин провел инвентаризацию и анализ остальных неналоговых платежей, выделив несколько основных категорий. Платежи, схожие по своей природе с государственными пошлинами, также предлагаются к включению в НК. Речь идет, в частности, о плате, взимаемой за сведения из различных государственных реестров и регистров. Инвентаризация выявила около двух сотен таких реестров. По части операций, связанных с ними, уже взимается госпошлина, часть – осуществляется бесплатно, часть – за плату, установленную вне рамок налогового законодательства и зачастую не попадающую в бюджет, отмечает Минфин.

«Такие платежи должны быть «погружены» в НК РФ. При этом необходимо внимательно проанализировать экономическую обоснованность их размеров, особенно в случаях, когда информация предоставляется в электронной форме», – сказано в сообщении.

Помимо платежей, связанных с госреестрами, предлагается рассмотреть вопрос о включении в НК патентных пошлин и ряда платежей за обязательную государственную экспертизу документации. Практика, при которой за оказание государственных услуг взимается плата, не включенная в НК, по мнению Минфина, не должна существовать.

Еще одна выделенная категория – платежи, связанные с получением «необходимых и обязательных услуг», предшествующих предоставлению государственных и муниципальных услуг. Само понятие таких услуг установлено ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», но регулирование этого вопроса непрозрачно, констатирует Минфин. В этом случае предлагается конкретизировать нормы законодательства исходя из того, что размеры платежей за такие услуги (в том числе методики определения стоимости) должны устанавливаться только на уровне правительства или на законодательном уровне.

### **RNS; 2019.03.04; МВД ПРЕДЛОЖИЛО СОЗДАТЬ ОТКРЫТУЮ БАЗУ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

МВД предложило законопроект, согласно которому в России необходимо создать единый государственный реестр транспортных средств, доступный для всех россиян. Законопроект опубликован на портале нормативно-правовых актов.

Обоснованием необходимости подготовки проекта называется «обеспечение государственного учета транспортных средств, межведомственного информационного взаимодействия при предоставлении государственных услуг и исполнения государственных функций в электронном виде».

Срок вступления в силу законопроекта назначен на август 2019 года. Среди заинтересованных лиц – органы власти и неограниченный круг лиц.

<https://rns.online/transport/MVD-predlozhilo-sozdat-otkrituyu-bazu-dannih-transportnih-sredstv-2019-03-02/>

<https://rg.ru/2019/03/03/mvd-razrabotalo-proekt-postanovleniia-o-gosreestre-transportnyh-sredstv.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА; 2019.03.04; СТРОИТЕЛЕЙ ДОРОГ ЗОВУТ В СУД; GLORAX ПЫТАЕТСЯ ПОЛУЧИТЬ ДЕНЬГИ ЗА ПРОДАННЫЙ АКТИВ**

Выход девелоперской Glorax Group из непрофильного бизнеса сопровождается проблемами. Не успев реализовать акции АО «Мосавтодор и партнеры» – подрядчика строительства дорог, группа решила обанкротить эту компанию. Продавец настаивает, что покупатель, чье имя не называется, не рассчитался полностью за актив.

В базе арбитражного суда зарегистрировано поданное Glorax Group заявление о банкротстве АО «Мосавтодор и партнеры» (МИП). Еще в 2017 году Glorax заявлял о желании продать эту компанию. В пятницу пресс-служба Glorax сообщила “Ъ”, что группа больше не владеет МИП. Там подачу заявления объяснили тем, что новый собственник не рассчитался по своим обязательствам. Более подробной информации о новых владельцах в группе не представили.

АО «Мосавтодор и партнеры» создано в 1991 году, в собственность Glorax Group перешло в 2012 году. МИП специализируется на строительстве транспортной инфраструктуры. Среди проектов компании – мост через канал имени Москвы, участок Можайского шоссе и открытый тоннель с двумя путепроводами у Сергиева Посада. По данным Kartoteka.ru, финансовые показатели компании практически каждый год показывали отрицательную динамику.

В интервью «РИА Новости» в ноябре 2018 года основатель Glorax Group Андрей Биржин объяснял, что активы МИП «продавались частями отдельным компаниям, где-то были проданы просто контракты»: совокупно группа выручила около 3,5 млрд руб. Он

подчеркивал, что юрлицо МИП при этом осталось в собственности группы, и «если кто-то хочет заняться госзаказами, он может купить компанию, имеющую опыт реализации контрактов до 10 млрд руб., и участвовать с ней в тендерах». Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией в компании, говорит, что до сих пор акции МИП не проданы. Кроме того, из активов МИП у группы на тот момент оставалось здание площадью 1,5 тыс. кв. м на Котельнической набережной. В пресс-службе Glogax сообщили, что здание уже не принадлежит холдингу.

Мы решили принципиально отказаться от работы с госбюджетами (в том числе и строительства дорог.- “Ъ”)

Продажа МИП вызвана желанием Glogax Group сосредоточиться на других проектах, заявил представитель группы. Так, в начале 2019 года компания приобрела здание на Московском проспекте в Санкт-Петербурге, где будут реализованы креативные пространства и фуд-холлы. Инвестиции в проект составят около 400 млн руб. Также холдинг начал развивать собственную сеть стоматологий CrocoDent: к концу 2019 года может быть открыто до пяти клиник.

Руководитель практики имущественных и обязательственных отношений юридической службы «Амулекс» Галина Гамбург также не нашла никаких подтверждений того факта, что МИП был передан новому собственнику. Она не исключает, что Glogax при определенных обстоятельствах может быть привлечен к субсидиарной ответственности по долгам перед другими контрагентами в рамках инициированного им же банкротства – вне зависимости от того, продал он компанию или нет. Возможно, предполагает юрист, сейчас главная цель у Glogax – избежать субсидиарной ответственности по долгам МИП.

По словам гендиректора консалтинговой компании «Вальтер Констракшн» Евгения Вальтера, управлять активом в сфере дорожного строительства сейчас сложно, но не бесперспективно. После завершения программы строительства и реконструкции дорог к чемпионату мира по футболу 2018 года бюджетное финансирование, являющееся основным источником средств в отрасли, снижается, но окончательно госзаказ не исчезает, уверен господин Вальтер. Хотя он и признает, что маржинальность бизнеса будет оставаться относительно невысокой – на уровне 4-6%. «Это требует от участников рынка непрерывной работы, поскольку любой простой будет чреват возникновением нарушений в обслуживании долгового бремени и ростом вероятности банкротства», – поясняет эксперт. Поэтому ценность МИП определяется скорее не собственной технической и производственной базой, а заключенными или потенциальными контрактами. Если таких контрактов нет, то значительно дешевле будет приобрести активы МИП в рамках конкурсного производства, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3902512>

### **ТАСС; 2019.03.01; ТИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ ОСВОБОДИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ И КОНДУКТОРОВ ОТ ОБЯЗАННОСТИ ВЫБИВАТЬ ЧЕКИ ПАССАЖИРАМ**

Бизнес-омбудсмен Борис Титов направил первому вице-премьеру, министру финансов РФ Антону Силуанову письмо с предложением освободить частных пассажирских перевозчиков от обязанности применять контрольно-кассовую технику. Об этом говорится в сообщении пресс-службы бизнес-омбудсмена.

Согласно федеральному закону № 192, с 1 июля 2019 года водитель или кондуктор, продающие билеты в салоне транспортного средства, обязаны будут применять контрольно-кассовую технику (ККТ) и выдавать покупателю кассовый чек. Это «создаст дополнительные издержки для субъектов предпринимательской деятельности, увеличит время остановки транспортных средств в местах посадки пассажиров, приведет к снижению безопасности дорожного движения», говорится в письме бизнес-омбудсмена.

Титов констатирует, что с учетом иного оборудования, необходимого для пассажирских перевозок (ГЛОНАСС, ЭРА-ГЛОНАСС, тахографов), общие издержки на соблюдение

обязательных требований составляют для перевозчика одновременно не менее 115 тысяч рублей. Это порядка 10% от стоимости самого транспортного средства – без учета НДС и утилизационных сборов. Кроме того, Налоговый кодекс РФ не предусматривает вычетов на приобретение ККТ после 1 июля 2019 года, что создаст дополнительный барьер для выхода новых предпринимателей на рынок пассажирских перевозок.

По мнению Титова, перевозчики, применяющие режим ЕНВД (единый налог на вмененный доход), могут быть освобождены от использования ККТ при условии использования бланков строгой отчетности. Соответствующие поправки в закон «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в РФ» были разработаны аппаратом бизнес- омбудсмена. Согласно законопроекту, в качестве такого бланка может использоваться проездной билет, оформленный согласно установленным требованиям.

<https://tass.ru/ekonomika/6176091>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Titov-predlozhit-Siluanovu-osvobodit-konduktorov-ot-probivaniya-biletov-2019-03-01/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; АВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА КАПРЕМОНТА УЧАСТКА ТРАССЫ М-4 В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 930 МЛН РУБ**

ГК «Автодор» объявила конкурс на выбор подрядчика для проведения капитального ремонта автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке 414-463 км в Липецкой области, говорится в материалах сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена установлена в размере 929 млн 497,6 тыс. рублей.

Заявки на участие в тендере принимаются до 21 марта. Рассмотрение заявок назначено на 1 апреля, подведение итогов – на 22 апреля.

Федеральная автомобильная дорога М-4 «Дон» является основной вертикальной осью дорожной системы России, соединяющей центральные и северные регионы европейской части страны с Северным Кавказом, Черноморским побережьем, портом Новороссийск. В доверительное управление госкомпании «Автодор» М-4 «Дон» была передана в мае 2010 года.

### **ТАСС; 2019.03.03; БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2019 ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Более 3 млрд рублей направят в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году на ремонт дорог в Свердловской области. Об этом в воскресенье сообщили журналистам в департаменте информационной политики региона.

«Более 3 млрд рублей будет направлено в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на ремонт трасс и улиц в Свердловской области. На эти деньги будут отремонтированы более 140 км дорожного покрытия, оборудовано несколько десятков пешеходных переходов и начнется строительство транспортной развязки в Екатеринбурге», – говорится в распространенном сообщении.

Как пояснили в департаменте, на реализацию регионального проекта «Дорожная сеть» из федерального бюджета Среднему Уралу направят почти 2 млрд рублей, чуть более 1 млрд будет направлено из областного бюджета. «Улицы Екатеринбурга получают 1 млрд рублей, улично-дорожная сеть Нижнетагильской агломерации – 576 млн рублей. Оставшиеся 328 млн будут направлены на ремонт дорог между муниципалитетами внутри региона», – говорится в сообщении.

