



## Ежедневный мониторинг СМИ

26 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ИА МОСКВА; 2019.03.25; МИНТРАНС РФ УЧРЕДИЛ ПАМЯТНЫЙ ЗНАК В ЧЕСТЬ 210-ЛЕТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ВЕДОМСТВА И ОБРАЗОВАНИЯ**

**Министр транспорта** Евгений Дитрих подписал приказ об учреждении памятного знака от **министра транспорта** Российской Федерации «В ознаменовании 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования». Соответствующий приказ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

«В ознаменовании 210-летия со дня образования в Российской Федерации Управления водными и сухопутными сообщениями – первого единого органа управления и надзора на транспорте и Института корпуса инженеров путей и сообщения, ставшего основой отечественной системы транспортного образования, приказываю учредить памятный знак от **министра транспорта** Российской Федерации «В ознаменовании 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования», – говорится в документе.

Согласно документу, памятным знаком будут награждаться внесшие значительный вклад в развитие и обеспечение устойчивой работы транспортного комплекса РФ, в развитие и совершенствование транспортного образования и отраслевой науки трудовые коллективы организаций автомобильного, внутреннего воздушного, водного, городского наземного электрического (включая внеуличный), железнодорожного, морского (включая морские порты), промышленного транспорта, дорожного хозяйства, организаций по обустройству государственной границы, образовательных учреждений и иных организаций, с момента образования которых прошло не менее 15 лет.

Так, памятный знак представляет собой выполненную в форме многоугольника деревянную плакетку размером 250 на 200 мм с наложенной на нее металлической пластиной серебристого цвета. На расстоянии 25 мм от верхнего края плакетки по центру расположено изображение большой эмблемы **министерства транспорта РФ** высотой 110 мм, окаймленной наполовину дубовым, наполовину лавровым венком. В нижней части венка располагается фигурная лента, покрытая красной эмалью, с надписью рельефными цифрами серебристого цвета: слева – «1809», справа – «2019», посередине ленты – геральдический щиток, покрытый красной эмалью, с помещенными в него изображением серебристого цвета скрещенных топора и якоря. На расстоянии 20 мм ниже эмблемы располагается надпись рельефными буквами черного цвета в четыре строки «Памятный знак» от **министра транспорта** Российской Федерации «В ознаменовании 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования». На оборотной стороне памятного знака расположен номер.

<https://www.mskagency.ru/materials/2874569>

#### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 5,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Астраханская область до 2024 года получит 5,5 млрд рублей на приведение дорог в нормативное состояние в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе главы региона.»

Астраханскую агломерацию (город Астрахань и 50 км прилегающей к нему территории – ИФ) нам предстоит привести в порядок. На эти цели в ближайшие шесть лет планируется выделить из федерального бюджета около 4 млрд рублей. На мероприятия по приведению в нормативное состояние региональной дорожной сети вне агломерации будет направлено 1,5 млрд рублей», – привел представитель пресс-службы слова **министра транспорта** России Евгения **Дитриха**, который в понедельник встретился с врио губернатора Астраханской области Сергеем Морозовым.

В пресс-службе уточнили, что в настоящее время формируется перечень объектов, на которых будут вестись работы в рамках проекта.»С.Морозов и Е.Дитрих обсудили проект строительства в Астрахани подземного автомобильного перехода через железнодорожные пути в створе ул. Латышева. Переход позволит увеличить скорость транспортного потока по оживлённым магистралям областного центра и обеспечить безопасность пешеходов и автомобильного транспорта при пересечении железнодорожных путей», – добавил представитель пресс-службы.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» будет реализован в РФ до 2024 года. Он нацелен на снижение числа ДТП и смертности в результате аварий на дорогах, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям.

ТВ:

[https://www.1tv.ru/news/2019-03-](https://www.1tv.ru/news/2019-03-25/362477glava_mintransa_obsudil_razvitie_dorozhnoy_seti_astrahanskoy_oblasti)

[25/362477glava\\_mintransa\\_obsudil\\_razvitie\\_dorozhnoy\\_seti\\_astrahanskoy\\_oblasti](https://www.1tv.ru/news/2019-03-25/362477glava_mintransa_obsudil_razvitie_dorozhnoy_seti_astrahanskoy_oblasti)

[https://www.vesti.ru/videos/show/vid/792531/cid/3781/#/video/https%3A%2F%2Fplayer.vgtrk.com%2Fiframe%2Fvideo%2Fid%2F1884098%2Fstart\\_zoom%2Ftrue%2FshowZoomBtn%2Ffalse%2Fsid%2Fvesti%2FisPlay%2Ftrue%2F%3Facc\\_video\\_id%3D792531](https://www.vesti.ru/videos/show/vid/792531/cid/3781/#/video/https%3A%2F%2Fplayer.vgtrk.com%2Fiframe%2Fvideo%2Fid%2F1884098%2Fstart_zoom%2Ftrue%2FshowZoomBtn%2Ffalse%2Fsid%2Fvesti%2FisPlay%2Ftrue%2F%3Facc_video_id%3D792531)

[http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=27123](http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=27123)

[http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=27121](http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=27121)

<https://astrakhanfm.ru/jekonomika-politika/56567-na-privedenie-v-porjadok-astrahanskih-dorog-napravjatporjadka-4-mlrd-rublej.html>

<https://astrakhanfm.ru/jekonomika-politika/56565-v-moskve-obsudili-stroitelstvo-podzemnogo-perehoda-vastrahani.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.25; В МИНТРАНСЕ СОЗДАДУТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ**

Правительство Нижегородской области и **Минтранс** РФ договорились о создании рабочей группы по вопросам строительства гидроузла на реке Волге, сообщает пресс-служба губернатора региона.

Низконапорный гидроузел – это вариант возобновления судоходства на реке Волге на отрезке Городец – Нижний Новгород. Гидроузел включен в Стратегию развития внутреннего водного транспорта России. Глава Нижегородской области Глеб Никитин и **министр транспорта** России Евгений **Дитрих** обсудили вопрос строительства на рабочем совещании в Москве.

После доклада генпроектировщика о влиянии строительства гидроузла на прилегающие территории и планируемых защитных мероприятиях состоялось углубленное обсуждение всех возможных мер, направленных на улучшение неблагоприятной гидрологической ситуации, уже сложившейся в ряде населенных пунктов региона, как в рамках строительства гидроузла, так и независимо от реализации данного проекта.

«По итогам встречи принято решение создать совместную с регионом рабочую группу. Ей поручено в десятидневный срок сформировать перечень наиболее актуальных для нижегородцев проблемных вопросов, в том числе инфраструктурных, экологических и компенсационных, возможных к решению в рамках проекта или за его пределами», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190325/1552084616.html>

На ту же тему:

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5c98b3209a79475240217afd>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; МЕДВЕДЕВ НАЗНАЧИЛ НОВОГО СТАТС-СЕКРЕТАРЯ – ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ**

Премьер-министр Дмитрий Медведев назначил нового статс-секретаря – заместителя **министра транспорта РФ**: вместо скончавшегося в декабре Сергея Аристова этот пост занял Дмитрий Зверев.

Распоряжение о назначении за подписью премьера от 21 марта опубликовано на портале правовой информации в понедельник.

«Ранее Дмитрий Зверев работал в филиале «Научно-исследовательский институт аэронавигации» ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации», а также заместителем руководителя Федерального медико-биологического агентства (подведомственно Минздраву – ИФ)», – говорится в сообщении **Минтранса**.

