



## Ежедневный мониторинг СМИ

11 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РЕГИОНАМ РФ ПОУЧАСТВОВАТЬ В ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТОВ ЧЕРЕЗ ОБЛИГАЦИИ**

Глава **министерства транспорта** РФ Евгений **Дитрих** призвал изучить возможности привлечения средств от продажи облигаций транспортных компаний российским регионам, которые готовы инвестировать в объекты инфраструктуры на своей территории. Соответствующее заявление он сделал на заседании коллегии **Минтранса**, сообщило официальное издание ведомства. Во встрече, в частности, участвовали представители администрации президента РФ, аппарата правительства, Совета Федерации РФ, федеральных и региональных органов власти.

«В настоящее время, по словам **Е.Дитриха**, половину инвестиций дает железная дорога, однако частным инвесторам могут быть интересны и перспективные объекты как на воздушном, так и на морском и речном транспорте», – уточняет газета, в связи с чем чиновник сделал свои заявления. Кроме того, он призвал «подвергнуть тщательному анализу» проекты, которые либо еще не начаты, либо находятся в начальной стадии, – «с точки зрения быстрого привлечения инвестиций», и в течение полутора месяцев представить предложения по новым регуляторным механизмам.

«По словам (министра – ИФ), с точки зрения привлечения инвестиций в комплексном плане (развития инфраструктуры – ИФ) по всем девяти федеральным проектам реализуется одна из трех моделей. Либо уже есть конкретный инвестор под конкретный проект, который реализуется с федеральным центром. Либо это объекты, для которых известен объем инвестиций, но нет конкретных инвесторов. Либо это объекты, на строительство которых нет ни инвестиционных денег, ни инвесторов, то есть их реализация будет осуществляться исключительно за счет РФ», – добавляет издание.

Говоря на заседании о транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий **Алафинов** отметил, что **Минтрансу** до 20 марта необходимо разработать паспорт программы по форме, установленной для национального проекта. Важнейшей задачей является формирование транзитных коридоров по всей территории РФ, напоминает издание.

Учитывая, что при реализации комплексного плана предстоит работать в проектном формате, чиновник предложил создать проектные офисы во всех подведомственных агентствах и выбрать ответственных за них.

Также чиновник сообщил, что **Минтранс** подготовил и направил в Минстрой поправки в Градостроительный кодекс о праве лиц, ответственных за безопасность, сроки и финансирование транспортного строительства, без повторной Госэкспертизы утверждать изменения в проектную документацию, не затрагивающие конструктивных характеристик надежности и безопасности (по согласованию с разработчиком).

Это, по его словам, «устранить фактор, сдерживающий все крупные инфраструктурные стройки», когда у заказчиков и исполнителей «в силу объективных причин» возникают отклонения в ходе строительства, что требует изменений в проектную документацию. Зачастую это приводит к переносу ввода объектов в эксплуатацию и изменению структуры денежных потоков.

«Для сокращения сроков концессионных соглашений предлагаем подготовить и внести соответствующие изменения в концессионное законодательство. 10-летний опыт в рамках концессионных соглашений позволяет сокращать сроки рассмотрения таких заявок», – добавил И.Алафинов.

### РОССИЯ 1 # ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.03.10; СТРОИМ ДОРОГИ

В: Состоянию российских дорог на этой неделе было посвящено первое всероссийское совещание по реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Пятьсот делегатов из 83 регионов обменивались опытом решения дорожных проблем. Главные цели нацпроекта – снижение смертности на дорогах в 3,5 раза и улучшение качества российских дорог за счет применения новых технологий и материалов. На эти цели из федерального бюджета в ближайшие пять лет будет потрачено почти 5 триллионов рублей – немало. О том, как сейчас обстоят дела на российских дорогах, Ярослав Красиенко.

(видеосюжет)

КОРР: Грунтовые и асфальтовые, недавно отремонтированные и годами не видевшие рабочих. Ежевесеннее состязание худших дорог и направлений можно считать открытым.

(видеосюжет)

ГОЛОС ЗА КАДРОМ: Вот она – худшая дорога в России.

КОРР: В этом году претендентов на победу значительно меньше. Сразу 36 регионов подводят первые итоги масштабного федерального проекта. Отремонтировано 20 тысяч километров дорог.

ОЛЕГ КОТОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА Г. ВОРОНЕЖА: За два года отремонтировали 300 километров дорог в городе. До этого на такой объем ремонта понадобилось никак не менее лет десяти.

КОРР: Перед ямами и колеями все равны. Руководителю Управления дорожного хозяйства Воронежа и самому теперь сидеть за рулем – одно удовольствие. В новый асфальт за год одели сто улиц.

Чернавский мост – один из символов Воронежа. В XVIII веке – деревянный, затем – бетонный, полностью разрушенный в войну и отстроенный заново. И, конечно, такой объект просто не мог остаться вне большой дорожной программы. И вот теперь мост – это еще и 364 метра идеального асфальта. Но работы на этом не заканчиваются. В этом году к проекту присоединяются еще 47 регионов, то есть вся страна.

(видеосюжет)

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Невозможно ездить по ней. Яма на яме.

КОРР: В Калининградской области катки и асфальтоукладчики уже вышли на дороги – 50-километровую трассу до Полесска фактически строят заново.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Раньше была похуже дорога, и намного уже, узкая. В одну сторону туда ехали, и в одну обратно.

КОРР: Под обычным, казалось бы, асфальтом – последние научные разработки. Не просто традиционные песок и щебень. Вот это называется георешетка, а вот это – геотекстиль. С ними срок службы дороги увеличивается в разы.

ВАДИМ ЯБЛУЧЕВСКИЙ, НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА: У нас укладывается подстилающий слой, который 50 сантиметров. На подстилающий слой укладывается георешетка. На георешетку укладывается следующий слой – щебеночное основание.

КОРР: Одновременно создается вся необходимая дорожная инфраструктура.

АНТОН АЛИХАНОВ, ГУБЕРНАТОР КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: 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. На новый проект только из федерального бюджета выделили 111 миллиардов. Отремонтируют большую часть

муниципальных дорог и больше половины региональных. Аварийность после этого должна снизиться вдвое. За какие улицы браться в первую очередь, решат обычные граждане.

**ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ:** На этапе выбора объектов голосование проводилось. Соответственно, люди могли за наиболее, скажем, критические участки инфраструктуры, автобусные остановки, участки дорог и улиц, голосовать.

**КОРР:** Курская область тоже участвует в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Здесь есть улицы, которые не ремонтировали с начала века. В Курске для первого этапа большого ремонта выбрали больше тридцати улиц – самых загруженных, самых, как говорят водители, «убитых». Но перед тем, как наступит очередь рабочих и спецтехники, каждая дорога должна пройти диагностику. Специалисты измеряют каждую яму и колею.

**УЧАСТНИК СЮЖЕТА:** Вот сейчас максимальная колея на этой полосе движения у нас где-то 6 сантиметров. Превышает норматив в три раза.

**КОРР:** Улицы Курска одну за другой обследует передвижная лаборатория. Автомобиль обвешан камерами и датчиками. Эксперты приедут и после ремонта, чтобы взять пробы.

Это Красноярск. Проверка состояния дороги, которую отремонтировали всего год назад, как раз в рамках федерального проекта. Обследование показало, что подрядчики сделали покрытие на два сантиметра меньше нормы. И вот результат.

**УЧАСТНИК СЮЖЕТА:** Это образование пучин под воздействием нагрузок.

**КОРР:** В Курской области только в этом году собираются отремонтировать 85 километров дорог. Подрядчиков обещают контролировать как никогда раньше.

**СЕРГЕЙ ПЕЧЕРСКИЙ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ КОМИТЕТА ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ:** Отдельная специализированная организация независимая, которая будет осуществлять контроль выполнения работ и приемку работ. А также общественный контроль, который также будет учитываться при реализации проекта.

**КОРР:** Опыт работы с общественниками поделится Удмуртия. В регионе ни одна дорога теперь не ремонтируется без контроля независимых экспертов.

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

**КОРР:** При этом независимая экспертиза в Финляндии доказала: асфальтобетон в России теперь делают по самым высоким стандартам.

**МИХАЛИНА МАКОВСКА, СПЕЦИАЛИСТ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ДОРОЖНЫХ МАТЕРИАЛОВ:** По результатам сегодняшних тестов можно утверждать, что они близки по качеству к тому дорожному покрытию, которое используется на финских дорогах.

**КОРР:** То есть главное – это строгое соблюдение подрядчиками технологий строительства и ремонта. И это, похоже, возможно лишь при строжайшем контроле. За пять лет в рамках нового нацпроекта планируют привести в порядок более 30 тысяч километров дорог.

Ярослав Красиенко, Владислав Додонов, Вадим Прусов, Валерий Винокуров и Сергей Лысков. «Вести недели»

### **ВЕСТИ.RU; КРАСИЕНКО ЯРОСЛАВ; 2019.03.10; СОСТОЯНИЕ ДОРОГ ОБСУДИЛИ НА ВСЕРОССИЙСКОМ СОВЕЩАНИИ**

Состоянию российских дорог было посвящено первое всероссийское совещание по реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». 500 делегатов из 83 регионов обменивались опытом решения дорожных проблем. Главные цели нацпроекта – снижение смертности на дорогах в 3,5 раза и улучшение качества российских дорог за счет применения новых технологий и материалов. На эти цели из

федерального бюджета в ближайшие пять лет будет потрачено почти 5 триллионов рублей. Немало! Как сейчас обстоят дела на российских дорогах?

Грунтовые и асфальтовые, недавно отремонтированные и годами не видевшие рабочих – весеннее состязание худших дорог и направлений можно считать открытым.

В этом году претендентов на победу значительно меньше – сразу 36 регионов подводят первые итоги масштабного федерального проекта: отремонтированы 20 тысяч километров дорог.

«За два года отремонтировали 300 километров дорог в городе. До этого на такой объем ремонта понадобилось бы около лет десяти», – отметил Олег Котов, руководитель Управления дорожного хозяйства Воронежа.

Перед ямами и колеями все равны – руководителю Управления дорожного хозяйства Воронежа и самому теперь сидеть за рулем – одно удовольствие. В новый асфальт за год «одежи» сто улиц.

Чернавский мост – один из символов Воронежа. В XVIII веке – деревянный, затем – бетонный, полностью разрушенный в войну и отстроенный заново. И, конечно, такой объект просто не мог остаться вне большой дорожной программы. И вот теперь мост – это еще и 364 метра идеального асфальта. Но работы на этом не заканчиваются – в этом году к проекту присоединяются еще 47 регионов, то есть вся страна.

В Калининградской области катки и асфальтоукладчики уже вышли на дороги – 50-километровую трассу до Полесска фактически строят заново. Под обычным, казалось бы, асфальтом – последние научные разработки. Не просто традиционные песок и щебень – «георешетка», геотекстиль. С ними срок службы дороги увеличивается в разы.

Одновременно создается вся необходимая дорожная инфраструктура. «Формат работ несколько изменился. Мы делаем теперь и тротуары, и многие другие вещи – освещение дополнительное, пешеходные переходы», – рассказал Антон Алиханов, губернатор Калининградской области.

Этот опыт теперь будет перенимать вся Россия. На новый проект только из федерального бюджета выделили 111 миллиардов. Отремонтируют большую часть муниципальных дорог и больше половины региональных. Аварийность после этого должна снизиться вдвое.

За какие улицы браться в первую очередь, решат обычные граждане. «Голосование проводилось на этапе выбора объектов. Люди могли голосовать за наиболее критические участки инфраструктуры, автобусные остановки», – сказал Евгений Дитрих, **министр транспорта РФ**.

Курская область тоже участвует в национальном проекте «Безопасные и качественные дороги». Здесь есть улицы, которые не ремонтировали с начала века.

В Курске для первого этапа большого ремонта выбрали больше тридцати улиц – самых загруженных, самых, как говорят водители, «убитых». Но перед тем как наступит очередь рабочих и спецтехники, каждая дорога должна пройти диагностику.

Специалисты измеряют каждую яму и колею. Улицы одну за другой объезжает передвижная лаборатория – автомобиль обвешан камерами и датчиками. Все данные уходят в отдел технадзора.

Красноярск. Проверка состояния дороги, которую отремонтировали всего год назад, как раз в рамках федерального проекта. Обследование показало, что подрядчики сделали покрытие на два сантиметра меньше нормы. И результат не заставил себя ждать.

В Курской области собираются отремонтировать 85 километров дорог. Подрядчиков обещают контролировать как никогда раньше.

«Отдельная специализированная независимая организация будет осуществлять контроль работ и их приемку. Также будет общественный контроль, который будет учитываться при реализации проекта», – подчеркнул Сергей Печерский, заместитель руководителя Комитета по автомобильным дорогам Курской области.

Опытом работы с общественниками поделится Удмуртия – в регионе ни одна дорога теперь не ремонтируется без контроля независимых экспертов.

«Дорожники теперь понимают, что общественник ни на что не закроет глаза. У нас восемнадцать участков дорог благодаря общественникам переделялись полностью. Такого никогда не было в Удмуртии», – отметил глава Удмуртской Республики Александр Бречалов.

