



Ежедневный мониторинг СМИ

5 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.03.04; МИНТРАНС ГОТОВ ДОБИВАТЬСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА

Минтранс РФ готов добиваться выделения дополнительного финансирования на нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для тех регионов, чей целевой показатель доли качественных дорог заложен ниже среднего. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Он добавил, что при этом от регионов потребуется качественный расчет дополнительных потребностей.

Одна из целей нацпроекта – довести долю региональных и муниципальных дорог в нормативном состоянии до 50,9% с начальной точки в 43,1%, напомнил **министр транспорта** на семинаре-совещании «Безопасные и качественные автодороги: стратегический подход к улучшению дорожной сети». «Это средний по России показатель, – отметил он. – Но есть 22 региона, которые за шестилетку не успеют его достигнуть». По его словам, причина как в ограниченности производственных и финансовых ресурсов, так и в низкой текущей базе.

«Если вы обязуетесь этот показатель дотянуть до 50%, даже в тех 22 регионах, у которых сегодня 5-20% дорог в нормативном состоянии, мы будем готовы вам помочь и эти ресурсы предоставить», – отметил министр. Он пояснил, что речь идет «о дополнительном финансировании, которое мы готовы изыскать и попросить для того, чтобы подтянуть эти регионы до 50% уровня». Региональные дорожники при этом должны взять на себя задачу по расчету необходимых мероприятий и ресурсов, которые позволят улучшить их показатели, заложенные в паспорт нацпроекта.

Упрощение расчетов

Помочь всем регионам в реализации нацпроекта должно упрощение излишних градостроительных процедур. «Мы договорились совместно с Министерством строительства, что мы эту работу ускорим. И над внесением поправок в градостроительный кодекс, и над стандартами и правилами», – сказал журналистам **Дитрих**.

По его словам, дорожникам «как воздух» необходимо переходить на ресурсный метод расчетов, основанный на планировании затрат по уже построенным объектам – аналогам. В противном случае проектные и подрядные организации не смогут работать на рынке, так как плановая стоимость их услуг на сегодняшний момент оказывается ниже себестоимости выполняемых работ.

Потребность в ресурсах

Для того, чтобы не допустить удорожания материалов для дорожных работ, **Минтранс** призвал регионы заранее просчитать объемы необходимых дорожно-строительных материалов и передать свои расчеты в **Росавтодор**. И тогда, по словам **Дитриха**, это позволит оперативно реагировать на потребности и не допустить удорожания и снижения качества в случае нехватки материалов. Со своей стороны **Минтранс** ведет переговоры с производителями, в частности битума, для обеспечения регионов качественными модификациями в нужных объемах.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6184597>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6184597>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6181859>

<https://ria.ru/20190304/1551526992.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3902867>

<https://www.pnp.ru/politics/ditrikh-nazval-osnovnye-riski-pri-realizacii-nacproekta-po-bezopasnym-avtodorogam.html>

<https://mir24.tv/news/16350991/v-mintranse-rossii-ozvuchili-riski-pri-realizacii-nacproekta-pod-dorogam>

ТВ:

<https://www.1tv.ru/news/2019-03-04/361398->

[natsproekt bezopasnye i kachestvennye avtodorogi ohvatit 104 goroda i 83 regiona rossii](https://www.1tv.ru/news/2019-03-04/361398-natsproekt-bezopasnye-i-kachestvennye-avtodorogi-ohvatit-104-goroda-i-83-regiona-rossii)

<https://www.1tv.ru/news/2019-03-04/361386->

[mintrans nachal realizatsiyu natsionalnogo projekta po obnovleniyu i razvitiyu rossiyskih dorog](https://www.1tv.ru/news/2019-03-04/361386-mintrans-nachal-realizatsiyu-natsionalnogo-proekta-po-obnovleniyu-i-razvitiyu-rossiyskih-dorog)

<https://www.1tv.ru/news/2019-03-04/361392->

[vypusk programmy vremya v 21 00 ot 04 03 2019](https://www.1tv.ru/news/2019-03-04/361392-vypusk-programmy-vremya-v-21-00-ot-04-03-2019)

<https://www.vestifinance.ru/videos/46404>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/790328/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/156305/>

<https://www.ntv.ru/novosti/2162442/>

<http://murman.tv/news/78104-strategicheskij-podhod-k-uluchsheniyu-dorozhnoy-seti-regionov--klyuchevaya-tema-seminara-soveshaniya-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi.html>

<https://topspb.tv/news/2019/03/5/kachestvo-i-bezopasnost-dorog-obsudyat-v-moskve-predstaviteli-peterburge-i-lenoblasti/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; МИНТРАНС РФ: РИСКИ НАЦПРОЕКТА БЕЗОПАСНЫХ АВТОДОРОГ – ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ СТРОЙМАТЕРИАЛАМИ И НАЛИЧИЕ ПОДРЯДЧИКОВ

Основными рисками для реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) являются обеспеченность дорожно-строительными материалами, наличие организаций-подрядчиков и компетентность людей, заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, выступая в ходе семинара-совещания «Безопасные и качественные автомобильные дороги: стратегический подход к улучшению дорожной сети регионов» в понедельник.

«Сегодня у нас с вами они (риски – ИФ), пожалуй, вытекают из тех рисков, которые ранее мы с вами видели на примере приоритетного проекта. Вижу в качестве основного риска – обеспеченность проекта ресурсами в виде дорожно-строительных материалов, в виде организаций, которые могли бы выполнять работы – наши подрядчики, это наша зона риска. Сегодня вижу основной риск в виде людей и компетентности людей, которые могли бы этот проект регулировать», – сказал министр.

По его словам, сейчас для регулирования рисков «по дорожно-строительным материалам запущен механизм контроля и анализа баланса дорожно-строительных материалов, баланса по битуму».

«Сейчас ведём активные переговоры с нефтяниками для того, чтобы битум был качественным, нужных модификаций и в необходимом объёме, в тех регионах, где его будут использовать», – добавил **Е. Дитрих**.

При этом он призвал регионы «активно включиться в эту работу, собрать собственные объёмы, которые вы прогнозируете потреблять и передать их в **Росавтодор** для свода».

«Это вопросы, связанные с использованием щебня, дорожной техники. Все эти

обстоятельства необходимо проанализировать. Каждый из участников проекта на региональном уровне должен собрать эту информацию и обобщить ее», – указал министр, подчеркнув, что если «нам будет не хватать тех или иных дорожных материалов, и сейчас мы не сможем их оперативно заказать у региональных властей, не сможем синхронизировать наши усилия, то в последующем это приведёт удорожанию (материалов – ИФ), снижению качества и невозможности выполнить объём».

Основными целями национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) являются:

- доведение доли региональных автодорог, в их общей протяжённости не менее чем до 50% по сравнению с 2017 годом;
- снижение доли федеральных и региональных дорог, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяжённости на 10% по сравнению с 2017 годом;
- снижение количества мест концентрации ДТП (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;
- снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения, а к 2030 году намечено приблизиться к нулевому уровню смертности.
- создание реестра новых и наилучших технологий, материалов и доведение контрактов, в которых они применяются, до 80% к концу 2024 года;
- доведение доли контрактов жизненного цикла до 70% к концу 2024 года в общем объёме новых госконтрактов на выполнение работ по капремонту, ремонту и содержанию дорог;
- увеличение доли автодорог Минобороны РФ в нормативном состоянии до 60% к концу 2024 года.

Сроки реализации нацпроекта – с 3 декабря 2018 г. по 31 декабря 2024 г. Куратором проекта является заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов**, руководителем – **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, администратором – первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.04; ПОЕДЕМ БЕЗ НЕРВОВ; РЕГИОНАМ ОБЕЩАЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ

Росавтодор начал заключать соглашения с регионами по национальному проекту «Безопасные качественные автодороги». И в ближайшие 12 рабочих дней все 83 субъекта, которые в этом году участвуют в этом национальном проекте, начнут заключать договора с подрядными организациями по дорожным работам. О том, что дорожный сезон короткий и длится до октября, напомнил на семинаре-совещании «Безопасные и качественные автомобильные дороги: стратегический подход к улучшению дорожной сети регионов» глава **минтранса Евгений Дитрих**. На семинар собрались представители всех регионов.

Одной из основных целей национального проекта является доведение доли региональных автодорог, состояние которых отвечает всем нормативам, не менее чем до 50 процентов по сравнению с 2017 годом. Однако 22 региона за шесть лет действия проекта (2019-2024 годы) не успеют достигнуть этого показателя в силу недостаточных финансовых, организационных ресурсов и материалов для строительства, дорожно-строительной техники. **Минтранс** готов помочь им в том числе и финансами. Как пояснил **Дитрих**, министерство будет действовать с ними совместно, в том числе и по изысканию финансовых ресурсов, чтобы они могли достичь лучших показателей. Но регионы должны подсчитать дополнительные ресурсы, которые им требуются, отметил министр.

Кроме этого он напомнил, что с 2021 года ремонт дорог будет идти за счет топливного акциза, который идет в регионы напрямую. С 2020 года будет увеличиваться доля

поступающих в бюджет акцизов от нефтепродуктов, с доведением к 2024 году этой доли до 100 процентов.

«Проект должен получить широкое продвижение в регионах, ведь основной наш заказчик – это граждане, проживающие в них. Они должны четко понимать все параметры, которые мы планируем достичь, и тот эффект, который они ощутят на себе», – сказал министр.

Национальный проект «Безопасные качественные автодороги» коснется 104 городских агломераций. Всего в него включены четыре подраздела – федеральных проектов: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России».

Доля хороших дорог в городских агломерациях должна возрасти с 42 процентов до 85 процентов. Доля автомобильных дорог федерального и регионального значений, работающих в режиме перегрузки, должна сократиться с 10,2 процента до 9,1 процента. Чтобы ускорить работы **минтранс** и минстрой договорились ускорить работу над внесением поправок в Градостроительный кодекс и над стандартами и правилами, которые позволят дорожникам упростить проектные процедуры.

«Как обсуждали на инвестиционном форуме в Сочи, многие процедуры очень сильно зарегулированы. Пока ты не закончил один этап работ, не можешь перейти к следующему. И это очень сильно тормозит реализацию инициатив и проектов в дорожной отрасли. Мы наблюдаем серьезное ужесточение по целому ряду позиций. Если раньше дорожники могли просто разделять проектную документацию на этапы, то теперь это невозможно», – сказал **Дитрих**, предложив вернуться к прежней практике. Кроме того, «дорожникам как воздух нужен ресурсный метод для определения стоимости выполняемых работ. Сегодня из-за отсутствия этих методов подрядные организации практически не могут работать на рынке, и стоимость их услуг оказывается ниже себестоимости выполняемых работ», – пояснил министр, отвечая на вопрос «Российской газеты».

<https://rg.ru/2019/03/04/rosavtodor-nachal-zakliuchat-soglasheniia-s-regionami-v-ramkah-nacproekta.html>

1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 2019.03.04; ПОСЧИТАТЬ СКОЛЬКО КОМУ НУЖНО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ОБРАЩАЯСЬ К РЕГИОНАМ, ПРИЗВАЛ ГЛАВА МИНТРАНСА

ВЕДУЩАЯ: Посчитать сколько кому нужно дорожно-строительных материалов, обращаясь к регионам, призвал глава **Минтранса**. Необходимо четко понимать, какие объемы потребуются для того, чтобы начать интенсивно обновлять дорожную сеть. Федеральные трассы в большинстве своем за последние годы привели в порядок, теперь очередь за дорогами поменьше, теми, что связывает города и агломерации. Нацпроект, который начали реализовывать, к 2024му году должен преобразить наши дороги.

Евгений ДИТРИХ, глава **Минтранса**: Цель более 50, более половины протяженности региональных дорог привести в нормативное состояние за шесть лет, а это более 38, почти 39 тысяч километров региональных автомобильных дорог, которые надо освободить от ям, сделать ровными, прямыми и очень высококачественными. Это существенное снижение дорожно-транспортных происшествий на региональных и местных дорогах и выход на более чем в 3,5 раза снизить число погибших на автомобильных дорогах.

ВЕДУЩАЯ: Вопросов много. Это и ремонт существующих дорог, и сооружение новых, и градостроительная политика. Конкретных результатов ждут уже в этом году.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.03.04; СОВЕЩАНИЕ ПО АВТОДОРОГАМ ПОДМОСКОВЬЯ

В: Только два фактора могут осложнить реализацию нацпроекта по безопасным дорогам России. Это нехватка качественных стройматериалов и некомпетентность подрядчиков. Об этом говорили сегодня на совещании по автодорогам Подмосковья. В нем приняли

участие представители 83 регионов. Всего на выполнение нацпроекта планируется выделить более 4,5 триллионов рублей. Как планируют потратить эти деньги – в репортаже Ярослава Красиенко.

КОРР: Катки и асфальтоукладчики вышли на дороги Калининградской области, едва сошел снег. 50-километровую трассу до Полесска фактически строят заново. На этом участке еще в прошлом году заторы, в час пик две полосы загружены полностью. Ситуация меняется уже сейчас, хотя ремонт еще не закончен.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Раньше была похуже дорога и намного уже, узкая. В одну сторону туда ехали и в одну обратно. Большие пробки были всегда, и утром, и вечером.

КОРР: В Калининграде и еще 35 регионах последние два года действовала программа «Безопасные и качественные дороги». За это время отремонтировали 20 тысяч километров трасс.

АНТОН АЛИХАНОВ, ГУБЕРНАТОР КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: Формат работ несколько изменился. Мы делаем теперь и тротуары, и многие другие вещи, там, освещение дополнительное делаем, какие-то пешеходные переходы.

КОРР: Этот опыт теперь будет перенимать вся Россия. В новом национальном проекте участвуют уже 83 региона. На большой ремонт только из федерального бюджета в этом году выделили 111 миллиардов. Отремонтируют большую часть муниципальных дорог и свыше половины региональных. Аварийность после этого должна снизиться вдвое. За какие улицы браться в первую очередь – решат обычные граждане.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Люди показывали очень большую вовлеченность в процесс, и на этапе выбора объектов голосование проводилось, соответственно, люди могли за наиболее, скажем, критические участки инфраструктуры, автобусные установки, участки дорог, улиц голосовать.

КОРР: Сегодня в Московскую область со всех регионов съехались инженеры, которым и предстоит изменить дорожную сеть страны.

Федеральные программы по ремонту огромного количества дорог начинаются даже не в проектных институтах, а вот на таких семинарах, где специалисты со всей страны координируют свои действия и, конечно, обмениваются опытом. Удмуртия делится опытом работы с общественниками. В регионе ни одна дорога не ремонтируется без контроля независимых экспертов.

АЛЕКСАНДР БРЕЧАЛОВ, ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ УДМУРТИЯ: У нас 18 участков дорог благодаря общественникам передельвалась полностью. Такого никогда не было, вообще в Удмуртии никогда.

КОРР: А ведь от общественников раньше просто отмахивались, даже когда они прямо указывали на махинации дорожников.

АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВ, КООРДИНАТОР ПРОЕКТА ОНФ «КАРТА УБИТЫХ ДОРОГ»: Они вынимают асфальт, кладут в ведро, чтобы помыть, и берут другую пробу. Ухищрений, как это принять, очень много.

КОРР: За пять лет в рамках нового национального проекта планируют привести в порядок более 30 тысяч километров дорог. Первыми ремонтировать будут наиболее загруженные региональные магистрали и аварийные мосты.

Ярослав Красиенко, Владислав Додонов, Андрей Юрчук, «Вести».

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.03.04; СОВЕЩАНИЕ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОГ

В: Какой станет транспортная инфраструктура страны в ближайшем будущем, обсуждают участники всероссийского совещания по проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Оно проходит в эти минуты в Подмосковье. Одна из главных задач снижение уровня смертности в ДТП. За дискуссией следит наш корреспондент Ярослав Красиенко. Он на прямой связи со студией. Ярослав, здравствуйте. И что известно уже к этой минуте?

КОР: Да, здравствуйте. Ну, хорошие новости для всех автомобилистов. Уже известно, что в этом году масштабное дорожное строительство, точнее, дорожный ремонт начнется в 83 регионах страны в рамках нового национального проекта, на который уже только из федерального бюджета выделили около 111 миллиардов рублей, а еще финансирование пойдет из местных бюджетов. И вот в рамках этого масштабного проекта планируется отремонтировать свыше 30 тысяч километров дорог. И вот сегодня сюда, в Московскую область съехались представители всех субъектов Российской Федерации, которые принимают участие в этом проекте. Это как раз те самые люди, которые и будут воплощать этот грандиозный проект в жизнь. Курировать работы будет **министерство транспорта**. И вот что сегодня рассказал глава этого ведомства Евгений **Дитрих**.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): В этом году мы реализуем национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Фактически он расширяет и продолжает приоритетный проект. Он существенно масштабнее, потому что в нем участвует вся страна. Он существенно масштабнее, потому что задачи это не только городские агломерации, это не только места концентрации ДТП, это еще и региональные, межмуниципальные дороги, это и снижение смертности и аварийности в дорожно-транспортных происшествиях.