В 2019 году планируется привести в нормативное состояние 39 участков региональных трасс общей протяженностью 80,2 км.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6179696>

### **ТАСС; 2019.03.01; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ УСТАНОВЯТ ОСВЕЩЕНИЕ НА 25 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В 2019 ГОДУ**

Наружное освещение на 25 км региональных дорог планируется установить в Кабардино-Балкарии (КБР) в 2019 году. Это почти в три раза больше, чем в 2018 году, сообщил в пятницу ТАСС директор государственного учреждения «Управление дорожного хозяйства» Рафаэль Акопян.

Всего в регионе, по словам Акопяна, населенные пункты освещены примерно на 20%. «В 2018 году 7,5 км региональных дорог было освещено, в этом году [будет освещено] 25 км, более чем в три раза», – сказал собеседник агентства.

Стоимость работ составит порядка 78,5 млн рублей. Как отмечается на сайте госзакупок, будут освещены дороги в селениях Нартан, Герменчик, Кенже, Шалушка, Октябрьское и городе Чегем.

В следующем году планируется осветить 31 км дорог, добавил Акопян. По его словам, в соответствии с нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года в КБР будут освещены порядка 400 км дорог регионального значения.

Всего в республике 2940 км региональных дорог, включая пастбищные, грунтовые и гравийные.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9% (до 260,5 тыс. км), ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6175242>

### **ТАСС; 2019.03.01; УЧАСТОК ТРАССЫ «КАВКАЗ» НА ГРАНИЦЕ СТАВРОПОЛЬЯ И КБР ДОСТРОЯТ ДО КОНЦА 2019 ГОДА**

Новый четырехполосный участок федеральной трассы Р-217 «Кавказ» в обход Пятигорска и природного памятника – озера Тамбукан на границе Ставрополя и Кабардино-Балкарии, будет завершён до конца 2019 года, сообщает в пятницу пресс-служба ФКУ Упрдор «Кавказ» (подведомственно **Росавтодору**).

«Строительство идет полным ходом... Новый участок сдадут в эксплуатацию до конца 2019 года. Уже на 70% завершена развязка на пересечении с региональной автодорогой Зольская – Залукокоаже, которая позволит развести транспортные потоки в разные уровни», – говорится в пресс-релизе.

Также на 50% возведено земляное полотно еще одной развязки, у поселка Прогресс, – этот объект свяжет строящийся участок трассы с существующим. До конца года дорожникам предстоит проложить еще 8 км трассы и возвести два моста через реки Золка и Мокрая Золка. Для обеспечения безопасности на участке устроят барьерное ограждение, а на мостах и развязках – линии электроосвещения.

Как сообщалось, проектом предусмотрено строительство четырехполосного участка автодороги первой технической категории протяженностью 15 км. Запланировано сооружение трех мостов и двух транспортных развязок с путепроводами, установка 11 км металлического и 17 км бетонного ограждений с противослепляющими экранами. На трассе появятся 140 новых дорожных знаков, 10 км линий электроосвещения, а также две площадки для отдыха водителей. Ввод в эксплуатацию этого объекта позволит автомобилистам двигаться в обход Пятигорска и озера Тамбукан, расположенного в природоохранной зоне, что положительно скажется на экологической обстановке и повысит скорость движения транзитного транспорта, говорится в сообщении.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6175692>



### **ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ, ЖАННА МЕЙЛЕР, ДМИТРИЙ АНДРЕЯНОВ; 2019.03.03; БОЛЕЕ ТРЕТИ ВСЕХ АВАРИЙ В РОССИИ СЛУЧАЮТСЯ ИЗ-ЗА НИЗКОГО КАЧЕСТВА ДОРОГ**

Более трети всех аварий в России из-за низкого качества дорог. К такому выводу пришли эксперты МВД.

По этому показателю наша страна – на 114-ом месте из 137-ми, между африканской республикой Бенин и Казахстаном.

А по данным **Росавтодора**, почти 15 миллионов россиян – это примерно каждый десятый житель страны – вообще живут в условиях бездорожья.

С наступлением весеннего половодья или осенней распутицы целые поселки попадают в изоляцию.

И вот как обстоят дела с дорогами в некоторых регионах России.

#### **ТАГАНРОГ, РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Состояние дорог в Таганроге жители называют катастрофичным. Редкий перекресток обходится без ям и выбоин. Чтобы как-то обратить внимание властей на бездорожье, горожане провели необычную, даже мистическую акцию.

В особо приметные ямы они забили осиновые колья с фотографиями местных градоначальников. Портреты провисели недолго, их оперативно убрали службы благоустройства. Власть на такую акцию обиделась, назвав ее «политической провокацией». Спустя несколько дней жители провели в Таганроге автопробег – около ста автомобилей колонной проехали по проблемным улицам. Причем, к этой акции присоединились даже депутаты от партии власти.

Игорь Третьяков, участник автопробега по бездорожью, депутат городской думы Таганрога: «Депутаты не входят ни в одну комиссию конкурсную, чтобы хотя бы проверить, кто у нас стелет этот асфальт! Кто осуществляет за ними контроль? – Скорее всего – никто!»

Последний крупномасштабный ремонт дороги в городе был несколько лет назад. В центре города, на магистральных улицах и даже в новых микрорайонах дорожную технику не видели давно.

Юлия Курносова, жительница Таганрога: «В Таганроге очень мало хороших дорог! Рытвины, ямы, приходится объезжать, портится ходовая! Автомобиль практически новый, но приходится часто его ремонтировать!»

Павел Иванов, житель Таганрога: «Идет дождь – сливные ямы заливают, ничего не видно. Колеса режем, Город Таганрог не следит за своими дорогами».

Под напором общественности мэрия Таганрога согласилась на диалог. Общественные слушания прошли в этот четверг. Договориться жители и власти города так и не смогли. В состоянии дорог, по словам чиновников, виноваты сами жители – плохо платят транспортный налог. А у Таганрога на ремонт дорог денег нет – потому что не дают областные власти. А вовсе не потому, что средства потрачены не по назначению, как считают люди.

Андрей Лисицкий, глава администрации Таганрога: «Сейчас времена не такие, чтобы кто-то, что-то в какие-то игры играл с бюджетными деньгами».

В мэрии Таганрога попросили не забывать о состоянии всей городской инфраструктуры: из-за ветхости водопровода и канализации проваливаются целые улицы. Перед тем, как чинить дороги, надо бы привести в порядок хозяйство «Водоканала». Но и на это денег нет. Таганрог – практически банкрот. В ближайшее время город собирается занять у банков 600 миллионов рублей – чтобы отдать старые кредиты.

#### **КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ**

В Калининградской области практически вдоль всех региональных и межмуниципальных трасс деревья растут вплотную к асфальту. Эти липы, ясени и дубы сажали еще немцы до Великой Отечественной войны. В то время движение здесь было односторонним. А после

того, как регион вошел в состав нашей страны, власти расширили дороги до двух полос, убрав обочины.

С тех пор калининградские автомобилисты называют придорожные деревья «солдатами вермахта», которые продолжают убивать. Если, по статистике, в области в различных ДТП гибнут шестеро из ста участников аварий, то из-за столкновений с деревьями – каждый пятый.

Тимур Зигангиров, заместитель начальника отдела надзора УГИБДД по Калининградской области: «В 2018 году наезды на придорожные деревья стали причиной гибели 22 человек, 100 участников дорожного движения получили ранения различной степени тяжести».

Госавтоинспекторы и автомобилисты говорят: придорожные деревья существенно ограничивают боковой обзор и видимость встречного транспорта на поворотах. Даже при малейшем заносе у водителей нет возможности затормозить в кювете – автомобили врезаются в деревья.

Марина Ваймер, жительница Калининграда: «Это портит наше имущество, наши машины. Надо помедленней ездить, впилиться можно».

По современным ГОСТам от кромки проезжей части до ближайших деревьев и кустов должно быть не меньше семи метров. По требованию федеральных властей, привести все дороги в соответствие установленным стандартам нужно до 2024 года. Сотрудники ГИБДД в прошлом году уже выдали около 150 предписаний на уборку деревьев вдоль трасс. Были спилены те, что стали причиной аварий, а также больные, сухие и поврежденные, которые могли в любой момент упасть на дорогу. Но многие жители области считают, вырубать все деревья вдоль трасс нельзя – они не только поглощают выхлопные газы, но и давно стали местной достопримечательностью.

Любовь Шилова, автолюбитель: «Если они уже настолько старые, что упадут сами, значит, их надо убирать».

Игорь Семенов, автолюбитель: «Люди гибнут, когда и деревьев нет, также в канаву улетел или в отбойник на трассе».

Калининградские экологи даже предлагают взять под государственную защиту деревья вдоль трасс. Они подали в Министерство экологии список более чем из 30 аллей, которые могут претендовать на статус особо охраняемых природных территорий.

Эксперты говорят – почти пяти триллионов рублей, заложенных на ближайшие пять лет по национальному проекту «Безопасные дороги», хватит только на строительство и ремонт федеральных и региональных трасс. В крупных городах улицы тоже приведут в порядок – ездить будет можно. А в отдаленных поселках как было бездорожье, так и будет. Но в этом, оказывается, есть и свои плюсы.

Татьяна Кулакова, директор центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики: «Нам почему-то кажется, что если качество автомобильной дороги улучшится, то и количество ДТП на ней резко упадет. К сожалению, статистика обратное показывает. Дело в том, что как только улучшается качество автомобильной дороги, то сразу же растет спрос. То есть и количество автомобилей на этой дороге увеличивается. И плюс – люди начинают с большей скоростью ездить. И, в результате, вполне возможно, что даже количество ДТП там и вырастет».

По словам экспертов, таких хороших трасс, как в Финляндии или Канаде, у нас еще долго не будет. Там дороги строят по контрактам так называемого «жизненного цикла». Это – долгосрочные соглашения с подрядчиками – они построили, они же и обслуживают.

У нас такие контракты – единичны. Зато огромные «дорожные деньги» оживляют экономику регионов. В этом году на строительство и ремонт трасс в бюджете предусмотрены 824 миллиарда рублей. И хотя чиновники на местах осваивают обычно

половину, остальное возвращают в бюджет, перекаладывать каждый год асфальт и ставить заплатки на ямы – выгодно.