С.Аристов скончался 30 декабря после тяжелой болезни. Ему было 63 года. До назначения замглавы **Минтранса** в 2004 году около двух лет занимал пост статс-секретаря – заместителя министра путей сообщения РФ, до этого много лет проработал в Генпрокуратуре РФ.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-naznachilo-novogo-zamglavi-Mintransa-2019-03-25>

На ту же тему:

[https://tass.ru/ekonomika/6254480?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://tass.ru/ekonomika/6254480?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

[https://iz.ru/860333/2019-03-25/medvedev-naznachil-dmitriia-zvereva-zamestitelem-glavy-mintransa-rf?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://iz.ru/860333/2019-03-25/medvedev-naznachil-dmitriia-zvereva-zamestitelem-glavy-mintransa-rf?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

[https://www.kommersant.ru/doc/3923443?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://www.kommersant.ru/doc/3923443?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

[http://www.aif.ru/politics/russia/medvedev\\_naznachil\\_novogo\\_zamestitelya\\_ministra\\_transporta](http://www.aif.ru/politics/russia/medvedev_naznachil_novogo_zamestitelya_ministra_transporta)

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.25; ТОКАРЕВ ИЗ МИНТРАНСА РФ ВОЗГЛАВИЛ РАБОТУ ПО ПРИНЯТИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ Ж/Д КОНВЕНЦИИ**

Заместитель министра транспорта России Владимир Токарев возглавил работу по принятию конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), собрав больше голосов по итогам голосования, чем его украинский коллега, следует из слов представителя его аппарата. «На должность председателя международной конференции по принятию конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) был назначен заместитель министра транспорта России Владимир Токарев», – сообщили в аппарате замминистра. Там сообщили, что в понедельник на VI сессии международной конференции по принятию конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении ОСЖД состоялись выборы председателя конференции в связи с безвременной кончиной статс-секретаря – замминистра транспорта РФ Сергея Аристова, занимавшего этот пост до конца 2018 года. «Победу одержал представитель РФ – заместитель министра транспорта Владимир Токарев, который набрал 14 голосов в свою пользу. Помимо российского кандидата на пост председателя баллотировался государственный секретарь министерства инфраструктуры Украины, он набрал 9 голосов», – добавили в аппарате. Токарев, слова которого передали журналистам, в своем выступлении на конференции сообщил, что в качестве председателя конференции намерен придать новый импульс дискуссии по тексту конвенции с равным учетом мнений всех заинтересованных стран-участниц ОСЖД. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – международная организация,

членами которой являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 29 стран. Работа по принятию новой конвенции о прямом железнодорожном сообщении должна решить задачи по осуществлению перевозок в рамках единого правового поля, которое соответствовало бы современным требованиям к выполнению международных перевозок на всем евразийском пространстве.

### **ИА REGNUM; 2019.03.25; МИНТРАНС РФ РАЗВИВАЕТ «ЗЕЛЕНОЕ СУДОХОДСТВО» В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ**

Обеспечение выполнения высоких требований Международной морской организации в части сбросов и выбросов с судов для Балтийского моря является приоритетом деятельности **Минтранса** России, заявил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта министерства Юрий Костин. Об этом сообщила пресс-служба **Росморречфлота**.

Выступая на XX Международном экологическом форуме «День Балтийского моря», Костин пояснил, что **Минтранс** РФ уже приступил к работе по стимулированию «зеленого судоходства» в регионе Балтийского моря, в частности, использования судового газомоторного топлива, а также стимулированию захода в российские порты судов, использующих такой вид топлива.

Форум прошел 21–22 марта в Санкт-Петербурге при поддержке Минприроды России, администрации и правительства Санкт-Петербурга, Комиссии по защите морской среды района Балтийского моря (ХЕЛКОМ). В мероприятии приняли участие представители федеральных органов исполнительной власти и правительств субъектов России, ХЕЛКОМ, заинтересованных организаций научных и деловых кругов, всего более 700 делегатов и гостей.

<https://regnum.ru/news/2597570.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2019.03.25; ЮРИЙ КОСТИН: РАЗВИТИЕ ПОРТОВ И СЕТИ РЖД ДОЛЖНО БЫТЬ УВЯЗАНО**

В **Минтрансе** большое внимание уделяется развитию взаимодействия с железными дорогами. В принятых дорожных картах по развитию трех ведущих морских бассейнов, правда, не указаны напрямую меры по модернизации железнодорожной инфраструктуры. Тем не менее есть договоренности с ОАО «РЖД» об учете инвестиционных планов морских терминалов в программе развития Российских железных дорог.

Кроме того, действуют рабочие группы при **Минтрансе** и ОАО «РЖД», на площадках которых согласовываются вопросы, требующие корректирующих решений.

Необходимо также отметить: поставлена задача создания типовых договоров между ОАО «РЖД» и операторами морских терминалов, которые должны заменить узловые соглашения по взаимодействию железных дорог и стивидоров. Их разработка продолжается и подходит к завершению.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/razvitie-portov-i-seti-rzhd-dolzno-byt-uvyazano/>

### **ВЕДОМОСТИ; АДАМЧУК ОЛЬГА; 2019.03.26; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД НУЖНО ЕЩЕ 45 МЛРД РУБЛЕЙ; ЕЩЕ 45 МЛРД РУБ. В КОЛЬЦО ; ЗА ГОДЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРОЕКТ ДОРОГИ УСПЕЛ УСТАРЕТЬ**

Госкомпания «Автодор» обнаружила 11 проблемных точек, которые помешают движению на будущей Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) вокруг Москвы, рассказали два участника совещаний в **Минтрансе** и человек, близкий к «Автодору». Чтобы их ликвидировать, потребуются дополнительные бюджетные вливания – предварительно «Автодор» и **Минтранс** оценивают работы в 44-45 млрд руб., говорят собеседники «Ведомостей». «Иначе теряется весь смысл ЦКАД, только так дорога справится с

планируемым грузопотоком, в том числе с международными перевозками», – объясняет человек, близкий к госкомпаниям. Это не увеличение стоимости дороги, а дополнительный проект по расшивке узких мест, настаивает он, смета предварительная, окончательная будет известна после того, как проект пройдет Главгосэкспертизу.

Устранить узкие места на ЦКАД в октябре поручал президент Владимир Путин, над этим работают **Минтранс** и «Автодор», говорит представитель курирующего транспорт вице-преьера **Максима Акимова**.

Четырехполосная кольцевая дорога должна разгрузить Москву от транзитного грузового транспорта. В 2017 г. стоимость ее строительства оценивалась в 313,2 млрд руб. Но окончательная смета не известна, признавала в начале этого года Счетная палата, сроки работ срываются из-за низкого качества проекта и длительных процедур изъятия земельных участков. Полностью ЦКАД должна быть открыта осенью 2021 г. Проект дороги готовился еще в 2000-х. Во время работ строители столкнулись с многочисленными проблемами – например, обнаружили не учтенные в проекте инженерные коммуникации, в том числе магистральные газопроводы и нефтепроводы, рассказывали они «Ведомостям».

«Автодор» за свой счет уже готовит проект ликвидации критических точек, говорит участник совещаний в **Минтрансе**. На него предстоит потратить около 800 млн руб., к концу этого года планируется получить заключение Главгосэкспертизы, знает человек, близкий к госкомпаниям, сам проект ЦКАД переделывать не нужно. По его словам, предстоит построить пешеходные переходы, транспортные развязки (например, на пересечении ЦКАД с Волоколамским и Можайским шоссе), обходы, реконструировать мост через Москву-реку в Звенигороде.

Почти все работы касаются пятого участка ЦКАД протяженностью около 76 км, который находится на западе от Москвы. Изначально вся его стоимость оценивалась примерно в 42 млрд руб. Работы касаются не только пятого пускового комплекса ЦКАД, отмечает представитель **Минтранса**, они запланированы, например, и на первом, и на четвертом участках. Так, на первом участке потребуется переустроить инженерные коммуникации, реконструировать Калужское шоссе на пересечении с ЦКАД, построить эстакады на съездах на четвертом участке, развязки на третьем участке кольца, говорит человек, близкий к «Автодору».