КОР: Ну, перечень дорог, на которые в ближайшее время выйдет спецтехника, уже определили. В основном это крупные региональные трассы, причем в некоторых регионах, ну, там, где позволяет погода, работы начались уже, уже начались, например, в Калининградской области. Причем одновременно с ремонтом дорог там приводят в порядок ливневую канализацию, линии связи и электропередачи. Ну и отмечу, вот о чем только что буквально сказал министр, что этот национальный проект фактически продолжает другой проект, приоритетный, в рамках которого за два года дороги ремонтировали в 36 регионах, которые вот сейчас и делятся опытом с другими субъектами, субъектами Российской Федерации. И вот повторяю, что сегодня в Московскую область съехались представители всех регионов, которые, в которых будут ремонтировать дороги. Они обмениваются опытом, уточняют детали этого масштабного проекта и по технологиям, и по финансированию. И уже в ближайшее время работы начнутся, то есть жители почти всех регионов страны увидят на своих трассах строительную технику и сотрудников ремонтных служб.

В: Спасибо. На прямой связи был наш корреспондент Ярослав Красиенко.

ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ; 2019.03.04; РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА ОБСУДИЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ

ВЕДУЩИЙ: Более 50% дорог регионального значения и 85% дорог городских агломераций к 2024 году будут приведены к нормативному состоянию. Такова одна из целей нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги», который охватит 104 города. Сегодня представители российских регионов и **Минтранса** собрались в Подмоскowie, чтобы обсудить предстоящие задачи. Виктор Прокушев о том, как уже сейчас меняется облик наших дорог.

КОР.: Еще 2 года назад больше 70% дорог в Кемерово были в ужасном состоянии: трещины, ямы, забитые ливневки. Советский проспект каждую весну превращался в одну большую лужу, а пробки сводили с ума водителей. Теперь здесь свободно, а по тротуарам любят гулять мамы с колясками.

Илья **СЕРЕДЮК**, мэр г. Кемерово: Нам удалось привести пандусы в порядок для маломобильных граждан, для мамочек с колясками, нам удалось привести в порядок прилегающие территории дополнительным озеленением.

КОР.: А это Калининград, Шатурская улица. Она ведет к объездной дороге. Раньше здесь было две узкие полосы, в часы пик дорога была перегружена. Теперь ее расширили в два раза.

Вадим ЯБЛУЧАНСКИЙ, начальник участка дорожного строительства предприятия «БалтДорМостСтрой»: Проектом предусмотрено устройство ливневой канализации, кабельной канализации, теплосетей, объектов светофорного регулирования и газоснабжение.

КОР.: Кемерово, Калининград и еще 36 городов вошли в приоритетный федеральный проект «Безопасные и качественные дороги». Его инициировал Владимир Путин. На реализацию было потрачено 130 миллиардов рублей – половина из федерального бюджета, половина из регионального. За 2 года дорожники уложили 113 миллионов квадратных метров асфальта – это 16 тысяч футбольных полей. Но стремились не к количеству, а к качеству. На местах определили самые сложные участки, которые требовали срочного ремонта.

Анатолий АЛИХАНОВ, губернатор Калининградской области: Почти 250 километров отремонтированных дорог, 26 улиц в городе Калининграде, 187 километров подъездных путей к городу.

КОР.: На достигнутом решили не останавливаться: приоритетный проект вырос в национальный, с этого года в нем участвует вся страна.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Это 83 субъекта Российской Федерации из 85, сегодня это крупнейшие городские агломерации с численностью жителей больше 100 тысяч человек в каждой, их 104.

КОР.: Представители этих агломераций встретились, чтобы поделиться опытом. Губернатор Бурятии советует коллегам спросить у самих жителей, какие дороги для них важнее всего.

Алексей ЦЫДЕНОВ, глава Республики Бурятия: Мы объявили голосование в интернете, собрали 1500 заявок, на основании этих заявок ранжировали те дороги, которые в первую очередь надо ремонтировать.

КОР.: К 2024 году больше 50% дорог регионального значения и 85% дорог городских агломераций должны привести к нормативному состоянию. Особое внимание уделяют безопасности дорожного движения. Вполовину должно сократиться количество мест концентрации ДТП и в три раза смертность на дорогах.

Михаил ЧЕРНИКОВ, начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ: В половине случаев, когда рассматривается ДТП, усматриваются непосредственно неудовлетворительные условия дорожной сети, это недостаточное освещение улиц и дорог, это отсутствие ограждений, это сегодня качество дорожного полотна.

КОР.: В рамках проекта в регионах продолжают внедрять интеллектуальные транспортные системы и приборы фото- и видеofиксации нарушений.

Виктор Прокушев, Данил Гемалов, Станислав Козловский. «ТВ Центр».

ВЕДУЩИЙ: Сейчас короткая реклама. После расскажем, где в Москве вкусно и весело провести масленичную неделю. Не переключайтесь.

НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.03.04; КАЧЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

В: Выполнение нового нацпроекта «Дороги» обсуждали сегодня в Подмосковье. Глава **Минтранса** впервые собрал представителей 83 регионов, и всех профильных ведомств, чтобы раздать конкретные поручения.

В1: Основная задача – привести в порядок сотни километров трассы. Речь не только о дорожном покрытии. Первые результаты работы автомобилисты должны заметить уже в этом году. Где искать шоссе и автомагистрали не хуже, чем в Европе, узнал Алексей Ивлиев.

КОРР: Более 500 представителей из 83 субъектов федерации встретились сегодня для мозгового штурма и обсуждения одной из традиционных проблем России – состояния автомобильных дорог.

Приоритетный проект «Качественные и безопасные дороги» стартовал в 2017 году в 36 российских регионах. Его эффект был настолько успешным, что сейчас он приобретает статус уже национального проекта, и будет осуществляться уже во всех российских регионах.

На первом этапе основное внимание уделялось улучшению качества дорог в крупных населенных пунктах, где население свыше полумиллиона человек. С этого года модернизация уже коснется автомобильного сообщения тех городов, где проживают более 200 тысяч человек – на всей территории России. Согласно плану, за 6 лет осуществления национального проекта, количество хороших дорог в регионах должно увеличиться с 43 процентов до почти 51.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: У людей в этих городах, в пригородах очень много претензий по тому, как выглядит дорожная сеть и по тому, как, собственно, быстро они могут передвигаться по конфигурации этой дорожной сети в этих агломерациях. За два года удалось во взаимодействии с людьми и, собственно, наладить процессы ремонта этой сети, повысить, существенным образом повысить безопасность, ликвидировать места аварийности.

КОРР: Министры, губернаторы, сотрудники ГИБДД – сегодня все они обсуждают, как сделать российские дороги комфортными. Только это может в разы сократить количество ДТП с летальным исходом.

КОРР: В Воронеже за два последних года отремонтировано больше дорог, чем за десятилетие до этого. Часть средств поступала из федерального бюджета, часть предоставляли региональные власти.

ОЛЕГ КОТОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА Г. ВОРОНЕЖА: Помимо ремонта 300 километров дорог, удалось ликвидировать более 50 очагов аварийности. На них проводились работы по установке пешеходных и барьерных ограждений, дополнительные знаки.

КОРР: Курская область подключилась к проекту только в этом году. По словам ее губернатора Романа Старовойта, это лишь мобилизует команду – надо догонять соседей. И хотя к дорожным работам приступят лишь после схода снега, но за оставшееся время предстоит спланировать все новые развязки, модернизацию дорожного полотна с использованием новейших технологий.

РОМАН СТАРОВОЙТ, ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГУБЕРНАТОРА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ: Мы несколько месяцев детально прорабатывали планы на следующий 2019 год и на последующие периоды реализации проекта. У нас накопилось уже ряд вопросов. Строительный сезон еще не начался, и сейчас самое время обсудить с экспертами отрасли.

КОРР: Еще одна важная деталь: строить новые дороги, обновлять и делать комфортные уже существующие планируют с учетом мнения самих жителей регионов, автовладельцев и работников транспортных предприятий. Все проекты планируется обсуждаться в соцсетях, или проводить общественные слушания. Ведомство Евгения Дитриха уже задумывается о планах обновления дорог после 2024 года, еще не попавших в этот национальный проект.

Алексей Ивлиев, Руслан Нагоев, Ольга Чернова и Олег Золотарев. «Телекомпания НТВ». Московская и Воронежская области.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.04; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ НАЗВАЛ ПОЗИТИВНЫМИ ИТОГИ ПЕРЕГОВОРОВ РФ И США ПО АВИАСООБЩЕНИЮ

Итоги переговоров США и России по авиасообщению позитивные, и Минтранс России рассчитывает на расширенные контакты в дальнейшем, сообщил журналистам министр транспорта России Евгений Дитрих.

Представитель госдепартамент США в минувшую пятницу назвал прошедшую 26-27 февраля встречу частью регулярного диалога по вопросам гражданской авиации и выразил надежду на продолжение этого диалога, однако конкретных тем и итогов переговоров не уточнил. Источники РИА Новости ранее рассказывали, что российская сторона на переговорах с авиавластями США может поднять вопрос о проблемах с получением американских виз российскими пилотами.

«(Итоги переговоров США и России по авиасообщению – ред.) позитивные. По визам пилотов мне неизвестно, обсуждали или нет. Я скажу, что достаточно плотно и комфортно прошли переговоры в отношении расширения контактов, взаимодействия. Мы надеемся, что эти контакты будут расширяться и в дальнейшем», – сообщил **Дитрих**.

О проблемах с выдачей американских виз экипажам «Аэрофлота» стало известно в апреле минувшего года – компания тогда обратилась в МИД и **Минтранс** в связи с тем, что экипажам перестали выдавать визы, что поставило под угрозу выполнение полетов. Позже гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял, что ситуация улучшилась, но до конца не разрешилась.

<https://ria.ru/20190305/1551550775.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6185793>

<https://iz.ru/852770/2019-03-05/v-mintranse-otcenili-itogi-peregovorov-rossii-i-ssha-po-aviasoobshcheniiu>

<https://rg.ru/2019/03/05/aviavlasti-rossii-i-ssha-proveli-pozitivnye-peregovory.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/607971-mintrans-rossiya-ditrih-ssha-peregovory>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.03.05; ПОРТ ПО ПРОСЬБАМ ТРУДЯЩИХСЯ; ПРОФСОЮЗНЫЙ ЛИДЕР ПЫТАЕТСЯ ВОСКРЕСИТЬ ПРОЕКТ ПЕЧЕНГИ

Тянущийся со времен СССР проект создания порта Печенга в Мурманской области получил неожиданную поддержку. О его реализации попросил президента РФ Владимира Путина председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков. Он рассчитывает, что к проекту проявят интерес «крупнейшие китайские госкорпорации».

Как стало известно “Ъ”, в конце февраля председатель Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) Михаил Шмаков направил письмо Владимиру Путину, в котором попросил поддержать проект морского порта Печенга. Господин Шмаков предложил включить проект в перспективные федеральные целевые программы по развитию Арктики и транспорта, а также рекомендовать межправкомиссии РФ-КНР рассмотреть его. Владимир Путин дал резолюцию вице-премьеру **Максиму Акимову**, помощнику президента Андрею Белоусову и министру транспорта Евгению **Дитриху** рассмотреть эту идею. Представитель господина **Акимова** Сергей Извольский сообщил “Ъ”, что письмо получено, оно на рассмотрении. В **Минтрансе** “Ъ” также подтвердили получение обращения, сейчас оно «прорабатывается».

Проект морского порта Печенга в 210 км от Мурманска существует со времен СССР. Проект безуспешно пытались реализовать в 1990-е годы. В 2007 году его пытались реанимировать ООО «НК «Севнефть»». Речь шла о строительстве международного порта с грузооборотом на первом этапе до 20 млн тонн в год и общей стоимостью €1,5 млрд. В 2012 году о проекте опять заговорили в контексте интереса к нему двоюродного брата Владимира Путина – Игоря Путина (см. “Ъ” от 3 февраля 2012 года), который просил Морскую коллегию при правительстве поручить **Минтрансу** рассмотреть возможность строительства порта Печенга. В октябре 2013 года на заседании Морской коллегии отмечалось, что у проекта отсутствует грузовая база – есть лишь декларации о намерениях.

Среди возможных инвесторов порта Печенга назывались компании из Омана и Южной Кореи. Теперь Михаил Шмаков отмечает, что в кругу стратегических инвесторов – «крупнейшие китайские госкорпорации». Печенга «вызывает серьезный интерес глобальных инвесторов в связи с необходимостью создания в России нового крупного транспортного узла с круглогодичным выходом в океан», утверждает в письме. Предполагается, что инвесторы получат в порту не более 49%, обеспечив при этом не менее 90% финансирования. Актуализацию концепции реализации проекта по рекомендации **Росморречфлота** ведет ФГБУ «Научный центр по комплексным транспортным проблемам **Минтранса**». По итогам работ будет определен необходимый объем прямых иностранных инвестиций, отмечает господин Шмаков.

Все права на порт Печенга (управление и владение) принадлежат УК «Международный морской порт Печенга» (ММПП). ФНПР пишет о своей готовности стать участником УК. По данным СПАРК, федерации уже принадлежит 5% ООО УК ММПП. 49% владеет ООО «Ринг», бенефициар которого – гендиректор УК ММПП Василий Тараканов. Ему также отдельно принадлежит 2% компании. Еще 26% УК у АО «Логистик» Юрия Косарева, а 18% – казначейские акции.

Первый замгубернатора Мурманской области Алексей Тюкавин сообщил “Ъ”, что сейчас активно развивается Мурманский транспортный узел (ключевой объект – порт Лавна на западном берегу Кольского залива). «Смысла в строительстве альтернативного порта в Печенге мы не видим, по крайней мере в обозримом будущем», – добавил господин Тюкавин.

В Печенгской губе располагается удаленный терминал порта Мурманск – Лиинахамари, акватория располагает большими глубинами и защищена от волнений, говорит глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. Он напоминает, что от станции Печенга ранее шла ветка до порта Лиинахамари. Но еще в конце 2013 года тогда занимавший пост **замминистра транспорта** Виктор Олерский говорил, что «место для размещения порта неплохое, глубины, защищенность, но с учетом необходимости практически заново строить железнодорожный путь это совершенно неперспективный проект».

<https://www.kommersant.ru/doc/3903246>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: АРКТИКЕ НУЖНЫ ЛЬГОТЫ И НАЛОГОВЫЕ КАНИКУЛЫ НА ВСЕ

Арктика – особый регион государства. И подход к ней нужен особенный. Пока «ключей от Арктики» России подобрать не удалось, но поиски активно продолжатся. Потенциал этой северной земли может стать одним из драйверов экономики, а потому в ближайшие годы арктические проекты могут получить особый статус.

На прошлой неделе полномочия министерства по развитию Дальнего Востока, которое курирует вице-премьер, полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трутнев, были расширены на Арктику. Некоторое время назад Трутнев также возглавил Государственную комиссию по Арктике. О своем видении путей развития Арктики он рассказал в интервью «Интерфаксу».

- Как вице-премьер вы относительно недавно начали курировать тему Арктики, однако погружены в проблемы региона еще с того времени, когда были министром природных ресурсов. Ваше мнение – какой должна быть политика государства в Арктике?

- Самое главное, с чего надо начинать: на таком огромном пространстве, как Арктика, живут граждане Российской Федерации – 2,4 млн человек. Они должны иметь нормальные условия для жизни, работы, обучения детей, достойное медицинское обслуживание. Это первоочередная задача – повысить на арктических территориях качество жизни людей.

Во-вторых, конечно же, надо исходить из глобального значения Арктики для нашей страны. К арктическому региону проявляют интерес все крупные державы мира, они решают здесь важные вопросы, связанные с обороной и безопасностью, ресурсами мирового океана, научными исследованиями. Арктика – это геополитика, поэтому Россия последовательно отстаивает свою позицию по обоснованию границ континентального арктического шельфа. Особое место в списке арктических приоритетов для всего мира занимает сохранение экологического равновесия.

Но Арктика – это и внутренняя политика России. Чтобы улучшать жизнь людей, нужна своего рода экономическая ось, вокруг которой можно было бы построить развитие арктической территории. Такой экономической осью может стать Северный морской путь, поэтому сейчас на первый план выходят вопросы реализации инвестиционных проектов на севере, обеспечения грузами Севморпути.