<https://otr-online.ru/programmy/novosti-otrazhenie-nedeli/bolee-treti-vseh-avariy-v-rossii-sluchayutsya-iz-za-nizkogo-kachestva-dorog-35961.html>

### **РОССИЯ24; 2019.03.02; ДОРОГИ И НАПРАВЛЕНИЯ. ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ АРКАДИЯ МАМОНТОВА**

Как развивается дорожно-строительная отрасль в России, какие технологии придуманы нами, а какие из иностранных взяты на вооружение, как изменилась техническое оснащение отрасли и какой кадровый потенциал в этой индустрии, рассказывает документальный фильм Аркадия Мамонтова.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/790214/cid/1/>

### **ИНТЕРФАКС-ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ; 2019.03.03; ДЕСЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МАРШРУТКОЙ В ЗАБАЙКАЛЬЕ**

Столкновение автомобиля и маршрутного такси произошло в Могойтуйском районе Забайкальского края, следственные органы проводят проверку случившегося, сообщает пресс-служба краевого следственного управления СКР в воскресенье.

Проверка организована по признакам ст. 238 УК РФ (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности).

«По предварительным данным, ДТП произошло из-за того, что водитель маршрутного такси, выезжая со второстепенной дороги, не уступил дорогу легковому автомобилю. В результате происшествия пострадал водитель и девять человек. Три человека, в том числе водитель, госпитализированы с травмами различной степени тяжести», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось о девяти пострадавших.

«В 11:20 на 6 км трассы «Могойтуй – Олочи» водитель автобуса «Фиат Дукато», перевозившего 17 пассажиров в Читу, при выезде со второстепенной дороги на главную не предоставил преимущество в движении и столкнулся с машиной «Санг Йонг», – сказал сотрудник пресс-службы.

По его словам, в результате аварии водитель и восемь пассажиров автобуса «Фиат» получили телесные повреждения.

### **ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.03.02; ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОГИБ В ДТП С ПАССАЖИРСКИМ АВТОБУСОМ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ**

Вблизи села Табуны в Алтайском крае столкнулись легковой автомобиль и пассажирский автобус, в результате ДТП один человек погиб, сообщает пресс-центр главного управления МВД РФ по региону в субботу.

«Утром 2 марта на автодороге «Змеиногорск-Карасук» в районе села Табуны произошло столкновение автомобиля ГАЗ-21 «Волга» с пассажирским автобусом, следовавшим по маршруту «Белокуриха-Яровое». По предварительным данным, водитель легкового автомобиля не справился с управлением и выехал на полосу встречного движения, где произошло столкновение. В результате водитель автомобиля скончался на месте. Пассажир автомобиля госпитализирована», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в момент ДТП в автобусе находились 24 пассажира, за медицинской помощью к работникам «скорой помощи» никто не обращался.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.02; ТРОЕ ДЕТЕЙ ГОСПИТАЛИЗИРОВАНЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП СО ШКОЛЬНЫМ АВТОБУСОМ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ – ПОЛИЦИЯ**

Трое детей госпитализированы с травмами в результате дорожно-транспортного происшествия со школьным автобусом в Тепло-Огаревском районе Тульской области, сообщил «Интерфаксу» в субботу начальник пресс-службы регионального УМВД Андрей Ярцев.

Ранее сообщалось о восьми пострадавших школьниках и двух взрослых.

«В Ефремовской центральной районной больнице оставлены трое детей с травмами. Остальные отпущены домой. Большого количества пострадавших удалось избежать благодаря тому, что все дети были пристегнуты ремнями безопасности», – сказал А.Ярцев.

Он отметил, что в 15:40 в дежурную часть УМВД России по Тульской области поступило сообщение о ДТП на 39-м км автодороги Лопатково-Ефремов с участием автомобилей «Газель» и «Тойота». По предварительной информации, в районе деревни Доробино водитель «Тойоты» совершил попутное столкновение с микроавтобусом, который от удара опрокинулся. В момент аварии в микроавтобусе помимо водителя находились восемь детей в возрасте 13-15 лет и два сопровождающих.

«Установлено, что дети, учащиеся общеобразовательной школы села Архангельское Каменского района, возвращались из Тулы с соревнований по лыжным гонкам», – подчеркнул А.Ярцев.

Следственное управление СКР по Тульской области проводит доследственную проверку. В ходе проверки будет дана надлежащая правовая оценка организации перевозки детей, соблюдению правил по перевозке.

В свою очередь, в прокуратуре области «Интерфаксу» сообщили, что перевозка детей в школьном микроавтобусе осуществлялась без нарушений.

«Прокурорская проверка показала, что нарушений правил в перевозке детей не было. По предварительным данным, госпитализировано трое детей, у них подозрения на сотрясение головного мозга. Пятеро детей отпущены домой, также от госпитализации отказались сопровождавшие их взрослые», – сказала старший помощник областного прокурора Любовь Кузнецова.

«Оснований для возбуждения уголовного дела прокуратура на данный момент не видит», – отметила представитель облпрокуратуры.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.02; ВЕРТОЛЕТ ЭВАКУИРОВАЛ ДВОИХ ПОСТРАДАВШИХ В ДТП В НОВОЙ МОСКВЕ**

В Новой Москве в субботу двоих пострадавших в результате автоаварии увезли на медицинском вертолете, сообщила пресс-служба Московского авиационного центра (МАЦ).

ДТП произошло в поселении Щаповское, возле деревни Сатино-Татарское. Столкнулись автобус и грузовик.

«Утром экипаж дежурного санитарного вертолёт Московского авиационного центра вылетел по вызову в поселение Щапово в ТиНАО, где на повороте Сатино – Татарское произошло ДТП с участием автобуса и грузового автомобиля. С места происшествия экипаж вертолёт эвакуировал двух пострадавших в лечебное учреждение столицы», – говорится в сообщении МАЦ.

На борту пострадавших сопровождали медики, добавили в МАЦ.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.03.01; КАЗАХСТАН ОДОБРИЛ СНЯТИЕ ЗАПРЕТА НА ЭКСПОРТ БЕНЗИНА**

Казахстан на фоне полной обеспеченности внутреннего рынка топлива автомобильным бензином в скором времени начнет экспортировать излишки. Закон, позволяющий это делать, 2 марта подписал президент Казахстана Нурсултан Назарбаев.

Речь идет о ратификации протокола, который вносит поправки в соглашение между правительствами Казахстана и России о торгово-экономическом сотрудничестве в области поставок нефти и нефтепродуктов. С российской стороны протокол еще не ратифицирован: 14 марта ожидается его рассмотрение Госдумой в первом чтении.

Межправительственное соглашение устанавливает кто, в каких объемах и в какие сроки иметь или не имеет права импортировать или экспортировать нефтепродукты. В последней версии протокола, предварительной одобренной в конце прошлого года, говорилось о грядущем очередном этапе запрета на ввоз из России в Казахстан бензина и вероятности открытия внешних рынков для поставок казахстанского бензина.

Объявленные меры по скорому снятию запрета на экспорт бензина вписываются в планы Казахстана: в прошлом году страна завершила модернизацию своих нефтеперерабатывающих заводов, после чего смогла рассчитывать на то, что самостоятельно будет обеспечивать себя бензином и дизелем вместо импорта из России. При этом на протяжении последних нескольких лет Казахстан неоднократно вводил временные запреты на импорт российского топлива, смысл которых был в поддержании стабильных внутренних цен. В противном случае появлялся риск переизбытка топлива внутри Казахстана, а при действующем запрете на реэкспорт и экспорт топлива девать его было просто некуда. В этот раз запрет действует на период стандартных трех месяцев – с марта до июня.

«Наша политика следующая: сначала мы создаем стратегические резервы. Сегодня мы ежедневно проверяем. Пытаемся довести до уровня не менее 300 тысяч тонн по 92-му бензину, – пояснял вице-министр энергетики Казахстана Болат Акчулаков 12 февраля (цитата по «Казинформ»). – Сегодня, к сожалению или к счастью, в связи с тем, что не можем никуда экспортировать, мы перепроизводим бензин. У нас сегодня более 350 тысяч тонн в резервуарах. К тому же у нас есть возможность в этом году свыше этого объема произвести – 500 тысяч тонн бензина».

<https://rg.ru/2019/03/02/kazahstan-odobril-sniatie-zapreta-na-eksport-benzina-v-rossiiu.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; СТРУКТУРА АВСТРИЙСКОЙ ОВВ ЗАПУСТИЛА КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ В ИРКУТСК**

Логистический оператор Rail Cargo Logistics – RUS запустил регулярный контейнерный сервис с терминала Селятино (Московская область) в Иркутск, сообщила пресс-служба компании.

Отправки осуществляются еженедельно по средам, срок доставки составляет 7 суток.

По данным компании, первый контейнерный поезд, в составе которого 12 сорокафутовых контейнеров с электроникой, оборудованием, товарами народного потребления и другой продукцией, был отправлен из Подмоскovie 27 февраля. Сервис также предусматривает возможность доставки груза «от двери до двери» клиента.

В планах компании – расширить географию своего сервиса в Сибири с отправкой грузов в Новосибирск и Красноярск.

Как поясняется в пресс-релизе, в настоящее время объем импортных железнодорожных перевозок намного превышает объем российского экспорта по ж/д, в связи с чем на рынке наблюдается серьезный дисбаланс грузопотоков.

«Традиционно мы сталкивались с ситуацией дефицита обратной загрузки, в результате чего на российской стороне, преимущественно в Москве как огромном транспортном хабе, скапливалось все больше контейнеров. Поэтому важнейшей задачей для нас стало

организовать логистику таким образом, чтобы максимально снизить все издержки и обеспечить оборудованием регионы», – приводятся в пресс-релизе слова директора Rail Cargo Logistics – RUS Александра Баскакова.

По его словам, в настоящее время большая доля экспорта в Китай приходится на пиломатериалы, отправляемые из Сибири. В связи с этим компания сосредоточилась именно на развитии этого направления.

### **RNS; 2019.03.01; ПФР И РЖД ПЛАНИРУЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЛОКЧЕЙН ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЛЬГОТНИКОВ НА ТРАНСПОРТЕ**

Пенсионный фонд России (ПФР) планирует заключить в 2019 году соглашение с РЖД об использовании технологии блокчейн для определения льготных категорий граждан на транспорте, заявил глава ПФР Антон Дроздов в интервью RNS.

«Мы сейчас готовим соглашение с РЖД об использовании блокчейна для определения льготников на транспорте, чтобы исключить факты фальсификации и мошенничества», – сказал он.

Глава ПФР отметил, что соглашение будет подписано в 2019 году, затем будет запущен пилотный проект.

«Заключить соглашение должны уже в этом году, а пилот будет проведен на базе Московско-Тверской железной дороги», – заключил Дроздов.