При этом независимая экспертиза в Финляндии доказала: асфальтобетон в России теперь делают по самым высоким стандартам. То есть главное – это строгое соблюдение подрядчиками технологий строительства и ремонта. И это, похоже, возможно лишь при строжайшем контроле.

За пять лет в рамках нового нацпроекта планируют привести в порядок более 30 тысяч километров дорог.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3124599>

### **КОММЕРСАНТЪ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.03.11; ВОСТОК ДЕЛО ДОРОГОЕ; АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ГОРОДА МОГУТ ПОДДЕРЖАТЬ ГОССУБСИДИЯМИ**

Как стало известно «Ъ», **Минтранс** прорабатывает возможность включения авиамаршрутов из Пулково в дальневосточные регионы России в федеральную программу субсидирования. Она позволяет молодежи, пожилым людям, инвалидам и многодетным семьям покупать билеты по минимальному тарифу. Остаток стоимости авиакомпаниям, осуществляющим рейсы, компенсирует федеральный бюджет. Эксперты считают, что перелеты из Петербурга может начать авиакомпания «Россия».

Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** дал поручение своему заместителю Александру **Юрчику** и директору департамента государственной политики в области гражданской авиации ведомства Светлане Петровой проработать включение маршрутов из Пулково на Дальний Восток в федеральную программу субсидирования на 2020 год и последующие годы (документ есть в распоряжении «Ъ»). Официально в ведомстве инициативу не комментируют. В **Росавиации** на запрос «Ъ» не ответили.

Сейчас в России действуют четыре программы субсидирования авиаперевозок: региональная, а также на полеты в Симферополь, Калининград и на Дальний Восток. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и сопровождающие их лица, а также многодетные семьи.

В октябре прошлого года **Росавиация** объявила о продлении программы субсидированных перелетов на круглый год, вместо действовавшего ранее периода с 1 марта по 1 декабря. Полеты по спецтарифам в города Дальнего Востока выполняют авиакомпании «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», «НордСтар», «Алроса», «Якутия», «ИрАэро», «ЮТэйр».

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев объясняет, что в рамках программы субсидирования авиакомпании выделяют блоки кресел, которые продают билеты по минимальным тарифам, при этом половину стоимости тарифа перевозчику возвращает федеральный бюджет.

По словам директора по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью управляющей компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) Дениса Павшинского, оператор аэропорта совместно с **Минтрансом** создает условия для прихода на маршруты между Петербургом и Дальним Востоком новых перевозчиков, в парке которых имеются широкофюзеляжные самолеты. Очевидно, что таких авиакомпаний немного, но это, в том числе, базовый перевозчик Пулково – «Россия», говорит он. Раньше на этом направлении рейсы выполняла авиакомпания «Трансаэро», воздушные суда

которой позже перешли в парк «России». Среди рассматриваемых маршрутов рейсы во Владивосток, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Южно-Сахалинск.

«В летний период времени трафик Пулково хороший, но зимой он падает. В связи с этим авиакомпания, которая сомневается в коммерческом результате направления, может запросить компенсацию у федерации по программе субсидирования, чтобы не генерировать убытки», - объясняет господин Павшинский. «Для Пулково расширение программы на Петербург может мультиплицировать трансферный и прямой пассажиропоток, нам это интересно с точки зрения постановки в аэропорту дальнемагистрального флота. Возможно, в дальнейшем это стимулирует перевозчиков открыть другие коммерчески эффективные направления, например в Юго-Восточную Азию», - добавляет он.

Дальнемагистральный флот, помимо группы «Аэрофлот», на регулярных рейсах в России используют «Икар», «ИрАэро», «Северный ветер» и «ЮТэйр». Но для «России», которая имеет операционную базу в Пулково, полеты из Петербурга в дальневосточные города «более реалистичное решение», считает господин Пантелеев. «Летать круглогодично без субсидии не имеет смысла – в низкий сезон загрузки не будет. Перелеты будут востребованы только в летний период. Но вопрос в том, захочет ли перевозчик в это время ставить самолет на Дальний Восток, в то время как мог бы выбрать более выгодное курортное направление», - говорит эксперт.

Главный редактор портала Avia.Ru Роман Гусаров прогнозирует высокий потенциал транзитного пассажиропотока с Дальнего Востока через Петербург в города Европы. Однако авиакомпаниям необходимо обеспечить пассажиропоток на маршруте помимо субсидируемой программы, а это может стать камнем преткновения, указывает эксперт.

S7 рассмотрит возможность участия в программе, сообщили «Ъ» в авиакомпании. В «России» на запрос «Ъ» не ответили.

<https://www.kommersant.ru/doc/3907429>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.10; ЦЕНЫ В ВОЗДУХЕ; АВИАБИЛЕТЫ МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ НЕБА НАД ПАКИСТАНОМ**

Пакистан продлил закрытие своего воздушного пространства до 11 марта. По оценке российского **минтранса**, расходы отечественных авиакомпаний из-за полетов в обход этой страны поднялись примерно на 12 процентов.

Управление гражданской авиации Пакистана закрыло воздушное пространство страны для коммерческих рейсов из-за обострившегося индо-пакистанского конфликта вокруг спорного региона Кашмир. Решение привело к увеличению длительности перелетов по отдельным направлениям на два-три часа.

Российские перевозчики проводили над Пакистаном маршруты во Вьетнам и Таиланд. В основном это были туристические чартерные рейсы. Полеты в обход увеличили расходы на перевозку, так как приходится организовывать стыковочные рейсы и дополнительную заправку на пути следования в Юго-Восточную Азию и обратно, сообщил глава **минтранса** Евгений Дитрих.

По его прогнозу, в итоге перелеты могут подорожать на 10-12 процентов. Впрочем, **Дитрих** выразил надежду, что перевозчикам все-таки удастся «построить экономику». При этом пока авиакомпании не ставят вопрос о кардинальных убытках из-за закрытого неба над Пакистаном. Однако на чартерных рейсах, где за полет по договору платит туркомпания, а не пассажир, цены могут и не подняться, если туроператоры решат снизить размер своей прибыли. Если же этого не произойдет, то для российского туриста подорожает сама путевка, в стоимость которой входят и расходы на полет.

<https://rg.ru/2019/03/10/podorozhaiut-li-aviabilety-iz-za-zakrytiia-neba-nad-pakistanom.html>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.03.10; «МОСТОТРЕСТ» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЙ ДОРОГОЙ ДОРОГИ В РОССИИ; ТРАССА ВДОЛЬ ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ДО СОЧИ ОБОЙДЕТСЯ В ТРИЛЛИОН

Проект скоростной трассы вдоль Черноморского побережья к лету может получить доступ к бюджетному финансированию. Новую концепцию трассы Джубга – Сочи, которая станет самой дорогой автомагистралью в стране, **Росавтодор** около месяца назад представил в **Минтранс** («Ведомости» ознакомились с копией, содержание подтвердили три человека, участвующих в проработке проекта, и два федеральных чиновника). Сейчас готовится обоснование для включения участков дороги в план развития магистральной инфраструктуры, на основании которого будут распределяться бюджетные инвестиции в этот президентский срок Владимира Путина.

Существующая дорога от Джубги до Сочи сильно перегружена, пробки растягиваются на километры, на многих участках это двухполосный серпантин. Движение периодически приостанавливается, только в этом году – минимум дважды. Тем не менее **Минтранс** считал строительство новой четырехполосной трассы длиной 119 км нецелесообразным: слишком высока цена – 1,6 трлн руб., а проект технически сложный. Но **министр транспорта Евгений Дитрих** обещал рассмотреть включение дороги в комплексный план, если проект «будет востребован и не запределен по цене».

**Росавтодор** уже нашел способ снизить смету более чем в 1,5 раза – до 1 трлн руб. (с НДС в ценах IV квартала 2018 г.), сократив протяженность до 80,5 км. Хотя проект в документах по-прежнему именуется Джубга – Сочи, теперь **Росавтодор** предлагает строить дорогу до Сочи не от Джубги, а от Туапсе. Но строиться она будет существенно дольше, чем предполагалось ранее, – до 2037 г. вместо 2024-2025 гг. «Установка реалистичных сроков дает шанс на реализацию проекта», – считает федеральный чиновник.

Именно участок от Туапсе до Сочи наиболее проблемный: при самых благоприятных условиях дорога занимает 2,5 часа, сказано в материалах **Росавтодора**, а летом – все 6 часов, поскольку нагрузка на трассу возрастает до 27 200 автомобилей в сутки при пропускной способности 6000 машин.

Проект активно обсуждается со строителями, а генподрядчиком планируется сделать «Мостотрест» Аркадия Ротенберга, говорят три человека, участвующих в обсуждении проекта, уже подбираются и подрядчики. «Пока это намерения, должен быть конкурс», – утверждает федеральный чиновник. Представитель Ротенберга отказался от комментариев, а «Мостотреста» – не ответил на запрос «Ведомостей».

Строительство и реконструкция дорог на Северном Кавказе – один из приоритетов «Мостотреста», говорится в его годовом отчете. Компания – крупнейший в стране строитель транспортной инфраструктуры и, по ее оценкам, занимала почти 15% рынка в 2017 г. Именно ей достался проект самого дорогого моста – Крымского. «Его строительство заканчивается, а строительный бизнес устроен так, что важно сразу перебросить мощности, чтобы не платить за простой строителям и не потерять команду», – объясняет мотивацию «Мостотреста» человек, участвующий в обсуждении трассы до Сочи. «Мостотрест» уже построил в Сочи дублер Курортного проспекта, совмещенную (автомобильная и железнодорожная) трассу Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-сервис», транспортную развязку «Адлерское кольцо» и т. д.

Сейчас на трассе Джубга – Сочи проходят инженерные изыскания, которые позволят определить оптимальную трассировку, но для столь дорогого проекта нужно политическое решение президента и оно может быть принято до конца года, указывает региональный чиновник. «Есть три варианта сроков принятия решения о строительстве: к лету, когда будет обновлен магистральный план, к концу года, когда проект будет в целом

находиться в более высокой степени проработки, или никогда», – говорит участник совещаний в правительстве.

Начать строительство **Росавтодор** предлагает уже в этом году с обхода Сочи стоимостью около 156 млрд руб. – четырехполосной дороги длиной 14,5 км, которая почти полностью состоит из мостов и тоннелей. Стоимость может вырасти до 180 млрд руб. из-за большей, чем планирует **Росавтодор**, протяженности трассы, считает участник обсуждений в правительстве.

Сейчас есть дорога, позволяющая обойти только центр Сочи. Проектно-сметная документация нового обхода была готова еще в 2009 г., к январю этого года планировалось обновить ее, говорит участник совещаний. В Главгосэкспертизу проект пока не поступал, сказал ее представитель.

Срок окончания строительства обхода Сочи в документах **Росавтодора** – 2026 г. Но завершить его можно и раньше – до конца 2024 г., что позволяет участку претендовать на финансирование из магистрального плана, говорят участники совещаний по проекту. «В план может быть включено 1-2 участка дороги», – говорит человек, участвующий в обсуждении проекта, сейчас готовится необходимое для этого обоснование инвестиций. Но пока **Росавтодор** предлагает строить остальные участки – обходы Туапсе и пос. Лазаревское, а также соединительные дороги уже после 2023 г. Вывести транзитный поток из городов нужно, чтобы улучшить экологическую ситуацию, повысить безопасность движения и сократить издержки, указано в его документах. Обходы значительно ускорят движение, говорит участник проработки проекта.

Материалы пока не получены, сказал «Ведомостям» Владислав Онищенко, руководитель аналитического центра при правительстве, который оценивает проекты, претендующие на включение в план. Он не исключает, что проект может поступить в любой день.

Проект обсуждают **Минтранс**, **Росавтодор** и госкомпания «Автодор», совещания проводились и с участием сотрудников администрации президента, говорят чиновники. Представители курирующего транспорт вице-премьера **Максима Акимова** и президента отказались от комментариев. А премьер-министра Дмитрия Медведева и **Росавтодора** – не ответили на вопросы «Ведомостей». Представитель «Автодора» ограничился комментариями, что госкомпания участвует в совместной с **Росавтодором** группе по транспортному развитию Черноморского побережья. А представитель **Минтранса** лишь сказал, что на горизонт до 2037 г. строительство не планировалось.

Чтобы включить проект в магистральный план (пока в него входит лишь реконструкция моста через р. Макопсе стоимостью менее 1 млрд руб.), придется исключить из него другие проекты, его общая стоимость – 6,3 трлн руб., из которых половина – бюджетные средства. Деньги между проектами перебрасывались и ранее: например, ради строительства Крымского моста был заморожен проект моста через р. Лену в Якутии, вспоминает партнер практики «инжиниринг» компании «НЭО-центр» Алексей Ефанов. Но решения принимались субъективно – единой методики не было. Теперь неэффективные проекты в магистральном плане будут заменяться другими по утвержденной правительством методике, говорит Ефанов. Трасса Джубга – Сочи действительно необходима, а значит, шансы получить финансирование высокие, указывает он. Партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина рекомендует строить дорогу не по госзаказу, а по концессии, заключая отдельно соглашение на каждый участок.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/10/796000-mostotrest-samoi-dorogoi-dorogi-v-rossii>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2019/03/11/doroga/>



### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ИРАН ВВЕЛ ЖЕЛДОРОГУ КАЗВИН-РЕШТ – УЧАСТОК МТК «СЕВЕР-ЮГ»**

Железная дорога Казвин-Решт на территории Ирана, являющаяся частью международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», открыта 6 марта, сообщает министерство экономики Азербайджана.