Роль государства в Арктике должна быть системной. С четким пониманием, что без государства, только за счет частных инвестиций, освоить Арктику невозможно. Слишком сложные условия, фактически полное отсутствие инфраструктуры, трудности с трудовыми ресурсами, и еще очень и очень много проблем.

Сегодня существует своего рода целевая поддержка инвестпроектов. Как, например, в случае с компанией «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK). Его проект «Ямал СПГ» очень важен, но он поддерживается государством в индивидуальном режиме. А нужно выстроить общую модель поддержки инвестиций, сформировать систему налоговых преференций. Чтобы каждый потенциальный инвестор знал, на что он в обязательном порядке может рассчитывать, вкладывая деньги в этот край.

- И какая система преференций обсуждается для Арктики?

- Сейчас прорабатываем общую преференциальную модель, пока она в виде набросков, надеюсь, до конца марта сформируется более четкое ее понимание. Я уже не единожды говорил, что такая модель не может быть калькой с Дальнего Востока, потому что в Арктике другие условия. Но обязательно в числе предложений должны быть механизмы «дедушкиной оговорки», то есть гарантии инвестору на длительный срок. Он должен на годы вперед знать свой налоговый режим, рассчитывая сроки окупаемости. Кроме того, он должен понимать схему завоза материалов для строительства, логистику вывоза готовой продукции. Транспортное обеспечение тоже «болевая точка» для арктической земли.

В этом отношении у нас с (вице-премьером РФ – ИФ) **Максимом Акимовым** единая позиция, что государство должно идти быстрее инвестора – развивать инфраструктуру чуть быстрее, чем компания начнет строить свои объекты. Конечно, идеально, когда предприятие вводится, а к этому моменту государство обеспечило логистические мощности.

Еще одна проблема, которую хотелось затронуть. Я уже упомянул «Ямал СПГ» «НОВАТЭКа», замечательный проект, но все ли вопросы по нему решены? Нет, многие темы в подвешенном состоянии. В результате руководители компании ходят по кабинетам правительства, министерств, добиваются каких-то решений. Это ненормально. Каждый проект, реализуемый в таких сложных условиях, должен пользоваться индивидуальной поддержкой. От лица государства должен действовать принцип «одного окна», должен быть ответственный за реализацию этого проекта, который создает все необходимые условия от начала до конца.

Именно такую систему мы фактически воплотили на Дальнем Востоке. Инвестор там не бегаем по министерствам, он знает, что есть определенная цепочка, в начале которой Агентство по привлечению инвестиций (АПИ), оно оперативно и действенно реагирует, помогает, сопровождает. Если что-то не получается сдвинуть с места, тогда можно обратиться в министерство по развитию Дальнего Востока. И только если совсем большие

проблемы, то ваш покорный слуга. Ту же самую схему мы будем внедрять в Арктике, надеюсь, что получится решать проблемы на уровне АПИ.

- А режим территорий опережающего развития (ТОР), отработанный на Дальнем Востоке, распространится на Арктику? Минфин не поддерживает эту идею...

- Давайте честно скажем: опыт системы развития ТОР на Дальнем Востоке постепенно мультиплицируется, начинает применяться в других регионах. Это хорошо. Но делайте это с оглядкой, пожалуйста. Все-таки ТОР как модель создавалась для определенной истории – развития наиболее инвестиционно востребованных территорий, и даже здесь нужен тщательный отбор.

Арктика – это совсем другое, правда? Не очень инвестиционно привлекательная территория. Поэтому поддержка должна строиться по-другому. Распространение ТОР на все, что плохо развивается, не откроет просто так новые возможности, это не универсальный инструмент.

Арктика же – один большой ТОР, в ней необходимо льготировать всё! Везде льды, морозы, короткий строительный сезон. Поэтому, мое личное мнение – механизм ТОР на Арктику переносить неправильно. В Арктике надо создавать единую систему преференций для всех новых реализуемых инвестпроектов. Если вы меня спросите, как мы будем администрировать мелкие проекты, ответ – пока не знаю. Но что-нибудь придумаем.

Режим налоговых каникул может стать базовым предложением по Арктике. Кроме того, обсуждается механизм налогового вычета по вложению в геологоразведку, и еще много всего другого. Но давайтеждемся окончательного одобрения предложений.

- Вы, в частности, предлагали ввести режим Соглашения о разделе продукции (СРП) как один из вариантов льготирования.

- Да, действительно, я об этом говорил. Но имел в виду не режим СРП в чистом виде, в ряде проектов продукцию делить не получится. Я имел в виду принцип, который заложен в режим СРП и который связан с налоговыми каникулами до момента окупаемости затрат. Думаю, что она вполне может быть заложена как один из элементов преференциальной системы, хотя более логично просто определить достаточность для окупаемости с учетом преференций.

- Насколько детально к настоящему времени сформирован план развития Севморпути? Звучат сомнения, может ли быть выполнена задача роста к 2024 году грузооборота по нему до 80 млн тонн.

- Пока ясно одно – эта задача должна быть выполнена, но она потребует значительных усилий. Теми проектами, которые сегодня реализуются, Севморпуть до обозначенных объемов не загружается, нам нужны еще проекты. И мы их обязаны найти, поддержать, помочь воплотиться в жизнь.

Однако для начала надо сформулировать модель управления и систему преференций, о чем я говорил выше. Создать общее управление процессом привлечения инвестиций в арктический регион, чтобы они были выгодными, надежными, обеспечить поддержку каждому проекту. Только тогда можно будет понять, когда и сколько груза каждый проект может дать Севморпути.

- Нефтегазовая отрасль останется драйвером развития Арктики? Если с проектами на суше еще можно разобраться, то перспективы освоения шельфа туманны, и не только из-за санкций...

- Да, основой экономического роста Арктики будет недропользование, здесь может быть реализовано много больших новых проектов. Строить перерабатывающие производства в полярных условиях не представляется возможным.

И тема шельфа, действительно, стоит в особом ряду. Россия сегодня, скажем так, не очень преуспевает на шельфовом треке. За последние годы у нас на шельфе пробурено 5 скважин, тогда как в Норвегии – 345, в Великобритании – 99. Разница порядковая.

Понятно, что свою роль сыграли санкции против России. Но и на эту ситуацию можно взглянуть с другой стороны.

Например, в отношении Сахалина санкций нет. Там наши зарубежные коллеги работают вместе с российскими партнерами и не стремятся сами себе санкции объявлять. Так может быть придумать новую совместную модель и для Арктики?

Норвегия прошла свой путь до одной из сильнейших морских добычных держав под эгидой объединения мировых технологий, партнерств с участием правительства, отечественных компаний, зарубежных инвесторов. Почему Россия не может найти свой путь по такой же аналогии?

Мы сейчас работаем с министерством природных ресурсов и экологии в этом направлении. Прорабатываем варианты, надеюсь, что в скором времени сможем оформить модель и предложить ее правительству.

- На чем будет основываться российская модель освоения арктического шельфа?

- Пока о конкретике говорить преждевременно. Но, думаю, логично предусмотреть участие правительства, какой-то уполномоченной государственной компании, рассмотреть варианты выделения иностранному инвестору доли непосредственно в проекте. То есть, по сути дела, привлечь иностранные инвестиции, в том числе в геологоразведку, за долю в компании, которой будет принадлежать лицензия на шельфе. Чтобы иностранный инвестор владел не какой-то промежуточной компанией, а имел права на участие в разработке месторождения.

- А как же санкции в отношении шельфовых проектов в Арктике, где по закону «О недрах» работать могут только компании с госучастием?

- Мне кажется, в какой-то момент слово «сотрудничество» может обнулить слово «санкции». Вопрос в переходном периоде. Конечно, если мы сможем предложить иностранным компаниям выгодные условия партнерства, это совершенно не значит, что вслед за этим санкции немедленно будут отменены. Но мы сможем вместе начать обсуждать алгоритм такого пути.

Что касается законодательства, то, возможно, первым шагом могло бы стать как раз изменение федерального закона «О недрах» в той части, что работать на шельфе РФ могут только компании с участием государства в 50%. Если мы сможем сделать хотя бы это, то покажем всему миру – замок с двери снят, дорога для мировых наработок, технологий, инвестиций открыта. Тогда наступит время вместе подумать, как иностранному инвестору в эту дверь войти. Есть все предпосылки к тому, что интересы у определенных зарубежных компаний возникнут. И, конечно же, частные отечественные компании получат большие перспективы.

Но самым важным в этом процессе станет даже не факт снятия замка и открытия дверей. Самое важное, что тогда Арктика получит реальный импульс развития, а российская нефтяная отрасль сможет совершить очередной скачок, о котором сейчас мы не можем даже говорить. Объясню очень просто – срок освоения шельфовых активов от 10 до 15 лет. Если сегодня начать с нуля шельфовый проект в Арктике, он реализуется в горизонте 2035 года. Куда за это время шагнет мировая нефтяная отрасль? Особенно если учесть, как стремительно меняется структура потребления энергии.

В горизонте того же 2035 года, насколько я помню, прогноз использования возобновляемых источников говорит о трехкратном их росте, они могут занять до 50% рынка. Это значит, что если мы еще лет 10-15-20 без действия посидим на шельфовых запасах, то уже при наших детях или внуках эти запасы перестанут быть востребованы. Нефть и газ нужны миру сейчас, в краткосрочном и каком-то среднесрочном периоде. Да, значение нефти и газа в качестве сырья для химической промышленности в ближайшем будущем сохранится, только речь будет идти о совершенно других объемах. Может быть, к тому времени основными станут совершенно другие источники энергии.

Пример сланцевой нефти очень свеж и болезнен. Еще недавно говорили, что она не является угрозой, а сегодня сланец влияет на цену на нефть, причем себестоимость производства сланцевой нефтедобычи падает, а пластовой – растет. Отечественное законодательство должно стать гибким, ориентироваться на рынок, следить за изменением конъюнктуры. Мы уже потеряли довольно много времени. А с учетом новых задач для арктических территорий изменения законодательства стали особенно актуальными.

- Возможно, что изменения закона «О недрах», о которых вы говорите, состоятся уже в этом году?

- Будем стараться.

<https://www.interfax.ru/interview/652915>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/04/795576-trutnev-shelfu>

ИА МОСКВА24; 2019.03.05; СЕМЬ МИНУТ ПОЛЕТА. НОВАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА СОЕДИНИТ ЛИНИИ МЕТРО

Канатную дорогу между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал» построят за два с половиной года. Об этом портал Москва 24 сообщил руководитель столичного департамента инвестиций и промышленной политики Александр Прохоров.

По его словам, сейчас разрабатывается концессионное соглашение, о его заключении станет известно в начале апреля. После подготовки необходимых документов начнется строительство, возможно, уже в этом году, а через два с половиной года – завершится. Таким образом, в 2023 году в Москве появится первая канатная дорога, которая будет действовать как общественный транспорт.

Воздушную линию построят за счет денег инвестора. Немецкая компания и австрийский производитель канатных дорог вложат в проект около четырех миллиардов рублей. «Проектом не предусмотрено финансовое участие города ни на стадии строительства, ни в процессе эксплуатации», – подчеркнул глава департамента инвестиций и промышленной политики.

Пролетая над Москвой

На линии построят две станции: «Сходненская» и «Речной вокзал», при этом других остановок не будет. «Размещение остановочных пунктов на канатной линии не планируется», – отметил Александр Прохоров.

Посадочные комплексы канатной дороги интегрируют с вестибюлями станций метро Замоскворецкой и Таганско-Краснопресненской линий. Выйдя из подземки, пассажиры по переходу дойдут до тридцатиместной кабинки, смогут оплатить проезд картой «Тройка» и отправиться в поездку.

Без остановок, за шесть-семь минут пассажиры пролетят над парком Дружбы, Северным речным вокзалом, пересекут улицу Свободы и по Химкинском бульвару въедут в вестибюль станции «Сходненская». По прямой – это всего 2,3 километра. Сейчас, чтобы попасть со станции «Речной вокзал» на станцию «Сходненская» из района Левобережный в Северное и Южное Тушино, приходится объезжать Химкинское водохранилище, на эту дорогу москвичи тратят до 45 минут. За час воздушная линия перевезет до пяти тысяч человек, а за сутки – до 19 тысяч.

Станция канатной дороги «Сходненская» будет трехэтажной. Строительная компания планирует под одной крышей разместить зал пересадки на воздушный маршрут, магазины и точки питания. Возможно, в стенах станции создадут аналог Даниловского рынка. В здании будет также предусмотрена парковка примерно на 100 машин.

На станции «Речной вокзал» застройщик не планирует создавать коммерческие помещения.

В этом году откроют канатную дорогу на ВДНХ. Об этом сообщил мэр Москвы Сергей Собянин.

Километровая трасса с двумя станциями начнется у главного входа и закончится вблизи третьего Хованского проезда и Южной аллеи.

Наземная трасса связала «Воробьевы горы» и Лужники 26 ноября прошлого года.

Подробнее: <https://www.m24.ru/articles/gorod/05032019/154792>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.05; МИНТРАНС УСИЛИТ СЛЕЖКУ ЗА ДАЛЬНОБОЙЩИКАМИ; ТРЕБОВАНИЯ К ТАХОГРАФАМ И УСТАНОВЩИКАМ ОБОРУДОВАНИЯ УЖЕСТОЧАТ

Минтранс собирается ужесточить требования к тахографам, которые устанавливаются на грузовики и автобусы для контроля режима труда водителей. Усилить контроль планируется и за деятельностью установщиков бортовых самописцев. Министерство, считают эксперты, готовится к новым правилам дорожного движения: уже разработаны поправки, согласно которым профессиональный водитель не сможет находиться за рулем более девяти часов в течение суток. Контролировать выполнение новых норм будут как раз тахографами.

Минтранс в рамках процедуры оценки фактического воздействия (ОФЗ) проанализировал собственный приказ №36 2013 года с требованиями к тахографам – приборам для контроля режима труда и отдыха водителей. Требование оснащать транспортные средства бортовыми устройствами, напомним, распространяется на ИП и юрлиц, владеющих автобусами и грузовиками. За управление машиной без тахографа водитель может быть оштрафован на 1-3 тыс. руб., должностное лицо – на 5-10 тыс. руб. По данным **Минтранса**, 760 тыс. транспортных средств оснащено бортовыми устройствами.

Сейчас в приказе содержатся общие требования: тахограф должен быть оснащен датчиком движения, антеннами для приема сигнала ГЛОНАСС/GPS, сигналов мобильной связи. Аппарат должен уметь фиксировать скорость движения автомобилей, координаты, переключаться между режимами «отдых», «готовность» и «работа». При этом в **Минтрансе** указывают на недостатки действующей редакции приказа (отчет об ОФЗ размещен на regulation.gov.ru). Один из них касается мастерских, которые занимаются установкой и обслуживанием тахографов (сегодня их более 1,2 тыс.). Фирмы часто нарушают технологию, из-за чего приборы могут работать «некорректно», а измеряемые ими параметры «подвергаются сомнениям». Какой-либо ответственности за «ненадлежащее выполнение работ» установщики не несут, отмечают в **Минтрансе**. Перевозчик, как правило, не обладает профессиональными познаниями, чтобы понять, качественно ли выполнены работы, пояснил “Ъ” председатель ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин. «Заниматься установкой приборов может, по сути, любая компания – достаточно подтвердить наличие помещения и оборудования, получить разрешение», – говорит он. Встречаются случаи, когда мастерские по договоренности с автовладельцами или водителями «подкручивают» приборы, чтобы те уменьшали реальный пробег или скорость, поясняет господин Мирошин. Если нарушения выявляются, то наказывается перевозчик. Проверку тахографов на соответствие требованиям проводит только сам производитель, стороннего аудита не проводится, отмечают в **Минтрансе**. Проверяется уровень криптозащиты прибора, говорит Геннадий Мирошин, остальной функционал не тестируется: «Никто не знает, насколько точно тахограф меряет скорость, координаты».

Чтобы решить проблемы, на которые указывает **Минтранс**, нужно создать подконтрольный государству реестр, из которого перевозчики могли бы выбирать гарантированно проверенные приборы и их установщиков, считает Геннадий Мирошин. Основная проблема для рынка – чрезмерная дороговизна бортовых приборов, говорит координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко: установка стоит, по его данным, 35-40 тыс. руб. (оценка **Минтранса** – от 30 тыс. руб.) за один бортовой самописец. «Ежегодные затраты бизнеса на выполнение требований по тахографии

достигают 65-90 млрд руб. Это обеспечивает доход двум-трем производителям и аффилированным с ними фирмам», - говорит господин Войтко. По его мнению, через один-два года государство может ввести новые требования к устройствам, и перевозчикам снова придется их менять. «Если органам власти нужен контроль за перевозками, маршрутами, ассортиментом перевозимых грузов, то пусть за свой счет тахографы раздают и собирают с них информацию», - отмечает эксперт.