Строительство планируется начать в 2020 г. и завершить все мероприятия в 2024 г., указывает представитель **Минтранса**, потребуется финансирование из федерального бюджета. Поскольку пятый участок – единственный бесплатный на ЦКАД, то «расходы невозможно разделить с инвесторами», объясняет человек, близкий к «Автодору». Некоторые «критические точки» возникли после появления новой Москвы, замечает он: например, столица предъявляет более высокие требования к переустройству коммуникаций и работы обходятся дороже.

Представитель Минфина переадресовал вопросы «Ведомостей» в **Минтранс**, а представитель «Автодора» не ответил на них.

Изначально на пятом участке ЦКАД проводилась лишь реконструкция – поступить по-другому было сложно из-за проблем с выделением участков под строительство, говорит директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: там городские улицы и светофоры, ничего похожего на скоростную дорогу. Если деньги в бюджете найдутся, то дорогу необходимо модернизировать, иначе пешеходные переходы будут тормозить движение на кольце, считает он: «Получается, мы делаем дома капремонт, а гостиную оставляем со старыми обоями». Есть надежда, что у нового руководства «Автодора» есть карт-бланш на такие изменения, заключает Блинкин. В феврале 2019 г. руководитель «Автодора» Сергей Кельбах ушел в отставку, и госкомпанию возглавил его первый заместитель, выходец из **Росавтодора** Вячеслав Петушенко. «Узкие места нужно расширять, иначе получим ситуацию, как на МКАД, – в

целом пропускная способность дороги достаточная, а съезды стоят, из-за этого стоят все прилегающие магистрали и сама МКАД», – говорит партнер «НЭО Центра» Алексей Ефанов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/25/797350-esche-45-mlrd-potrebuetsya-stroitelstvo>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; РОСАВТОДОР ДО 2022Г ВОЗЬМЕТ НА БАЛАНС ДОРОГУ К ТЕЛЕЦКОМУ ОЗЕРУ НА АЛТАЕ**

**Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)** готово взять на баланс почти 158 км региональной трассы из Горно-Алтайска в поселок Артыбаш, расположенный на берегу Телецкого озера, говорится в сообщении федерального агентства.

Вопрос присвоения автодороге федерального статуса на совещании в понедельник обсудил глава **Росавтодора Андрей Костюк** с врио главы республики Алтай Олегом Хорохординым.

«Автодорога охватывает три района республики, вдоль нее расположены десятки населенных пунктов, по ней ежегодно проезжают тысячи туристов, направляющихся к знаменитому Телецкому озеру. Предполагаемый срок передачи трассы на баланс федеральному центру – 2021 год», – отметил О.Хорохордин, чьи слова приводятся в сообщении.

В свою очередь руководитель **Федерального дорожного агентства** поручил рассмотреть варианты ускорения процесса смены статуса.

Телецкое озеро входит в состав Алтайского заповедника и является объектом Всемирного культурного и природного наследия ЮНЕСКО.

Кроме того сообщается, что в текущем году на все виды работ на автодорогах федерального значения в республике будет направлено 2,5 млрд рублей против 2,4 млрд рублей в 2018 году.

Так, на Чуйском тракте в Майминском и Кош-Агачском районах региона дорожники обновят 90 км покрытия, а также в высокогорном Кош-Агачском районе капитально отремонтируют 37 км трассы.

### **РБК; КАЗАКУЛОВА ГАЛИНА; 2019.03.25; ВЛАСТИ НАПРАВЯТ Р5 МЛРД ИЗ РЕЗЕРВОВ НА ДОРОЖНЫЕ ДОЛГОСТРОИ В РЕГИОНАХ**

Правительство направит 5 млрд руб. в 2019 году на реконструкцию аварийных мостов, путепроводов и завершение долгостроев в регионах. Эти деньги возьмут из нераспределенных резервов межбюджетных трансфертов

В 2019 году правительство направит 5 млрд руб. на реконструкцию аварийных мостов, путепроводов и завершение долгостроев в регионах, деньги привлекут из нераспределенного резерва межбюджетных трансфертов, который должен быть направлен на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Это следует из проекта распоряжения правительства, с которым ознакомился РБК. Его подлинность подтвердил РБК источник, близкий к правительству.

Представитель вице-преьера **Максима Акимова** (куратор этого нацпроекта) подтвердил размер резерва в 5 млрд руб.

Вопрос об использовании средств из нераспределенного фонда уже обсуждался в феврале 2019 года, тогда **Акимов** поручил **Минтрансу** детально проработать перечень, а также обосновать выбор объектов, на которые пойдут эти деньги, рассказал РБК источник, близкий к правительству. По его словам, обсуждение предложений ведомства запланировано на эту неделю.

РБК направил запрос в пресс-службу **Минтранса**.

Деньги пойдут в регионы из пяти федеральных округов – Центрального, Приволжского, Уральского, Сибирского и Дальневосточного. В список проектов попали реконструкция

моста через реку Белая в Уфе, проспекта Дружбы в Курске (по 500 млн руб.), строительство западного обхода Иваново и реконструкция улицы Ивановская в Кохме (Ивановская область, 405 млн руб.), а также реконструкция путепровода в Иркутске (355 млн руб.), следует из текста документа.

В 2018 году правительство направило на «финансовое обеспечение дорожной деятельности» 6,1 млрд руб. из межбюджетных трансфертов, в том числе на программу БКАД – 186 млн руб.

Ключевая цель БКАД, который реализуется с декабря 2018 года, – улучшение состояния дорог и сокращение числа аварийно-опасных участков в агломерациях с населением свыше 500 тыс. человек, а также снижение перегрузки автодорог федерального и регионального значения на 10% и сокращение в 3,5 раза смертности в результате ДТП. Эти цели должны быть достигнуты к 2026 году. Общий бюджет проекта составляет 4,78 трлн руб. Основной источник его финансирования – бюджеты регионов (4,14 трлн руб.) и федеральный бюджет (440,9 млрд руб.), еще 199,7 млрд выделяются из внебюджетных источников.

<https://www.rbc.ru/business/25/03/2019/5c98cb0b9a79475e81f7d16e>

### **ТАСС; 2019.03.25; БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КАЗАНИ В 2019 ГОДУ**

Более 3 млрд рублей направят на дорожный ремонт в Казани на текущий год, 2 млрд рублей от данной суммы – в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом в понедельник сообщает пресс-служба мэрии Казани.

«В этом году дорожный ремонт в Казани охватит 32 улицы и 19 тротуаров, будет нанесена дорожная разметка на площади 265 тыс. кв. м и будут благоустроены 290 дворов, на эти цели их бюджетов разного уровня выделено 3,25 млрд рублей. На реализацию приоритетного проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» направлено 2 млрд рублей, половина из них – средства федерального бюджета, другая – республиканские средства», – говорится в сообщении.

Из 3,25 млрд рублей на благоустройство 296 дворов города в 2019 году выделили 1 млрд рублей, на нанесение дорожной разметки – 250 млн рублей. На текущий год в Казани, в том числе, запланированы ремонт дорожного покрытия на общей площади 674 тыс. кв. м, расширение участков нескольких улиц до четырех полос, строительство участка дороги, который станет выездом с улицы Аделя Кутуя на улицу Гвардейская.

На 2019 год городские власти намерены обустроить три подъездные дороги к 14 садовым обществам на территории Приволжского и Советского районов Казани. В данных садовых обществах расположены 4,7 тыс. участков. В местах концентрации ДТП запланирована установка 24 светофоров, 280 дорожных знаков, 34 км ограждений безопасности и 91 искусственной неровности.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6256146>

### **ТАСС; 2019.03.25; НА РЕМОНТ ГОРОДСКИХ ДОРОГ В НОВОКУЗНЕЦКЕ В 2019 ГОДУ НАПРАВЯТ 1,17 МЛРД РУБ. ПО НАЦПРОЕКТУ**

Город Новокузнецк получит финансирование в объеме 1,17 млрд рублей на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году. Деньги поступят на условиях софинансирования из бюджетов всех уровней, рассказали ТАСС в областном департаменте жилищно-коммунального и дорожного комплекса.