<https://rns.online/transport/PFR-i-RZHD-planiruyut-ispolzovat-blokchein-dlya-opredeleniya-lygotnikov-na-transporte-2019-03-01/>

### **ТАСС; 2019.03.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ФЕВРАЛЕ ВЫРОСЛА НА 0,1%**

Погрузка на сети «Российских железных дорог» (РЖД) в феврале 2019 года выросла по сравнению с показателем февраля прошлого года на 0,1%, до 100 млн т. Об этом говорится в сообщении РЖД.

«Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в феврале 2019 года составила 100 млн т, что на 0,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении компании.

Ранее заместитель генерального директора РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило говорил, что рост погрузки в феврале должен составить около 1,5%.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе РЖД, «более существенный рост погрузки сдерживался суровыми погодными условиями, установившимися в январе – феврале на большей части Сибири и Дальнего Востока, а также возникшими трудностями с выгрузкой массовых грузов в ряде морских портов».

Грузооборот увеличился за отчетный период на 1,4%, до 199,3 млрд тарифных тонно-км.

Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии вырос на 1,5% и достиг 255,4 млрд тонно-км.

<https://tass.ru/ekonomika/6176261>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pogruzka-na-seti-RZHD-v-fevrale-virosla-na-01--do-100-mln-tonn-2019-03-01/>

### **ТАСС; 2019.03.01; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ФЕВРАЛЕ НА 3%**

Перевозки пассажиров на сети «Российских железных дорог» выросли в феврале 2019 года на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 83,1 млн человек, говорится в сообщении РЖД.

Так, в пригородном сообщении отправлено 76,5 млн пассажиров (на 2,8% больше, чем годом ранее), в дальнем следовании – 6,6 млн (+5,8%).

С начала года перевозки пассажиров увеличились на 3,2%, до 167 млн человек.

Пассажирооборот в феврале составил 7,1 млрд пассажиро-километров, что на 2,4% больше, чем за аналогичный период 2018 года. С начала текущего года этот показатель вырос на 2,5%, до 16,2 млрд пассажиро-километров.

По Московскому центральному кольцу с начала 2019 года перевезено почти 21 млн пассажиров, что на 14,1% больше, чем годом ранее, добавили в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6173808>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-soobschili-o-roste-passazhiroperevozok-v-fevrale-na-3-2019-03-01/>

### **ТАСС; 2019.03.01; ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ РЖД ОТ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2019 ГОДУ СОСТАВЯТ 13,1 МЛРД РУБЛЕЙ**

Выпадающие доходы пригородных пассажирских компаний в 2019 году вырастут и составят 13,1 млрд рублей. Но почти вся сумма будет покрыта субсидиями субъектов РФ, рассказал начальник центра управления пригородным комплексом РЖД Алексей Белянкин на «Транспортном лектории».

«За 2018 год выпадающие доходы составили 11,7 млрд рублей. Пригородными пассажирскими компаниями было получено (субсидий от субъектов РФ – прим. ТАСС) 12,9 млрд рублей», – сказал Белянкин. По его словам, в текущем году выпадающие доходы составят 13,1 млрд рублей. «В бюджетах субъектов уже есть 12,7 млрд рублей (заложенных субсидий ППК – прим. ТАСС)», – сказал он, отмечая, что таким образом стабильность пригородного сообщения будет обеспечена.

Как отметил Белянкин, в 2018 году субъекты РФ выплатили пригородным пассажирским компаниям чуть больше, чем было потрачено в текущем периоде, но речь не идет о переплате. «Просто заплатили за предыдущие периоды. Где-то были долги, которые были урегулированы и подписаны соглашения о том, что субъекты РФ их оплачивают», – пояснил он. Тем не менее треть пригородных пассажирских компаний закончили прошлый год с убытком: это Северная пригородная пассажирская компания, калининградская, свердловская.

В среднем тариф на перевозки для населения в 2019 году вырос на 3,4%. «Но более 40 регионов оставили тарифы на уровне прошлого года», – сказал Белянкин, отметив, что в регионах, не повышавших тарифы в 2018 году, отмечался прирост пассажиропотока.

Как отметил Белянкин, ежедневно в графике ППК отправляется 6 тыс. поездов. «В 2019 году к ним прибавилось еще 189 поездов круглосуточно. Это новые городские электрички, поезда класса «комфорт», – добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6175490>

### **ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.03.02; ПОСЛЕДСТВИЯ СХОДА ВАГОНОВ В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЛИКВИДИРОВАНЫ, ДВИЖЕНИЕ ВОССТАНОВЛЕНО – РЖД**

Более 300 человек ликвидировали последствия схода вагонов с железорудным концентратом, произошедшего в Кемеровской области, сообщает пресс-центр ОАО «РЖД» в субботу.

«Восстановлено движение поездов на перегоне Красулино – Блокпост. Участие в ликвидации последствий схода принимали более 300 человек, а также восстановительные поезда станций Томусинская, Белово, Новокузнецк-Сортировочный. На месте схода работает комиссия, причины и обстоятельства выясняются», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что на перегоне Красулино – Блокпост в Кемеровской области произошел сход 23 грузовых вагонов с железорудным концентратом.

В результате инцидента никто не пострадал, задержек пассажирских и пригородных поездов не было, так как на данном участке железной дороги пассажирское сообщение не осуществляется.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.02; ГЛАВА МИД ГРУЗИИ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В МИНИСТЕРСКОЙ ВСТРЕЧЕ В БУХАРЕСТЕ ПО ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЧЕРНОЕ МОРЕ – КАСПИЙСКОЕ МОРЕ**

Министр иностранных дел Грузии Давид Залкалиани в понедельник в Бухаресте вместе с коллегами из Азербайджана, Румынии и Туркменистана примет участие во встрече, в рамках которой будут рассмотрены перспективы развития транспортного коридора Черное море – Каспийское море.

Как сообщает пресс-служба МИД Грузии, на встрече министров предполагается подписание совместной декларации, в которой будет зафиксирована политическая воля этих стран относительно развития нового транспортного коридора в регионе.

В Бухаресте Д.Залкалиани проведет также двусторонние встречи со своими румынским и туркменским коллегами.

Инициатором создания нового транспортного маршрута Черное море – Каспийское море являются Румыния и Туркменистан. Создается он на базе Транскаспийского и Лазуритового коридоров. Маршрут пролегает через Каспийское море в Баку (Азербайджан), далее железнодорожным транспортом в Батуми или Поты (Грузия) и оттуда в Румынию.

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.01; МИНТРАНС РОССИИ ПРИСТУПИЛ К ПОДГОТОВКЕ ИЗМЕНЕНИЯ В КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ**

Министерство транспорта России уведомило о начале подготовки изменения в Кодекс торгового мореплавания (КТМ). По данным Федерального портала для размещения проектов нормативно-правовых актов, общественное обсуждение инициативы продлится до 13 марта 2019 года.

В настоящее время радиосвязь в целях торгового мореплавания регулируется международными договорами Российской Федерации (в частности правилами и рекомендациями Международного союза электросвязи, содержащимися в Регламенте радиосвязи и Руководстве по радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы, издаваемыми МСЭ, Федеральным законом от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи» (в части регистрации и выдачи разрешений на судовые радиостанции морских судов), постановлением правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 г. № 813 «О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности», а также Правилами радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации, утвержденными совместным приказом Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 4 ноября 2000 г.

Регулирование, предусмотренное Постановлением 813 и Правилами радиосвязи в целях торгового мореплавания, в значительной степени устарело и требует обновления. При этом в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации регулирование вопросов радиосвязи в целях торгового мореплавания фактически отсутствует.

Для опознавания судовых радиостанций могут использоваться как позывные сигналы (телефонные и/или телеграфные), так и цифровые опознаватели морской подвижной службы (пятизначные и/или девятизначные).



В настоящее время в Российской Федерации законодательно не урегулирован вопрос наделения (уполномочивания) организация в области электрорадионавигации и спутниковой связи функцией по присвоению идентификационного номера судовой радиостанции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой радиостанции.  
<http://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=36456>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; АСТРАХАНСКИЙ ПОРТ ОТПРАВИТ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ ТОПЛИВА ДЛЯ АЭС В ИРАНЕ**

Астраханский порт Оля получил лицензию на перевалку ядерных грузов и готов отправить первую партию топлива для АЭС «Бушер» в Иране, сообщил директор АО «Морской торговый порт Оля» Александр Мельников.

«Получили лицензию на перевалку ядерных материалов. Будем обслуживать Каспийский ядерный маршрут. Это поставки топлива для иранских атомных электростанций, свежее ядерное топливо для электростанции «Бушер». Одна партия топлива составляет 200 с небольшим тонн, ее хватает на несколько лет, и она обеспечит работу всей станции», – сказал А. Мельников журналистам.

Он подчеркнул, что поставки такого топлива через астраханский порт будут осуществляться впервые. «Скорее всего, весной (будет первая поставка – ИФ), не могу сказать точнее», – добавил глава порта, уточнив, что ранее Иран получал ядерное топливо самолетами.

Россия передала первый энергоблок АЭС «Бушер» мощностью 1000 МВт иранскому заказчику 23 сентября 2013 года. В октябре 2017 года «Росатом» начал строительство II очереди АЭС «Бушер», включающей энергоблоки NN2 и 3. Сроки строительства второго блока – с 2016 по 2024 годы, работы по третьему блоку планируется завершить в 2026 году. Суммарная мощность двух энергоблоков составит 2,1 тыс. МВт. Получение строительной лицензии по второму блоку АЭС «Бушер» ожидается к лету 2019 года, «первый бетон» – в III квартале 2019 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; РОСНЕФТЬ ГОТОВИТ ИЗЫСКАНИЯ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ НЕФТЕТЕРМИНАЛА «ЛАВНА» В МУРМАНСКЕ**

ООО ДПИ «Востокпроектверфь» (дочернее предприятие АО «ДЦСС») объявило тендер на выполнение комплекса работ по инженерно-геологическим изысканиям для реконструкции базы берегового обеспечения шельфовых проектов «Лавна» в Мурманской области.

Согласно техзаданию, в рамках работ предполагается бурение инженерно-геологических скважин, полевое описание грунтов, отбор проб грунтов и воды для лабораторных исследований.

Заявки от претендентов принимаются до 13 марта. Стоимость контракта на проектно-изыскательские работы составляет 1,6 млн рублей.

Как сообщалось, «Роснефть» (МОЕХ: ROSN) в конце 2016 года закрыла сделку по приобретению 75% нефтетерминала «Лавна» в Мурманске, что позволит компании организовать опорную базу берегового обеспечения арктических шельфовых проектов НК.

АО «Нефтяной терминал «Лавна» входит в проект развития Мурманского транспортного узла, владеет земельным участком площадью 178,3 га на западном берегу Кольского полуострова. Глубина акватории в районе терминала составляет 12-20 м, у причалов – 8-12 м.

На базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) консорциумом АО «Роснефтегаз», НК «Роснефть» и АО «Газпромбанк» создается судостроительный комплекс «Звезда».

### **ПРАЙМ; 2019.03.03; ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПРОДЛИЛА СРОК ЗАДЕРЖАНИЯ РОССИЙСКОГО КАПИТАНА СУДНА SEAGRAND**

Суд в Южной Корее продлил срок задержания российского капитана судна Seagrاند, которое в четверг столкнулось с мостом, сказал РИА Новости консул генерального консульства РФ в Пусане Роман Быков.

«Сегодня состоялось заседание суда, на котором рассматривался вопрос о продлении срока задержания капитана российского судна Seagrاند. Береговая охрана сейчас нас уведомила по телефону о том, что суд принял решение удовлетворить ходатайство о продлении задержания. На заседании присутствовал частный адвокат, то есть компания-оператор данного судна наняла защитника для капитана. Присутствовал переводчик. Все процедуры были соблюдены. Мы продолжаем следить за ситуацией», – сказал Быков.

Согласно уголовно-процессуальному кодексу Южной Кореи, как пояснил дипломат, срок задержания не может превышать 10 дней. В течение этого срока дело будет передано в прокуратуру, которая начнет свое рассмотрение законности и обоснованности задержания. Прокуратура со своей стороны имеет право задержать сначала на 10 дней, а затем продлить этот срок еще на 10 дней.

«Таким образом, прокуратура может проводить свое расследование в течение 20 дней. После чего задержанного или отпускают на свободу или ему предъявляются официальные обвинения, и дело передается в суд», – пояснил Быков.

Грузовое судно Seagrاند в четверг столкнулось сначала с пришвартованным рядом корейским кораблем, а затем носовой частью врезалось в мост в южнокорейском порту Пусан. При столкновении повреждения получило само судно, на мосту образовалась дыра глубиной пять метров. Следствие подозревает капитана в том, что в момент столкновения он был пьян. Сам капитан и экипаж утверждают, что причиной столкновения стали сложные мореходные условия, узкое место для маневра, ветер, приливная волна и отсутствие корейского лоцмана и буксиров. В пресс-службе **Росморречфлота** подтвердили, что судно двигалось без буксира и лоцманской проводки.

Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ начало проверку.

<https://1prime.ru/business/20190303/829769419.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.01; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНЦИДЕНТ С РОССИЙСКИМ СУДНОМ В ПУСАНЕ**

Столкновение российского сухогруза Seagrاند с мостом в южнокорейском Пусане является следствием безграмотного и безответственного судовождения, считает председатель первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза моряков (РПСМ) во Владивостоке, представитель Международной федерации транспортников (ITF) в порту Владивосток Петр Осичанский.

Газета «Чунан Ильбо» в четверг сообщила, что грузовое судно Seagrاند носовой частью врезалось в автомобильный мост в южнокорейском порту Пусан. Его отвели на безопасное расстояние, чтобы не затруднять движение других судов. При столкновении повреждения получило само судно, на мосту образовалась дыра глубиной пять метров, отмечает издание. Оператор судна уточнил РИА Новости, что пострадавших нет. В пресс-службе **Росморречфлота** сообщили, что судно двигалось без буксира и лоцманской проводки. Береговая охрана Пусана уведомила консульство РФ, что капитан Seagrاند был пьян, сообщил агентству консул Роман Быков. **Ространснадзор** в пятницу сообщил, что начал расследование происшествия.

«Нет здравого объяснения тому, что случилось. Дело в том, что инцидент произошел на выходе из порта – зоны повышенной опасности: здесь судно всегда идет малым ходом, так как оно в любой момент должно быть готово отдать якоря и погасить инерцию. Во время руления, даже если на борту минимальный состав экипажа, на мостике работают капитан, вахтенный помощник капитана и рулевой. Если капитан действительно выпил, в такой

ситуации старший помощник обязан взять командование на себя. Инцидент с т/х «Seagrand» – результат безграмотного и безответственного судовождения», – цитирует пресс-служба РПСМ Осичанского.

Консульский сотрудник в пятницу утром посетил судно и встретился с экипажем Seagrand. Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ начало проверку по факту происшествия. Судовладелец сообщил, что экипаж задерживали, но уже отпустили, капитан еще задержан. Там же отметили, что Seagrand застрахован, и вопросы компенсации за повреждения конструкции будут решаться в рамках гражданского спора и за счет средств страховки. Судно получило повреждения, но не критические.

<https://ria.ru/20190301/1551478285.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/proisshestviya/6174010>

<https://rg.ru/2019/03/01/rostransnador-rassleduet-stolknovenie-sudna-iz-rf-s-mostom-v-pusane.html>

### **ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.03.03; ТЕПЛОХОД С ГРУЗОМ ЗЕРНА ДЛЯ ИРАНА СЕЛ НА МЕЛЬ ПОД АСТРАХАНЬЮ**

Теплоход «Сепано», перевозящее около 5 тыс. тонн зерна из Астрахани в Иран, сел на мель в Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), сообщает пресс-служба главка МЧС по Астраханской области в воскресенье.

«В 9:25 (08:25 мск) поступило сообщение о том, что в Икрянинском районе на ВКМСК между населенными пунктами Ниновка – Федоровка село на мель судно «Сепано». На борту находится 14 человек экипажа (запас еды 10 суток), перевозит зерно – 4,9 тыс. тонн из порта Астрахань (РФ) в порт Амиробад (Иран)», – говорится в сообщении главка.

Пробоин на судне нет, утечки нефтепродуктов также. Никто не пострадал.

Судно «Сепано» предпринимает попытки самостоятельно сняться с мели.

Судовладельцем решается вопрос о привлечении буксира.

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.03.04; ТАНКЕРЫ ПРИТОПИЛО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СКИДКАМИ; ГЕНДИРЕКТОР МОСКОВСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА УШЕЛ В ОТСТАВКУ ИЗ-ЗА УБЫТКОВ**

Возглавлявший 17 лет Московское речное пароходство Константин Анисимов покинул пост гендиректора компании. По информации “Ъ”, с 4 марта его должность займет гендиректор Южного речного порта Бахтиёр Касимов. Свой уход господин Анисимов связывает с убытками по стартовавшей в 2011 году программе строительства новых танкеров для перевозок нефтепродуктов. Концепция не сработала, поскольку ОАО РЖД ввело специальные скидки по дублирующим реку направлениям.

Как стало известно “Ъ”, гендиректор Московского речного пароходства (МРП, входит в корпорацию АЕОН Романа Троценко) Константин Анисимов покинул свой пост. Его должность с 4 марта должен занять нынешний гендиректор Южного речного порта (также входит в АЕОН) Бахтиёр Касимов. Господин Анисимов подтвердил “Ъ” свой уход. По его словам, решение было принято из-за «нового судостроения». С 2011 по 2015 год пароходство построило новый флот нефтеналивных танкеров, рассказал господин Анисимов, но в итоге оказалось, что они убыточны. Причиной этому стали в первую очередь скидки, предоставленные ОАО РЖД на перевозку нефти и нефтепродуктов, отмечает он.

Константин Анисимов в 1992 году работал гендиректором турфирмы «Платинум-тур». С 1997 года занимал пост заместителя гендиректора «Пассажирский порт» и начальника Северного речного вокзала Москвы. На должность заместителя гендиректора МРП

Константин Анисимов пришел в 2000 году и через два года был назначен гендиректором компании. Московское речное пароходство (ведет свою историю с 1857 года) – одно из крупных предприятий на внутренних водных путях в европейской части РФ по перевозке грузов и пассажиров со 150 грузовыми и 20 пассажирскими судами.

Основными клиентами бизнеса перевозок нефтепродуктов по реке исторически являются НПЗ в бассейне Волги – Самарский, Саратовский и Уфимский («Башнефть»), все они с конца 2016 года контролируются «Роснефтью». В начале 2017 года ОАО РЖД ввело скидку в 25% на экспорт мазута и дизтоплива с этих НПЗ, что заявлялось как попытка конкурировать с системой трубопроводов «Транснефти». По прогнозам Российской палаты судоходства, в 2018 году общие потери грузовой базы внутреннего водного транспорта должны были достичь 4,3 млн тонн, или 55%. Дополнительным вызовом для речников стал рост цен на судовое топливо (см. “Ъ” от 25 июня и 23 июля 2018 года). Кроме того, МРП столкнулось со сложностями при строительстве первого в постсоветское время круизного пассажирского лайнера «Петр Великий» на астраханском заводе «Лотос» Объединенной судостроительной корпорации. Официальное отставание от графика по его строительству составляет год, то есть судно должно быть сдано в лучшем случае в 2020 году.

Один из собеседников “Ъ” отмечает, что танкерный сегмент в принципе «очень закрытый»: в свое время МРП «просто не пустили» на рынок, как и турецкую Palmali. В 2018 году UCL Holding Владимира Лисина объединила «В.Ф.Танкер» и Волжское пароходство, чтобы снизить общие убытки по танкерному сегменту, говорит собеседник “Ъ”, поскольку река проигрывает конкуренцию трубе и железной дороге.

Глава Морского инженерного бюро Геннадий Егоров отмечает, что Константин Анисимов обращал внимание на системные проблемы с обеспечением путевых условий, грузовой базы, стоимости топлива, подготовки кадров. Он напоминает, что за последние десять лет, несмотря на два экономических кризиса, МРП сумело построить семь танкеров, один земснаряд, одно круизное судно и провести глубокую модернизацию еще пяти. Геннадий Егоров отмечает также, что благодаря усилиям команды господина Анисимова удалось получить поддержку Минпромторга и ОСК и льготное финансирование на строительство «Петра Великого».

<https://www.kommersant.ru/doc/3902565>

### **ПРАЙМ; 2019.03.04; АНОНС – «АЭРОФЛОТ» ПОВЫШАЕТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР, ЗА НИМ МОГУТ ПОСЛЕДОВАТЬ ДРУГИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ**

Компании группы «Аэрофлот» с 4 марта повышают топливный сбор на 200 рублей на внутренних рейсах, за рядом исключений. Вслед за флагманом российской авиации могут последовать и другие перевозчики.

Как сообщал РИА Новости представитель компании, «Аэрофлот» для продажи билетов с 4 марта и перевозок с 1 апреля производит повышение топливного сбора на 200 рублей на собственных внутрироссийских рейсах и рейсах дочерних авиакомпаний «Россия» и «Аврора», выполняемых под кодом SU.