Планируемое ужесточение требований, предполагает Валерий Войтко, связано с планами ведомства описать в ПДД подробные требования к режиму труда и отдыха водителей («Ъ» рассказывал о разрабатываемых поправках): водителям грузовиков и автобусов запретят находиться за рулем более девяти часов в сутки, каждые четыре с половиной часа нужно будет отдыхать. Контролировать новые правила будут с помощью бортовых приборов. А с 1 ноября тахографы будут обязаны ставить и владеющие автобусами и грузовиками физлица: соответствующий закон уже принят.

<https://www.kommersant.ru/doc/3903291>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; СНИЖЕНИЕ ДО 10 КМ/Ч ДОПУСТИМОГО ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ УХУДШИТ ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ – ЭКСПЕРТЫ

Сокращение ненаказуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км в час привело бы лишь к увеличению аварийности на дорогах и доходов коммерсантов в сфере фотофиксации нарушений, убеждены автомобильные эксперты.

«Эта инициатива не решит никаких проблем – ни проблем безопасности на дорогах, ни проблем организации движения. Уменьшать разрешенный порог категорически нельзя», – сказал «Интерфаксу» в понедельник глава Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев.

По его словам, ныне действующая норма разрешенного превышения на 20 км/ч допустимой скорости, позволяет с минимальным риском совершать обгон без нарушения Правил дорожного движения (ПДД).

«Если порог снизить – водители будут обязаны обгонять транспорт, не превышая 10-километровый порог. И вот такое положение, смею вас уверить, повлияет на безопасность на дорогах крайне негативно», – сказал С.Канаев.

Он считает, что инициатива снижения нештрафуемого порога «исходит от лоббистов бизнеса, который обслуживает камеры видеофиксации».

«Для них (бизнесменов) снижение скоростного порога – дополнительная прибыль. Ограничивать скорость нужно в тех местах, где это действительно необходимо, а не подстраивать организацию дорожного движения под бизнес», – сказал лидер ФАР.

По его данным, «сегодня многие страны изучают российский опыт и идут по пути увеличения ненаказуемого порога скорости, считая это эффективной мерой по снижению аварийности».

Аналогичной позиции придерживается координатор Общества «синих ведерок» Петр Шкуматов.

«Мы против уменьшения этого порога. Это будет реальное издевательство над водителями», – сказал П.Шкуматов «Интерфаксу».

По его словам, «сейчас ситуация с установкой скоростных режимов на дорогах совершенно абсурдная».

«Возьмем Москву. Северо-Восточная и Северо-Западная хорды – автомагистрали, без пешеходов, полностью освещенные, с отбойниками – ограничение скорости 60 км/ч. Дмитровское шоссе – 10 полос движения, отбойники, полное отсутствие пешеходов, светофоров – ограничение 60, и 10 камер в каждом направлении. Киевское шоссе – та же ситуация», – сказал П.Шкуматов, напомнив, что согласно ПДД, допустимая скорость движения на автомагистралях составляет 110 км/ч.

«И это в столице. А в регионах еще хуже – на всех трассах множество знаков «40» без какого бы то ни было основания, а за ними сразу висит камера. Я недавно ездил в Екатеринбург – сотни таких мест», – сказал эксперт.

Он отметил, что постоянное «дергание» – торможение, разгон – «сильно утомляет». «Через 100 км ощущение, что проехал все 500. Порог в 20 км/ч позволяет хотя бы не так резко менять режим вождения», – сказал П.Шкуматов.

Как сообщалось, в декабре 2018 года правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД (ГИБДД) и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях в части введения штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч. В настоящее время превышение разрешенной скорости в пределах 20 км/ч штрафами не облагается. 27 декабря **Минтранс** поддержал это предложение.

В свою очередь в «Единой России» выступили против идеи, заявив, в феврале этого года, что представители профильных министерств не убедили парламентариев в том, что предлагаемая мера позволит повысить безопасность на дорогах.

Официальный представитель вице-премьера **Максима Акимова** заявил «Интерфаксу» что предложение снизить нештрафуемый порог скорости до 10 километров в час требует как правовой, так и технической оценки. «Планируем провести такую оценку с привлечением заинтересованных сторон в течение второго квартала этого года», – сказал он.

ПДД установлен следующий скоростной режим: в жилых зонах – 20 км/ч, в городской черте – 60 км/ч, на загородной автодороге – 90 км/ч, для автомагистрали – 110 км/ч. Максимальная разрешенная ПДД скорость – 130 км/ч – вводится на автомагистралях специальными знаками.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.04; ЭКСПЕРТ УКАЗАЛ НА НЕДОСТАТОК ИДЕИ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРОЕЗД ПОД ЗНАКОМ ЭКОЗОНЫ

Прежде чем вводить санкции для владельцев транспортных средств за проезд под знаком экологической зоны, им необходимо предложить альтернативу. Об этом рассказал в понедельник, 4 марта, в беседе с «Известиями» руководитель российской гоночной команды «ГАЗ Рейд Спорт» и известный автомобильный журналист Вячеслав Субботин.

Ранее 4 марта газета «Коммерсант» сообщила, что **Министерство транспорта** России подготовило проект «дорожной карты» по введению в городах зон, в которые запрещается въезжать транспортным средствам с низким экологическим классом. Нарушение нового правила будет грозить водителям штрафом. Пока проект будет реализовываться только в Москве и Санкт-Петербурге.

Субботин признает, что в России существует проблема с автомобилями с токсичным выхлопом. «Более того, она существует во всех моторизованных странах даже в большей степени, чем в России. В той же Франции от древних автомобилей с дизельными моторами люди просто задыхаются и болеют», – сказал автоэксперт.

При этом ввести штрафы за проезд в экологических зонах, не предложив людям ничего взамен, было бы неправильно, уверен Субботин. В пример он привел ситуацию в ФРГ.

«Вводя новые экологические стандарты для старых автомобилей, в Германии предлагают переводить на них свои автомобили. Либо предлагают тебе их поменять с определенными преференциями, субсидиями, либо их модернизировать. И только потом вводят ограничения», – рассказал журналист.

С этой точки зрения предложенная **Минтрансом** идея выглядит дискриминационно, особенно учитывая непростую экономическую ситуацию в стране, полагает автоэксперт.

«Я понимаю наших, конечно. Приезжают древние «Жигули» или «КамАЗы», которые обслуживают города, снег убирают, мусор возят. Да, «КамАЗы» отвратительные, они так воняют и дымят. Но для прочих автомобилистов такие меры выглядят

дискриминационными. Не предлагая ничего взамен – берут и запрещают», – подчеркнул Субботин.

Он выразил мнение, согласно которому в качестве альтернативы штрафам человеку, который живет в районе с экологическим классом или может сюда приезжать по работе, власти должны предложить ему купить новый автомобиль класса Евро-5 или попросить его модернизировать.

Указатель «экологически чистая зона» был введен в ПДД в июле 2018 года, однако до сих пор нигде не применялся. Планируется, что поправки к КоАП будут разработаны МВД и **Минтранс** к октябрю.

В конце января Совет по правам человека (СПЧ) выступил с инициативой создать в Москве зоны с ограниченным въездом для автомобилей низких экологических классов. В городе предлагается выделить места, куда будет запрещен въезд для транспорта классов 0, 1, 2 и 3. В мэрии столицы поддержали этот проект и отметили, что правительство уже приняло ряд мер для решения экологической проблемы.

<https://iz.ru/852513/2019-03-04/ekspert-ukazal-na-nedostatok-idei-shtrafovot-za-proezd-pod-znakom-ekozone>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.04; В МОСКВЕ И ПЕТЕРБУРГЕ МОГУТ ВВЕСТИ ШТРАФ ЗА ПРОЕЗД ПОД ЗНАКОМ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

Как стало известно “Ъ”, **Минтранс** по поручению правительства подготовил проект по введению в Москве и Санкт-Петербурге зон, куда могут запретить въезжать машинам с двигателем низкого экологического класса. В рамках инициативы будет также введен новый штраф для водителей за проезд под знаком, которым обозначается экологически чистая зона.

Сейчас нарушителей требований этого знака штрафуют на 500 руб., но в **Минтрансе** предлагают ввести новый вид нарушения с повышенной санкцией. Какой будет сумма нового штрафа, пока неизвестно. Как заявили “Ъ” в **Минтрансе**, власти Москвы и Санкт-Петербурга должны будут сами определить, в каких районах и от какого вида транспортных средств наносится максимальный ущерб экологии.

Проект также затронет машины, в документах к которым нет данных об экологическом классе. К октябрю Минпромторг должен будет разработать «упрощенный порядок» присвоения класса для старых машин.

<https://www.kommersant.ru/doc/3902954>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/6181588>

<https://russian.rt.com/russia/news/607757-shtraf-proezd-ekologicheskaya-zona>

<https://iz.ru/852458/2019-03-04/v-rossii-predlozhili-shtrafovot-za-proezd-pod-znak-ekologicheskoi-zony>

<https://rg.ru/2019/03/04/sistemy-videofiksacii-budut-ispolzovany-dlia-kontrolya-ekoklassa-avto.html>

ТВ:

<https://otr-online.ru/news/mvd-i-mintrans-gotovyat-predlozheniya-po-ogranicheniyu-dvizheniya-avtotransporta-v-gorodah-121569.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.04; В ГИБДД РЕШАЮТ, КАК ОБЕЗОПАСИТЬ ПЕШЕХОДОВ НА НЕОСВЕЩЕННЫХ ДОРОГАХ

Специалисты ГИБДД прорабатывают вопросы, связанные с безопасностью пешеходов на дорогах, сообщил в понедельник РИА Новости глава ведомства генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

«Мы прорабатываем вопросы, чтобы в дальнейшем пешеход был обозначен на дороге. Не только в части освещения участков дороги, это огромные деньги», – заявил он.

Черников отметил, что сегодня гражданин, который выходит на дорогу, должен сам себя обезопасить, используя одежду со светоотражающими элементами.

По его словам, сократилось общее число погибших пешеходов на дорогах на 8,5%, в том числе и на переходах. «Вместе с тем две трети наездов совершены вне пешеходных переходов», – добавил он.

<https://ria.ru/20190304/1551534875.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.04; ГИБДД ПРОВОДИТ ЭКСПЕРИМЕНТ С РАЗДЕЛИТЕЛЯМИ ПОЛОС ИЗ КОМПОЗИТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

ГИБДД проводит эксперимент по использованию разделителей полос из композитных материалов, их применение дало положительный результат, сообщил в понедельник глава ведомства генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

По его словам, сегодня практически на 8% сократилось количество ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения. «Во многом этому способствовала установка элементов дороги, обеспечивающих разделение транспортных потоков. Это экспериментальные тросовые ограждения и другие», – отметил он.

Черников рассказал, что в Удмуртии и Московской области проводится эксперимент по использованию технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных действующими стандартами. «Это средства, изготовленные из композитных материалов», – отметил Черников.

По его словам, их применение дало положительный результат. При этом Черников признал, что это не панацея, обрабатываются и «другие конструктивы».

«Думаю, в ближайшее время мы увидим новые средства, разделяющие транспортные потоки, которые будут применяться повсеместно», – рассказал Черников.

По его словам, предотвращение выезда на встречную полосу – «это 6 тысяч спасенных жизней».

<https://ria.ru/20190304/1551532291.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.03.04; ПОРЯДОК ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ МОГУТ УТОЧНИТЬ

Минтранс предлагает установить порядок, основание и повод для присутствия представителей **Ространснадзора** на курсах по подготовке водителей к перевозке опасных грузов. Уведомление о начале разработки соответствующего проекта приказа ведомства опубликовано на официальном портале нормативных правовых актов.

Изменения предлагается внести в Порядок выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения соответствующих курсов.

Проект приказа регламентирует порядок проведения **Ространснадзором** контрольных мероприятий в части присутствия его представителей на курсах подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы. Также прописывается срок информирования образовательных организаций о решении приостановить действие удостоверения об утверждении таких курсов.

Планируется, что этот документ вступит в силу в сентябре 2019 года.

<https://www.pnp.ru/politics/poryadok-vydachi-svidetelstv-o-podgotovke-voditeley-k-perevozke-opasnykh-gruzov-mogut-utochnit.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.03.04; ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ УТОЧНИТЬ

Минтранс России предлагает уточнить порядок проверки документов, необходимых для перевозки скоропортящихся продуктов спецтранспортом. Уведомление о разработке

соответствующего документа опубликовано на портале проектов нормативных правовых актов.

В частности, отмечает ведомство, в настоящее время не установлена процедура проверки подлинности документов для получения свидетельств о соответствии нормам о перевозках скоропортящихся продуктов и о специальных транспортных средствах.

Речь идёт о проверке документов для разрешения на перевозку изотермическими транспортными средствами, транспортными средствами-ледниками и транспортными средствами-рефрижераторами, а также отапливаемыми транспортными средствами.

Минтранс предлагает регламентировать осуществление Росавтотрансом проверки подлинности, предоставляемой заявителями, а также сроки выполнения действий после получения решения **Минтранса** о выдаче/отказе заявителю необходимых свидетельств.

Это не первая инициатива, касающаяся скоропортящихся продуктов.

Ранее в России вступил в силу закон, согласно которому с 9 декабря 2018 года торговым сетям запретили возвращать производителям непроданные продукты со сроком годности до 30 дней. В частности, речь идёт о свежем мясе и рыбе, молочной и кондитерской продукции, хлебобулочных изделиях, овощах и фруктах.

Кроме того, торговые сети больше не вправе навязывать поставщику продуктов условия о возврате таких товаров, не проданных по истечении срока годности, превышающего 30 дней.

Возможностью вернуть товар российским производителям злоупотребляли многие торговые сети, не сумевшие вовремя его продать. Например, обратно отправлялись около 30 процентов мяса, до 40-50 процентов хлебобулочной продукции. В итоге потери пекарей по всей стране достигали 80 миллиардов рублей в год.

<https://www.pnp.ru/politics/poryadok-perevozhki-skoroportyashhikhsya-produktov-predlozhili-utochnit.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРИШЕВ; 2019.03.04; ГАИ ПРОВЕРИТ ТОРМОЗА; ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ АВТОБУСОВ ПРИСМОТРЯТ ГАИШНИКИ

Вскоре Госавтоинспекция вернет себе право участвовать в проведении техосмотра автобусов. Об этом заявил начальник Госавтоинспекции МВД России Михаил Черников. По его словам, уже в ближайшее время ТО автобусов будет проводиться с участием сотрудников ГИБДД. Впрочем, конкретных дат он не называл.

Все дело в том, что при расследовании ДТП зачастую выясняется, что автобусы были неисправны, а нередко и вообще непонятно, из каких запчастей собраны.

При этом, судя по статистике, количество аварий по вине водителей автобусов растет уже несколько лет подряд. Связано это со многими факторами. В том числе с тем, что автобусы все чаще переходят в частные руки. Ведь сейчас предприятие, которое имеет на балансе автобус, должно проводить его регулярные проверки перед выпуском на маршрут, а также два раза в год проводить техосмотр.

По закону, все то же самое должен проделывать и частный владелец автобуса. Но его невозможно проконтролировать. В результате в Калужской области происходит авария с автобусом, который проходил техосмотр в Красноярском крае в Норильске. А с этим населенным пунктом у европейской части России сухопутных дорог просто нет.

Практически любая операция «Автобус» заканчивается огромным количеством протоколов по причине именно неисправности этих транспортных средств, которые перевозят пассажиров.

Наиболее частые из них – неисправность рулевого управления, тормозной системы, а также отсутствие или неисправность ремней безопасности. Да, на автобусах на междугородных рейсах пассажирам тоже надо пристегиваться, если кто не знал.

Каждый день Госавтоинспекция сообщает о двух-трех авариях с автобусами. И это аварии с пострадавшими.

Единственное исключение – школьные автобусы. С ними тоже происходят аварии. Но в результате нет погибших и даже тяжело раненных. Потому что именно школьные автобусы проходят жесткую проверку перед допуском на маршрут. 24 тысячи таких автобусов перевозят десятки тысяч школьников и за три года ни одной аварии с погибшими.