«По Новокузнецкой агломерации финансирование на 2019 год в рамках нацпроекта предусмотрено в объеме 1,17 млрд рублей, в том числе, 586,6 млн рублей – это средства федерального бюджета, оставшуюся часть в равных долях по 293,4 млн софинансируют областной и муниципальный бюджеты, в общей сложности на эти цели в текущем году

запланировано к ремонту почти 28 километров городских дорог в Новокузнецке», – сообщили в департаменте.

В ведомстве уточнили, что к дорожно-ремонтным работам подрядчики приступят после проведения электронных аукционов, это будет в мае-июне. Участки для ремонта уже определены на основе пожеланий жителей.

«В список объектов ремонта вошли участки дорог – лидеры народного голосования «Выбери дороги для ремонта» в каждом районе города, это проспект Кузнецкстроевский, проезд Технический, улицы Автотранспортная, Рокоссовского, Дузенко, улица Пирогова, которая была ранее нанесена на «Карту убитых дорог» по проекту ОНФ», – рассказали в дорожном департаменте.

Также ремонт дорожного покрытия запланирован на главном автомобильном проспекте Новокузнецка – Metallургов, его проведут в два этапа в 2019 и 2020 году. Центральная городская дорога была построена в 50-х годах и ранее капитально не ремонтировалась.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6255211>

### **ТАСС; 2019.03.25; РЕГИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ВНЕДРИТЬ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ**

Правительство Тверской области планирует в 2019 году внедрить региональный стандарт содержания дорожной сети в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Единые требования к качеству дорожного покрытия, обочинам, остановкам, ограждениям станут обязательным для исполнения подрядчиками, сообщила пресс-служба правительства региона.

«Проект региональных стандартов предусматривает оценку качества содержания дорог не просто по факту выполнения тех или иных работ, а на основании осмотра основных элементов дороги и оценки уровня содержания всей сети. Контроль будет осуществляться по основным элементам – покрытию, обочинам, остановкам, дорожным знакам, искусственным сооружениям, ограждениям», – говорится в сообщении.

В стандарте также планируется установить конкретные сроки устранения дефектов асфальтового покрытия, очистки от снега и ликвидации других недостатков содержания трасс. «Необходимо обеспечить эффективную систему контроля за работой подрядных организаций по содержанию дорог. Важно, чтобы независимо от погодных условий состояние дорог отвечало всем требованиям безопасности», – цитирует пресс-служба губернатора Игоря Руденю.

Ранее, по данным пресс-службы, в Тверской области был утвержден региональный стандарт ремонта и строительства дорог. «Содержание дорог регулировалось положениями договоров с подрядными организациями, теперь же предполагается ввести единые требования, что повысит качество их работы», – сообщили ТАСС в пресс-службе.

До 2024 года в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в Тверской области планируется отремонтировать 1244 километра автодорог регионального значения. Объем областного дорожного фонда в 2019 году составит 10,6 млрд рублей – на 45% больше, чем в 2018 году. На содержание дорог региона в 2019 году заложено более 1,7 млрд рублей, в том числе свыше 1,2 млрд рублей на зимний период, порядка 500 млн рублей – на летнее время.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6255674>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25 ИЗМЕНЕННЫЙ МЕХАНИЗМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ КОНТРАКТОВ – ТАК НАЗЫВАЕМЫЙ СПИК 2.0 БУДЕТ НАПРАВЛЕН ПРЕЖДЕ ВСЕГО НА СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ПРОДУКТЫ И ТЕХНОЛОГИИ, НЕ ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В РФ**

Сообщил журналистам представитель вице-преьера РФ Дмитрия Козака.

«СПИК 2.0 – в первую очередь механизм стимулирования инвестиций в продукты и технологии, не представленные на российском рынке. Поэтому для «пионеров» привлечения определенных технологий предусмотрен максимально льготный режим – отбор одного инвестора по конкурсу», – сказал он.

Ранее в понедельник газета «Коммерсантъ» написала, что параметры нового режима СПИК 2.0 окончательно согласованы 22 марта и будут вынесены на заседание правительства 28 марта.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; СУБСИДИИ РЕГИОНАМ ОТЧАСТИ БУДУТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИНДЕКСА КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ – МЕДВЕДЕВ**

Правительство РФ утвердило методику определения индекса качества городской среды в рамках одного из четырех направлений нацпроекта «Жилье и доступная среда», сообщил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании с вице-премьерами.

«Подобная методика должна позволить получать более полные данные об условиях того, как граждане нашей страны живут, работают, отдыхают. В первую очередь это касается федерального проекта «Формирование комфортной городской среды» в рамках нацпроекта Жилье и городская среда», – сказал Д.Медведев, пояснив, что подписал соответствующий документ.

По его словам, на основе индекса будет также проверяться и эффективность работы органов власти.

«Индекс качества будет рассчитываться ежегодно, и с 2020 года размер субсидий регионам из федерального бюджета на поддержку различных государственных и муниципальных программ по городской среде будет зависеть от того, достигнуты ли показатели этого индекса», – сказал премьер.

Он напомнил, что согласно ФЦП «Формирование комфортной городской среды» к концу 2024 года индекс качества городской среды должен вырасти на 30%, за 6 лет необходимо в два раза сократить число городов с неблагоприятной средой.

«Эта методика должна дать нам арсенал возможностей, чтобы понять, как соотносятся элементы городской среды, насколько они отвечают критериям безопасности, комфорта, экологическим требованиям, конечно. Сохраняет ли тот или иной город свое историческое лицо. Ну и, конечно, самое главное – соответствует ли он современным стандартам качества жизни», – сказал Д.Медведев.

«Методика определяет индекс качества городской среды. Мы этим много сейчас занимаемся и на различных форумах обсуждаем этот вопрос, ну и самое главное – перешли к практическому осуществлению контроля за качеством городской среды», – отметил глава кабмина.

Вице-премьер Виталий Мутко пояснил журналистам, что индекс будет рассчитываться на основе 36 показателей.

«Если будет меньше 50% (по индексу – ИФ), города будут считаться городами с неблагоприятной средой», – сказал В.Мутко.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАЕТ ПОЛНОЦЕННЫЙ КОДЕКС КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА**

Правительство России работает над созданием полноценного кодекса контроля и надзора, в котором будут заложены, в том числе, принципы риск-ориентированного подхода при определении количества проверок, рассказал РИА Новости заместитель руководителя аппарата правительства Юрий Любимов.

Требования контролирующих и надзорных ведомств к предприятиям в России по предложению премьер-министра Дмитрия Медведева к февралю 2020 года подвергнутся «регуляторной гильотине»: существующие требования, которые не будут специально одобрены или изменены, утратят силу, а проверки будут проводиться по новым правилам.

Амбициозная задача реформировать систему контроля и надзора в России была поставлена перед Любимовым вскоре после его назначения заместителем руководителя аппарата правительства. Его команде предстоит отменить тысячи устаревших актов и настроить новое регулирование фактически с нуля. В интервью РИА Новости Любимов раскрыл подробности этой работы, рассказал, какие цели преследует реформа и каков будет ее результат.

«В процессуальной части мы сейчас работаем над созданием де-факто контрольно-процессуального кодекса. Работает группа специалистов, пока написано несколько глав этого документа, работа в полном разгаре. В ней участвуют ученые-юристы, административисты главным образом. Мы исходим из того, что должны создать полноценный кодекс контроля и надзора, который будет построен по модели уже зарекомендовавших себя процессуальных кодексов», – отметил Любимов.