В церемонии открытия приняли участие президент Ирана Хасан Рухани, министр экономики Азербайджана Шахин Мустафаев, **министр транспорта**, связи и высоких технологий Азербайджана Рамин Гулузаде. Х.Рухани, выступая на церемонии открытия, отметил значимость этой железнодорожной ветки и подчеркнул, что Казвин-Решт соединит железнодорожные системы не только Ирана и Азербайджана, а также и системы России и Северной Европы.

В свою очередь Ш.Мустафаев подчеркнул, что одной из целей является дальнейшее расширение сотрудничества между двумя странами в области транспорта и транзита для обеспечения реализации проекта международного транспортного коридора «Север-Юг». По его словам, в последние годы в этом направлении проделана значительная работа. Так, Азербайджан создал соответствующую инфраструктуру на своей территории, а также оказывает поддержку работам, проводим на территории Ирана. «Запуск железной дороги Казвин-Рашт является очень важным шагом не только для проекта «Север-Юг», но и для транспортного коридора «Юг-Запад», – сказал министр.

МТК «Север-Юг» рассчитан на транспортировку грузов из Индии и стран Персидского залива в Россию, Западную Европу, балтийские и скандинавские страны. Если перевозка грузов морским путем через Персидский залив, Суэцкий канал, Средиземное море в Хельсинки осуществляется в течение 45-60 дней, то по коридору «Север-Юг» время доставки грузов составит 20-25 дней.

С целью развития перевозок по этому направлению Азербайджан, Иран и Россия в 2005 году заключили соглашение о строительстве сегментов железной дороги на территории Ирана протяженностью 375 км и Азербайджана между Астарой и азербайджано-иранской границей, а также реконструкции уже существующей железной дороги на территории Азербайджана.

Проект железной дороги Астара-Решт-Казвин предусматривает строительство на территории Ирана новой железнодорожной ветки, которая соединит азербайджанскую Астару с иранскими городами Астара, Решт и Казвин.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; РОССИЯ ГОТОВА СОТРУДНИЧАТЬ С КУВЕЙТОМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ**

РФ готова сотрудничать с Кувейтом в железнодорожной сфере, вопрос обсуждался на очередном заседании межправительственной комиссии в Эль-Кувейте.

«Прорывным направлением может стать железнодорожный транспорт. Готовы помочь Кувейту занять лидирующую роль в регионе в этой сфере», – заявил министр РФ по делам Северного Кавказа Сергей Чеботарев, представлявший российскую делегацию (слова чиновника приводятся в сообщении ведомства).

«Очень важно, что наши эксперты договорились о конкретных шагах организации сотрудничества в сфере транспорта, что является основой для развития экономических связей между нашими странами. Необходимо развивать авиасообщение, организовывать автомобильные перевозки», – также отметил он. Также С.Чеботарев заявил, что РФ видит «большой потенциал в сферах авиационного комплекса, транспортного машиностроения».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.03.10; АУДИТ ДЛЯ «ДОЧЕК»; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ ПОЛНОМОЧИЯ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ

Полномочия Счетной палаты будут существенно расширены. Председатель Госдумы Вячеслав Володин и его первый заместитель Александр Жуков внесли законопроект, который предоставит ведомству Алексея Кудрина новые рычаги контроля над бюджетными расходами. Так, аудиторы получат право проверять структуры с участием госкомпаний и госкорпораций, а также расходование субсидий любыми компаниями.

«Нововведения позволят в полной мере оценивать эффективность использования средств, выделяемых из федерального бюджета, на всех стадиях их движения», – говорится в пояснительной записке к законопроекту. В частности, существенно расширится спектр хозяйствующих субъектов, находящихся в сфере контроля со стороны Счетной палаты.

Авторы убеждены, что такого рода нововведения назрели, ведь сейчас сами госкорпорации и госкомпании подпадают под прямой аудит ведомства, а их «дочки» – нет. Проверки пока могут проходить только по поручениям президента или правительства, а также обеих палат парламента. Все это, конечно, усложняет проведение полноценного оперативного контроля со стороны Счетной палаты. Согласно документу, финансовый контроль аудиторов распространится на любые компании, в которых есть какая-либо доля участия государства.

Законопроектом также предлагается наделить Счетную палату правом контролировать любые компании «в части использования ими средств, источником которых являются субсидии из федерального бюджета». Что особенно актуально в связи с последними законодательными изменениями – Госдума приняла закон, который позволяет выделять напрямую из бюджета РФ субсидии компаниям на объекты инфраструктуры и инвестиционные проекты.

Документ подготовлен как по инициативе депутатов, так и руководства самой Счетной палаты. Ранее Алексей Кудрин заявил журналистам о том, что ведомство рассчитывает на расширение полномочий для борьбы с коррупцией, чтобы стать «центром компетенций в этой сфере». Дело в том, что сейчас функции аудиторов в этой сфере в законодательстве фактически не прописаны, а лишь кратко отмечены «одной строкой», объяснял глава ведомства. В итоге Кудрин пообещал сократить возможности для «коррупционных лазеек» и количество коррупционеров. Повышение эффективности борьбы с коррупцией стало одной из задач, указанных в стратегии ведомства до 2024 года.

Алексей Кудрин обсуждал эту тему с президентом, а также проводил консультации с депутатами Госдумы, что, по всей видимости, и привело к созданию законопроекта. Новые полномочия будут «на руку» ведомству для выполнения задачи, которую Счетная палата определила в качестве приоритета на ближайшие шесть лет – а именно мониторинга выполнения национальных проектов. Ведомство, напомним, собирается создать сквозную систему контроля над их реализацией.

Принятие документа не потребует увеличения расходов из федерального бюджета, указывают авторы инициативы. В случае принятия законопроект вступит в силу со дня его официального опубликования.

Документ, как предполагается, в Госдуме не задержится. Рассмотрев указанный законопроект, Комитет Госдумы по контролю и Регламенту установил срок его подготовки к рассмотрению палатой в первом чтении – в течение нынешнего марта.

Нижняя палата парламента эффективно работает в тесной «связке» со Счетной палатой, о чем ранее не раз заявлял Вячеслав Володин. Нынешний созыв депутатов ранее уже принимал законы о расширении полномочий ведомства, а также региональных аудиторов. Так, ранее Госдума дала СП больше возможностей для участия в законотворческом процессе.

<https://rg.ru/2019/03/10/v-gosdume-predlozhili-rasshirit-polnomochiia-schetnoj-palaty.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; РФ И БЕЛЬГИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЯХ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ НА 2019-2020ГГ**

Россия и Бельгия договорились об обмене дополнительным количеством разрешений на автоперевозки в 2019 и 2020 гг.

Как говорится в сообщении Росавтотранса, 5-6 марта в штаб-квартире Федеральной государственной службы по мобильности и транспорту в Брюсселе состоялось заседание российско-бельгийской Смешанной комиссии по международному автомобильному пассажирскому и грузовому транспорту.

Российскую делегацию возглавил генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, бельгийскую – советник Федеральной государственной службы мобильности и транспорта Ян Бонте.

Участники встречи обменялись информацией об осуществлении пассажирских автоперевозок и отметили, что их выполнение соответствует двусторонним договоренностям.

Стороны также представили статистические данные об объемах внешней торговли и международных автомобильных перевозок грузов между Россией и Бельгией с 2015 г. по настоящее время.

По данным российской статистики, общий объем автомобильных перевозок с 2015 года увеличился на 50%. «Учитывая значительный рост перевозок грузов автомобильным транспортом и потребности национальных перевозчиков, российская делегация предложила увеличить контингент разрешений на 2019 год и последующие годы. В результате переговоров делегации договорились дополнительно обменяться разрешениями на 2019 год в количестве 6 тыс. универсальных разрешений и на 2020 год - 8 тыс. универсальных разрешений. При этом все разрешения (28 тыс. шт.) будут универсальными, за исключением перевозок в страны, граничащие с Бельгией (Германия, Люксембург, Нидерланды, Франция)», – отмечает Росавтотранс.

Российская делегация также проинформировала бельгийскую сторону о порядке работы системы взимания платы «Платон», которая введена на территории РФ с 15 ноября 2015 года.

В свою очередь, бельгийская сторона проинформировала о национальном порядке лицензирования в сфере автомобильных грузовых перевозок, который распространяется на все транспортные средства грузоподъемностью свыше 500 килограмм.

По словам А.Двойных, достигнутые договоренности позволят увеличить присутствие российских компаний-перевозчиков на направлении Россия – Европа.

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.03.09; РЕГИОНАМ ДАДУТ ПОЧТИ 100 МИЛЛИАРДОВ НА АСФАЛЬТ**

Практически все субъекты Российской Федерации получают субсидии из федеральной казны на строительство и модернизацию автомобильных дорог. Общий объем межбюджетных трансфертов составит 96,75 миллиардов рублей. Правила распределения субсидий между регионами утверждены постановлением Правительства, которое вступает в силу 9 марта.

Речь идет о выполнении задач, поставленных в федеральном проекте «Дорожная сеть». Прежде всего – увеличение к 2024 году доли автодорог регионального значения, которые бы соответствовали нормативам, с 43,1 процента до 50,9 процентов. Также ставится цель снизить в два раза по сравнению с 2017 годом количество мест концентрации ДТП.

Федеральную поддержку на выполнение этих проектов получают все субъекты, кроме Москвы и Подмосковья, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В большинстве оставшихся работы будут финансироваться из двух источников – регионального бюджета и межбюджетной субсидии.

В полном объеме федеральная казна профинансирует проекты в Ненецком (50 млн рублей), Ямало-Ненецком (100 млн рублей) и Чукотском (40 млн рублей) автономных округах, в Республике Алтай (130 млн рублей), Амурской (405 млн рублей) и Магаданской (190 млн рублей) областях, а также в Еврейской автономной области (150 млн рублей).

Как отметили в кабмине, при разработке Правил использовались данные мониторинга состояния дорог, который проводил **Минтранс**. Кроме того, рассчитывалась средняя стоимость работ, необходимых для того, чтобы привести дороги в нормативное состояние. По оценке чиновников, для этих целей на 1 километр дороги нужно тратить 12,77 миллионов рублей.

Для получения субсидий исполнительные власти субъектов РФ должны заключить соглашение с **Росавтодором**. Эта служба будет впоследствии следить за выполнением проектов «Дорожная сеть» в регионах. В том числе будет контролироваться соблюдение технологий строительства дорог и качество применяемых материалов.

Региональные власти ответственны за то, чтобы все запланированные работы были завершены до 1 декабря текущего года (весь проект реализуется поэтапно в течение нескольких лет). Исключением могут быть работы, технологический цикл выполнения которых превышает указанный срок. Если до 31 декабря каждого года задачи не будут выполнены, то деньги за невыполненные работы регионы обязаны вернуть.

<https://www.pnp.ru/economics/regionam-dadut-pochti-100-milliardov-na-asfalt.html>

### **ТАСС; 2019.03.07; КАБМИН ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ ТЕСТОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ МЕХАНИЗМА МОНИТОРИНГА ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РФ И КНР**

Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал распоряжение об отработке механизма мониторинга перевозок между Россией и Китаем с использованием технологий спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и Beidou. Соответствующий документ опубликован в четверг на сайте правительства.

«Провести с 7 марта по 31 мая 2019 года тестовые испытания системы навигационно-информационного обеспечения перевозок между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой с использованием технологий спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и Beidou по грузовым и пассажирским автомобильным маршрутам, которые проходят через пункты пропуска Краскино – Хуньчунь и Полтавка – Дуннин», – говорится в сообщении.

Отмечается, что испытания будут проводиться с использованием инфраструктуры компании «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) – оператора системы «Платон». При этом использование бортовых навигационных систем для участников тестовых испытаний будет добровольным и безвозмездным.

В испытаниях с российской стороны используются 80 бортовых навигационных устройств, из которых 60 устанавливаются на грузовые автомобили и 20 на пассажирские автобусы.

«Россия станет первой страной в мире, автоперевозчикам которой разрешено свободное передвижение по Китаю», – отметил в сообщении **Минтранса** РФ заместитель главы ведомства Алексей **Семенов**. Он добавил, что пилотный проект является важным шагом на пути к цифровизации международных транспортных коридоров. Ключевым элементом для открытия китайской территории является межсистемный обмен навигационными данными между Россией и Китаем, который возможно организовать на базе каналов передачи и центра обработки данных госсистемы «Платон», отметил гендиректор РТИТС Антон Замков. При этом использование инфраструктуры госсистемы «Платон» в перспективе даст владельцам грузов получать юридически значимые данные об их движении.

Обязательность оснащения грузоперевозчиков системами спутникового контроля оговорена в подписанном в июне 2018 года межправсоглашении России и Китая о международных перевозках. Как ожидается, оно даст кратный рост автомобильных грузоперевозок между странами за счет возможности осуществлять доставку «от двери до двери», тогда как сейчас перевозки разрешены только в приграничных территориях по закрепленным маршрутам.