Но, увы, это не распространяется на другие детские перевозки. Напомним, что понятие детских перевозок четко закреплено в правилах. Требования к ним установлены постановлением правительства. Детской перевозкой считается, если одновременно перевозят восемь и более детей. Но все эти требования не устанавливают, сколько взрослых лиц этих детей сопровождают. Поэтому если автобус заказан для перевозки 30 человек, из которых 15 – дети, то это уже не будет считаться детской перевозкой. То есть требования для нее резко сокращаются.

Это уже считается обычной заказной перевозкой. И именно с такими заказными перевозками происходит больше всего аварий. Потому что неизвестно, какого качества автобус подадут, насколько опытный водитель за рулем, не попадал ли он в ДТП в последнее время.

Напомним, что Госдума приняла закон, который запрещает вообще любые перевозки пассажиров в автобусах без соответствующей лицензии. Однако подзаконные акты, которые сделали бы эту норму обязательной, пока еще не приняты. А поэтому норма не работает.

Также напомним, что Госдума приняла в первом чтении поправки в закон о техосмотре, которые предполагают при его проведении фотовидеофиксацию всех действий. Но пока и он не принят.

<https://rg.ru/2019/03/04/gibdd-vernut-pravo-uchastvovat-v-tehosmotre-avtobusov.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190304/1551530012.html>

<https://ria.ru/20190304/1551537255.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.03.04; НЕЖДАННАЯ ВСТРЕЧКА; ОШИБКИ В ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗАГОНЯЮТ ВОДИТЕЛЕЙ В ЛОВУШКИ

Госавтоинспекция столицы направила местным органам власти требование установить на перекрестках знаки, чтобы даже при занесенной снегом разметке водители точно понимали, по какой траектории надо ехать, и не попадали по недоразумению на «встречку».

Водителю совсем не сложно попасть не по своей вине на штраф, а то и на лишение права управления. Порой организациям, ответственным за обустройство дорог, в том числе за установку знаков и разметку, удается так организовать движение, что многие автомобилисты просто теряются и попадают в итоге в неприятные ситуации.

Примеры тому есть. Некий московский водитель пересекал Бутырскую улицу с 1-й Хуторской с выездом на Новодмитровскую. Казалось бы, ничего сложного: горит зеленый сигнал светофора. Однако сложности возникают потом. Дело в том, что если ехать с 1-й Хуторской по прямой, то в аккурат выезжаешь на встречную полосу на Новодмитровской. Чтобы не нарушать правил, надо принять правее. Но знаков, уведомляющих об этом, на перекрестке нет. Зато есть гаишники, которые с удовольствием принимают таких горе-водителей, незнакомых с особенностями этого перекрестка.

Понятно, что при данных обстоятельствах водитель либо получит штраф в размере 5 тысяч рублей, либо лишится прав на 4 – 6 месяцев. Однако неграмотная организация дорожного движения – тоже наказуема.

Более того, сотрудники Дорожно-патрульной службы согласно регламенту при выходе на дежурство обязаны убедиться, что знаки и разметка соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Увы, именно этого и не было сделано. В материалах дела на схеме нарушения указаны аж три автомобиля, которые ехали по встречке на данном перекрестке. Понятно, что ни один из водителей не был заранее ознакомлен со схемой его проезда. В этот день шел снег, поэтому даже различить двойную сплошную на дороге было сложно.

Еще осенью на этом перекрестке прямо на двойной сплошной были установлены столбики, разделяющие потоки. А на переднем столбике даже висел знак, что объезжать его надо справа. Однако зимой эти столбики убрали. Теперь водители, которые не знают конфигурацию перекрестка, автоматически становятся нарушителями.

Сейчас Госавтоинспекция направила требование в префектуру об установке знаков, запрещающих движение по встречным полосам. Но водителей, которые уже попались на встречке, это не касается. Им предстоит доказывать свою правоту в суде.

И это не единственная ловушка на дорогах. Есть забавный пешеходный переход в районе метро «Улица Академика Янгеля». Он расположен за поворотом. Водитель его просто не видит. А как только он минует поворот, то тут же встречается с переходом и сотрудником ДПС, видимо, совершенно случайно за ним стоящим.

Довольно долгое время водители, защитники их прав и юристы бились за возможность парковки автомобилей в карманах, для того и предназначенных. Однако у этих карманов стояли знаки, запрещающие остановку. И машины благополучно увозили на штрафстоянки.

Буквально на днях один из сотрудников Центра организации дорожного движения столицы заявил, что до сотрудников ГИБДД, а также инспекторов, которые принимают решение об эвакуации, доведено: парковочные карманы предназначены для парковки. И неважно, что стоит знак 3.27 (запрет на остановку). Его просто не успели убрать.

Компетентно

Лев Воропаев, адвокат

Исходя из представленной информации можно констатировать, что собственник дороги нарушил требования по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании дороги, а именно: на указанных участках дорог отсутствует знак дорожного движения, предусмотренный утвержденным в установленном порядке проектом организации дорожного движения, при этом каких-либо ограничений в связи с этим на дорогах не введено.

Согласно статье 12.34 КоАП РФ, несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании дорог влечет административную ответственность для ответственных лиц.

Поэтому в данном случае водителю стоит добиваться привлечения виновных лиц к ответственности, чтобы в суде подтвердить факт отсутствия знака.

При существующей организации дорожного движения, в отсутствие необходимых дорожных знаков, водителю крайне тяжело обеспечить соблюдение требований Правил дорожного движения. Более того, согласно ГОСТу, дорожная разметка в процессе эксплуатации должна быть хорошо различима в любое время суток (при условии отсутствия снега на покрытии). Но, так как в день, когда водителя остановили сотрудники ГИБДД и вменили нарушение требований ПДД, был сильный снег, то говорить о том, что разметка для водителя была видна и хорошо различима, нельзя.

Данные обстоятельства могут указывать на отсутствие вины водителя в совершении правонарушения, а, следовательно, являться основанием для прекращения дела.

К сожалению, судебная практика в этом вопросе не однозначна и – явно не в пользу водителей.

Александр Липатников, адвокат

К сожалению, до сих пор в городе действует целая сеть так называемых ловушек для автомобилистов. Сотрудники ГИБДД, конечно, о них знают, но не торопятся исправлять ошибки в организации дорожного движения.

Наоборот, устраивают «облавы» и составляют однотипные административные протоколы. Доходит даже до того, что ко мне обращаются водители и приносят абсолютно одинаковые схемы нарушения, которые заранее распечатаны инспекторами, меняются только данные автомобиля, дата и время нарушения.

Могу отметить, что недобросовестные инспекторы ДПС стали более осторожными в последнее время. Они не «зацикливаются» на каком-то одном участке дороги и постоянно меняют дислокацию, переезжая от одного проблемного места к другому.

Отследить такую ситуацию становится сложнее, так как по каждому конкретному участку в таком случае не поступает массовых жалоб со стороны водителей.

По моим наблюдениям, основной принцип таких ловушек построен на невнимательности водителей. Ведь многие автомобилисты едут за остальным потоком по инерции, даже если впереди идущий автомобиль двигается по неверному маршруту.

От такой привычки, если она у вас есть, нужно избавляться. Необходимо всегда внимательно следить за дорожными знаками, разметкой и направлением движения по полосам.

Всем, кто попал в такую ситуацию, я рекомендую сразу написать обращение через сайт УГИБДД. Все подобные обращения рассматриваются и по каждому из них идет очень принципиальная и оперативная реакция.

В момент оформления административного протокола нужно обязательно письменно отразить свои возражения и указать, с чем именно вы несогласны.

<https://rg.ru/2019/03/04/oshibki-v-organizacii-dorozhnogo-dvizheniia-zagoniiaut-voditelej-v-lovushki.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПОДДЕРЖАЛО ИДЕЮ СНИЗИТЬ ШТРАФЫ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Правительство РФ поддержало законопроект о снижении ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов вагонов и контейнеров. Соответствующее сообщение размещено на сайте кабинета министров.

Инициатива предполагает «выравнивание условий работы железнодорожного перевозчика по сравнению с условиями, действующими для перевозчиков на других видах транспорта» и «гармонизацию ответственности».

Проект федерального закона, предполагающий соответствующие изменения в Устав железнодорожного транспорта РФ, был внесен депутатами Государственной думы РФ, напоминает правительство. Законопроект предполагает снижение ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов или порожнего подвижного состава, сокращение пеней за каждые сутки просрочки с 9 до 6%, а также ограничение максимального размера такой ответственности 50% платы за перевозку.

Размер ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов во внутреннем сообщении больше установленного международными соглашениями (в том числе с Финляндией): 6% платы за их перевозку за каждые сутки просрочки, но не более 30% платы за перевозку. В отдельных странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) она также составляет 5-6% платы за перевозку за каждые сутки просрочки (Казахстан – 5%, Белоруссия – 6%) и ограничен максимальным пределом в 50% провозной платы (Казахстан – 50%, Белоруссия – 30%).

«В настоящее время на РЖД как перевозчика возложена обязанность не только по дальнейшему увеличению скорости доставки грузов, но и по росту грузопотока и развитию высокоскоростного пассажирского сообщения на основе существующей инфраструктуры. В этих условиях решение о выравнивании размера ответственности

перевозчика за просрочку доставки грузов по отношению к нормам, установленным международными соглашениями и законодательством ЕАЭС, правительство РФ считает своевременным и обоснованным», – говорится в сообщении.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.04; ПЕРЕСАДКА МИМО КАССЫ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СОЗДАЮТ ЭЛЕКТРОННУЮ СИСТЕМУ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ СРАЗУ НА ПОЕЗД И АВТОБУС

В РЖД работают над созданием единой «бесшовной» услуги для пассажиров при использовании различных видов транспорта. Практически речь идет о смешанных перевозках.

Железнодорожная компания планирует запустить единую интернет-платформу, которая в том числе выступит и агрегатором продажи билетов на автобусы, отметили в пресс-службе РЖД.

Уже запущены пилотные проекты на полигонах нескольких пригородных железнодорожных компаний. Определен единый подход для железнодорожных и автобусных перевозок, разработан и утвержден типовой стандарт по организации комплексного обслуживания пассажиров с использованием различных видов транспорта.

Возможно, в дальнейшем они будут взяты за основу цифрового стандарта электронного взаимодействия для пассажирских перевозок на других видах транспорта, чтобы внедрить сквозной электронный билет внутри России. Сквозной билет, как ранее отмечали в **министерстве транспорта**, планируется внедрять не только на нескольких видах транспорта, но и включить в него сервисные услуги в аэропортах и на вокзалах, где пассажир будет делать пересадки.

Но пока, как отмечают в РЖД, совместно с региональными органами исполнительной власти определен перечень вокзальных комплексов и остановочных пунктов, имеющих потенциал для организации и развития мультимодальных перевозок. На сегодня он насчитывает более 200 объектов. По итогам 2018 года организовано 110 мультимодальных маршрутов с участием пригородных пассажирских компаний и автобусных перевозчиков, которыми воспользовались около 170 тысяч пассажиров.

Практически речь идет о первом шаге по созданию в России условий для сквозного проезда, когда пассажир покупает один билет на все виды транспорта, которые есть на пути его следования. Пока же для того, чтобы оформить мультимодальную перевозку для поездки в дальнем следовании, надо покупать два разных билета. Такая услуга по организации «бесшовной» поездки уже есть в дальнем следовании.

Билеты на автобус и поезд дальнего следования можно оформить одновременно в любой кассе Федеральной пассажирской компании и на сайте РЖД (в тестовом режиме). Так, с 1 января этого года возобновилось оформление проездных документов и перевозка пассажиров в мультимодальном сообщении по маршруту: Кострома – Ярославль на поезд (автобус), Белгород – Россошь – Алексеевка на поезд (автобус), Старый Оскол – Валуйки – на поезд (автобус). Сейчас действует более десяти таких мультимодальных маршрутов.

Проездной документ для проезда детей до 10 лет в автобусе оформляется по полному тарифу. Неиспользованный проездной документ на автобус подлежит возврату не позднее чем за 12 часов до начала перевозки.

Посадка пассажиров на автобус производится по предъявлению пассажиром проездного документа и документа, удостоверяющего личность. Размещение пассажиров в автобусе осуществляется на свободные в момент отправления места.

Ранее глава РЖД Олег Белозеров говорил, что речь идет о единой цифровой платформе для пассажиров. На первом этапе появления «сквозного билета» речь идет о тех видах транспорта, где не нужно покупать билет с предъявлением паспорта, как в авиации, в поездах дальнего следования и межрегиональных автобусах, то есть об электричках и

местных автобусах. Здесь проще создать единую систему оплаты проезда и состыковать расписание.

А когда будет принят законопроект о смешанных перевозках, появится возможность ездить по «сквозному» билету на нескольких видах транспорта не только в рамках своего региона. Законопроект был разработан **минтрансом** по поручению правительства. В нем прописано, кто из перевозчиков несет ответственность перед пассажиром, если на каком-то этапе перевозки возникает сбой. Например, транзитный пассажир не смог попасть на поезд, так как вовремя не вылетел самолет, который должен был доставить его в город отправления поезда.

Заключив соглашения, перевозчики обязаны довести до пассажира информацию об организации прямой смешанной перевозки, опубликовать перечень пунктов сообщения, указать начальную и конечную точки маршрута, пункты пересадки, с указанием видов транспорта на каждом отрезке маршрута.

И конечно же, довести до клиента расписание движения всех видов транспорта по пути следования и указать размер провозной платы.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ПОВЫШЕНИЕ ВЕСА ПОЕЗДОВ ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ СПОСОБОМ УВЕЛИЧИТЬ ПОГРУЗКУ В РФ – ЭКСПЕРТ

Повышение массы и длины грузовых поездов с использованием распределенной тяги – единственный способ увеличить до 2025 года погрузку на 40% на линиях с высоким заполнением пропускной способности, а также в 4 раза поднять объем контейнерных транзитных перевозок ускоренными поездами, как того требуют решения правительства, считает главный научный сотрудник АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ВНИИЖТ, «дочка» ОАО «Российские железные дороги») Виктор Богданов.

«При (есть – ИФ) ряд технологических проблем. Во-первых, практически исчерпаны возможности повышения массы поезда за счет увеличения его длины в пределах станционных путей (максимальная длина станционных путей – 1,05 км). Во-вторых, рост массы поездов сдерживается несущей способностью мостов и земляного полотна. На линиях, где предполагается развитие тяжеловесного движения, инфраструктуру необходимо укреплять», – добавил он (слова специалиста приводит корпоративное издание РЖД).

Для этого, по словам эксперта, необходимо обновить действующие нормативы по строительству и ремонту пути, которые сильно устарели. Менять необходимо и методики расчета экономической эффективности перевозок, также созданные еще во времена СССР. Требуется решение и энергообеспеченность «восточного полигона», подчеркнул В.Богданов.

Как отметил сотрудник ВНИИЖТ, средний вес грузового поезда с 1991 по 2018 гг. вырос на 31,8% (с 3,093 тыс. до 4,076 тыс. тонн). На отдельных направлениях масса поезда достигает 9 тыс. тонн, а соединенных поездов – 14,2 тыс. Грузоподъемность подвижного состава тоже растет за счет грузоподъемностью 25 тонн на ось.

ТАСС; 2019.03.04; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ПРОРАБАТЫВАЮТ ЗАПУСК СКОРОСТНОГО Поезда МАХАЧКАЛА – БАКУ В 2019 ГОДУ

Власти Дагестана рассчитывают в 2019 году начать организацию скоростного пассажирского сообщения по маршруту Махачкала – Дербент – Баку. Об этом в понедельник заявил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Дагестана Ширухан Гаджимурадов на расширенной коллегии министерства в Махачкале с участием главы республики Владимира Васильева.

«В рамках Международного инвестиционного форума 2019 в Сочи подписано соглашение между Республикой Дагестан и ОАО «РЖД» о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта. На 2019 год и ближайшую перспективу планируется масштабная реконструкция Махачкалинского вокзала (до 1 млрд руб.), продолжится обновление вагонного парка пригородного сообщения и поездов дальнего следования, организация пассажирских перевозок по маршруту Дербент – Махачкала – Минеральные Воды – Кисловодск, а также скоростного пассажирского сообщения по маршруту Махачкала – Дербент – Баку, с оформлением таможенного досмотра в пункте отправления», – сказал министр.

Гаджимурадов также отметил, что в 2018 году объем перевозки пассажиров увеличен почти на 20% по сравнению с 2017 годом, а объем перевозки грузов – на 6%. Кроме того, по его словам, частично обновлен вагонный парк пригородного сообщения. Так, из пяти составов обновлено три состава, а в поездах дальнего следования заменено 18 плацкартных и 30 купейных вагонов.