Он пояснил, что в документе будут определены все участники контрольно-надзорного производства, права как подконтрольного лица, так и инспектора. «Там будет сказано о профилактике нарушений, о том, какие меры инспектор может применить, чтобы эти нарушения не повторялись, о том, как соотносятся между собой санкции и разные предупредительные формы. Будет дана подробная типология всех контрольных действий: различные проверки, контрольные закупки, рейды и другие виды контрольных мероприятий. Там будут подробно описаны все возможные методы по оспариванию действий инспектора», – пояснил собеседник агентства.

«Парадоксально, но несмотря на то, что мы живем в очень развитой контрольно-надзорной реальности, с огромным количеством разного вида административного контроля, у нас до сих пор нет не то что единого, а по сути никакого акта, который бы определял все эти вопросы. Есть отдельные положения в КоАПе, есть отдельные положения в законах, но единого акта нет. Мы хотим создать один такой полноценный кодекс. Я думаю, что в него мы зложим, в том числе, принципы риск-ориентированного подхода при определении количества проверок. Я вижу приоритетную задачу в том, чтобы предъявлялись разумные требования», – заключил он.

Ранее в марте Медведев поручил Минюсту совместно с МЭР, заинтересованными органами государственной власти и экспертных организаций до 1 июня подготовить концепцию нового Кодекса РФ об административных правонарушениях.

<https://ria.ru/20190326/1552102001.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.03.25; ТРИ В ОДНОМ: ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПЛАТЕЖИ МОГУТ ОБЪЕДИНИТЬ В НОВОМ ФОНДЕ; ЭТО МОЖЕТ СТАТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ПЕРЕНОСУ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ЗА ВРЕД ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ В НАЛОГОВЫЙ КОДЕКС**

Новый фонд – экологический – предложило создать Минэкономразвития, рассказали «Известиям» в ведомстве. Пополнять его министерство предлагает за счет трех обязательных платежей компаний: экологического и утилизационного сборов, а также платы за негативное воздействие на окружающую среду (НВОС). Появление такого фонда – альтернатива инициативе Минфина по переносу этих платежей в Налоговый кодекс (НК). Бизнес в целом не против создания новой структуры, которая будет аккумулировать деньги от «природных» платежей, однако при условии, что ответственность предпринимателей не возрастет. Реализация инициативы Минэкономразвития поможет наладить использование средств по назначению, но полностью проблему неналоговых платежей не решит, полагают эксперты. По их мнению, с одной стороны, это не гарантирует предпринимателям защиту от роста фискальной нагрузки, с другой – не способствует улучшению администрирования.

Деньги для природы

Создание фонда обеспечит адресное расходование денег и может стать альтернативой внесению платежей за вред экологии в НК, считают в Минэкономразвития.

- Бизнес длительное время адаптировался к механизму расширенной ответственности производителя. Крупные и средние предприятия уже успели приобрести и внедрить необходимое для самостоятельной утилизации оборудование. Компании, занимающиеся переработкой, могут лишиться тех объемов вторичного сырья, на которые они рассчитывали, – объяснили в Минэкономразвития свои возражения против идеи Минфина перенести в НК утилизационный и экологический сборы, а также плату за негативное воздействие на окружающую среду.

Особо охраняемые природные зоны могут приносить многомиллиардную прибыль при правильном использовании

На уточняющие вопросы «Известий» о том, каким может быть механизм работы нового фонда и как это разрешит опасения бизнеса о будущем неналоговых платежей, в ведомстве не ответили.

В Минфине на вопрос, поддерживает ли ведомство создание экологического фонда, ответили, что необходимости в этом нет, так как расходы на экологию могут формироваться и в рамках стандартного бюджетного процесса.

- Министерство ставит перед собой задачу сделать предсказуемым и прозрачным регулирование установления и изменения самих платежей. Созданием фонда эти вопросы не решить, – добавили в ведомстве.

В Минприроды предложения Минэкономразвития оставили без комментариев.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Все три платежа направлены на снижение загрязнения окружающей среды. В общей сложности они принесли в консолидированный бюджет более 266 млрд рублей, из которых на утилизационный сбор приходится 263 млрд, 2,6 млрд – на экологический, 0,7 млрд – на плату за НВОС.

Представители бизнеса идею создать экологический фонд поддержали, но с рядом оговорок. Если за платежи в фонд будет такая же ответственность, как и за неуплату налогов (штрафы, блокировка счетов, уголовная ответственность), то принципиальной разницы между вариантами Минэкономразвития и Минфина для предпринимателей не будет, уверен президент Торгово-промышленной палаты (ТПП) Сергей Катырин.

Целесообразнее было бы создать отдельный фонд только для утилизационного сбора, который бы компенсировал предприятиям их вложения в дальнейшее использование отходов. Так проблема решается в Европе, добавил президент «Опоры России» Александр Калинин. Смешивать три платежа в «одном котле», по его мнению, не стоит. Это связано с рисками профинансировать одни области экологии в ущерб другим. А ведь, несмотря на идеологическую близость, каждый вид сбора вводился для решения конкретных задач.

Красивая идея

Реализация инициативы Минэкономразвития не решит основные проблемы неналоговых платежей, полагает руководитель аналитической службы «Пепеляев групп» Вадим Зарипов. С одной стороны, это не гарантирует предпринимателям защиту от роста фискальной нагрузки, с другой – не поспособствует лучшему администрированию таких платежей.

- Однако подобный фонд стране необходим. Сейчас поступления от платы за загрязнение окружающей среды часто используются на совершенно другие нужды. Появление в бюджете обособленной статьи исключит нецелевое использование сборов за экологию, – считает эксперт.

Без жесткой регламентации расходов фонда его создание выглядит лишь как еще одна красивая идея, полагает партнер юридической компании Taxology Алексей Артюх. Формально, действующая система экологических платежей тоже направлена на борьбу с

негативными последствиями на природу, однако ошутимого эффекта это пока не приносит, отметил он.

Экологический фонд по механизму работы может напоминать действующие федеральный и региональные дорожные. Источником их наполнения служат акцизы на топливо и масла, на эти деньги ремонтируют и строят автодороги. Средства экологического фонда могут направляться как на финансирование «природных» госпрограмм, так и на компенсацию затрат компаний, работающих с окружающей средой (добыча полезных ископаемых, вылов рыбы и так далее), предполагает Вадим Зарипов.

Кроме трех платежей за вред экологии Минфин ранее предлагал перенести в НК еще и курортный сбор, плату за проезд большегрузов по автодорогам («Платон») и обязательные отчисления для операторов связи. С критикой такой инициативы выступил бизнес. Главы ТПП, Российского союза промышленников и предпринимателей, «Опоры России» и «Деловой России» направили письмо президенту Владимиру Путину, где указали, что это не только не защитит их от роста фискальной нагрузки, но и увеличит административное давление. Деловые сообщества предложили разработать специальный закон для неналоговых сборов и запретить взимать с предприятий плату, не регламентированную этим документом.

Минэкономразвития не только предлагает создать новый фонд вместо переноса в НК трех «природных» сборов. Ведомство не поддерживает и перенос в Налоговый кодекс остальных платежей. В ведомстве отметили, что разделяют опасения предпринимателей, связанные с риском усиления административного давления. По мнению министерства, регулирование сборов не должно изменяться кардинальным образом. На вопрос «Известий», какими могут быть компромиссы по переносу в НК курортного сбора, «Платона» и обязательных отчислений для операторов связи, в Минэке не ответили.