<https://tass.ru/ekonomika/6195064>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; В РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ВВЕСТИ ФОТО- ИЛИ ВИДЕОФИКСАЦИЮ ПРОЦЕДУРЫ ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ – МЕДВЕДЕВ**

Правительство предлагает ввести обязательную фиксацию на фото и видео процедуры техосмотра автомобилей, чтобы избежать выдачи «серых» диагностических карт, а техосмотр автобусов проводить в присутствии сотрудника ГИБДД.

На заседании правительства премьер-министр РФ Дмитрий Медведев сообщил, что будет рассмотрен ряд поправок к законопроектам, которые уже прошли первое чтение в Госдуме. В частности, по его словам, речь идет о вопросах, касающихся техосмотра транспортных средств и ответственности за правонарушения при проведении этой процедуры.

«Мы предложили меры по борьбе с выдачей так называемых «серых» диагностических карт состояния автомобиля. Зачастую такие документы выдавались фактически без досмотра машины, в результате повышался риск для всех участников дорожного движения», – сказал премьер.

Для того, чтобы исключить подобные ситуации, отметил он, законопроектом вводится перечень требований к месту, где проводится техосмотр, а также обязательная фиксация процедуры на фото и видео.

«Выполнять функции технического эксперта теперь сможет индивидуальный предприниматель. Для этого он, конечно, должен быть аккредитован как оператор техосмотра. Во-вторых, будет усилен контроль за операторами техосмотра со стороны органов госконтроля. Им будут даны полномочия проводить проверки в форме контрольной закупки», – сказал Д.Медведев.

Кроме того, теперь при участии сотрудника ГИБДД будет проводиться техосмотр автобусов, «чтобы на рейсах не появлялись машины, использование которых несет угрозу жизни».

«В-четвертых, в законопроекте предполагалось, что диагностическая карта будет оформляться исключительно в электронном виде. Мы все – поклонники электронного документооборота и всячески его внедряем, но все-таки надо идти и людям навстречу по сложным ситуациям, когда электронная форма становится просто неудобной, недостижимой. Поэтому мы предлагаем не вводить таких жестких ограничений и допустить вариант, когда любой человек мог бы распечатать эту диагностическую карту на бумаге», – сказал глава правительства.

Также предлагается внести поправки, связанные с изменениями в КоАП. «Они уточняют ответственность за нарушения при проведении техосмотра», – сказал он.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ЗАКОНОПРОЕКТ О СНИЖЕНИИ ШТРАФА ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ В I ЧТЕНИИ**

Госдума РФ приняла в первом чтении законопроект, который снижает размер ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов и контейнеров, ограничивает максимальный размер такой ответственности, освобождает от ответственности, если просрочка произошла вследствие обстоятельств, не зависящих от него.

Документ был внесен в Госдуму в июле 2017 года рядом депутатов от фракции «Единая Россия».

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 величиной в 50% платы за перевозку. В настоящее время максимальный размер ответственности равен плате за перевозку грузов, порожнего грузового вагона, контейнера.

Документ уточняет, что перевозчик может быть полностью освобожден от ответственности, если докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, не зависящих от него. Сейчас – если перевозчик докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчика и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок.

В случае принятия закон вступит в силу со дня его официального опубликования.

«Изменение ответственности перевозчика позволит привлечь дополнительные средства на развитие локомотивного хозяйства перевозчика и дополнительные вложения в строительство и ремонт инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, что существенно скажется на увеличении скорости доставки», – говорится в пояснительной записке к документу.

### **ТАСС; 2019.03.07; В ПОДМОСКОВЬЕ К КОНЦУ 2018 ГОДА УСТАНОВИЛИ 1280 ВИДЕОКАМЕР ДЛЯ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД**

Общее количество камер видеонаблюдения, которые фиксируют нарушения правил дорожного движения, к концу 2018 года составило 1280, что в четыре раза больше, чем в 2017 году. На дорогах, где они размещены, удалось на 32% снизить аварийность и на 34% – число погибших в автоавариях. Об этом в четверг заявил начальник УГИБДД МВД РФ по Московской области Виктор Кузнецов в ходе выступления в Мособлдуме.

«В прошлом году общее количество видеокамер, которые фиксируют нарушения, составило 1280 штук, это в четыре раза больше, чем в 2017 году. Это позволило снизить аварийность на дорогах, где размещены эти устройства, на 32%, а количество погибших в автоавариях – на 34%», – сказал главный инспектор безопасности дорожного движения по Подмосковию.

По его словам, на дорогах Московской области идет подготовка к установке комплекса видеокамер «Форсаж», который будет фиксировать нарушения правил, связанных с непредоставлением преимущества движения пешеходам. Кроме того, различные видеокамеры, которые снимают нарушения ПДД, устанавливаются на железнодорожных переездах и муниципальных дорогах.

Помимо этого, идет оснащение сотрудников ДПС персональными видеорегистраторами для повышения эффективности их работы и снижения коррупции, заключил Кузнецов.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6196557>

### **ТАСС; 2019.03.07; МАГНИТОГОРСК И ХАНТЫ-МАНСИЙСК ВПЕРВЫЕ ЗАНЯЛИ ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ В РЕЙТИНГЕ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ**

Магнитогорск и Ханты-Мансийск показали рекордный рост в рейтинге дорог городов России, поднявшись с нижних строчек списка сразу на 40-50 пунктов. На данный момент они входят в первую десятку городов по качеству магистралей, сообщил ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер движения «Убитые дороги» Александр Васильев, который является участником общественно-делового совета по реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

В движении «Убитые дороги» состоят порядка 200 тыс. человек из всех регионов России. На данный момент, по подсчетам активистов, в стране насчитывается более 36 тыс. участков, требующих ремонта и провоцирующих аварийные ситуации на дорогах. По словам Васильева, в России ежегодно происходит порядка 170 тыс. ДТП с пострадавшими. Проводя инспекции дорог, активисты стимулируют власти субъектов РФ принимать меры по сохранению автомобильных дорог, что является одним из направлений национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

«Мы регулярно силами активистов нашего движения проводим оценку качества дорог в стране и обновляем рейтинг дорог городов России. По итогам недавней инспекции сильно подтянулся Магнитогорск, он с 55 места перебрался на четвертое, аналогичный рекорд у Ханты-Мансийска, он поднялся с 43 на 7 место», – сказал Васильев. Депутат отметил, что власти этих городов учли критику предыдущих инспекций, стали более пристально следить за состоянием дорог, повысили качество и количество отремонтированных участков.

Он также добавил, что на данный момент самые качественные дороги в Тюмени, этот город занимает первую строчку во всероссийском рейтинге. «Здесь дороги даже в частном секторе и промзоне отвечают нормативным требованиям. Как отметили чиновники в Тюмени, залог хороших дорог – результат следования нормативам и технологиям, а также жесткий контроль качества приемки работ», – пояснил собеседник агентства.

При этом, по словам Васильева, некоторые города РФ существенно снизили свои позиции во всероссийском рейтинге дорог. «Среди тех, кто деградировал сильно – Чебоксары, у них рекордное падение с 13 на 75 место, также Мурманск опустился с 38, на 83 место. В этих городах те объекты, которые были сделаны, интенсивно разрушились, не выдержали гарантию и появилось много ям на дорогах», – уточнил он.

Васильев также добавил, что ряд городов общественники по итогам проверок включили в черный список. Сейчас в списке находятся Владивосток, Нальчик и Тверь – города, в которых дороги через 2 года после ремонта выглядят так, как будто никакие работы с ними не проводились. «И за этим никто не следит, ничего не делается, как оно было, так и осталось. Там очень много проблем, это связано с кучей разных факторов», – сказал депутат.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6196098>

### **ТАСС; 2019.03.07; БОЛЕЕ 700 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА РЕМОНТ ДОРОГ В НИЖНЕМ ТАГИЛЕ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ**

Более 700 млн рублей, в том числе 576 млн рублей из федерального бюджета, направлено на реализацию мер в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в 2019 году в Нижнем Тагиле. Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе администрации города.

Ранее сообщалось, что общая протяженность трасс Нижнетагильской городской агломерации составляет 301,441 км, из них в нормативном состоянии к концу 2017 года находилось 53,5 % дорог. В соответствии с планами нацпроекта, к концу 2019 года этот показатель должен вырасти до 65,9 %. В Нижнетагильской городской агломерации планируется реализовать 26 объектов, в том числе отремонтировать около 7 км трассы Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов и 21 улицу в Нижнем Тагиле.

«Глава города [Нижнего Тагила] Владислав Пинаев уточнил, что 576 миллионов будет направлено на реализацию программы «Безопасные и качественные дороги» из федерального бюджета», – говорится в сообщении.

По данным паспорта проекта, всего в 2019 году на проведение работ на автомобильных дорогах, входящих в состав Нижнетагильской городской агломерации, выделено 720 млн рублей, помимо федеральных средств, 114 рублей на реализацию проекта выделит региональный бюджет, вклад городского бюджета составит около 30 миллионов рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6195666>

### **ТАСС; 2019.03.07; НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ ДО 2024 ГОДА ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ БОЛЕЕ 12 МЛРД РУБЛЕЙ**

Инвестиции в дорожную сеть Республики Алтай в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» запланированы в ближайшие шесть лет в объеме более 12 млрд рублей. Об этом сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«Предварительный объем средств из федерального бюджета с 2019 по 2024 годы – 12 млрд 183 млн рублей. Из них в развитие дорожной сети Горно-Алтайской агломерации предполагается направить 780 млн рублей, на остальные дороги региона – 11 млрд 403 млн рублей», – сообщили в ведомстве.

Министерство регионального развития субъекта разработало региональный проект Республики Алтай, который в свою очередь, входит в федеральные проекты «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». В свою очередь, они включены в нацпроект «Безопасные и качественные дороги». Как отмечают в правительстве, цель инвестиций, в том числе, не только повысить безопасность, но и создать комфортные условия в туристическом горном регионе, чтобы гостям было удобнее добираться до точек назначения.

Уже на 2019 год средства, запланированные на реализацию нацпроекта в республике, составят более 1,2 млрд рублей. Работы предполагается провести на 26 объектах, в том числе на 15 объектах местного значения Горно-Алтайской агломерации и 11 регионального значения. Так, запланирована реконструкция подъезда Талда-Тюнгур (природный парк «Белуха») на участке протяженностью 1,3 км.

«По всем объектам местного значения Горно-Алтайской агломерации в 2019 году запланирован ремонт. Начаты проектные работы, ориентировочные сроки завершения государственной экспертизы достоверности сметной стоимости – март 2019 года», – сказали в ведомстве.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6196728>

### **ТАСС; 2019.03.07; ПУНКТЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ПОЯВЯТСЯ В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Шесть автоматических пунктов весогабаритного контроля для надзора за движением тяжеловесных транспортных средств появятся в Ярославской области в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе правительства Ярославской области.

«В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Ярославской области до 2024 года планируется установить шесть автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Сейчас в регионе их нет», – сказала собеседница агентства. Сроки создания пунктов власти пока не называют.

Как ранее сообщалось, более 110 км автодорог Ярославской области будут отремонтированы в 2019 году в рамках нацпроекта. «Из них большая часть – региональные дороги. В городе Ярославле – девять объектов, 15 км дорог», – уточнили в пресс-службе.

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



за шесть лет составит более 4 трлн рублей, федеральный бюджет направит более 440 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6197668>

### **ТАСС; 2019.03.07; ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ МОСКВЫ ОДОБРИЛА ПЛАНЫ СОЗДАНИЯ ДВУХ НОВЫХ УЧАСТКОВ МЕТРО**

Градостроительно-земельная комиссия Москвы (ГЗК) на заседании в четверг одобрила проект строительства нового участка Рублево-Архангельской линии метро и продления Сокольнической ветки до станции «Новомосковская», сообщила пресс-служба Москомстройинвеста.

«Градостроительно-земельная комиссия города Москвы ... на заседании 7 марта 2019 года согласилась одобрить проект планировки территории новой линии Московского метрополитена (Рублево-Архангельской) от станции «Шелепиха» до станции «Строгино», – говорится в сообщении.

Отмечается, что на участке протяженностью 9,8 км планируется построить четыре станции, две из которых будут пересекаться с Арбатско-Покровской и Большой кольцевой линиями метро. Это будут станции «Проспект Маршала Жукова», «Бульвар Генерала Карбышева», «Живописная», «Строгино». По данным пресс-службы, новая линия позволит улучшить транспортную доступность районов Митино, Строгино, Хорошево-Мневники, а также обеспечить транспортное обслуживание территории застройки Рублево-Архангельского. В перспективе ветка свяжет территорию и деловой центр Москва-Сити.