Вопрос нового железнодорожного сообщения по маршруту Махачкала – Баку рассматривался властями Дагестана и РЖД в начале апреля 2018 года. В конце октября 2018 года Васильев сообщил, что Дагестан и Азербайджан свяжет постоянное железнодорожное сообщение. Кроме того, ранее сообщалось, что между Махачкалой и Баку планируется запустить прямой авиарейс.

<https://tass.ru/ekonomika/6182186>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПЛАНИРУЮТ СОЗДАВАТЬ СПОРТИВНЫЕ ЗОНЫ НА ВОКЗАЛАХ

ОАО «Российские железные дороги» планирует создавать на вокзалах спортивные зоны. «Вокзал Красноярска сегодня с точки зрения технической начинки, оборудования ничем не отличается от любого из железнодорожных вокзалов Чемпионата мира по футболу. (Объект – ИФ) стал наполненным дополнительными техническими устройствами и сервисами. Фактически мы реализовали весь тот спектр умного вокзала, который существует», – заявил исполняющий обязанности начальника службы маркетинга и коммуникаций дирекции железнодорожных вокзалов РЖД Тимур Соцкий корпоративному телевидению монополии.

«Стоит отметить впервые открывшийся на ж/д вокзалах спортивный зал для пассажиров. Его гостями могут стать любые пассажиры и любой гость вокзала – за небольшую плату. В дальнейшем мы планируем развивать этот проект и создавать спортивные зоны на других вокзалах и в границах вокзальных комплексов на сети железных дорог», – добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ТРАНЗИТНЫМ ПОЕЗДАМ НУЖНО ОТДАВАТЬ ПРИОРИТЕТ – СОВЕТНИК ПЕРВОГО ЗАМГЛАВЫ РЖД

Один из основных способов увеличения скорости транзита через РФ – совершенствование системы пропуска, считает советник первого замглавы ОАО «Российские железные дороги» Федор Пехтерев.

«Им (транзитным поездам – ИФ) надо отдавать приоритеты», – считает менеджер, слова которого приводит корпоративное издание РЖД.

Кроме того, по мнению эксперта, необходимо совершенствовать технологии пропуска на пограничных переходах и оформления грузов в портах. «Это серьезные резервы для сокращения времени доставки», – подчеркнул он.

«Вообще, технология предусматривает в будущем движение поездов по расписанию. Жесткие расписания позволили бы существенно поднять скорость доставки транзитных грузов. Собственно, это один из основных инструментов повышения скорости доставки:

совершенствование технологий оформления пропуска и организация движения таких поездов на национальных территориях», – отметил Ф.Пехтерев.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ПОКУПКА БИЛЕТОВ ПРИ ПОМОЩИ SAMSUNG PAY СТАЛА ДОСТУПНА В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ РЖД

Покупка билетов при помощи Samsung Pay стала доступна в официальном мобильном приложении ОАО «Российские железные дороги», сообщила компания.

«Чтобы купить билеты РЖД в приложении не нужно вводить данные банковской карты – достаточно будет подтвердить платеж с помощью отпечатка пальца, радужки глаз или PIN-кода приложения Samsung Pay», – говорится в пресс-релизе.

Сервис доступен пользователям смартфонов на базе операционной системы Android или iOS, начиная с версии приложения 0.24.1055. Сейчас общее число его установок составляет около 5,7 млн.

Монополия отмечает, что оплата посредством мобильного сервиса безопасна. В Samsung Pay реализована трехуровневая защита, которая обеспечивает надежность платежных операций пользователя и сохранность данных его карты – токен вместо реального номера карты, обязательная авторизация по отпечатку пальца или PIN-коду приложения для каждой попытки оплаты и встроенная система безопасности.

Приложение позволяет приобрести билеты на поезда дальнего следования и пригородного сообщения без комиссии, а также оформить перевозку багажа и домашних животных, узнать расписание поездов, авторизоваться в программе лояльности.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; РЖД ГОТОВЯТ ДОПЭМИССИЮ В 7 МЛРД РУБ. НА «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ» И ВСМ

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» на заседании 26 февраля утвердил цену дополнительной эмиссии обыкновенных акций компании.

Согласно сообщению компании, 7 млн 021,698 тыс. бумаг планируется разместить по закрытой в пользу единственного акционера – РФ – по 1 тыс. руб. за штуку (всего – примерно на 7,022 млрд руб.).

Цифра фигурирует в федеральном бюджете в качестве ассигнований РЖД в 2019 г. через **Федеральное агентство железнодорожного транспорта РФ**. Из них около 6,934 млрд руб. предназначены для вноса в уставный капитал монополии на «повышение уровня экономической связанности территории РФ». Представитель «Российских железных дорог» пояснил «Интерфаксу», что «средства будут направлены на проекты в центральном транспортном узле».

Еще почти 88 млн руб. планируется выделить на «создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; РЖД ВИДОИЗМЕНИЛИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ БЛОК И ОБНОВИЛИ ЕГО РУКОВОДСТВО

Заместителем генерального директора ОАО «Российские железные дороги» по вопросам строительного комплекса компании стал Андрей Макаров, говорится в сообщении РЖД.

Ранее он руководил департаментом капитального строительства монополии. Исполнять обязанности на посту главы этого подразделения будет бывший зам А.Макарова Илья Крашенинников.

Прежний куратор стройкомплекса «Российских железных дорог» Олег Тони будет отвечать за развитие центрального транспортного узла. При этом от должности заместителя генерального директора по развитию московского ж/д узла освобожден Петр Кацыв («в связи с выходом на пенсию»).

Соответствующие кадровые решения ранее принял совет директоров РЖД. Также, как сообщалось ранее, он согласовал назначение бывшего главы Хакасии Виктора Зимина начальником дирекции развития железных дорог «восточного полигона». Последний и А.Макаров введены в состав правления компании.

Кроме того, Виталий Вотолевский покинул пост начальника дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ). Исполнять его обязанности будет Константин Кравцов, первый заместитель руководителя ДЖВ.

Начальник центра организации закупочной деятельности РЖД Ирина Митичкина будет по совместительству исполнять обязанности директора **Росжелдорснаба**. Его прежний глава Кирилл Воронин освобожден от этой должности.

«Ключевым направлением нашей деятельности с учетом долгосрочных целей, сформулированных президентом страны в «майском» указе и послании Федеральному Собранию, в ближайшее время будет развитие инфраструктуры и строительство. Мы должны по-новому выстроить эту систему», – заявил в это связи генеральный директор РЖД Олег Белозеров, слова которого приводятся в сообщении.

Он подчеркнул, что в ближайшие годы запланированы большие инвестиции, и «любые заминки или сбои по срокам и качеству работ недопустимы». «Распределение полномочий между заместителями по стройке позволит более четко координировать наши работы, запланированные в комплексном плане модернизации и развития магистральной инфраструктуры и стратегических документах компании. В кратчайшее время рассчитываю увидеть конкретные результаты», – отметил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; СТМ ДО 2024Г НАПРАВИТ НА РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПОРЯДКА 3 МЛРД РУБ. – ВЛАСТИ РЕГИОНА

Холдинг «Синара – Транспортные машины» (СТМ, входит в группу «Синара») в 2019-2023 годах намерен инвестировать в производственные площадки в Калужской области порядка 3 млрд рублей, сообщает пресс-служба правительства региона.

«Группа «Синара» планирует провести модернизацию действующих площадок, а также создать новые производственные комплексы», – приводит пресс-служба слова председателя совета директоров группы «Синара» Дмитрия Пумпянского.

В частности, на людиновском филиале АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» (входит в группу СТМ) планируется увеличить объем производства модулей технического сопровождения и обслуживания (МТСО). Их выпуск освоен в конце прошлого года.

В пресс-релизе также отмечается, что в этом году «Людиновский тепловозостроительный завод» в рамках контракта с «Газпромом» (МОЕХ: GAZP) начнет осваивать производство локомотивов, работающих на газомоторном топливе.

В Калужской области в СТМ входят АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» (предприятие в г.Калуга, филиалы в Товарково и Людиново), АО «Калугапутьмаш» (МОЕХ: KPMG) и АО «Людиновский тепловозостроительный завод».

Как сообщалось ранее, АО «Людиновский тепловозостроительный завод» планирует производить газотурбовозы мощностью 8,3 МВт. Если выпуск будет успешно налажен, то РЖД рассчитывает до 2023 года приобрести девять таких локомотивов, а до 2027 года еще 15.

Контрольный пакет акций группы «Ремпутьмаш» был приобретен СТМ в конце 2018 года. «Ремпутьмаш» объединяет 9 заводов по производству запчастей и ремонту путевой техники – в Калуге, Екатеринбурге, Оренбурге, Перми, Ярославле, Москве, в Оренбургской, Калининградской областях и в Пермском крае, а также 45 сервисных центров, расположенных по всей железной дороге от Калининграда до Сахалина. До начала реформы железнодорожного транспорта в РФ все они были филиалами РЖД.

Людиновский тепловозостроительный завод с 2007 входит в состав холдинга СТМ. Завод выпускает маневровые тепловозы с гидропередачей (серии ТГМ4Б, ТГМ6Д, ТГ16М) и с электропередачей (серия ТЭМ7А, ТЭМ9, ТЭМ14, ТЭ8), энергоустановки ЭУ-500.

«Синара – транспортные машины» объединяет предприятия локомотивостроения и инжиниринга, а также активы, занимающиеся производством дизельных двигателей и путевой техники, сервисные компании. Активы СТМ расположены в Екатеринбурге, Калуге и Свердловской области.

Группа «Синара» основана в 2001 году, является диверсифицированной компанией, объединяющей предприятия различных отраслей. Приоритетные бизнес-направления группы – транспортное машиностроение, финансовые услуги, девелопмент. Холдинг контролирует основной владелец «Трубной металлургической компании» (МОЕХ: TRMK) Дмитрий Пумпянский.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ГРУЗИЯ, РУМЫНИЯ, АЗЕРБАЙДЖАН И ТУРКМЕНИСТАН ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЧЕРНОЕ МОРЕ – КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

Министры иностранных дел Грузии, Румынии, Азербайджана и Туркменистана в понедельник на встрече в Бухаресте подписали декларацию о развитии транспортного коридора Черное море – Каспийское море.

Как сообщает пресс-служба МИД Грузии, главы внешнеполитических ведомств четырех стран зафиксировали политическую волю своих государств к развитию новых транспортных коридоров в регионе.

«Подписывая декларацию, министры подчеркнули важность этого маршрута в транзитной схеме, связывающей Запад и Восток, и отметили, что соединение Европы с Центральной Азией посредством двух морей является самым коротким и рентабельным маршрутом в существующих до сих пор транспортных сетях», – говорится в сообщении.

При этом отмечалось, что включение в новую маршрутную линию Румынии – члена Евросоюза – будет способствовать дальнейшему активному участию ЕС в этом транспортном маршруте.

С целью развития маршрута будет создана рабочая группа экспертов, которая согласует технические аспекты, осуществит оптимизацию процедур, будет способствовать гармонизации тарифов и упрощению таможенных процедур.

В связи с этим на встрече была отмечена важность развития транспортной, особенно, морской инфраструктуры четырех стран, в частности, модернизации порта Потти и развития строящегося в Грузии глубоководного порта Анаклиа.

«Грузинской стороной было подчеркнуто, что усиление Грузии, как регионального логистического центра, является одним из приоритетных направлений правительства. Для этого осуществляются различные важные проекты, в том числе железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, скоростная автомагистраль Восток-Запад, транспортный Лазуритовый коридор, строительство и развитие глубоководного порта Анаклиа, транспортный коридор Персидский залив – Черное море, Транскаспийский международный транспортный маршрут и другие», – говорится в пресс-релизе грузинского МИД.

Формат четырехсторонней встречи министров иностранных дел Румынии, Грузии, Азербайджана и Туркменистана получит ежегодный характер – следующий министериал состоится в Туркменистане.

Международный транспортный маршрут Черное море – Каспийское море был инициирован в 2018 году на состоявшейся 24-25 октября в Ашхабаде встрече экспертов, в которой участвовали представители этих четырех стран. Маршрут пролегает через Каспийское море из Туркменистана в Азербайджан, далее железнодорожным транспортом в направлении черноморских портов Грузии и оттуда в Румынию.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; КОЛМАР ВВЕДЕТ I ОЧЕРЕДЬ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ВАНИНО В 2020Г, II ОЧЕРЕДЬ – В 2023Г

Группа компаний «Колмар» планирует ввести первую очередь угольного терминала в бухте Мучке морского порта Ванино (Хабаровский край) в 2020 году, сообщает пресс-служба Минвостокразвития.

«В Хабаровской области идет строительство по плану. Мы идем с некоторым опережением. Порт будет выстроен в две очереди. Первая очередь будет запущена в первом квартале 2020 года. Ее мощность составит 12 млн тонн перевалки в год. Вторая очередь – 2023 год. Терминал выйдет на полную мощность. Это 24 млн тонн в год перевалки», – приводятся в сообщении слова председателя совета директоров «Колмар Групп» Анны Цивилевой.

При этом в ходе Восточного экономического форума-2016 компания заявляла более оптимистичные сроки – первую очередь предполагалось ввести в 2019 году, вторую – к 2021 году.

Как сообщалось, «Колмар» намерен построить в бухте Мучке морпорта Ванино угольный терминал. Холдинг оценивает строительство первой очереди терминала в 33 млрд рублей. Стоимость второй очереди уточняется, но, согласно проекту, она будет меньше, поскольку планируется использовать часть инфраструктуры первой очереди. Выгрузка и погрузка угля будут идти закрытым способом.

В апреле 2018 года АО «ВаниноТрансУголь» (входит в «Колмар»), ведущее строительство, начало возведение причала. Уже построена линия электропередачи и подъездные железнодорожные пути.

Группа компаний «Колмар» – российский холдинг, объединяющий угледобывающие предприятия, трейдинговые и логистические компании, образующие единый цикл добычи, обогащения и отгрузки коксующегося и энергетического угля, добываемого на месторождениях Нерюнгринского района Якутии.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; СУД 16 МАЯ РАССМОТРИТ ДВА ИСКА СОВФРАХТА К АНТИПИНСКОМУ НПЗ НА ОБЩУЮ СУММУ 150 МЛН РУБ

Арбитражный суд Москвы назначил на 16 мая основное заседание по искам ПАО «Совфрахт» (МОЕХ: SVFR) к АО «Антипинский НПЗ» (входит в группу «Новый поток», New Stream Group) о взыскании задолженности на общую сумму 150 млн рублей, сообщается в материалах картотеки арбитражных дел.

В частности, будет рассмотрено два иска на 70 млн рублей и 80 млн рублей.

«Совфрахт» 24 января подал пять исков на общую сумму 450 млн рублей. Предварительные заседания по двум искам на 100 млн рублей каждый, а также по иску на 100,5 млн рублей планируется провести 16 апреля.

В «Антипинском НПЗ» «Интерфаксу» уточнили, что «история с претензиями старая, тянется с 2017 года», отказавшись при этом от комментария.

Как сообщалось, в ноябре 2017 года «Совфрахт» подал иск в Арбитражный суд Москвы о взыскании с «Антипинского НПЗ» 1,833 млрд рублей задолженности по договору транспортной экспедиции, а также пени за несвоевременную оплату, рассчитанные по день фактического исполнения по ставке 0,05% в день от суммы задолженности. Позже в связи с погашением ответчиком основного долга истец просил взыскать только неустойку в 283,469 млн рублей. Суды трех инстанций встали на сторону истца. Верховный суд оставил жалобу Антипинского НПЗ без удовлетворения.

«Совфрахт», головная компания группы «Совфрахт-Совмортранс», оказывает универсальные транспортно-логистические услуги, специализируется на перевозках нефтеналивных грузов, организует доставки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, осуществляет морские и речные перевозки грузов, фрахтование, услуги по судовому агентированию и страхованию грузов.

«Антипинский НПЗ», которым владеют бизнесмен Дмитрий Мазуров (80%) и Николай Егоров через ООО «Энергетика. Содружество. Успех» (20%), является основным активом группы «Новый поток». Завод мощностью переработки 9 млн тонн производит дизтопливо, нефтяной кокс, сжиженный углеводородный газ. В сентябре 2018 года НПЗ приступил к промышленному выпуску бензинов марок Аи-95, Аи-92 и Аи-80 стандарта качества Евро-5.

ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.03.04; ТЕПЛОХОД С ГРУЗОМ ЗЕРНА ДЛЯ ИРАНА СНЯЛИ С МЕЛИ ПОД АСТРАХАНЬЮ

Ледокол «Капитан Чечкин» помог сойти с мели теплоходу «Сепано», перевозящему около 5 тыс. тонн зерна и застрявшему в Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе главка МЧС по Астраханской области в понедельник.