<https://iz.ru/859155/dmitrii-grinkevich/tri-v-odnom-ekologicheskie-platezhi-mogut-obedinit-v-novom-fonde>

### **ТАСС; 2019.03.25; КОЗАК 26 МАРТА ОБСУДИТ С НЕФТЯНИКАМИ ПРОДЛЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О ЗАМОРОЗКЕ ЦЕН НА ТОПЛИВО**

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак проведет 26 марта совещание с руководителями российских нефтяных компаний, ключевыми темами станут лицензирование экспорта, корректировка отдельных параметров налогового маневра и продление соглашения о стабилизации цен на топливо, сообщил ТАСС представитель вице-преьера Илья Джус.

«26 марта Козак проведет совещание с руководителями нефтяных компаний по вопросам лицензирования экспорта и корректировки отдельных параметров налогового маневра в нефтяной отрасли», – сказал он.

Джус сообщил, что на встрече также будет обсуждаться продление действия соглашения правительства с вертикально-интегрированными нефтяными компаниями, а также параметры данного соглашения.

Ранее сообщалось, что правительство решило продлить на три месяца действие соглашения, регулирующего цены на топливо в опте и рознице – до конца июня. На смену должен прийти новый механизм, гарантирующий снабжение внутреннего рынка бензином и дизелем, в виде лицензирования экспорта.

Правительство при этом готово уменьшить требование по обязательному увеличению поставок топлива на внутренний рынок на 3% к уровню 2017 года, а также скорректировать формулу демпфирующего механизма.

Изначально демпфер был придуман для компенсации нефтяникам разницы между внутренними и экспортными ценами на топливо, однако из-за низкой экспортной альтернативы нефтяники вынуждены были доплачивать в бюджет.

<https://tass.ru/ekonomika/6254051>

### **ТАСС; 2019.03.25; ЗАМСЕКРЕТАРЯ СОВБЕЗА ОБСУДИТ В ПЕТРОЗАВОДСКЕ 26-29 МАРТА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОВОКЗАЛА**

Заместитель секретаря Совета безопасности России Рашид Нургалиев посетит 26-29 марта Республику Карелия. Об этом сообщили в пресс-службе СБ РФ, секретарь которого Николай Патрушев руководит Госкомиссией по подготовке к празднованию 100-летия региона.

«Нургалиев ознакомится с деятельностью лесозавода «ФинТек» в поселке Пяозерский Лоухского муниципального района, посетит строительную площадку малых гидроэлектростанций на территории Кемского муниципального района, проведет совещание по вопросу организации паромной переправы в деревне Панозеро Кемского района, осмотрит строительную площадку защитного павильона над объектом культурного наследия «Бесовы следки», – говорится в сообщении. Кроме того, в Медвежьегорске он посетит строящийся физкультурно-оздоровительный комплекс, а в Петрозаводске проведет совещание по вопросу строительства аэровокзального комплекса, а также обсудит вопросы, связанные с установкой памятника воину-афганцу и благоустройством территории Храма во имя Святого Илии Пророка.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; МЕДВЕДЕВ ВНЕС В ГД ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОЛНОМОЧИЯХ МИНТРАНСА ОПРЕДЕЛЯТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАТНЫХ УСЛУГ НА АВТОВОКЗАЛАХ**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев своим распоряжением внес в Госдуму проект федерального закона «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Соответствующий документ от 22 марта N497-р опубликован в понедельник на сайте правительства РФ. Тем же распоряжением заместитель **министра транспорта** РФ Алексей **Семенов** назначен официальным представителем правительства РФ при рассмотрении законопроекта в парламенте.

Как сообщалось, правительство рассмотрело указанный законопроект, которым предлагается наделить **Минтранс** России полномочием определять список платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры (автОВОКЗАЛАХ – ИФ) за счёт юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, имеющим право заниматься регулярными перевозками по маршруту, включающему такие объекты транспортной инфраструктуры.

При этом отмечалось, что это делается для устранения существующей проблемы «некорректной системы взаиморасчётов между объектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками».

Законопроект был рассмотрен и одобрен 11 марта 2019 года на заседании комиссии правительства РФ по законопроектной деятельности и на заседании правительства РФ 14 марта 2019 года.

Документ был разработан **Минтрансом** РФ во исполнение поручения президента РФ Владимира Путина по итогам заседания президиума Госсовета 22 сентября 2017 года по вопросу определения органа исполнительной власти, уполномоченного на формирование списков обязательных услуг автОВОКЗАЛОВ, тарифов и сборов на обязательные платные услуги, а также на утверждение федеральных правил формирования таких тарифов и сборов.

Как говорится в сообщении на сайте правительства, в соответствии с федеральным законом от 13 июля 2015 года N220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим

транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», владелец объекта транспортной инфраструктуры не вправе отказать в пользовании услугами, оказываемыми на объекте транспортной инфраструктуры, любому лицу, получившему право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включён этот объект транспортной инфраструктуры. При этом условия пользования услугами, оказываемыми на объекте транспортной инфраструктуры, должны быть едиными для всех.

«Порядок расчётов, связанных с пассажирскими перевозками, при котором объект транспортной инфраструктуры удерживает с автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей сумму в процентном соотношении от общей суммы, полученной от реализации билетов, а также сумму в процентном соотношении от общей суммы реализации сбора за провоз багажа, является самым распространённым при заключении договоров между указанными сторонами», – отмечается в сообщении.

Вместе с тем при таком подходе пассажир, следующий по маршруту большей протяжённости с более высокой стоимостью проезда, вынужден оплачивать в общей стоимости перевозки услуги автовокзала в большем размере, чем пассажир, следующий по маршруту меньшей протяжённости, получая при этом на автовокзале такой же объём услуг. Аналогичная ситуация возникает, когда на одном и том же маршруте у разных перевозчиков стоимость билетов может существенно отличаться в зависимости от комфортности транспортного средства.

Кроме того, **Минтранс** РФ будет устанавливать список тарифов и сборов на обязательные платные услуги и правила их формирования. Предлагается также установить, что владельцу объекта транспортной инфраструктуры запрещается навязывать платные услуги, которые не относятся к платным услугам, и взимать плату за пользование элементами обустройства автомобильных дорог.

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-nadelyat-pravom-formirovat-spisok-platnykh-uslug-avtovokzalov.html>

### **ТАСС; 2019.03.25; В ГИБДД ЗАДУМАЛИСЬ ОБ ОСНАЩЕНИИ ТАКСИ ТАХОГРАФАМИ**

Тахографы для контроля за процессом перевозки людей могут ввести для российских водителей такси, это планируется сделать для снижения числа аварий с участием таксистов. Об этом в понедельник сообщил главный инспектор по безопасности дорожного движения в РФ Михаил Черников в интервью радиостанции «Милицейская волна».

«Видим, сколько сегодня вопросов, касающихся утомленности и усталости таксистов. Люди засыпают за рулем, потому что далеко не выполняют тот режим труда и отдыха, который необходим. В дальнейшем нужно рассматривать вопрос об установке специального оборудования, например тахографов, которые применяются при автобусных перевозках, чтобы можно было контролировать процесс перевозки именно со стороны водителей легковых такси», – сказал он.

По его словам, в настоящий момент готов законопроект об ответственности агрегаторов службы такси за предоставление им услуг по перевозке пассажиров. «Подготовлен законопроект, где деятельность в сферах перевозок будет осуществлена по части ответственности агрегаторов за предоставление услуг. Сегодня мы с ними очень много общаемся по поводу определения и персонификации водителя за рулем. Сделали срез и взяли 120 тыс. водителей, которые работают за одни сутки с одним из агрегаторов. Оказалось, что 800 водителей были лишены водительских прав или вообще не имели права управления транспортным средством. Понимаем, что в этом сегменте очень много вопросов, касающихся водителей, которые перевозят людей», – отметил глава ГИБДД.

<https://tass.ru/obschestvo/6255105>

### **ТАСС; 2019.03.25; ВОДИТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ЗАНИМАЮТСЯ АВТОБУСНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ, НАЧНУТ ПРИВЛЕКАТЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ С 1 ИЮНЯ**

Об этом сообщил главный инспектор по безопасности дорожного движения в РФ Михаил Черников в интервью радиостанции «Милицейская волна» в понедельник.