Повышение при этом не коснется направлений, на которых действуют «плоские тарифы», добавил он. Это города Дальнего Востока, Крым и Калининград.

По словам представителя компании, увеличение сборов обусловлено девальвацией рубля и ростом стоимости топлива. Авиационный керосин, продолжил собеседник агентства, главная статья расходов «Аэрофлота», в прошлом году подорожал на 36%, что привело к дополнительным расходам в размере 48 миллиардов рублей.

Ранее, в 2018 году, «Аэрофлот» уже дважды повышал топливный сбор: в ноябре – на те же 200 рублей, в июле – на 200-400 рублей.

А ЧТО ДРУГИЕ?

Источник в авиационных кругах сообщил РИА Новости, что вслед за «Аэрофлотом» и другие могут повысить топливный сбор.

«Такие планы есть у многих других российских авиакомпаний», – сказал источник.

Так, сделать это собираются авиакомпании группы S7 (в нее входят «Сибирь» и «Глобус»). «Я могу подтвердить, что мы тоже вынуждены будем повысить сбор» – сказала РИА Новости представитель S7.

В то же время представитель «Нордавиа» сообщил РИА Новости, что авиакомпания пока не собирается прибегать к такой мере. «Пока не планируем», – сказал он.

«Таких планов не было», – сообщил РИА Новости и представитель Nordwind.

### АВИА И КЕРОСИН

Президент РФ Владимир Путин в октябре поручил правительству до 1 марта 2019 года представить «в случае необходимости» предложения о размере компенсации авиакомпаниям в связи с ростом стоимости авиатоплива.

В ноябре замминистра транспорта РФ Александр Юрчик заявлял журналистам, что Минтранс рассчитывает, что к марту 2019 года будет принято решение о выплате авиакомпаниям компенсаций роста цен на керосин.

Но, как сообщал журналистам представитель вице-премьера РФ Дмитрия Козака Илья Джус в середине февраля, правительство не будет принимать никаких решений для регулирования рынка авиакеросина и компенсации части расходов авиакомпаний, связанных с топливной составляющей.

По данным Росавиации, цены на авиакеросин в России в феврале незначительно снизились, средняя стоимость тонны авиационного керосина в месячном выражении уменьшилась на 0,07% – до 54,585 тысячи рублей.

В частности, в аэропортах Московского авиаузла также сейчас наблюдается преимущественно падение цен на топливо. Так, в аэропорту «Внуково» цены понизились на 1,4-3,6%, в «Шереметьево» – на величину до 3,1%. В аэропорту «Домодедово» цены не изменились.

<https://1prime.ru/energy/20190304/829769463.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; ТЗК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ НЕ СТАЛИ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ В ФЕВРАЛЕ

Топливозаправочные компании, работающие в аэропортах Московского авиаузла, воздержались от поднятия цен на свои услуги в феврале относительно предыдущего месяца, свидетельствует статистика Росавиации.

Так, ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» и АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding) сохранили цены за тонну керосина на уровне 47,272 тыс. руб. и 46,86 тыс. руб. соответственно (цены указаны без НДС). Третий топливозаправщик аэропорта, принадлежащее «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево», и вовсе снизил ценник – на 3,1%, до 46,8 тыс. руб.

Работающие во «Внуково» ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливозаправочный сервис» (оба принадлежат физлицам) сбили цены на 1,4% и 3,6%, до 47,9 тыс. руб. и 48 тыс. руб. соответственно.

Тонна топлива ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») в феврале не изменилась, оставшись на уровне 48,8 тыс. руб.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина в российских аэропортах за отчетный период снизилась на 0,07%, до 54,585 тыс. руб. за тонну, отмечает Росавиация.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; РОСТ «ДАЛЬНИХ» ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ В ФЕВРАЛЕ ПРОДОЛЖИЛ УСКОРЯТЬСЯ**

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ в феврале 2019 года увеличились на 5,8% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 6,6 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

После Нового года темпы роста несколько повысились. В преддверии новогодних праздников он составлял 4,2%, в январе – 4,8%.

До декабря темпы увеличения сохранялись на уровне, близком к 7%. В ноябре рост составлял 6,7%, в октябре – 7,6%, в сентябре – 6,9%, в августе – 7% (ускорившись в последний месяц лета на фоне летнего пика роста перевозок). В июне в период проведения Чемпионата мира по футболу темпы роста подскочили до 15,6%, но в июле перевозки вернулись к привычной динамике – +5,6%.

Пассажирооборот в дальнем следовании в феврале 2019 г., согласно данным РЖД, вырос на 2,6%, до 4,8 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки увеличились на 2,8%, до 76,5 млн человек, пассажирооборот – на 2%, до 2,3 млрд пассажиро-километров. Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает запуск год назад пассажирских перевозок по Московскому центральному кольцу (МЦК).

С начала 2019 г. по нему было перевезено почти 21 млн пассажиров, что на 14,1% больше, чем за тот же период прошлого года, в феврале (согласно данным Московской железной дороги, МЖД) – 11 млн (+17,2%). При этом, с 18 по 22 февраля, в рабочие дни, когда временно были закрыты пять станций Сокольнической линии метрополитена, услугами МЦК воспользовались 2,56 млн пассажиров. «За этот период ежесуточный рекорд по пассажиропотоку обновился несколько раз», – отмечает МЖД.

Всего в феврале было отправлено 83,1 млн пассажиров, что на 3% больше, чем в том же месяце 2018 г., пассажирооборот увеличился на 2,4%, до почти 7,1 млрд пассажиро-километров.

По итогам января-февраля 2019 г. перевозки выросли на 3,2%, до 167 млн пассажиров, том числе в дальнем следовании – на 5,2% (до 15,2 млн), в пригородном сообщении – на 3% (до 151,8 млн). Пассажирооборот с начала года увеличился на 2,5%, до 16,2 млрд пассажиро-километров, из них в дальнем следовании – на 2,2% (до 11,6 млрд), в пригородном сообщении – на 3,1% (до 4,6 млрд).

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2019.03.04; АЛРОСА ПОСТРОИТ АЭРОПОРТ С ЗАПАСОМ; КОМПАНИЯ И БЮДЖЕТ ВЛОЖАТ ПО 10,4 МЛРД РУБ. В АЭРОПОРТ В МИРНОМ**

Федеральный бюджет и АЛРОСА вложат по 10,4 млрд руб. в строительство нового аэропорта в городе Мирном в Якутии, где у АЛРОСА сосредоточены крупнейшие алмазодобывающие активы. Еще 1 млрд руб. выделит госкорпорация по ОРВД. Старый аэропорт будет функционировать до окончания строительства, после чего, по всей видимости, будет законсервирован. Эксперты называют пропускную способность будущего аэровокзала в 300 пассажиров в час избыточной для аэропорта, пассажиропоток которого едва ли когда-нибудь превзойдет 500 тыс. человек в год.

Алмазодобывающая компания АЛРОСА и федеральный бюджет будут в равных долях финансировать строительство нового аэропорта в городе Мирном в западной Якутии, которое в целом обойдется в 21,8 млрд руб. Как пояснили “Ъ” в АЛРОСА, компания вложит 10,4 млрд руб., столько же – федеральный бюджет, и еще 1 млрд руб. предоставит госкорпорация по ОРВД для оснащения аэропорта аэронавигационным оборудованием. Большая часть инвестиций АЛРОСА (8,1 млрд руб.) пойдет на создание аэропортовой инфраструктуры: аэровокзала пропускной способностью 300 пассажиров в час, топливо-

заправочного комплекса для хранения 1,5 тыс. тонн ГСМ, грузового терминала, аварийно-спасательной станции и других технических объектов.

Финансирование со стороны правительства «предусмотрено из федерального бюджета и программы комплексного плана развития магистральной инфраструктуры в полном объеме», сообщили «Ъ» в Минфине. В АЛРОСА собираются начать финансирование работ со своей стороны в четвертом квартале, а начало федерального финансирования запланировано на первый квартал 2020 года.

Новый аэропорт будет располагаться в трех километрах северо-восточнее от действующего. Предполагается создание взлетно-посадочной полосы длиной 2860 м, оборудованной по II категории ИКАО, перрона на 18 мест стоянок воздушных судов и системы рулежных дорожек. ВПП рассчитана на прием судов типа Boeing 737-800 и Ил-76 и «перспективных воздушных судов отечественного производства». Выбор в пользу строительства нового аэропорта вместо реконструкции старого был сделан из-за того, что такая реконструкция снизила бы пропускную способность авиаузла в период проведения работ. «В конечном итоге экономические потери перекрыли бы возможную экономию на строительстве новой инфраструктуры», - считают в АЛРОСА. Компания пока не раскрывает, что будет делать со старым аэропортом после постройки нового. Эксперты склоняются к тому, что передача территории под жилищную застройку с учетом отсутствия притока населения выглядит маловероятной. Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко полагает, что старый аэровокзал будет законсервирован.

За три квартала 2018 года пассажиропоток аэропорта вырос на 3%, составив 259,6 тыс. человек. По оценке Андрея Крамаренко, за год показатель составит 350-400 тыс. человек. При этом, по словам собеседников «Ъ» среди аэропортовых операторов и экспертов, строительство нового аэровокзала становится экономически оправданным при реальном или перспективном пассажиропотоке в 1 млн человек.

Андрей Крамаренко отмечает, что основная задача аэропорта Мирного – обеспечивать функционирование алмазодобычи и завоз продуктов для населения, что приводит к значительному вкладу грузоперевозок в загрузку транспортного узла. Эксперт считает пропускную способность нового аэровокзала в 300 пассажиров в час избыточной. «Местные власти не заинтересованы в увеличении числа жителей Мирного: трудоемкие производства выводятся за его пределы, и местный бюджет испытывает высокую социальную нагрузку. Велика вероятность, что пассажиропоток аэропорта никогда не превысит 500 тыс. человек в год», - говорит господин Крамаренко.

<https://www.kommersant.ru/doc/3902577>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; АЛРОСА В 2020 Г НАЧНЕТ СТРОИТЬ НОВЫЙ АЭРОПОРТ В МИРНОМ ВМЕСТО РЕМОНТА СТАРОГО**

«АЛРОСА» (МОЕХ: ALRS) планирует в 2020 году начать строительство нового аэропортового комплекса в Мирном.

В четверг набсовет «АЛРОСА» одобрил создание ООО «Аэропорт Мирный», говорится в сообщении компании. Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе «АЛРОСА», новая структура «займется организацией строительства нового аэропортового комплекса».

«Строительство нового аэропорта планируется начать в 2020 и завершить в 2022 году. Он будет возведен на новом месте, его строительство на работе действующего аэропорта никак не отразится», – сказал представитель компании.