«Следовавшее из Астрахани в Иран судно «Сепано» снято с мели благодаря помощи ледокола «Капитан Чечкин». Никто не пострадал, судно двигается в Иран», – сказал собеседник агентства.

В воскресенье утром в Икрянинском районе на ВКМСК между населенными пунктами Ниновка – Федоровка село на мель судно «Сепано». На борту – 14 человек экипажа (с запасом еды 10 суток). Теплоход шел из порта Астрахань (РФ) в порт Амиробад (Иран).

Пробоин на судне и утечки нефтепродуктов не было.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.03.04; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ ПОРЯДОК АРЕНДЫ НЕДВИЖИМОСТИ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ

Минтранс России предлагает установить порядок сдачи в аренду недвижимого госимущества в речных портах. Соответствующий документ опубликован на портале проектов нормативно правовых актов.

В проекте ведомственного акта **Минтранс** отмечает, что большинство объектов в речных портах находится в государственной казне страны. Однако в настоящее время в России нет установленного порядка сдачи в аренду недвижимого имущества на территории таких портов.

Документом ведомства предлагается установить порядок такой процедуры.

Предполагается, что сдачей в аренду недвижимости на территории речных портов будет заниматься Росимущество по результатам проведения конкурентных процедур (конкурс или аукцион), согласовывая это с федеральными органами исполнительной власти, в ведении которых объекты находятся.

Ранее **Минтранс** предложил установить границы речных портов для определения пунктов пропуска в Россию граждан, транспортных средств, грузов, товаров и животных.

На данный момент территорию речного порта по закону составляют земельные участки. В связи с тем, что они относятся к категории «земли транспорта», установление границ речных портов не предусмотрено.

Документ предполагает, что границы территории и акватории порта, через который проходят госграницу транспортные средства, грузы, товары и животные, устанавливаются решением Правительства РФ.

Также сообщалось, что услуги речных портов могут исключить из реестра монополистов. Соответствующий законопроект внесён в Госдуму.

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-predlozhit-ustanovit-poryadok-arendy-nedvizhimosti-v-rechnykh-portakh.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.03.05; КЕРОСИН ВЫКАЧАЛ ПРИБЫЛЬ ИЗ «АЭРОФЛОТА»; КОМПАНИЯ ПОТРАТИЛАСЬ НА ТОПЛИВО

Группа «Аэрофлот» по итогам 2018 года снизила прибыль в четыре раза, до 5,7 млрд руб., при росте выручки до 611,6 млрд руб. При этом операционные расходы превысили доходы от перевозок. Основная причина сокращения прибыли – рост цены на авиатопливо в 2018 году, который привел к росту затрат перевозчиков РФ на 41%. На группу «Аэрофлот» приходится более половины дополнительных расходов авиакомпаний на топливо – 48 млрд из 87 млрд руб. Но в отличие от других российских авиакомпаний «Аэрофлот» сумел выйти в прибыль за счет прочих доходов, под которыми, по мнению аналитиков, в основном подразумеваются роялти за пролет иностранных самолетов над Сибирью (\$600-800 млн в год).

В 2018 году группа «Аэрофлот» получила 5,7 млрд руб. чистой прибыли при выручке 611,57 млрд руб., сообщила авиакомпания. По сравнению с 2017 годом прибыль упала в четыре раза (с 23 млрд руб.), выручка увеличилась на 14,8% (с 532,9 млрд руб.). Чистый долг группы вырос с 49,88 млрд до 67,47 млрд руб., а коэффициент долговой нагрузки – с 0,9 до 2.

В группу кроме головной авиакомпании «Аэрофлот», ориентированной на премиальный сегмент перевозок, входят авиакомпании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (лоукостер), «Аврора» (перевозки на Дальнем Востоке). Также в состав группы входят АО «Шеротель» (управление гостиницы Novotel в Шереметьево), АО «Аэромар» (бортовое питание), ООО «А-Техникс» (техобслуживание воздушных судов) и другие обслуживающие компании.

Несмотря на ухудшение финансовых показателей, группа нарастила число перевезенных пассажиров на 11,1%, до 55,7 млн человек. Международные перевозки выросли на 9,7% (24,7 млн человек), внутренние – на 12,3% (31 млн человек). Группа «Аэрофлот» наращивает пассажиропоток несколько быстрее рынка: в 2018 году средний показатель роста перевозок у российских авиакомпаний составил 10,5%.

Собеседники “Ъ” на рынке обращают внимание на превышение операционных расходов группы, составивших 591,9 млрд руб. (из них 181,9 млрд руб. составили расходы на авиатопливо), над доходами от перевозок пассажиров и грузов.

Они выросли на 16,6%, до 534,3 млрд руб., и на 14,4%, до 18,9 млрд руб., соответственно, в целом составив 553,2 млрд руб.

В конце февраля глава Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун говорил, что совокупные убытки авиаперевозчиков по итогам года составят 70 млрд руб. (см. “Ъ” от 20 февраля). Среди главных причин – рост цены авиакеросина и ослабление курса рубля. По словам господина Тасуна, затраты компаний на топливо только за счет роста цены выросли на 41%, что в сумме составило 87 млрд руб.

В «Аэрофлоте» отмечают, что в 2018 году группа понесла 48 млрд руб. дополнительных расходов из-за роста цены авиакеросина.

Выйти в прибыль группе удалось за счет прочих доходов, составивших 58,4 млрд руб.

Игроки рынка и эксперты неоднократно говорили, что значительную часть дохода «Аэрофлота» дают поступления от пролета над территорией России по транссибирскому маршруту: по различным оценкам, они составляют \$600-800 млн, или 39-52 млрд руб., в год. В «Аэрофлоте» не раскрывают, в какую статью доходов включаются роялти, но собеседники “Ъ” на рынке говорят, что они могут относиться на прочие доходы.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что показатели группы отражают общую тенденцию в отрасли: увеличение цены авиакеросина и валютных расходов привели к падению доходов авиаперевозчиков. Положительные результаты группы выглядят скорее исключением из правила, считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3903261>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.03.04; РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

В: Полеты «Аэрофлотом» станут дороже. С сегодняшнего дня компания повысила топливный сбор на 200 рублей, в том числе это коснется дочек перевозчика «Авроры» и «России». Цены вырастут на рейсы с датой отправления 1 апреля и далее. Исключения так называемые плоские тарифы, к ним относятся перелеты на Дальний Восток, в Крым и Калининград. Решение компания объясняет подорожанием авиакеросина и падением курса рубля. Эксперты подтверждают: шаг вынужденный.

ФЁДОР БОРИСОВ, ВЕДУЩИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА ВШЭ: Нужно при этом понимать, что объем издержек у авиакомпаний вырос в два раза больше чем цены, поэтому разрыв между доходами и расходами компаний остается очень высоким. Авиакомпании, в общем, по-прежнему находятся в достаточно сложном положении в силу высокой стоимости топлива, в силу высокой стоимости владения воздушным судном ввиду изменения курса рубля.

В: По мнению других экспертов, для «Аэрофлота» такие причины лишь предлог для повышения тарифа.

ДМИТРИЙ АДАМИДОВ, НЕЗАВИСИМЫЙ ЭКСПЕРТ: Авиакомпании всегда ищут возможность повысить цены на билеты и заставить пассажиров заплатить ровно столько, сколько он вообще способен. Инициатива «Аэрофлота», это скорее такой инфоповод, обосновывающий, что это повышение, оно имеет, ну, какую-то такую объективную основу. ФАС в свою время дал предписание «Аэрофлоту» о том, чтобы тот повысил прозрачность ценообразования, ну вот «Аэрофлот» поступил таким образом.

В: Резкий скачек стоимости авиатоплива произошел в 2017 году, в период с января по декабрь цены выросли почти на 14%, спустя год еще примерно на 11. **Министр транспорта Евгений Дитрих** заявил: подорожание керосина в 2018 году обойдется авиакомпаниям в 50 миллиардов рублей дополнительных расходов. Владимир Путин поручил правительству до марта 2019 представить план компенсации авиакомпаниям. В феврале состоялось совещание, перевозчики настаивали на возмещении в размере 23 миллиардов бюджетных субсидий, однако соглашений пока достичь не удалось.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; ЗАСТРЯВШИЕ В ДЕЛИ РОССИЯНЕ ВЫЛЕТЯТ ДОМОЙ ВО ВТОРНИК

Практически все российские пассажиры авиакомпании Air Astana, которые в течение нескольких дней не могли вылететь из Нью-Дели из-за резкой эскалации напряженности между Индией и Пакистаном, вернулись на родину, сообщил РИА Новости источник в воздушной гавани индийской столицы.

«По состоянию на утро вторника почти все пассажиры Air Astana из числа российских граждан покинули Индию. Часть из них улетела вчера, оставшиеся, как ожидается, отправятся в Россию сегодня», – заявил во вторник собеседник агентства.

Управление гражданской авиации Пакистана (CAA) в минувшую среду закрыло воздушное пространство страны для коммерческих рейсов после столкновений между Индией и Пакистаном в небе над спорным регионом Кашмир. Это привело к отмене и переносу рейсов многих авиакомпаний, осуществляющих международные перелеты. Накануне Пакистан продлил запрет на полеты в своем воздушном пространстве еще на сутки – до 11.00 мск 5 марта.

Напряженность в отношениях двух соседних государств – Индии и Пакистана – за последние недели существенно обострилась. Причиной тому послужила атака смертника, который 14 февраля подорвал себя рядом с колонной военизированной полиции в северном индийском штате Джамму и Кашмир. Жертвами теракта в тот день стали 45 человек.

Ответственность за атаку взяла на себя группировка «Джаиш-е-Мухаммад», руководитель которой Масуд Азхар, по информации Нью-Дели, находится в Пакистане. Вслед за этим

Индия обвинила Пакистан в поддержке террористических формирований, Исламабад отверг эти обвинения как «бездоказательные», предложив Нью-Дели провести совместное расследование случившегося. Инцидент осложнил и без того напряженные отношения между Нью-Дели и Исламабадом, вновь поставив регион на грань военного конфликта.

<https://ria.ru/20190305/1551550750.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190304/1551527467.html>

<https://ria.ru/20190304/1551533849.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ЗАКРЫТИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ПАКИСТАНА СОЗДАЛО ПРОБЛЕМЫ УЖЕ ДЛЯ ДВУХ ДЕСЯТКОВ РОССИЙСКИХ АВИАРЕЙСОВ

Пассажиры более двух десятков рейсов в российских аэропортах столкнулись с проблемами из-за закрытия Пакистаном воздушного пространства, сообщили «Интерфаксу» в органах управления воздушным движением.

«В общей сложности за четыре дня из-за закрытия воздушного пространства Пакистана и позднего прибытия воздушных судов возникли проблемы с отправкой больше двух десятков рейсов. Это спровоцировало задержки продолжительностью свыше двух часов», – сказал собеседник агентства.

Между тем, **Росавиация** также сообщила о длительных задержках ряда рейсов дальневосточного направления из крупных российских городов в период с 27 февраля по 2 марта.

Как следует из сообщения на сайте ведомства, наибольшее число задержек пришлось на 1 марта. Тогда своевременно не смогли вылететь девять самолетов преимущественно авиакомпаний «Азур эйр» и «Северный ветер». Речь идет о рейсах из Москвы, Самары, Иркутска, Сургута и Санкт-Петербурга на Пхукет, Камрань, Гоа и другие азиатские направления.

28 февраля задержки продолжительностью от 2 часов 25 минут до почти суток пришлось на рейсы iFly и «Азур Эйр» из Москвы, Краснодара, Екатеринбурга, Самары и Нижнего Новгорода, в том числе на Пхукет, Гоа, Камрань.

Сутками ранее вовремя на Пхукет, Камрань и Гоа не смогли вылететь шесть самолетов авиакомпаний «Северный ветер» и «Азур эйр» из Москвы, Краснодара, Казани и Екатеринбурга.

2 марта из-за позднего прибытия самолета в связи с закрытием воздушного пространства Пакистана был задержан всего один рейс из Санкт-Петербурга на Камрань.

27 февраля российские авиакомпании получили информацию о полном или частичном закрытии воздушного пространства для полетов над территориями Индии, Пакистана и Афганистана в связи с обострением индийско-пакистанского конфликта. Запрет действовал сначала до вечера 28 февраля, затем до утра 1 марта, затем был продлен до 4 марта. По последним данным, воздушное пространство Пакистана огостанется закрыто до 11:00 мск 5 марта.

В страны Юго-Восточной Азии транзитом через Пакистан летают «Аэрофлот», «Россия», AZUR air, NordWind, iFly.

Из-за закрытия популярного воздушного коридора время перелета в азиатские страны из России выросло на 1,5-2 часа. Ранее эксперты заявляли, что если запрет на полеты не будет снят, стоимость билетов в Азию вырастет на 1,5-2 тыс. рублей на человека в связи с увеличением затрат авиакомпаний на топливо.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ПАКИСТАН ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В СВОЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ДО УТРА ВТОРНИКА

Авиавласти Пакистана вновь продлили запрет на использование своего воздушного пространства в связи с обострением индийско-пакистанского конфликта, теперь до утра вторника.

«Воздушное пространство Пакистана останется закрытым для всех операций до 8:00 UTC (11:00 мск – ИФ) 5 марта 2019 года», – говорится в извещении NOTAM, опубликованном на сайте Управления гражданской авиации Пакистана.

Как уточняется, исключение действует для операций в/из аэропортов Карачи, Пешавара, Кветты и Исламабада, которым разрешили вновь обслуживать рейсы с 1 марта.

Росавиация разослала телеграмму о полном или частичном закрытии воздушного пространства для полетов над территориями Индии, Пакистана и Афганистана 27 февраля. После этого российские перевозчики заявили об изменении маршрутов и увеличении времени полетов в ряд азиатских стран, в том числе в Китай, Индию, Таиланд, Вьетнам. Запрет действовал сначала до вечера 28 февраля, затем продлевался еще несколько раз, вплоть до 11:00 мск понедельника.

В страны Юго-Восточной Азии транзитом через Пакистан летают «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «Россия», AZUR air, Nordwind и iFly.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛО ПОСЛЕ РЕМОНТА СИСТЕМУ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ БАГАЖА МЕЖДУ ТЕРМИНАЛАМИ

Аэропорт «Шереметьево» открыл после ремонта систему перемещения багажа, которая проходит под летным полем между северным (В) и южными (D, E, F) терминалами.

«Автоматическая система перемещения багажа между терминалами южного (обслуживает международные рейсы) и северного (обслуживает внутренние рейсы) комплексов аэропорта «Шереметьево» запущена в эксплуатацию после планового профилактического обслуживания по графику 3 марта», – заявили «Интерфаксу» в пресс-службе «Шереметьево».

В начале февраля «Шереметьево» сообщило о приостановке работы системы перемещения багажа с 4 февраля по 4 марта. В пресс-службе аэропорта это объясняли «работами по модернизации и реконструкции объектов инфраструктуры». Система перевозки пассажиров между терминалами, также проходящая под аэродромом, продолжила работать в штатном режиме.

«(В течение месяца – ИФ) использовался альтернативный наземный способ транспортной доставки трансферного багажа. Всего таким способом за указанное время было транспортировано около 149 тыс. мест багажа трансферных пассажиров», – сообщил представитель «Шереметьево» в понедельник.

Два тоннеля – пассажирский и багажный – под аэродромом «Шереметьево» были построены и запущены в эксплуатацию в мае прошлого года. С тех пор работа системы перемещения багажа несколько раз приостанавливалась из-за неполадок. По этой причине сотни пассажиров не могли своевременно получить багаж в аэропортах прибытия. Один из последних таких случаев с пассажирами «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) был зафиксирован в конце декабря.

ТАСС; 2019.03.04; ПЯТЬ НОВЫХ СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ ОТКРОЮТ ИЗ ЯНАО В КРЫМ И НА КУБАНЬ

Авиакомпания «Ямал» открыла продажу билетов по пяти новым субсидируемым направлениям из Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) на Юг. Жители региона смогут совершить полет по маршрутам «Салехард – Симферополь», «Новый Уренгой – Симферополь», «Новый Уренгой – Краснодар», «Надым – Краснодар» и «Ноябрьск – Краснодар», сообщает пресс-служба регионального правительства.

В декабре 2018 года в ходе ежегодного доклада о положении дел в ЯНАО губернатор региона Дмитрий Артюхов отметил важность открытия авиасообщения с южными регионами России из ямальских аэропортов.

«Это направление [на Юг] любят ямальцы, будем его и дальше развивать. Летом следующего года субсидироваться будут полеты в Крым из Салехарда и Нового Уренгоя, а также рейсы в Краснодар из Ноябрьска, Нового Уренгоя и Надыма», – цитирует пресс-служба слова Артюхова.