Кроме того, по данным пресс-службы, ГЗК одобрила проект планировки продления Сокольнической линии от станции «Столбово» до станции «Новомосковская», а также строительства депо. «Длина продлеваемого участка составит 2,3 км. Прокладка путепровода будет вестись наземно-подземным способом. Продление Сокольнической линии до станции «Новомосковская» заметно улучшит транспортное обслуживание жителей Новомосковского округа, а также Южного Бутова», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/6196023>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.03.07; МИНТРАНС ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ**

**Минтранс** предложил ввести в закон о регулярных пассажирских перевозках понятие «срок эксплуатации транспортного средства». Уведомление о начале разработки проекта закона размещено на портале проектов нормативных правовых актов.

Разработчик отмечает, что срок эксплуатации транспортного средства является одним из критериев оценки заявок на участие в открытых конкурсах.

Также ведомство предлагает регламентировать сроки, в течение которых перевозчик обязан приступить к перевозкам по установленному или изменённому межрегиональному, муниципальному, межмуниципальному или смежному межрегиональному маршруту.

Кроме того, будет определён порядок установления расписания перевозок по нерегулируемым тарифам по муниципальным, межмуниципальным и смежным межрегиональным маршрутам; установлен порядок формирования лотов, выставляемых на открытые конкурсы на право осуществления перевозок по нерегулируемым тарифам.

«Предлагаемые изменения направлены на устранение правовой неопределённости; на улучшение условий ведения бизнеса и расширение возможностей защиты интересов перевозчиков в судебном порядке», – говорится в описании документа.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-gotovit-izmeneniya-v-zakonodatelstvo-o-passazhirskikh-perevozkakh.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.03.08; СОГЛАСОВАНЫ УСЛОВИЯ КОНЦЕССИИ ВТОРОЙ КАНАТНОЙ ДОРОГИ В МОСКВЕ**

Строительству канатной дороги, которая соединит соседние районы, разделенные Химкинским водохранилищем – Левобережный, Северное и Южное Тушино, уже ничто не мешает. Как сообщили в департаменте экономической политики и развития города, Москва завершила согласование условий будущего концессионного соглашения о создании и эксплуатации этой дороги. Заммэра столицы по экономическим вопросам Владимир Ефимов рассказал: «Строительство канатной дороги планируется осуществить за счет внебюджетных средств на принципах государственно-частного партнерства. Общий объем инвестиций составит не менее 3,16 млрд рублей. Интерес проявили и иностранные инвесторы, победитель будет объявлен по итогам конкурсных процедур». Срок соглашения – 25 лет. Протяженность будущей канатной дороги – 2,3 км. Собственником дороги после запуска дороги станет город. «На официальном сайте РФ для размещения информации о проведении торгов будет опубликован проект концессионного соглашения по созданию канатной дороги между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал», – рассказал глава Департамента инвестиционной и промышленной политики Москвы Александр Прохоров. – Проект соглашения будет доступен для ознакомления в течение 45 дней. Компании, которые захотят принять участие в конкурсе на строительство новой канатной дороги, смогут подать соответствующие заявки, при этом будет необходимо подтвердить наличие средств для финансирования проекта. Если заявок не поступит, то соглашение будет заключено с инициатором проекта без конкурса».

Канатная дорога будет интегрирована в городскую транспортную сеть, а оплачивать проезд можно будет картой «Тройка». При этом будущая стоимость проезда на канатной дороге будет как на метро, не более 55 рублей. Для удобства пересадок с канатной дороги на подземку инвестор построит наземные переходные галереи. По предварительным оценкам, пассажиропоток на канатной дороге составит до 2,5 тысяч человек в час пик и до 19 тысяч человек в сутки. Это существенно разгрузит северные участки Замоскворецкой и Таганско-Краснопресненской линий метро.

<https://rg.ru/2019/03/08/reg-cfo/soglasovany-usloviia-koncessii-vtoroj-kanatnoj-dorogi-v-moskve.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/6195828>

### **ТАСС; 2019.03.11; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧИНАЕТ РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛА О ТЕРАКТЕ В МЕТРО**

Московский окружной военный суд в понедельник на выездном заседании в Петербурге проведет первое заседание по существу по делу о взрыве в метро Санкт-Петербурга 3 апреля 2017 года, сообщили в объединенной пресс-службе судов Северной столицы.

«Московский окружной военный суд вынес постановление о назначении выездного судебного заседания по существу дела на 11 марта 2019. Слушания будут проходить в Ленинградском окружном военном суде», – сказали в пресс-службе.

По версии следствия, террорист-смертник Акбаржон Джалилов 3 апреля 2017 года пронес в метро два взрывных устройства, которые ранее изготовили члены террористического сообщества. Одну бомбу он поместил на платформе станции «Площадь Восстания», устройство было своевременно обнаружено, обезврежено и изъято, поэтому взрыв на этой станции не произошел. После этого злоумышленник в вагоне поезда между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт» привел в действие второе взрывное устройство, погибли 15 человек, еще 67 пострадали.

Под следствием находятся предполагаемый организатор теракта Аброр Азимов и возможные соучастники преступления Сейфулла Хакимов, Дилмурад Муидинов, Содик

Ортиков, Азамжон Махмудов, Махамадюсуф Мирзаалимов, Бахрам Эргашев, Ибрагим Эрматов, Шохиста Каримова, Акрам Азизов и Мухамадюсуп Эрматов.

Им вменяется участие в террористическом сообществе, теракте, содействии террористической деятельности, незаконном изготовлении и незаконном обороте взрывных устройств.

Следствие также считает, что члены преступной группы готовились совершить другой теракт в общественном месте Санкт-Петербурга. Для этого в апреле 2017 года они изготовили взрывное устройство, но совершить теракт не смогли, так как самодельную бомбу обнаружили и изъяли по месту проживания фигурантов при их задержании 5 апреля. Расследованием уголовного дела занималось Главное управление по расследованию особо важных дел Следственного комитета России.

<https://tass.ru/proisshestiya/6203624>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПУСТИЛ РЕГУЛЯРНЫЙ ПЕОЗД ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КАЗАХСТАН**

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) запустило регулярный контейнерный поезд из Санкт-Петербурга на станцию Оскемен (Казахстан), сообщает пресс-служба компании.

Контейнерный поезд, отправленный с терминала ЗАО «Логистика-Терминал» (принадлежит «Трансконтейнеру» – ИФ) на станции Шушары Октябрьской железной дороги (филиал РЖД), прибыл на станцию Казахстанской железной дороги 5 марта.

В состав первого поезда вошли крупнотоннажные контейнеры с автокомплектующими. Время в пути до станции Оскемен составило 7 дней. Поезд следовал через пограничный переход Карталы-Елимай.

Движение контейнерных поездов в рамках данного сервиса запланировано на ежемесячной основе. Ранее груз отправлялся одиночными отправками.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция – у структуры ОАО «Российские железные дороги» – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания». 24,84% – у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% – у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

### **ТАСС; 2019.03.07; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ЗАПУСТЯТ НА КАВКАЗСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОДАХ**

Электропоезда «Ласточка» будут курсировать между городами Кавказских Минеральных Вод Ставропольского края. Пробный рейс «Ласточки» прошел между Минеральными Водами и Кисловодском, сообщил в четверг губернатор региона Владимир Владимиров.

«Состоялся пробный рейс Минводы – Кисловодск. После тестирования в планах РЖД («Российские железные дороги») – заменить старые электрички на «Ласточки». Они развивают скорость до 140 км/ч, и поездка до Кисловодска будет на полчаса быстрее. В вагонах – удобные кресла, широкие окна, хорошая звукоизоляция, телеэкраны», – написал глава региона на своей странице в Instagram.

Кавказские Минеральные Воды включают в себя несколько городов-курортов – Ессентуки, Железноводск, Пятигорск, Кисловодск. Расстояние между разными городами составляет от 19 до 39 км, курорты связаны автомобильным транспортом, между ними также курсируют электропоезда. В часы пик автомобильные трассы загружены и длительность поездки возрастает, поэтому быстро из одного города в другой туристы могут попасть на электричках.

По данным пресс-службы Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал РЖД), в 2018 году «Ласточками» в зоне обслуживания компании воспользовалось более 2 млн пассажиров, что на 37% превышает показатель предыдущего периода. На полигоне СКЖД курсируют восемь пар поездов «Ласточка» на маршрутах: Краснодар – Адлер, Краснодар – Имеретинский курорт, Ростов – Кисловодск, Адлер – Майкоп, Краснодар – Роза Хутор, Краснодар – Кисловодск.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6197112>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ГЛАВА РЖД С УЧЕТОМ РЕМОНТОВ ПУТИ ПОРУЧИЛ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ С КЛИЕНТАМИ ПЛАНЫ ПО ВЫВОЗУ ГРУЗОВ**

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров с учетом предстоящих летних путевых работ поручил синхронизировать с клиентами планы по вывозу максимальных объемов грузов.

«Мы получили четкий запрос на информирование о планах ремонтов, об их масштабах, направлениях и графике. Считаю необходимым организовать эту работу в ближайшее время», – заявил топ-менеджер, слова которого приводятся в сообщении РЖД.

В среду «Российские железные дороги» сообщили, что в 2019 г. планируют отремонтировать более 6 тыс. км пути. Проведение работ спланировано таким образом, чтобы максимально сократить влияние на пропуск основных вагонопотоков, отмечала монополия.

В Европейской части РФ запланировано три основных этапа «окон». Первый – с 1 апреля по 31 мая на Южно-Уральской и Куйбышевской железных дорогах по маршруту в порты Северного Кавказа. Второй этап – с 10 июня по 31 августа – в направлении портов Северо-Запада, третий – с 1 сентября по 1 ноября – в направлении центра европейской части страны. При этом на восточном направлении «окна» запланированы на всем маршруте от Кузбасса до портов Дальнего Востока с 15 апреля до 1 ноября.

Замглавы РЖД Павел Иванов заявлял, что для перевозки предъявляемых грузов на каждом из этапов предусматривается последовательное перераспределение вагонопотоков на альтернативные направления. Однако это может привести к рискам несоблюдения сроков доставки грузов, а также дополнительным «некомпенсируемым эксплуатационным расходам» для РЖД, отмечал топ-менеджер.

«Для сохранения объемов погрузки и равного доступа к инфраструктуре во время ремонтных работ РЖД предлагают предусмотреть на этот период возможность тарификации с учетом использования альтернативных маршрутов. Для этого потребуется внесение изменений в приказ **министерства транспорта РФ**», – заявляла в этой связи компания. Сейчас тарификация грузовых перевозок осуществляется по кратчайшему расстоянию – независимо от пройденного составом расстояния.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; КОМИТЕТ ОПЖТ РЕКОМЕНДОВАЛ ПРИОСТАНОВИТЬ РАЗРАБОТКУ ГОСТА НА ЛИТЫЕ Ж/Д КОЛЕСА**

Комитет Объединения производителей железнодорожной техники (ОПЖТ) по координации производителей в металлургическом комплексе «при поддержке представителей государственных органов и органа по оценке соответствия» рекомендовал приостановить разработку ГОСТа на литые колеса грузовых вагонов, следует из сообщения ОПЖТ.

Соответствующее решение принято на заседании 5 марта. В нем принимали участие руководители и специалисты 35 организаций, включая производителей, крупных собственников вагонов, научных и исследовательских организаций, а также ОАО «Российские железные дороги», ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» и **министерства транспорта РФ**.

Приостановить разработку ГОСТа рекомендовано «до получения достаточной доказательной базы на основе научно-технических исследований, подтверждающих, что уровень предлагаемых разработчиками показателей свойств литых колес соответствует требованиям по надежности и безопасности, применяемым в РФ».

Кроме того, комитет предложил «расширить исследования» по оценке качества таких колес в эксплуатации в течение всего жизненного цикла с дальнейшей верификацией полученных результатов, а также стандартизировать методы испытаний, определить критерии и требования к качественным показателям, обеспечивающие их безопасность при использовании в климатических зонах сети железных дорог РФ.

Разработчику ГОСТа – АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ВНИИЖТ, «дочка» ОАО «РЖД») – и техническому комитету по стандартизации на ж/д транспорте (образован в соответствии с приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии РФ) будут направлены замечания и предложения участников заседания к редакции проекта стандарта. Они «выразили уверенность, что реализация рекомендаций позволит обеспечить безопасность применения литых колес в РФ», говорится в сообщении.

ОПЖТ отмечает, что в рамках работы комитета были рассмотрены результаты испытаний литых колес американской Amsted Rail, замечания и предложения к проекту концепции ГОСТа. Ее структура – Transolutions Inc. – представила информацию о технологии производства и опыте использования литых колес на железных дорогах Северной Америки и в Китае.

Результаты лабораторных и полигонных испытаний, в ходе которых изучались свойства такой продукции, были представлены ВНИИЖТ. Выводы исследований озвучены представителями ФГУП «ЦНИИчермет им.Бардина», Российского университета транспорта (МИИТ), АО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (структура РЖД), ООО «Центр транспортных технологий» и «других компетентных участников заседания».

«В ходе развернувшейся дискуссии большинством отмечена недостаточность базы проведенных исследований для полноценной оценки эксплуатационных свойств колес и доказательства соблюдения безопасности движения поездов», – отмечает объединение.