«Ространснадзор уже приступит с 1 июня к привлечению к ответственности таких водителей, которые не будут пролицензированы. Думаю, здесь будет и процедура контроля как со стороны Ространснадзора, так и со стороны региональных властей, потому что большие перевозки задействованы и межмуниципальные и межсубъектные. Все маршруты, которые сегодня определены органами власти, будут учтены в рамках лицензирования», – сказал он.

Черников выразил уверенность, что лицензирование автобусных перевозчиков, которое введено с 1 марта, поможет снизить риск ДТП с участием этих транспортных средств.

«У нас зарегистрированы 864 тысячи автобусов, из них 409 тысяч зарегистрировано за физическими лицами. И как показывает анализ причин и условий, способствовавших ДТП с участием автобусов, основные нарушения требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров фиксируются при использовании автобусов, зарегистрированных за физическими лицами», – подчеркнул Черников.

### **ТАСС; 2019.03.25; В 2018 ГОДУ НА ДОРОГАХ В РОССИИ ПОГИБЛИ 628 ДЕТЕЙ**

Число детей, погибших в ДТП на российских дорогах, за последние несколько лет неуклонно сокращалось, в 2018 году этот показатель составил 628 человек. Об этом сказал глава ГИБДД Михаил Черников в интервью радиостанции «Милицейская волна».

«Если у нас 1 тыс. детей погибла в 2012 году, то по итогам 2018 погибли 628 детей. Из этих 628, к сожалению, большая часть – около 60% – погибла, находясь в автомобиле у взрослых или у родителей», – отметил он.

«Есть комплекс мероприятий, который в первую очередь направлен на сохранение детской жизни. Мы должны научить взрослых правильно управлять транспортным средством, перевозить детей в детском удерживающем устройстве, пристегивать их ремнем безопасности», – сказал Черников.

По его словам, в целом с 2012 года идет тенденция по уменьшению количества погибших в автоавариях на российских дорогах. «В 2012 году по статистике было 28 тыс. погибших, а по итогам 2018 года на 10 тыс. погибших меньше, это 18 тыс. погибших», – отметил главный инспектор по безопасности дорожного движения.

<https://tass.ru/proisshestiya/6254613>

### **РБК; ЕЛЕНА АНИСИНА; 2019.03.25; БИТВА ЗА КОНТРОЛЬ; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК ИЗБЕЖАТЬ КОНФЛИКТОВ ПРИ ВНЕДРЕНИИ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ НА ДОРОГАХ**

Вопрос весового контроля на дорогах – сегодня одна из самых острых тем в грузоперевозках. Власти обвиняют перевозчиков в разрушении дорог, перевозчики же массово подают иски о недостоверности показаний взвешивающих механизмов. Новый этап противостояния может развернуться в Ленобласти, где запланирована установка более сотни автоматизированных рамок уже до конца года, а затем – и на федеральном уровне. Какие нюансы должна учитывать масштабная программа, мы выяснили у экспертов и участников отрасли.

Вес под контроль

В середине марта 2019 года глава комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области Юрий Запалатский озвучил планы по установке рамок автоматизированной

системы весового и габаритного контроля (АСВГК). Всего на территории области до конца года планируется установить от 108 до 144 штук. Для сравнения федеральная программа предполагает установку всего 400 рамок АСВГК. Начать установку рамок региональные власти планируют с Выборгского района Ленобласти, где активно ведется добыча песка, щебня и гранита.

«По нашим подсчетам взимание сборов с перегрузов принесет нам дополнительный доход в 750 млн рублей в ближайший год. Это приблизительно десятая часть текущего ежегодного бюджета региона, выделяемого на строительство и ремонт дорог в Ленобласти», – отметил Юрий Запалатский.

Очевидно, что весовой контроль на дорогах необходим, однако есть определенные опасения исходя из опыта применения АСВГК в других регионах, где эта система уже работает и она несовершенна, отмечают участники отрасли.

Перевес с запасом

Погрешность рамок АСВГК чиновники от Минтранса оценивали в пределах 10%. Однако в Приморском крае были зафиксированы прецеденты превышения на 36% по сравнению со стационарными весами. А в августе 2015 года система зарегистрировала автомобиль «КАМАЗ», общая масса с грузом которого составляла более 211 тонн при возможной в 26,5 тонн.

Ассоциация «Грузавтотранс» в июле 2016 года провела показательный эксперимент, демонстрирующий пробелы в системе АСВГК. В Санкт-Петербурге на стационарном пункте весового контроля в Шушарах 15 грузовых автомобилей прошли контрольное взвешивание. В качестве груза были использованы контейнеры, цемент, песок, бетон, щебень и грунт. В итоге из 15 автомобилей у 9 нагрузки на ось превышали допустимые в диапазоне до 30%. При этом ни один из «подопытных» автомобилей не просто не имел перевеса с точки зрения предельно допустимой массы, но загружен был только частично. Соответственно, небольшой перегруз может обернуться автоматической фиксацией куда большего перевеса.

Проблема весового контроля остро встала в Нижегородской области. В 2017 году сумма штрафов за неполный год перевалила за 1 млрд рублей, а местные перевозчики оказались на грани банкротства. Технически это произошло из-за того, что перед рамкой АСВГК была искусственная неровность, и перевозчики притормаживали, что в силу законов физики и вызывало показатели перегруза на весах.

Цена негабарита

В начале этого года в Свердловской области суд удовлетворил более 400 исков об оспаривании штрафов в связи с некорректной работой рамок. В итоге бизнес получит назад более 60 млн руб.

Как говорят сами перевозчики, не редкость разные показатели АСВГК по одной и той же машине, следующей без остановок. Технически это может быть вызвано несоблюдением норм установки рамок или ненадлежащим качеством дорожного покрытия, на котором эти рамки установлены – даже небольшой перекося полотна может критично влиять на результат. Однако штрафы за такие «нарушения» выставляются автоматически и оспорить их очень сложно, поскольку суды исходят из показаний фиксированного нарушения, даже если его на самом деле не было.

Для малого и среднего бизнеса ошибки в работе системы могут быть фатальны. Так, согласно статье 12.21.1 КоАП РФ, за превышение допустимой нагрузки на ось более чем на 50%, а также допустимых габаритов более чем на полметра предусмотрены штрафы для юрлица – от 400 до 500 тыс. руб.; при выявлении правонарушения на основании данных автоматических техсредств, имеющих функцию фотосъемки и видеозаписи, размер штрафа фиксированный – 500 тыс. рублей.

«Представляете какие могут быть суммы штрафов по нашему региону, учитывая, что - 20% всех грузов проходят через Петербург и область – мы портовый, транзитный город,

поэтому стоит особенно тщательно подойти к вопросу объективности наложения штрафов и предусмотреть системы дополнительного контроля», – отмечает президент национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «ГРУЗАВТОТРАНС» Владимир Матягин.

### Правовая коллизия

Положения статьи 12.21.1 КоАП РФ при ее буквальном прочтении даже на физических лиц могут быть наложены штрафы в размере 500 тыс. рублей – что уже и начало происходить (так, один из граждан вез деревянный сруб на дачу). В итоге положение статьи было оспорено в Конституционном суде РФ. В январе 2019 года КС постановил, что статья частично не соответствует Конституции РФ и имеет место ущемление прав, поскольку единственный фактор, влияющий на размер наказания (400 или 500 тыс. рублей для юрлиц, 10 тыс. или 500 тыс. руб. – для физлиц) – это способ фиксации нарушения (зафиксированное автоматикой нарушение – 500 тыс. рублей для всех).