По словам заместителя директора департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Дениса Редькина, на данных направлениях пассажиров будет перевозить авиакомпания «Ямал». Рейсы будут выполняться с 15 мая по 15 сентября. Стоимость билета в эконом-классе будет начинаться от 10 тыс. рублей.

В 2018 году департамент транспорта ЯНАО провел социологический опрос, в котором жители округа выразили свое мнение о наиболее востребованных авиамаршрутах. В голосовании приняли участие 12 тыс. человек. По результатам опроса сформирован перечень субсидируемых направлений, в том числе и на южные направления страны, добавили в пресс-службе.

По данным региональных властей, в текущем году правительством Ямала субсидируются перевозки по 25 межрегиональным направлениям.

<https://tass.ru/ekonomika/6182845>

ТАСС; 2019.03.04; «АЗИМУТ» ВОЗОБНОВИТ АВИАРЕЙСЫ ИЗ МАХАЧКАЛЫ В КРАСНОДАР В АПРЕЛЕ

Авиакомпания «Азимут» возобновит авиарейсы из Махачкалы в Краснодар в апреле 2019 года, сообщил первый зампреда правительства Дагестана Гаджимагомед Гусейнов в понедельник на расширенной коллегии **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства республики в Махачкале с участием главы региона Владимира Васильева.

«Совсем недавно у нас авиакомпания «Азимут» отказалась от маршрута из [Махачкалы] в Краснодар. Мы на площадке [Российского инвестиционного] форума Сочи провели встречу [с представителями «Азимута»]. Заявились в **Росавиации** по маршруту Махачкала – Краснодар, мы уже попали в этот список, то есть мы с апреля [2019 года] эти перевозки продолжаем», – сказал Гусейнов.

Авиакомпания «Азимут» – новый авиаперевозчик Юга России, базирующийся в аэропорту Платов. Рейсы из Махачкалы в Краснодар авиакомпания начала выполнять в начале ноября 2017 года. Кроме того, рейсы из Махачкалы в Краснодар с октября 2018 года выполняет также компания «Победа».

Аэропорт Махачкалы – единственный аэропорт Дагестана. Пропускная способность на внутренних рейсах – 200 пассажиров в час, на международных – 60. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

<http://tass.ru/ekonomika/6184218>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; «ПОБЕДА» С 6 ИЮНЯ ЗАМЕНИТ АВИАРЕЙСЫ ИЗ ПЕРМИ В ТБИЛИСИ НА БАТУМИ

Авиакомпания «Победа» с 6 июня открывает прямой регулярный рейс из Перми в Батуми, сообщает пресс-служба международного аэропорта «Пермь».

Рейсы по маршруты Пермь-Батуми-Пермь лоукостер запланировал до конца сентября.

Вылеты из Перми будут осуществляться по вторникам, четвергам и субботам в 20:55 по местному времени. Вылеты из Батуми – по средам, пятницам и воскресеньям в 23:20.

Время в пути составит около 3,5 часа.

В 2018 году рейс из Перми в Батуми выполняла авиакомпания «ЮВТ Аэро» (Татарстан) и обслужила на линии почти 2 тыс. человек, напоминает пресс-служба.

Согласно информации на сайте пермского аэропорта, в настоящее время рейсы по маршруту Пермь-Батуми-Пермь не выполняются.

Авиакомпания «Победа» выполняет рейсы из Перми в Тбилиси три раза в неделю. Полетное расписание по этому направлению запланировано до 4 июня. Затем вводится рейс Пермь-Батуми-Пермь.

С 1 октября возобновляется рейс Пермь-Тбилиси-Пермь, полетное расписание будет действовать до конца октября.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания, образованная в сентябре 2014 года. Выполняет рейсы на самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

ТАСС; 2019.03.04; НОВГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЙ АЭРОПОРТ К 2024 ГОДУ

Власти Новгородской области, где регулярные пассажирские авиаперевозки прекратились более 20 лет назад, намерены построить новый аэропорт к 2024 году. Об этом в понедельник сообщил губернатор региона Андрей Никитин в рамках онлайн-интервью на площадке сообщества «ВКонтакте» «ЧП 53 Великий Новгород. Новости».

Аэропорт Юрьево в Великом Новгороде был ликвидирован в 2006 году, регулярные рейсы были прекращены еще в 1997 году. Сейчас на месте аэропорта создан новый микрорайон. Власти региона решили создать новый гражданский аэропорт на основе реконструируемого военного аэродрома Кречевицы. Сроки завершения строительства, начатого в год ликвидации прежнего аэропорта, неоднократно переносились, так как земли аэродрома принадлежали Минобороны. Новгородская область получила территорию в собственность лишь в 2014 году.

«Должен быть подготовлен проект его [аэропорта] реконструкции, и в 2022 году должна быть первая строительная техника на объекте, самолеты должны полететь в 2024 году. Это еще предварительные очень планы, до этого нам предстоит сделать огромный объем работы по оформлению земли, организации», – рассказал Никитин. Он добавил, что эти намерения включены в федеральный документ – комплексный план развития магистральной инфраструктуры.

Ранее Никитин сообщал, что строительство аэропорта в Новгородской области получит федеральную поддержку. Предварительная сумма, которую могут выделить региону, – 7,5 млрд рублей. Область получит эти деньги только при условии создания проекта и наличии инвестора для строительства. Федеральные средства предполагается направить на работы по реконструкции полосы и обеспечению безопасности движения.

<https://tass.ru/v-strane/6184951>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.04; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА В МИРНОМ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 21,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем инвестиций в строительство аэропортового комплекса в Мирном (Якутия) оценивается в 21,8 млрд рублей, сообщила пресс-служба компании «АЛРОСА» (МОЕХ: ALRS).

«АЛРОСА» вложит в строительство аэропорта 10,4 млрд рублей, столько же предоставит федеральный бюджет, еще 1 млрд рублей – ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

«К настоящему времени проектная документация готова и изучается участниками инвестиционного проекта. Окончательная стоимость работ будет определена после получения заключения Главгосэкспертизы. Их финансирование, как ожидается, начнется уже в IV квартале текущего года», – говорится в сообщении.

За счет средств компании, кроме разработки самого проекта, планируется возвести объекты аэропортовой инфраструктуры (8,1 млрд рублей), инженерные сети (1,4 млрд

рублей) и подъездную автодорогу (0,6 млрд рублей). Средства федерального бюджета будут направлены на строительство объектов аэродромной инфраструктуры.

«К настоящему времени вопрос софинансирования проекта со стороны государства согласован, о чем нашу компанию проинформировал **Минтранс** России. Строительство аэропорта в Мирном, учитывая его ключевое значение для всей Западной Якутии, было включено в утвержденный правительством РФ комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», – приведены в сообщении слова замгендиректора «АЛРОСА» Сергея Барсукова.

Новый аэропорт расположится в 3 км от действующего аэропорта. Предусматривается строительство искусственной взлетно-посадочной полосы длиной 2,86 тыс. м, перрона на 18 мест стоянок воздушных судов разных классов, системы рулежных дорожек, аэровокзального комплекса пропускной способностью 300 пассажиров в час, топливозаправочного комплекса мощностью 1,5 тыс. тонн хранения авиаГСМ, грузового терминала, аварийно-спасательной станции и других объектов служебно-технической территории аэропорта.

«Учитывался прогнозный рост региональной экономики и возможность в дальнейшем принимать и обслуживать перспективные воздушные суда отечественного производства. Мы уверены, что усилия государства приведут к росту интенсивности движения. Маршруты в Мирный субсидируются из федерального бюджета, также предполагается рост пассажиропотока, минуя Москву – через региональные хабы, в том числе Новосибирск и Красноярск», – цитирует пресс-служба руководителя проекта по строительству аэропорта Олега Кочанова.

В пятницу сообщалось, что набсовет «АЛРОСА» одобрил создание ООО «Аэропорт Мирный», которое займется строительством нового аэропорта в Мирном. Строительство планируется начать в 2020 и завершить в 2022 году, сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе «АЛРОСА». Оператором действующего аэропорта в Мирном останется Мирнинское авиапредприятие (МАП), уточнял сотрудник пресс-службы. Однако вопрос о размере инвестиций в новый проект он оставил без комментариев.

Действующий аэропорт Мирного расположен в 4 км от города, является базовым для 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.

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЕКАТЕРИНА ЛИТОВА, ЭЛИНА ТИХОНОВА; 2019.03.04; «ТРАСТ» ПОЛУЧИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВЫКУПЕ ДОЛГА UTAIR

Один из крупнейших кредиторов авиакомпании Utair – банк «Траст» – получил предложения о переуступке долга с дисконтом. Еще один кредитор перевозчика – «Уралсиб» – пытается избавиться от своей части долга, рассказали источники РБК

Банк «Траст», один из крупнейших кредиторов авиакомпании Utair, получил несколько предложений о переуступке долга (35% от синдицированного кредита на 18,9 млрд руб., то есть около 6,6 млрд руб.). Ни одно из предложений пока не устроило банк по цене, рассказал в интервью телеканалу РБК председатель правления банка Александр Соколов.

«Это вопрос цены. За рубль долг много кто захочет купить. Другое дело – это выгодно или нет. Выгодных [предложений], которые экономически нам были бы интересны, не получали», – рассказал Соколов.

Другой кредитор Utair – «Уралсиб» – предлагает участникам синдицированного кредита авиакомпании купить его долю (на этот банк приходится 1,3% кредита или 245 млн руб.), сообщили РБК два банка-кредитора авиакомпании.

РБК направил запрос в пресс-службу «Уралсиба» и Utair. В Сбербанке, крупнейшем кредиторе перевозчика, отказались от комментариев РБК.

Предложения о выкупе долга, которые получил «Траст», может говорить о консолидации требований у одного кредитора, сказал РБК гендиректор юридической компании «Сотби» Станислав Зиновьев. «Целью консолидации может являться гарантированное введение процедуры банкротства с утверждением лояльного арбитражного управляющего и большинством голосов в совете кредиторов. Фактически такой кредитор получает контроль над ситуацией», – отметил он. По словам юриста, конечным покупателем может быть новый игрок на рынке авиации, которому необходимы активы Utair. Среди них – вертолетный парк, а также компании «ТС Техник» и «Ютэйр-Инжиниринг», выполняющие техосмотр самолетов и вертолетов.

Попытка консолидации долга перевозчика происходит на фоне иска одного из кредиторов – МТС-Банка – на 8,6 млн руб., а также планов контрагентов Utair начать процедур банкротства. 1 марта «Гидпромэнергострой», «ЮЮК», компания «Интер» и «Флеш лайт капитал» заявили о намерении подать соответствующие иски, пояснив, что речь идет об обязательствах от 340 до 358 тыс. руб., которые не исполнялись три года. В самой авиакомпании ответили, что не планируют производить выплаты до окончания судебного разбирательства.

Utair – пятая по размеру российская авиакомпания. В начале декабря 2018 года стало известно, что перевозчик начал процедуру реструктуризации семилетнего кредита на 18,9 млрд руб., который синдикат из 11 банков предоставил в 2015 году. Спустя две недели после этого авиакомпания решила приостановить выплаты процентов по кредиту, пообещав возобновить их летом 2019 года. Идею поддержал только Сбербанк (крупнейший кредитор авиакомпании), остальные банки с ним не согласились. После этого «Уралсиб», который намерен избавиться от своего кредита, инициировал голосование по поводу безакцептного списания и досрочного погашения долга перевозчика, сообщали «Ведомости» со ссылкой на источники.

Гендиректор Utair Андрей Мартиросов предупреждал **Росавиацию** о возможных рисках неисполнения обязательств, если банки начнут списывать деньги со счетов компании, рассказывал РБК источник, знакомый с ходом переговоров с кредиторами. На совещании в **Минтрансе** 7 февраля представители банков дали понять, что не будут переходить к безакцептному списанию и подаче исков о банкротстве, сообщали РБК источники, присутствовавшие на встрече.

<https://www.rbc.ru/business/04/03/2019/5c7cd90b9a7947616d0de81b>

РГ-ВОЛГОГРАД; ЛАРИСА ИОНОВА; 2019.03.04; ИЗЛИШНЯЯ ФОРМАЛЬНОСТЬ; АВИАКОМПАНИЮ ОШТРАФОВАЛИ ЗА ТО, ЧТО НЕ ВЗЯЛА НА БОРТ ПАССАЖИРА

Арбитражный суд Волгоградской области поддержал позицию регионального управления Роспотребнадзора, защитившего права пассажира.

Житель Волгограда приобрел электронный авиабилет до Санкт-Петербурга на официальном сайте перевозчика. При оформлении документа он допустил неточность: в графу, где нужно было указать имя, он вписал фамилию, а в графу «фамилия» – наоборот, имя. Все другие данные, в том числе паспортные, указал верно. Однако в аэропорту пассажира ждал неприятный сюрприз: из-за этой досадной оплошности ему отказали в регистрации на рейс. В итоге билет пропал.

Роспотребнадзор провел проверку жалобы пассажира и выявил нарушение законодательства авиакомпанией. «Серия и номер паспорта, указанные в электронном билете, совпадали с серией и номером документа, предъявленного в момент регистрации, фамилия, имя и отчество также совпадали, несмотря на изменения очередности их написания, – сообщили в пресс-службе управления Роспотребнадзора по Волгоградской области. – Можно было отнестись к допущенной неточности не столь формально,

согласиться с фактом заключения договора воздушной перевозки пассажира и допустить его к полету». За некачественное оказание услуг региональный лоукостер оштрафован на 30 тысяч рублей.

Однако авиакомпания с этим решением не согласилась и подала в суд. Но арбитражный суд Волгоградской области полностью поддержал позицию Роспотребнадзора, и его решение осталось в силе.

<https://rg.ru/2019/03/04/reg-ufo/v-volgograd-aviakompaniiu-oshtrafovali-za-otkaz-vziat-na-bort-passazhira.html>

РБК; 2019.03.04; СУД ПОДДЕРЖАЛ ПЕРЕПУТАВШЕГО ДАННЫЕ В БИЛЕТЕ «ПОБЕДЫ» ПАССАЖИРА

Арбитражный суд Волгоградской области подтвердил законность штрафа в размере 30 тыс. руб. для «Победы» за отказ пустить на борт перепутавшего свои данные в билете пассажира, следует из карточки дела. Авиакомпания хотела отменить постановление Роспотребнадзора о привлечении к административной ответственности.

Штраф наложен в конце ноября прошлого года. Авиакомпания отказала в полете пассажиру, который при покупке билета на сайте «Победы» перепутал графы с именем и фамилией. Компания утверждала, что он не принял мер к устранению неточностей в билете. Роспотребнадзор указывал, что пассажиром при регистрации на рейс Волгоград – Санкт-Петербург в марте 2018 года был предъявлен паспорт. Его серия и номер совпадали с указанными в электронном билете. Фамилия, имя и отчество также совпадали, несмотря на изменение очередности их заполнения.

«В ходе проверки установлено, что билет, в рамках заключенного договора воздушной перевозки, аннулирован не был, акт аннулирования билета не составлялся», – указано в решении суда. Таким образом, «Победа» имела возможность принять пассажира к перевозке в соответствии с условиями заключенного договора.

<https://www.rbc.ru/society/05/03/2019/5c7de97d9a7947b79213cedd>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НЕПОМНЯЩАЯ ДИНА; 2019.03.04; ПАССАЖИРОВ ЭКСТРЕННО СЕВШЕГО В АНАДЫРЕ РЕЙСА ЗАБЕРЕТ РЕЗЕРВНЫЙ БОРТ

Резервный самолет прилетит за пассажирами рейса Пекин – Лос-Анджелес авиакомпании Air China, совершившего вынужденную посадку в Анадыре, в 17:00 по местному времени. Об этом власти Чукотки договорились с Росавиацией.

Как сообщается на сайте правительства региона, сейчас все путешественники чувствуют себя хорошо. Их разместили в зоне международных перелетов и VIP-зале аэропорта. Обеспечили горячей едой и напитками. Для удобства иностранцев в здании работают четыре переводчика с английского и китайского языков.

Напомним, воздушное судно из Китая было вынуждено экстренно приземлиться в Анадыре из-за подозрений на пожар в багажном отсеке. По надувным трапам из самолета эвакуировали 188 пассажиров.

Позже выяснилось, что пожара на борту не было.

<https://rg.ru/2019/03/05/reg-dfo/passazhirov-ekstrenno-sevshego-v-anadyre-rejsa-zaberet-rezervnyj-bort.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6184988>