«Результаты исследований не позволяют оценить эксплуатационные свойства на протяжении всего периода (использования – ИФ), поскольку авторами исследований не определены предельные состояния и их критерии до штатного технического обслуживания и текущего ремонта. Также не установлен срок службы и не определены показатели надежности в части безотказности, долговечности и ремонтпригодности. В качестве существенного недостатка отмечены и представленные величины показателей, определяющих безопасность, параметры которых значительно ниже, чем действующие в РФ», – добавляет ОПЖТ.

На этом и «других» основаниях, «в том числе по причине отсутствия должной верификации и валидации», полученные результаты испытаний не могут быть положены в основу системы требований и показателей создаваемого национального стандарта РФ, отмечает ассоциация.

Представителям Transolutions Inc. вместе с ВНИИЖТ и другими научными и исследовательскими организациями предложено продолжить испытания «на репрезентативном количестве колес», определить технологические меры по достижению этой продукцией требований по безопасности, установленных техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Также компании должны будут «полнее идентифицировать» риски и угрозы безопасности применительно к российским условиям эксплуатации, «доказать какими свойствами изделий возможные риски локализуются, а угрозы устраняются».

Кроме того, согласно сообщению, в ходе заседания неоднократно поднимался вопрос о необходимости представления производителями литых колес подробного анализа (по стандартам ISO) видов и последствий отказов их продукции за рубежом, а также сведений о действиях по снижению устойчиво выявляемых отказов, характерных при литой структуре, и оценок результативности технологических улучшений.

Члены комитета и представители собственников вагонов (одновременно входят в комитет ОПЖТ по грузовому подвижному составу) сформировали более 50 замечаний и предложений. В них, в частности, обозначены противоречия рассмотренного варианта ГОСТа законодательству РФ в сфере стандартизации и технического регулирования.

Литые железнодорожные колеса предлагало массово ввозить в РФ совместное предприятие американской Amsted Rail, китайско-американской DACС и китайских Zhejiang Zhenghe и CNR – Xinyang Amsted Tonghe Wheel. Ранее оно обратилось в **министерство транспорта РФ** с предложением производить литые колеса для железных дорог России, сообщал «Коммерсантъ». Предложение поступило на фоне дефицита в РФ железнодорожных цельнокатаных колес. Он «высокий, беспрецедентный», заявил газете источник среди потребителей этой продукции, но, по его словам, «нет ГОСТа и результатов испытаний, которые докажут безопасность этой продукции».

Впрочем, другой собеседник издания заявил, что Amsted Rail давно пытается выйти с литыми колесами на российский рынок, «и на этот раз они используют надуманный предлог дефицита». «Хотя ни предлагаемые ими объемы колес из Китая, ни сроки, в которые Amsted гипотетически могла бы начать поставки в РФ при прохождении всех необходимых процедур, не позволяют говорить о насыщении актуальных потребностей рынка, а свидетельствуют скорее о желании компании получить контракты на будущее, когда предложение колес в РФ и так будет превышать спрос», – добавил он.

Объединение производителей железнодорожного транспорта было создано для координации работы предприятий отрасли. В числе учредителей – РЖД и крупнейшие компании этой сферы. Сейчас в состав ОПЖТ входит более сотни российских и зарубежных предприятий, на долю которых приходится около 90% производства железнодорожной продукции в стране.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; СТОЛИЧНЫЙ ОПЕРАТОР ЭЛЕКТРИЧЕК ОБСУЖДАЕТ УЧАСТИЕ В «УРАЛЬСКОЙ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ»**

АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) может принять участие в проекте строительства высокоскоростной магистрали Челябинск-Екатеринбург.

Как говорится в материалах ЦППК, совет директоров компании на заседании 18 марта рассмотрит вопрос об участии компании в хозпартнерстве «Уральская скоростная магистраль» (УСМ, занимается подготовкой и реализацией проекта).

Как сообщалось, стоимость строительства Уральской ВСМ оценивается в 360 млрд рублей. Проект предполагает 32-летний срок, а периметр концессии включает создание новой двухпутной высокоскоростной железнодорожной магистрали и сопутствующей инфраструктуры. В частности, планируется создание четырех промежуточных станций и вокзальных комплексов (аэропорты «Челябинск» и «Кольцово», города Снежинск и Сысерть), депо для высокоскоростного подвижного состава. Общее расстояние между конечными станциями составит около 218 км, время в пути будет занимать не более 1 часа 10 минут. Завершить строительство и ввести магистраль в эксплуатацию планируется в 2024 году.

В настоящее время в партнерстве «Уральская скоростная магистраль» состоит 6 участников: Свердловская и Челябинская области, ЗАО УК «РВМ Капитал», ПАО «ЧТПЗ» (МОЕХ: СНЕР), группа РМК и ПАО «ММК». Стратегическим партнером проекта выступает ОАО «РЖД», с которым Челябинская и Свердловская области подписали соглашение о сотрудничестве.

ЦППК работает на всех столичных направлениях, кроме петербургского, а также в ряде других регионов Центральной России. 50% минус 2 акции – у ООО «МПК». Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», МПК принадлежит кипрской Fredlake Holdings Ltd, связываемой с Искандаром Махмудовым и Андреем Бокаревым. 25% + 1 акция ЦППК принадлежат ООО «Маршрутные системы», еще 12,7% – у Московской области. В июле 2018 года ЦППК выкупила 12,7% своих акций у ООО «Октопасс».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; РЖД ОТМЕЧАЮТ АКТИВНЫЙ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕЙНЕРАХ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ И ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ**

Перевозки груженых контейнеров в РФ в январе-феврале 2019 года увеличилась по сравнению с тем же периодом 2018 г. на 14,1%, до 480,9 тыс. TEU (в объемном выражении – на 14%, до 6,8 млн тонн грузов), сообщило ОАО «Российские железные дороги».

При этом зафиксирован двузначный рост транспортировки лесных (+43%, до 70,2 тыс. TEU) и строительных (+38,2%, до 13,9 тыс. TEU) грузов, бумаги (+10,1%, до 54,1 тыс. TEU), промышленных товаров (+10,5%, до 46,7 тыс. TEU), метизов (+10,6%, до 41,7 тыс. TEU), автомобилей и запчастей (+10,7%, до 35,5 тыс. TEU), черных металлов (+22,7%, до 21 тыс. TEU). Перевозки химикаты и сода увеличились на 7%, до 78,2 тыс. TEU, машин, станков, двигателей – на 8,7%, до 31,1 тыс. TEU.

В то же время, сократились объемы отправки цветных металлов (на 7,7%, до 16,3 тыс. TEU), а также химических и минеральных удобрений (на 30,3%, до 7 тыс. TEU).

В целом (с учетом порожних) в январе-феврале было перевезено 738 тыс. контейнеров, что на 14,7% больше, чем в том же периоде 2018 г., в том числе внутри РФ – 301,2 тыс. TEU (+9,7%), в транзитном сообщении – 80,3 тыс. TEU (+23,2%), в экспортном – 192,5 тыс. TEU (+10,3%), в импортном – 164,1 тыс. TEU (+26,7%). В январе было транспортировано 374,2 тыс. TEU – на 17,9% больше, чем годом ранее. Объемы отправки по РФ выросли на 10,2% (до 148,2 тыс. TEU), транзит – на 35,9% (до 46,6 тыс. TEU), экспорт – на 12,8% (до 96,4 тыс. TEU), импорт – на 31,4% (до 82,9 тыс. TEU).

При этом перевозки груженых контейнеров в январе увеличились на 18,5%, до 237,9 тыс. TEU (в объемном выражении – на 16,6%, до 3,4 млн тонн), в том числе химикатов и соды – 38,2 тыс. TEU (+5,9%), лесных грузов – 34,2 тыс. TEU (+49,7%), бумаги – 28,9 тыс. TEU (+17%), промышленных товаров – 24,3 тыс. TEU (+16,7%), метизов – 20,3 тыс. TEU (+18,9%), автомобилей и запчастей – 17,1 тыс. TEU (+16,2%), машин, станков и двигателей – 15 тыс. TEU (+16,1%), черных металлов – 11,2 тыс. TEU (+32,2%), цветных – 8 тыс. TEU (-9,1%), строительных грузов – 6,4 тыс. TEU (+57,5%), химических и минеральных удобрений – 3,3 тыс. TEU (-41,3%).

### **ТАСС; 2019.03.07; ОСНОВНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ МЦД-3 И МЦД-4 РАЗРАБОТАЮТ В 2019 ГОДУ**

Основные проектные решения двух следующих Московских центральных диаметров МЦД-3 «Крюково – Раменское» и МЦД-4 «Апрелевка – Железнодорожный» разработают в 2019 году, решение об их создании принято. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Российских железных дорог.

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий: первые два диаметра МЦД-1 «Одинцово – Лобня» и МЦД-2 «Нахабино – Подольск» запустят в конце 2019 – начале 2020 года, их создание уже ведется. Затем планируется запустить МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедова. По подсчету экспертов реализация проекта МЦД разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

«Уже сейчас принято решение об организации двух последующих диаметральных маршрутов: МЦД-3 «Крюково (Зеленоград) – Раменское» и МЦД-4 «Апрелевка –

Железнодорожная». В текущем году по ним планируется разработка основных проектных решений», – сказали в пресс-службе.

В компании отметили, что финансирование проекта запланировано РЖД и правительством Москвы на паритетной основе. «В настоящее время ведется согласование перечня объектов строительства, а соответственно, и объема необходимого финансирования», – добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/moskva/6195882>

### **ТАСС; 2019.03.07; ДЕВЯТЬ НОВЫХ ОСТАНОВОК ОТКРОЮТСЯ НА МЦД-1 И МЦД-2 В 2020-2021 ГОДАХ**

Девять новых остановочных пунктов откроются на первых двух Московских центральных диаметрах (МЦД) «Одинцово – Лобня» и «Нахабино – Подольск» в 2020-2021 годах. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе «Российских железных дорог».

«В 2020-2021 годах планируется открытие девяти новых остановочных пунктов на МЦД-1: Дмитровская, Петровско-Разумовская, Илимская и на МЦД-2: Волоколамская, Пойма, Марьяна Роща, Печатники, Курьяново, Котляково», – сообщили в компании.

В пресс-службе добавили, что ТПУ «Котляково» будет возведен с нуля с необходимой инфраструктурой. Им будут пользоваться пассажиры Павелецкого направления и аэропорта Домодедово, добирающиеся на железнодорожном транспорте.

Также к запуску МЦД-1 и МЦД-2 в конце 2019 года благоустроят платформы на Белорусском, Савеловском и Курском вокзалах и станции Царицыно. По итогам полной реализации I и II этапа проектов МЦД все остановочные пункты диаметров будут переоборудованы по новому стандарту: будут сделаны навесы на всю длину платформ, обустроены теплые кассовые зоны, пешеходные переходы будут в закрытом контуре, появится интерактивная навигация, а тоннели будут оснащены лифтами и эскалаторами.

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий. Первые два диаметра: МЦД-1 «Одинцово – Лобня» и МЦД-2 «Нахабино – Подольск» запустят уже в конце 2019 – начале 2020 года. Позже планируется запустить МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного, и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово. График работы МЦД будет выстроен как в метро – с 05:30 утра до 01:00 ночи.

Поезда будут ходить в тактовом режиме с интервалом пять-шесть минут в часы пик, а для комфортной интеграции диаметров с остальным городским транспортом будет разработана удобная билетная система. Для оплаты проезда пассажиры смогут использовать карту «Тройка». В целом, по подсчету экспертов, реализация проекта МЦД разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6195710>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ТОЛЬЯТТИАЗОТ НАМЕРЕН ОБЖАЛОВАТЬ РЕШЕНИЕ СУДА О СНОСЕ РЯДА ОБЪЕКТОВ КОМПАНИИ В ПОРТУ ТАМАНЬ**

ПАО «Тольяттиазот» (МОЕХ: TLAZ) считает необоснованным решение арбитражного суда Краснодарского края, обязавшего химзавод снести ряд объектов в порту Тамань, сообщил «Интерфаксу» представитель компании.

«Тольяттиазот» считает данное решение суда необоснованным и намерен его обжаловать», – сказал он.

Представитель «Тольяттиазота» также сообщил, что компания будет ходатайствовать в судах о повторном рассмотрении ряда вопросов. «Например, о допустимости проведения судебной экспертизы организацией, учрежденной истцом по данному делу. Или о том, почему из-за обнаруженной через два десятилетия после постройки ржавчины работы по возведению спорного объекта признаются несоответствующими нормативным требованиям, а сам объект – самовольной постройкой», – заявил собеседник агентства.



Как сообщалось, 28 февраля арбитражный суд Краснодарского края обязал «Тольяттиазот» снести ряд построек в порту Тамань по иску администрации края. Речь идет о 12 объектах недвижимости (здания и строения, в основном, незавершенные), возведенные «Тольяттиазотом» в порту: административно-бытовой корпус, трансформаторные подстанции, бараки, гидротехнические эстакады, железнодорожное полотно, котельная, узел водоснабжения и очистные сооружения.

Если «Тольяттиазот» не подаст апелляцию, решение вступит в силу через месяц после того, как суд оформит его полный текст.