Он отметил, что оператором действующего аэропорта в Мирном по-прежнему остается Мирнинское авиапредприятие (МАП), «в задачи которого входит обслуживание имеющейся инфраструктуры и повышение качества сервиса для пассажиров и авиакомпаний». Объем инвестиций в новый проект в пресс-службе не уточнили.

Ранее сообщалось, что «АЛРОСА» была намерена реконструировать существующие аэровокзал и аэродром в Мирном. Проектировщиком было выбрано ОАО «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект» («ПИиНИИ ВТ «Ленаэропроект», Санкт-Петербург). В пресс-службе «АЛРОСА» «Интерфаксу» в пятницу сообщили, что компания больше не планирует ремонтировать старый аэропорт, а вместо этого построит новый.

«Мирнинское авиационное предприятие» АК «АЛРОСА» зарегистрировано в январе 1994 года в Мирном. Аэропорт расположен в 4 км от города, является местом базирования АО «Авиакомпания «АЛРОСА», принимает самолеты семейств Ил, Ан, Як, Ту, Airbus, Boeing, Sukhoi Superjet 100, Bombardier, вертолеты всех типов.

По данным «АЛРОСА», пассажиропоток аэропорта Мирного за 9 месяцев 2018 года составил 259,6 тыс. человек, что на 3% больше, чем за аналогичный период 2017 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОЖИДАЕТ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ГРАЖДАНСКОГО СЕКТОРА АЭРОПОРТА СЕВАСТОПОЛЯ К 2021Г**

Строительство гражданского сектора севастопольского аэропорта «Бельбек», который является аэропортом совместного базирования с Минобороны РФ, планируется начать в нынешнем году, завершение работ намечено на конец 2020 – начало 2021 года, сообщил заместитель министра экономического развития РФ Сергей Назаров.

«Гражданская часть находится сегодня в стадии проектирования. Окончание проектирования и начало строительства гражданской части – текущий год, окончание – конец 2020 года – начало 2021 года», – сказал С.Назаров журналистам в пятницу в Симферополе.

«Ведется работа и на части Минобороны – с точки зрения полосы, и на части гражданской. Есть перрон гражданский, есть места стоянки для гражданских самолетов, есть для военных. Чтобы синхронизировать эту работу, принято решение, что подразделения Минобороны будут являться единым исполнителем всего комплекса работ: проектирования и строительства как гражданской, так и военной части. (Будет – ИФ) один исполнитель на площадке (ФГУП «Главное военно-строительное управление N7 – ИФ)», – отметил замминистра.

Эксплуатантом гражданской части «Бельбека» будет являться аэропорт «Симферополя».

«Терминал – это отдельный инвестор, соучастники того же симферопольского аэропорта. Они выполняют сегодня проектирование терминала («Бельбека» – ИФ), привокзальной площади», – отметил С.Назаров.

Аэропорт «Бельбек» построен в 1941 году как военный аэродром, в 1980-х годах его стали использовать для приема правительственных самолетов. После присоединения Крыма к России власти Севастополя подписали с министерством обороны РФ договор о совместном использовании аэропорта. Согласно распоряжению правительства РФ, в 2018 году «Бельбек» стал филиалом АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС»).

Департамент по имущественным и земельным отношениям правительства Севастополя внес в декабре 2018 года в уставный капитал АО «МАС» 775,47 млн рублей. Средства будут направлены на реконструкцию и развитие гражданского сектора аэропорта «Бельбек».

Минобороны в третьей декаде ноября 2018 года заявило о завершении реконструкции взлетно-посадочной полосы длиной 3,45 км в «Бельбеке». ВПП стала полосой двойного назначения – для военных и гражданских самолетов, может принимать все типы воздушных судов, включая тяжелые транспортные самолеты.

Реконструкцию и удлинение ВПП проводило ФГУП «Главное военно-строительное управление N7» Минобороны России.



### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; БЕЛЬГИЯ НАМЕРЕНА ПРЕДЛОЖИТЬ НА ЗАСЕДАНИИ СОВМИНА ЕС 5 МАРТА ВВЕСТИ НАЛОГ НА АВИАЦИЮ С УЧЕТОМ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ**

Вслед за Нидерландами и Францией Бельгия в свою очередь намерена предложить 5 марта своим европейским партнерам на заседании Совета министров ЕС по окружающей среде ввести «налогообложение на авиацию», сообщила в субботу газета «Суар».

«Справедливое и корректное ценообразование на воздушный транспорт с учетом его воздействия на окружающую среду», – так формулируется предложение Бельгии, которое выдвинет на Совете ЕС валлонский министр по экологии Жан-Люк Крюк.

«Авиационная среда в настоящее время является исключением из правил. Никакой воздушный транспорт не платит пошлин ни на топливо, ни на услуги. Однако речь идет о наиболее загрязняющем виде транспорта», – заявил министр в интервью телеканалу RTBF.

Воздушный транспорт, по замыслу авторов инициативы, должен будет оплачивать сбор на керосин и НДС на авиационные билеты, что, естественно, увеличит стоимость авиационных билетов.

«Нужно, чтобы последствия для кошелька стимулировали совесть. Вы можете продолжать летать самолетами, но вам придется платить значительно больше», – объяснил защитник окружающей среды.

### **РБК; 2019.03.01; ПАКИСТАН ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В СВОЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

Пакистан до 4 марта продлил запрет на использование своего воздушного пространства, говорится в извещении NOTAM, опубликованном на сайте Управления гражданской авиации Пакистана.

«Воздушное пространство Пакистана останется закрытым для любых операций до 8:00 UTC (11:00 мск) 4 марта 2019 года», – говорится в сообщении. Уточняется, что это распространяется на все рейсы, кроме из и в аэропорты Карачи, Пешавара, Исламабада и Кветты. Они смогут обслуживать рейсы с 13:00 UTC (16:00 мск) 1 марта.

Бизнес

Авиакомпании России изменили маршруты из-за конфликта Пакистана и Индии В Azur Air также сообщили РБК, что запрет продлили до 11:00 4 марта. В авиакомпании добавили, что осуществляют более 20 рейсов в день на юго-восток Азии. «Маршруты проложены либо через Китай, либо через территорию Ирана», – добавил представитель Azur Air. РБК направил запросы в авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», NordWind и iFly. Пакистан закрыл свое воздушное пространство 27 февраля, после того, как сбил два самолета ВВС Индии над линией контроля между странами. После этого **Росавиация** направила российским авиакомпаниям телеграмму, в которой уведомила о частичном запрете на полеты над территориями Индии, Пакистана и Афганистана. Такое решение было принято из-за «геополитической обстановки на индийском субконтиненте».

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c790ec29a794711b25dd5e0>

### **ИА МОСКВА24; 2019.03.02; «ЭЙР АСТАНА» ДОГОВОРИЛАСЬ О ПОЛЕТАХ ИЗ ИНДИИ ЧЕРЕЗ ОМАН**

Авиакомпания «Эйр Астана», которая не смогла вывезти российских туристов из аэропорта имени Индиры Ганди в Индии, сможет выполнять рейсы по альтернативному маршруту в обход Пакистана.

Ситуация связана с тем, что воздушное пространство Пакистана закрыто для коммерческих рейсов из-за конфликта на границе с Индией.

«В целях разрешения возникшей ситуации «Эйр Астаной» достигнуты соглашения для выполнения полетов в/из Индии альтернативным маршрутом, с посадкой для дозаправки в королевстве Оман», – говорится в сообщении комитета гражданской авиации Казахстана. Также отмечается, что авиаперевозчик обработал почти 600 обращений пассажиров задержанных или отмененных рейсов. Туристам, которые ожидают вылета из Дели, советуют обратиться в call center для перебронирования билетов.

Ранее в консульском отделе дипмиссии сообщали, что 28 февраля из Индии не смогли вылететь 40 российских граждан – пассажиры «Эйр Астана». Авиакомпания при этом не оказывала должной помощи, ссылаясь на форс-мажорные обстоятельства. Большинству пассажиров перебукировали билеты на 4-5 марта. К настоящему моменту 20 человек уже отправлены в Россию рейсами различных авиакомпаний.

Конфликт на индо-пакистанской границе обострился в начале недели. Причиной послужило нападение террориста-смертника на автоколонну индийских силовиков в штате Джамму и Кашмир. После этого 26 февраля Нью-Дели произвел удары по лагерю террористической группировки «Джаиш-э-Мохаммад» на спорной территории в Кашмире. 27 февраля над спорным регионом и вовсе произошел воздушный бой, в котором, по сообщениям СМИ, приняли участие восемь самолетов индийских ВВС и 24 пакистанских. Пакистан продлил запрет на полеты: воздушное пространство будет закрыто минимум до 4 марта. Исключение сделали только для четырех местных аэропортов. **Росавиация** рекомендовала авиакомпаниям полностью или частично прекратить полеты над Индией, Пакистаном и Афганистаном. Российские авиакомпании перенаправляют рейсы в обход Пакистана через Туркмению и Иран.

Подробнее: <https://www.m24.ru/news/transport/02032019/67781>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; АВИАКОМПАНИИ ОТКРОЮТ ИЗ «ПУЛКОВО» В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ 8 НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ**

Восемь новых направлений откроется из аэропорта «Пулково» в летнем расписании 2019 года, сообщил коммерческий директор ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом) Евгений Ильин журналистам в пятницу.

«SunExpress откроет рейсы в Измир (Турция), S7 – в Иркутск, Ольбию (Италия), Пальма-де-Майорку (Испания). iFly откроет два рейса в Китай – в Ханчжоу и Фучжоу. «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) полетит в Нижневартовск, «Азимут» – в Элисту», – сказал он.

Дополнительные рейсы будут запущены по уже существующим направлениям. S7 увеличит их число в Барселону (Испания) и Ниццу (Франция), а также в Анапу и Сочи. «Победа» – в Анапу, Казань, Киров, Сочи, Чебоксары.

Finnair планирует выполнять дополнительные 4 рейса в неделю в Хельсинки. Turkish Airlines увеличит число полетов в Анталию с 7 до 14 рейсов в неделю, Brussels Airlines – в Брюссель (с 3 до 4 рейсов в неделю), WizzAir – в Будапешт (с 4 до 5 рейсов в неделю).

Аэропорт «Пулково» в 2018 году обслужил 18 млн 122,286 тыс. пассажиров, что на 12,4% превышает показатель 2017 года.

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.