В настоящее время Арбитражный суд Краснодарского края также рассматривает иск «Тольяттиазота» к краевой администрации о взыскании 3,5 млрд рублей расходов, поданный в июле 2017 года. Рассмотрение приостановлено до вступления в силу судебного акта по первому делу. При этом в декабре 2018 года «Тольяттиазот» подал в суд заявление об изменении исковых требований.

Представитель компании уточнил агентству в четверг, что сумма иска остается прежней.

Как сообщалось, первоначально администрация Краснодарского края добивалась перевода указанных объектов в краевую собственность.

Согласно материалам дела по иску краевой администрации к предприятию, в 2001 году глава администрации подписал постановление о предоставлении «Тольяттиазоту» земельных участков под строительство объектов морского терминала по перевалке аммиака в Темрюкском районе.

Но, как сообщается в материалах суда, постановление противоречило нормам Земельного кодекса РСФСР и порядку предоставления земель, утвержденному в 1999 году постановлением краевого Заксобрания.

Впоследствии «Тольяттиазот» получил в долгосрочную аренду земельные участки в Темрюкском районе. В 2004 году Краснодарский край пересмотрел площадь предоставляемых компании земель, сократив ее в 4 раза, с 229,5 га до 54,3 га, в связи с чем часть объектов недвижимости оказалась за пределами участков, оставшихся в аренде у «Тольяттиазота».

Суды первой и апелляционной инстанций удовлетворили иск властей края, однако в сентябре 2017 года Арбитражный суд Северо-Кавказского округа отменил решения нижестоящих судов и направил дело на пересмотр. Окружной арбитраж объяснил свое решение тем, что часть спорных объектов не отвечает требованиям безопасности, и указал, что закон запрещает признавать право собственности на самовольные постройки, если сохранение построек создает угрозу жизни и здоровью граждан.

Кроме того, суд установил, что, хотя «Тольяттиазот» не препятствовал экспертам в доступе к спорным объектам, несколько поставленных перед экспертами вопросов остались без ответа.

Проект перегрузочного комплекса, который «Тольяттиазот» строит в порту Тамань, предполагает ввод в эксплуатацию двух очередей терминала, для перевалки аммиака и для перевалки карбамида, грузооборот которых составит 2 млн тонн и 3 млн тонн в год соответственно. Ввод первой очереди терминала был запланирован на 2017 год, ввод второй намечен на 2020 год. Общий объем инвестиций должен превысить \$300 млн.

Инфраструктура перегрузочного комплекса предусматривает три основных блока: гидротехнический комплекс, рассчитанный на прием судов дедвейтом до 50 тыс. тонн, береговой терминал, включающий объекты по перевалке аммиака и сыпучих грузов, а также ряд вспомогательных сооружений.

«Тольяттиазот» был намерен ввести терминал в Тамани в срок, несмотря на задержку ввода I очереди, говорил председатель совета директоров «Тольяттиазота» Петр Орджоникидзе журналистам в июле 2018 года.

Проект сухогрузного порта Тамань реализуется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

«Тольяттиазот» – один из крупнейших в мире производителей аммиака. Производственные мощности предприятия составляют более 3 млн тонн аммиака и 960 тыс. тонн карбамида в год.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; МИНТРАНС РФ ГОТОВ ОТКРЫТЬ ПОГРАНПУНКТ НА ТЕРМИНАЛЕ «ДОЧКИ» ВГК НА САХАЛИНЕ**

Министерство транспорта РФ предлагает открыть морской грузовой пункт пропуска через границу РФ на территории терминала ООО «Угольный морской порт Шахтерск» («дочка» «Восточной горнорудной компании», ВГК), следует из проекта соответствующего приказа, размещенного на портале проектов нормативных актов.

Минтранс предлагает открыть пункт пропуска после его реконструкции, которая была проведена за счет средств инвестора без привлечения средств федерального бюджета. Соответствие пункта требованиям установлено актом межведомственной комиссии от 4 марта 2019 года.

«Письмом от 18 февраля 2019 года ООО «Угольный морской порт Шахтерск» проинформировало Минтранс России о готовности осуществлять затраты на содержание и эксплуатацию зданий, помещений и сооружений в порту Шахтерск, реконструированного в пределах территории терминала, за счет собственных средств», – говорится в пояснительной записке к проекту приказа.

В свою очередь ВГК сообщает, что ввод пункта пропуска в эксплуатацию сократит длительность таможенного досмотра и контрольных операций с трех суток до одного дня для грузовых судов, которые пересекают госграницу и следуют в порт Шахтерск независимо от места их приписки. Ранее суда были вынуждены проходить эти процедуры в порту Холмск.

«Пропускная способность пункта пропуска – 170 судозаходов ежегодно. Уже в этом году у ВГК появится возможность принимать и обрабатывать сухогрузы практически любых типов благодаря повышению производительности перегрузки угля до 100 тыс. тонн в сутки и отсутствию ограничений по осадке судов», – говорится в сообщении компании.

Пользоваться услугами пункта пропуска сможет не только ВГК, но и другие угледобывающие предприятия Углегорского района. Компания вложила в строительство нового пункта пропуска и его оснащение более 190 млн рублей.

В ближайшие годы ВГК намерена увеличить отгрузку угля до 20 млн тонн в год.

ООО «Восточная горнорудная компания» – крупнейший производитель энергетических углей на Сахалине, добывает энергетические угли марки ЗБР в основном на Южном участке Солнцевского месторождения бурого угля в Углегорском районе Сахалинской области. С места добычи уголь автотранспортом доставляется в порт Шахтерск на западном побережье острова.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основным владельцем ВГК (99% уставного капитала) является кипрская Altraso Ventures Ltd.

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.03.10; «АРКТИК СПГ-2» ПОКА ОБОЙДЕТСЯ БУКСИРАМИ; ЗАКАЗ ПОРТОВОГО ЛЕДОКОЛА ДЛЯ ПРОЕКТА ОТЛОЖЕН**

Как стало известно “Ъ”, «Атомфлот» решил пока не заказывать портовый ледокол для обслуживания проекта по сжижению газа «Арктик СПГ». Оператор решил подождать результатов эксплуатации головного ледокола «Обь», строящегося для «Ямал СПГ» за \$98 млн, сдача которого перенесена на май. При этом обсуждается возможность замены ледокола на его гибрид с буксиром – по мнению источников “Ъ” и экспертов, такой вариант мог бы сократить затраты на строительство судов и персонал.

«Росатом» и НОВАТЭК решили повременить с объявлением конкурса на строительство ледокола «Обь-2» в рамках проекта «Портофлот» для завода по сжижению газа «Арктик

СПГ-2», говорят несколько источников “Ъ” в отрасли. Проект предполагает обслуживание танкеров-газовозов в порту в условиях сложной ледовой обстановки. «Атомфлот» уже реализует подобный проект для завода «Ямал СПГ». Его общая стоимость, по данным “Ъ”, составляет \$205,5 млн, из которых \$45 млн – средства «Атомфлота», а остальное приходится на кредит ВТБ. В проект помимо портового ледокола «Обь» входят два ледовых буксира класса Arc4 «Пур» и «Гамбей» и два ледокольных буксира Arc6 «Юрибей» и «Надым». Строительство буксиров осуществляет «Краншип» в Краснодарском крае.

В конце прошлого года источники “Ъ” говорили, что конкурс на строительство портового ледокола для «Арктик СПГ-2» должен быть объявлен до конца года. Но теперь собеседники “Ъ” говорят, что решение может быть принято по итогам эксплуатации «Оби» для проекта «Ямал СПГ». Ледокол еще не введен, его строительством занимается входящий в Объединенную судостроительную корпорацию Выборгский завод. Контракт был заключен в 2015 году за \$97,7 млн. Судно должно было быть сдано в эксплуатацию в 2018 году, но из-за проблем с поставщиками и подрядчиками сроки сдачи перенесены на май 2019 года.

Есть идея строить проект «Портофлот-2» в три этапа, исходя из темпов строительства «Арктик СПГ-2», рассказывают собеседники “Ъ”, при этом на первых порах предполагается обойтись без ледокола. Сейчас понятно, что зимой в Сабетте нужны минимум три единицы – портовый ледокол и два буксира, рассказывает один из источников “Ъ”. На период строительства «Арктик СПГ» достаточно одного ледового и одного ледокольного буксира. Решение по первому этапу должно быть принято в ближайшие два месяца, а контракт может быть заключен летом, полагает собеседник “Ъ”. Через год-полтора нужно строить еще два буксира, и за это время «Атомфлот» рассчитывает понять, что делать с портовым ледоколом, заключает он.

По словам собеседников “Ъ”, также рассматривается идея построить гибрид ледокола и буксира, который бы по ледопроеходимости смог сравниться с портовым ледоколом. Такой вариант может быть выгодным не только с точки зрения стоимости, но и сокращения экипажа: на портовом ледоколе работают 22-24 человека, а на буксире – шесть-семь.

В «Росатоме» подтвердили обсуждение проекта, но от комментариев отказались, «поскольку договорных отношений пока нет». В НОВАТЭКе сообщили, что работают с «Атомфлотом» над формированием оптимального состава портового флота с учетом опыта проекта «Ямал СПГ».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что решение дождаться сдачи ледокола «Обь» и оценить результаты его работы непосредственно в Обской губе вполне обоснованно. Он полагает, что разработка проекта буксира с повышенным ледовым классом может быть очень перспективной, учитывая возможности оптимизации расходов и сроков строительства флота обеспечения СПГ-проектов НОВАТЭКа. Это не только позволит сократить капитальные затраты по проекту «Портофлот» на 15-20%, но и снизит текущие издержки за счет оптимизации численности персонала, заключает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3907456>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ФИНАЛЬНЫЙ ВИЗИТ АВИАИНСПЕКТОРОВ РФ В АЭРОПОРТЫ ЕГИПТА ОТКЛАДЫВАЕТСЯ – ИСТОЧНИК**

Финальный визит российских инспекторов по авиационной безопасности в курортные аэропорты Египта, планировавшийся на конец февраля, по техническим причинам отложен на весну, сообщил «Интерфаксу» источник в транспортной администрации Египта.

«К сожалению, российские инспекторы по авиабезопасности не смогли посетить аэропорты Хургады и Шарм-эш-Шейха в конце февраля. Визит пришлось перенести по техническим причинам», – сказал источник.

По его словам, в очередной раз российские авиационные эксперты, как ожидается, посетят Египет весной.

«Мы ожидаем, что российская сторона вновь направит экспертов по авиационной безопасности в аэропорты Хургады и Шарм-аль-Шейха с тем, чтобы российская сторона удостоверилась в отсутствии какой-либо угрозы для авиапассажиров в этих аэропортах», – сказал источник.

Ранее сообщалось о планах российских экспертов по авиабезопасности посетить Египет в конце февраля. При этом в Египте заверяли российскую сторону в эффективной работе новых систем безопасности двух курортных аэропортов.

«Проделана большая работа, на входных группах, а также на входе в так называемую стерильную зону установлено современное досмотровое оборудование, которое отвечает мировым требованиям по безопасности авиапассажиров. Персонал аэропортов прошел необходимую подготовку по работе с этим оборудованием. Квалификация сотрудников, отвечающих за авиабезопасность, достаточная», – заявил источник

«Однако для того, чтобы полностью удостовериться в этом, российская сторона проведет финальную верификацию оборудования и служб авиационной безопасности в аэропортах Хургады и Шарм-аль-Шейха», – добавил собеседник агентства.

### **ТАСС; 2019.03.07; МОСКВА И ЛЮКСЕМБУРГ РАССЧИТЫВАЮТ ЗАПУСТИТЬ ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС В ЭТОМ ГОДУ**

Люксембург и Россия активно работают над запуском прямого авиасообщения и рассчитывают уже в ближайшие месяцы решить вопрос о введении прямого рейса в Москву. Об этом заявил в четверг ТАСС вице-премьер правительства Люксембурга Этьенн Шнайдер. По его словам, эта тема обсуждалась в ходе визита в герцогство главы правительства России Дмитрия Медведева 5-6 марта.

«В настоящее время мы обсуждаем возможность запуска прямого авиарейса между Москвой и Люксембургом, поскольку это значительно упростило бы наши обмены. Мы видим потребность в таком рейсе, в первую очередь, со стороны российских предпринимателей, работающих в Люксембурге и люксембургских бизнесменов, работающих в России. Мы обсудили этот вопрос с премьером Медведевым и министрами транспорта и экономики РФ. Мы рассчитываем найти решение в ближайшие месяцы», – заявил он.

Люксембург с населением в 600 тысяч человек имеет довольно большую российскую диаспору, в стране зарегистрировано несколько десятков российских и совместных компаний, действующих, в частности, в сфере финансовых услуг и международных перевозок. Счет компаний с участием российского капитала идет на тысячи.

В свою очередь, Люксембург находится на пятом месте среди всех инвесторов в российскую экономику, в прошлом году объем его прямых инвестиций составил порядка €20 млрд.

<https://tass.ru/ekonomika/6196034>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.09; ПАКИСТАН ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ ТРАНЗИТНЫХ РЕЙСОВ ДО 11 МАРТА**

Управление гражданской авиации Пакистана сообщило, что воздушное пространство страны останется закрытым для транзитных рейсов. «Воздушное пространство Пакистана останется закрытым для всех пролетающих (транзитных) рейсов до 10:00 по времени UTC (13:00 мск) 11 марта 2019 года», – приводит «РИА Новости» выдержку из заявления ведомства. Для нескольких рейсов сделано исключение.

<https://www.kommersant.ru/doc/3907263>

### **ТАСС; 2019.03.07; ПАКИСТАН ЧАСТИЧНО СНЯЛ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В СВОЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

Авиационные власти Пакистана частично открыли воздушное пространство страны для коммерческих полетов с ограничениями для ряда аэропортов. Об этом говорится в уведомлениях международной системы извещений для авиаперсонала NOTAM (Notice to airmen), опубликованном в четверг на сайте Управления гражданской авиации Пакистана. «До 23:59 UTC 15 марта 2019 года (02:59 мск 16 марта – прим. ТАСС) полеты разрешены только в и из следующих аэропортов: Карачи, Лахор, Исламабад, Пешавар, Кветта, Файсалабад, Мултан, Турбат, Гвадар (внутренние и международные рейсы); Читрал, Панджгур (внутренние рейсы)», – сказано в уведомлении. Также сообщается, что самолеты, которые обслуживаются в этих аэропортах, должны будут использовать конкретные маршруты для полетов над Пакистаном.

В извещении, касающемся непосредственно использования воздушного пространства страны, указывается, что оно «до 08:00 UTC (11:00 мск – прим. ТАСС) 8 марта 2019 года останется закрытым для всех транзитных полетов», пересекающих территорию Пакистана без посадки. При этом выделяется только пять коридоров, по которым такие рейсы смогут пересекать воздушное пространство государства в сопровождении наземных диспетчерских служб.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6196264>

На ту же тему:

<https://iz.ru/853828/2019-03-07/pakistan-chastichno-sniyal-zapret-na-polety-v-svoem-vozdushnom-prostranstve>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c813bf09a79473dba1ca8c2>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД ПРОБЛЕМНОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ «ИРАЭРО»**

Корпорация развития Иркутской области (КРИО, принадлежит правительству региона) ведет переговоры с собственниками и кредиторами авиакомпании «ИрАэро» о выкупе у них контрольного пакета акций перевозчика, сообщили «Интерфаксу» в корпорации.

«Идет переговорный процесс, сейчас определяется стоимость, условия вхождения в проект», – сказал собеседник агентства. Он уточнил, что таким образом власти региона хотят спасти «ИрАэро», которая находится в непростой финансовой ситуации, и защитить ее от поглощения.

«Мы заинтересованы в сохранении перевозчика, который базируется в Иркутске. В случае вхождения КРИО в капитал станет возможным санировать компанию, реструктуризировать кредиты при участии банков и «Рампорт аэро» (управляет аэропортом «Жуковский»)), – сказал собеседник агентства.

По данным газеты «Ведомости», «ИрАэро», банк «Солидарность» (МОЕХ: SOLI), КРИО и «Рампорт аэро» подписали меморандум, согласно которому КРИО может купить 51% акций «ИрАэро», которые сейчас находятся в залоге у «Солидарности». Собеседник «Интерфакса» это подтвердил. По его словам, с учетом долговой нагрузки вся «ИрАэро» может стоить не более 300 млн рублей.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «ИрАэро» основана в 1999 году, крупнейшими собственниками являются гендиректор компании Юрий Лапин и Владимир Миронов (у обоих по 37,5%). Чистая прибыль в 2017 году (данных за 2018 г. в системе пока нет) составила 64 млн рублей, почти в два раза больше, чем годом ранее. Размер займов и кредитов на конец позапрошлого года достигал почти 1 млрд руб.

«ИрАэро» много лет занималась только региональными перевозками на самолетах Ан-24/26 и Bombardier CRJ200 вместимостью по 50 человек. Но в 2016 г. она взяла в лизинг

девять российских SSJ-100: сейчас их осталось семь, а поставлявшая самолеты «Государственная транспортная лизинговая компаний» подала к «ИрАэро» три иска на общую сумму 745 млн руб. В 2018 г. компания зализинговала три дальнемагистральных Boeing-777, которые ранее эксплуатировала обанкротившаяся «ВИМ-Авиа». Источник «Интерфакса» тогда выражал недоумение: «На рынке не все понимают, как «ИрАэро» так резко решила на эксплуатацию этого типа после опыта, в основном, с российскими машинами. Под Boeing-777 не так просто найти ни пилотов, ни технических специалистов, ни управленцев».

В прошлом году компания использовала широкофюзеляжные суда для чартерной программы из городов РФ на китайский курортный остров Хайнань, но в декабре сообщила об остановке полетов. Причиной, по ее заявлению, стала задолженность туроператора «Жемчужная река» в размере \$2,3 млн. Оставшиеся на острове 1,5 тыс. российских туристов вывозились другими авиакомпаниями за счет средств фонда «Турпомощь». В отношении «ИрАэро» возбуждены уголовное и административные дела.

«В соответствии с достигнутыми соглашениями АО «Рампорт аэро» обеспечит условия для эффективного развития международной воздушной сети авиакомпании на базе аэропорта «Жуковский». В частности, уже в ближайшее время подмосковный аэропорт примет три широкофюзеляжных Boeing-777, составляющих широкофюзеляжный флот «ИрАэро», – сообщил оператор «Жуковского». В его сообщении также приводятся слова губернатора Иркутской области Сергея Левченко, который назвал подписание меморандума «хорошей новостью». «Мы возлагаем большие надежды на это партнерство. Международный аэропорт «Жуковский» совместно с авиакомпанией уже приступил к формированию программы рейсов в Китай. АО «Рампорт аэро» накоплен значительный опыт в части взаимодействия с туристическими операторами России и КНР, любые вопросы будут решены оперативно», – заявил С.Левченко.

В пресс-службе «ИрАэро» не предоставили комментариев. «Интерфакс» направил запросы в Росавиацию и Минтранс РФ.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.09; «ПОБЕДА» ОТКРЫЛА ПОЛЕТЫ ИЗ ВНУКОВО В БЕЛЬГИЙСКИЙ ОСТЕНДЕ**

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») открыла полеты из международного аэропорта Внуково в бельгийский город Остенде, сообщает пресс-служба перевозчика.

Рейс выполняется на лайнерах Boeing 737-800 трижды в неделю: по вторникам, четвергам и по субботам. Обратный рейс Остенде – Москва (Внуково) выполняется также по вторникам, четвергам и субботам.

Остенде – курортный город в Бельгии, самый крупный порт на берегу Северного моря. В 30 км от Остенде находится Брюгге – один из самых живописных городов Европы.

### **ТАСС; 2019.03.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВВЕДУТ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ – МАГАДАН В КОНЦЕ МАЯ 2019 ГОДА**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» запустит рейс Екатеринбург – Магадан с конца мая 2019 года. Рейс будет организован с посадкой в Якутске, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе авиакомпании.

«Рейс Екатеринбург – Магадан будет запущен с конца мая с посадкой в Якутске», – сказали в пресс-службе. В компании пояснили, что рейс будет осуществляться по понедельникам и четвергам.

«Уральские авиалинии» являются одной из крупнейших российских авиакомпаний, согласно рейтингу Росавиации за январь-ноябрь 2018 года. В 2018 году было перевезено более 9 тыс. пассажиров. География полетов насчитывает более 250 направлений.

<https://tass.ru/ural-news/6195461>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; ПОЧТИ 40 РЕЙСОВ ЗАДЕРЖАНЫ В МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТАХ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ**

Десятки рейсов задержаны и отменены в московских аэропортах на фоне снегопада в понедельник утром.

«Наземные службы московских аэропортов работают в усиленном режиме. Взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки и перроны дополнительно расчищаются от снега и обрабатываются противообледенительными реагентами», – сообщили «Интерфаксу» в органах управления воздушным движением.

Также перед вылетом обрабатываются и самолеты.

«Тем не менее московские аэропорты аккредитованы по всепогодной категории. Уходов на запасные аэродромы нет», – сказал собеседник агентства.

Между тем, по данным сервиса «Яндекс.Расписание», утром в понедельник в аэропортах Москвы задержаны 38 рейсов, больше всего – 21 рейс в «Шереметьево», 10 – в «Домодедово» и 7 – во «Внуково».

Еще 6 рейсов из «Домодедово» отменены.

### **ГАЗЕТА.RU; 2019.03.10; ЭКСПЕРТ ОТРЕАГИРОВАЛ НА КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА В ЭФИОПИИ**

Председатель комиссии Общественного совета по гражданской авиации, заслуженный пилот СССР и эксперт **Ространснадзора** Олег Смирнов прокомментировал крушение в Эфиопии самолета Boeing 737. Об этом сообщает RT .

«Там [в Эфиопии] хороший аэродром, в Африке прекрасные условия для полетов, кроме мощных ветров, но так по всему миру. Сейчас мало фактов, нет данных о погоде, о том, какой был экипаж, что именно произошло», – сказал Смирнов.

Он добавил, что в 2018 году произошел схожий инцидент с Boeing, который внес изменения в систему электронного управления самолетом, в результате чего он стал выдавать неправильные команды в автоматическом режиме.

Причем авиакомпания не были предупреждены об изменениях в электронике. Как результат, не были проведены занятия для повышения квалификации среди пилотов и инженеров. В итоге, экипажу поступали команды, которые он не понимал, и это привело к катастрофе.

Ранее были опубликованы имена погибших при крушении Boeing россиян .

[https://www.gazeta.ru/social/news/2019/03/10/n\\_12731263.shtml](https://www.gazeta.ru/social/news/2019/03/10/n_12731263.shtml)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КОНСТАНТИН ВОЛКОВ; 2019.03.10; УПАЛ ЧЕРЕЗ ШЕСТЬ МИНУТ; НА БОРТУ РАЗБИВШЕГОСЯ В ЭФИОПИИ BOEING 737-800 МАХ НАХОДИЛИСЬ ТРОЕ РОССИЯН**

На борту разбившегося в воскресенье утром Boeing 737-800 MAX авиаперевозчика Ethiopian Airlines находились трое россиян. Об этом заявили представители Ethiopian Airlines Group на пресс-конференции в столице Эфиопии Аддис-Абебе. МИД России подтвердил информацию и назвал имена погибших – это Александр Поляков, Александра Полякова и Сергей Вяликов.

Самолет выполнял утром в воскресенье рейс из столицы Эфиопии Аддис-Абебы в Найроби (Кения). Через шесть минут после взлета лайнер потерпел крушение. На борту находились 149 пассажиров и 8 членов экипажа. На месте падения выживших не обнаружено.

В последние минуты у лайнера возникли проблемы с набором высоты, судя по отчетам автоматического наблюдения за полетом. Самолет поднялся на 2484 метра, затем снизился на 130 метров, затем вновь поднялся до 2621 метра, после чего контакт с ним был утерян. Как рассказали представители авиаперевозчика, командир воздушного судна

незадолго до катастрофы сообщил диспетчерам в аэропорту Аддис-Абебы, что у него возникли сложности с управлением самолетом и он хочет вернуться.

По словам представителей Ethiopian Airlines, борт прилетел из Южной Африки за три часа до вылета в Найроби. Никаких жалоб во время предыдущего рейса зафиксировано не было, осмотр самолета во время стоянки также не выявил неисправностей. Машина только четыре месяца назад была перегнана в Аддис-Абебу с завода. Офис премьера Эфиопии Абия Ахмеда написал в своем Twitter о том, что «правительство страны приносит глубочайшие соболезнования тем, кто потерял близких, находившихся в самолете Ethiopian Airlines этим утром». Президент Кении Ухуру Кениата вознес молитву за погибших и их родных. Свои соболезнования выразил президент РФ Владимир Путин. Это уже вторая катастрофа Boeing 737 MAX за последние пять месяцев. 29 октября 2018 года самолет Boeing 737 MAX 8 индонезийского перевозчика Lion Air потерпел крушение через несколько минут после вылета из Джакарты, погибли все 189 человек на борту.

<https://rg.ru/2019/03/10/mid-nazval-imena-rossiian-pogibshih-pri-padenii-samoleta-v-efiopii.html>

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/world/article/609735-rossiyane-aviakatastrofa-boeing-efiopiya>

### **ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.07; НА ЧУКОТКЕ САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» ВЫКАТИЛСЯ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП, ПОСТРАДАВШИХ НЕТ**

Самолет авиакомпании «Аврора», следовавший по маршруту Магадан – аэропорт Купол (Чукотский АО), выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы в аэропорту прибытия, пострадавших нет.

«Сегодня самолет Bombardier Q-400 рейса 9224 по маршруту «Магадан – аэропорт Купол» сел, но произошло выкатывание судна за пределы ВПП. На борту было 66 пассажиров, пять членов экипажа, пострадавших нет», – сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в пресс-службе авиакомпании «Аврора».

Создана комиссия, которая выясняет причины случившегося.

В результате инцидента на аэродроме повреждено светосигнальное оборудование.

Как сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в пресс-службе Дальневосточной транспортной прокуратуры, по данному факту проводится проверка.

«По данному факту Магаданская транспортная прокуратура проводит проверку исполнения требований законодательства о безопасности полетов», – отметили в пресс-службе.