### **1ТАСС; 2019.03.01; ПУЛКОВО ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ЛОУКОСТЕРОМ WIZZ AIR О ПОЛЕТАХ В ЛОНДОН**

Петербургский аэропорт Пулково проводит переговоры с венгерским локустером Wizz Air об открытии регулярных рейсов в Лондон, сообщил в пятницу журналистам Евгений Ильин, коммерческий директор компании «Воздушные ворота северной столицы», которая управляет авиаузлом.

Wizz Air может стать единственной бюджетной авиакомпанией, которая свяжет регулярными рейсами Санкт-Петербург и Лондон после того, как российская «Победа», обслуживающая это направление, отказалась от международных полетов из Пулково.

«Авиакомпания Wizz Air проявляет интерес к полетам в Великобританию, в частности из Санкт-Петербурга, эти переговоры мы ведем», – сказал Ильин.

По его словам, Wizz Air, имеющая дочернюю компанию в Великобритании (Wizz Air UK), ведет переговоры с Росавиацией по поводу снятия ограничений, предусмотренных законодательством РФ. «Есть ограничение со стороны Росавиации: капитал должен быть той страны, где зарегистрирован перевозчик, тогда как у Wizz Air UK он преимущественно венгерский», – добавил Ильин.

Он также рассказал, что компания ведет переговоры с еще рядом бюджетных перевозчиков об открытии направлений из Пулково. «С лоукостерами мы общаемся, в первую очередь с европейскими, также есть несколько азиатских, которые могли бы начать полеты в Санкт-Петербург», – отметил он.

По словам Ильина, специально для привлечения лоукостеров с 2018 года для перевозчиков ввели специальные условия обслуживания судов на случай, если самолеты вылетают или прибывают в Пулково с высокой загрузкой (high load factor bonus). «Высокая загрузка наиболее характерна как раз для лоукостеров, так что для них эти условия наиболее выгодные», – отметил коммерческий директор.

<http://tass.ru/ekonomika/6175728>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; ВОЗВРАЩЕНИЕ ЛЕТОМ «ПОБЕДЫ» С МЕЖДУНАРОДНЫМИ РЕЙСАМИ ИЗ ПЕТЕРБУРГА КРАЙНЕ МАЛОВЕРОЯТНО – «ПУЛКОВО»**

Шансы на возвращение авиакомпании «Победа» с международными рейсами в летнее расписание аэропорта «Пулково» крайне малы, сообщил коммерческий директор ООО «ВВСС» (управляет аэропортом) Евгений Ильин журналистам в пятницу.

«В это летнее расписание, я думаю, шансы малы. Потому что у авиакомпании есть план поступления воздушных судов, и компания планирует свое летнее расписание в соответствии с этим планом. Что-то дополнительно сверх этого не появится, это точно», – сказал Е.Ильин, отвечая на вопрос о вероятности возвращения «Победы».

Он также отметил, что пассажиропоток «Победы» в «Пулково» в 2019 году может вырасти за счет внутренних рейсов. Авиакомпания выполнила в 2018 году 1,6 тыс. рейсов из/в Петербург, из них только 200 по международным направлениям, и перевезла 1,2 млн пассажиров. В 2019 году авиакомпанией уже заявлено в «Пулково» 2 тыс. 711 рейсов, добавил Е.Ильин.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) закрывает международные рейсы из петербургского аэропорта «Пулково» с 31 марта.

На ту же тему:

[https://www.rbc.ru/spb\\_sz/01/03/2019/5c78e6c89a794701a381c7f7](https://www.rbc.ru/spb_sz/01/03/2019/5c78e6c89a794701a381c7f7)

### **ТАСС; 2019.03.01; ВЛАСТИ ЮГРЫ ОБЕЩАЮТ ПРИЛОЖИТЬ УСИЛИЯ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ АВИАКОМПАНИИ UTAIR**

Власти Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (ХМАО) сделают все от них зависящее, чтобы авиакомпания Utair продолжила свою работу, сообщила в пятницу журналистам в Ханты-Мансийске глава региона Наталья Комарова.

«Я полагаю, что мы должны сделать все, чтобы этого не произошло», – сказала Комарова, отвечая на вопрос, исключает ли она возможность, что Utair в обозримом будущем прекратит существование.

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что Сбербанк и ВТБ по поручению правительства работают над созданием авиакомпании для региональных перевозок. Позже появилась информация о том, что она может быть создана на базе Utair. Сообщалось, что правительство Югры уведомило Минтранс РФ о готовности включиться в проект. Комарова отмечала, что решение по этому вопросу окончательно не принято.

По словам главы ХМАО, регион как один из акционеров ищет возможности для того, чтобы компания имела объемы работ. «И на этом фоне выполнила обязательства перед кредиторами. Utair – для нас вид экономической деятельности, дифференцированный по отношению к добыче нефти и газа», – сказала Комарова.

В декабре 2018 году Utair не смогла заплатить проценты в 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд рублей. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика – «Финанс-авиа» – допустила технический дефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2018 году перевезла 7,9 млн пассажиров. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ural-news/6173520>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; СТРОЙКОМПАНИЯ ПОДАСТ ИСК О БАНКРОТСТВЕ «ЮТЭЙР»**

ООО «Гидпромэнергострой» планирует обратиться в арбитражный суд с иском о признании банкротом ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), свидетельствует уведомление компании на Федресурсе, отраженное в системе «СПАРК-Интерфакс».

Решение связано с неисполнением «ЮТэйр» в течение трех месяцев обязательств в размере 358,1 тыс. руб., указано в материалах.

По данным «СПАРК», основным видом деятельности ООО «Гидпромэнергострой» является строительство жилых и нежилых зданий. Место нахождения – Сургут. Единственным владельцем является гражданин РФ Георгий Дрэгуш, он же возглавляет компанию. В перечне контрагентов «Гидпромэнергостроя» значатся только «ЮТэйр» и контролируемый авиакомпанией аэропорт Сургута.

«ЮТэйр», входящая в пятерку крупнейших авиакомпаний РФ, в настоящее время испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER) ), перевозчик должен 38,6 млрд руб. По одному из кредитов – на 18,9 млрд руб. – «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации.

Крупнейшие акционеры «ЮТэйр» – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.03; НАЗВАНА ВОЗМОЖНАЯ ПРИЧИНА ВЫКАТЫВАНИЯ САМОЛЕТА ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП В «ПУЛКОВО»**

Самолет «Узбекских авиалиний», выполнявший рейс Ташкент – Санкт-Петербург, мог выкатиться за пределы полосы при посадке в «Пулкovo» из-за плохих погодных условий, сообщает в воскресенье авиакомпания.

В субботу в 22 часа самолет рейсом Ташкент – Санкт-Петербург при посадке в аэропорту «Пулкovo» выкатился на 50 метров за пределы ВПП. На борту самолета находился 241 пассажир, в настоящее время их высадка завершена, пострадавших нет.

«Возможными причинами могли стать погодные условия, состояние полосы и рулежной дорожки», – говорится в сообщении на сайте авиаперевозчика. Представитель

авиакомпания уточнил РИА Новости, что из-за снегопада самолет мог потерять сцепление с покрытием и сойти на грунт.

По данным «Узбекских авиалиний», самолет повреждений не имеет, аварийная эвакуация пассажиров не потребовалась. На борту находились 241 пассажир и 15 членов экипажа. «Следственный комитет РФ и Росавиация проводят расследование события в аэропорту «Пулково», – добавили в авиакомпании.

В пресс-службе ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (управляющая компания аэропорта Пулково) РИА Новости ранее сообщали, что пассажиры самолета были оперативно сняты с борта самолета и на автобусах доставлены в терминал.

<https://ria.ru/20190303/1551508548.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6180960>

<https://1prime.ru/transport/20190303/829769108.html>

ТВ:

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3122301>

### **ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.03.03; ЛАЙНЕР, ЗАДЕРЖАННЫЙ В КЕМЕРОВО ИЗ-ЗА СИГНАЛА О МИНИРОВАНИИ, ВЫЛЕТЕЛ В МОСКВУ**

Самолет рейсом «Кемерово-Москва» авиакомпании «Сибирь» вылетел из кемеровского аэропорта с задержкой после сообщения о минировании, заявили агентству «Интерфакс-Сибирь» в пресс-службе Линейного управления МВД на транспорте по СФО в воскресенье.

«Самолет улетел в Москву, на его борту 138 пассажиров», – сказал собеседник агентства уточнив, что вылет был задержан более чем на три часа.

Утренний рейс авиакомпании «Сибирь» в Москву из Кемерово был задержан из-за пассажира, который, находясь на борту самолета, крикнул о его минировании. Из воздушного судна были эвакуированы около 130 пассажиров. Сотрудники полиции проверили самолет, никаких взрывных веществ на его борту не обнаружено. Мужчина, заявивший о минировании, был задержан.

### **ИА МОСКВА 24; 2019.03.01; ВЕРТОЛЕТ УПАЛ В ПОДМОСКОВЬЕ**

Крушение вертолета произошло в районе подмосковного поселка Горки-2 в Одинцовском районе, сообщает телеканал Москва 24 со ссылкой на СМИ.

В результате случившегося пострадали семь человек. Обстоятельства ЧП уточняются.

О катастрофе сотрудники МЧС узнали от свидетеля. Сразу после получения сигнала экстренные службы выехали на место.

Накануне в Коломенском районе Московской области упал легкомоторный самолет «Охотник С-72», на борту которого находились пилот и один пассажир. Они оба погибли при крушении. Аппарат задел загородный дом в СНТ «Отдых», где в момент ЧП не было людей.

Причины трагедии сейчас выясняют сотрудники СКР, возбудившие уголовное дело. Как удалось выяснить, самолет, который был исправен, выполнял полет без согласования с органами воздушного управления.

Подробнее: [https://www.m24.ru/news/proisshestviya/01032019/67754?utm\\_source=CopyBuf](https://www.m24.ru/news/proisshestviya/01032019/67754?utm_source=CopyBuf)

### **ТАСС; 2019.03.01; САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ РОСТОВА-НА-ДОНУ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЧИНАМ**

Самолет авиакомпании «Азимут» рейса Ростов-на-Дону – Новосибирск вынужденно вернулся в ростовский аэропорт Платов по техническим причинам. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

«По техническим причинам командир воздушного судна принял решение вернуться в аэропорт вылета. Посадка прошла в штатном режиме. Рейс А4 219 вылетел из Ростова-на-Дону в Новосибирск в 5:00, на борту 78 пассажиров», – сказал собеседник агентства, уточнив, что произошла замена борта и пассажиры улетели на другом лайнере.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе Южной транспортной прокуратуры, по данному факту Волго-Донская транспортная прокуратура проводит проверку соблюдения авиационного законодательства.

<https://tass.ru/proisshestiya/6173854>