Конституционный суд обязал внести изменения в норму КоАП, чтоб привести ее в соответствие с принципами равноправия и законности и устранить имеющее место нарушение, а до этого штрафовать по минимальному тарифу.

### Прозрачный контроль

Чтобы избежать подобных проблем, эксперты и грузоперевозчики предлагают предусмотреть несколько мер. Для начала установить информационные знаки, заранее предупреждающие водителя о прохождении рамок. Это позволит выбрать оптимальную скорость и позволит избежать нарушений, которых нет. «Далее очень важно сделать оповещение водителей о том, что рамка зафиксировала некое нарушение. Это должно быть четко видно водителю», – отмечает независимый эксперт в области грузоперевозок Александр Дацюк. Сегодня во многих регионах используется система sms-оповещение, но сообщения о нарушении посылают на предприятия, а это совершенно непонятно и опротестовать это невозможно.

«Необходимо четко прописать и саму процедуру оспаривания штрафов, – говорит директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» Александр Лашкевич. – Сегодня перевозчики виноваты безальтернативно. Кроме того, необходимо прописать ответственность грузоотправителя и регламентировать возможность перевыставления ему претензии». А для повышения прозрачности следует создать единый источник информирования и централизованный свод информации. «Пока же штрафы выписываются отдельными региональными центрами, а единый регламент работы АСВГК отсутствует, равно как и возможность получать из одного источника полноценную статистику о нарушениях», – отмечает Александр Лашкевич. Также он уверен, что необходим тестовый период соправкой перевозчику «нулевых» штрафов.

Повышению объективности также способствует наличие контрольных стационарных весов. Подобная практика существует в Австрии и Германии, когда при фиксации нарушения по весу или габаритам перед водителем загорается красный свет и указатель на дополнительный стационарный контроль. У водителя должна быть возможность проверить данные и опротестовать их, уверены перевозчики. «Почему когда я прихожу в магазин и не уверен, что в мешочке лежит именно килограмм картошки, я могу проверить на контрольных весах, а тут, где штрафы достигают 500 тыс. рублей, такой возможности нет», – говорит Владимир Матягин.

Прозрачная и объективная система, в которой есть место всестороннему контролю пойдет на пользу всем, уверены эксперты.

<https://spb.plus.rbc.ru/news/5c94ebcc7a8aa929faa14ece>

### **ТАСС; 2019.03.25; В ЗАБАЙКАЛЬЕ В 2019 ГОДУ ВОССТАНОВЯТ ВСЕ ДОРОГИ, ПОСТРАДАВШИЕ ПРИ НАВОДНЕНИИ 2018 ГОДА**

Власти Забайкальского края планируют в 2019 году завершить восстановление дорог, которые пострадали во время масштабного наводнения летом 2018 года. Об этом во вторник сообщила пресс-служба регионального министерства территориального развития. Летом 2018 года в Забайкальском крае больше месяца почти ежедневно шли дожди, что в июле привело к масштабным паводкам. В зону подтопления попало более 60 населенных пунктов, от наводнения пострадало имущество свыше 12 тыс. человек. Вода разрушила 182 км региональных и муниципальных дорог, повредила свыше 30 мостов.

«В 2019 году планируется восстановить 176 автомобильных дорог регионального и местного значения общей протяженностью свыше 117 км, пострадавших в результате паводков 2018 года, а также 22 моста», – говорится в сообщении.

По словам профильного министра Виктора Паздникова, на эти цели нужно почти 376 млн рублей. «При этом в прошлом году нам уже удалось восстановить 96 дорог общей протяженностью почти 65 км и 14 мостов», – напомнил он.

В 2020 году краевым властям останется отремонтировать только один объект – автомобильный мост на севере Читы, который частично обрушился во время паводков в июле 2018 года.

<https://tass.ru/v-strane/6257888>

### **ТАСС; 2019.03.26; В КУЗБАССЕ УСТАНОВЯТ ШЕСТЬ НОВЫХ ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ДО КОНЦА ГОДА**

Энергетики филиала ПАО «МРСК Сибири» – «Кузбассэнерго-РЭС» смонтируют до конца года шесть новых зарядных станций для электромобилей на территории Кемеровской области. Сейчас в регионе 33 таких стационарных объекта, новые заправки для электрокаров появятся в Кемерове и Новокузнецке, сообщили ТАСС в филиале ПАО «МРСК Сибири» – «Кузбассэнерго-РЭС».

«Сейчас сеть заправочных станций включает в себя 33 станции, в том числе три в Кемерове, по одной – в Новокузнецке, на трассе Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк, в музее-заповеднике «Томская писаница», а также 27 станций на территории всех подразделений «Кузбассэнерго – РЭС». До конца года филиал ПАО «МРСК Сибири» – «Кузбассэнерго-РЭС» смонтирует еще шесть зарядных станций в Кемерове и Новокузнецке», – рассказали в пресс-службе организации.

Развитие электроразрядной инфраструктуры проходит в рамках всероссийской программы ПАО «Россети», ее цель – создать условия для внедрения всех видов автономного электротранспорта на территории страны.

Кузбасские энергетики также пояснили, что по пяти запланированным на 2019 год электрозаправкам сейчас ведется согласование мест их расположения, площадка для шестой уже определена – ее смонтируют в июне текущего года в городе-спутнике «Лесная поляна» в Кемерове. Жилой район начали строить в 2007 году на расстоянии 7 км от города, в отдалении от промышленных производственных площадок и в окружении хвойного леса. Сейчас «Лесная поляна» считается районом города с наиболее благоприятной экологической обстановкой, где проживают уже более 17 тыс. человек.

«У нас в районе есть несколько автомобилей таких, в перспективе надеемся, что их станет больше и это получит развитие. Для нас экология в приоритете, так как мы развиваем концепцию экологического района», – рассказали ТАСС в территориальном управлении «Лесной поляны».

Как сообщили ТАСС в Госавтоинспекции Кузбасса, сейчас в регионе на учете стоят около 150 автомобилей с гибридными электродвигателями, тогда как общее число легковых автомобилей в регионе превышает 700 тыс. единиц. Таким образом, доля электротранспорта области составляет менее 1%. Развитие инфраструктуры для

обслуживания электроавтомобилей должно стать дополнительным стимулом для владельцев транспортных средств приобретать машины с гибридным двигателем.

<https://tass.ru/cifrovaya-energetika/6257911>

### **ТАСС; 2019.03.25; ВЛАСТИ МОСКВЫ НЕ ПЛАНИРУЮТ ПОЛНОСТЬЮ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ИДЕИ СОЕДИНЕНИЯ ЖЕЛТОЙ ВЕТКИ МЕТРО**

Власти Москвы не планируют полностью отказываться от проекта соединения Солнцевского и Калининского радиусов метрополитена, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе Стройкомплекса столицы.

«Мэр Москвы Сергей Собянин прямо заявил, что соединение двух участков этой ветки заложено в Генплане Москвы, однако современные технологии строительства не позволяют реализовать этот проект так, чтобы не создать серьезных неудобств горожанам. Таким образом, речь не идет о полном отказе в реализации этого плана. Речь идет о нецелесообразности этого проекта в сегодняшних условиях развития города», – сказали в пресс-службе.

Собеседник агентства напомнил, что вопрос о соединении участков будет перенесен на период после 2023 года, «что неоднократно подчеркивалось во всех материалах Строительного комплекса Москвы». «В частности, этот проект отсутствует на всех картах-планах перспективного развития метро до 2023 года, которые неоднократно публиковались в СМИ, а также на официальном портале Строительного комплекса. Потребности по распределению трафика, которые могло бы закрыть соединение Солнцевского и Калининского радиусов, уже частично решены за счет связки с МЦК, а также [связки] со станциями строящейся Большой кольцевой линии метро», – добавил собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что власти Москвы планируют продлить Калининско-Солнцевскую линию метро до аэропорта Внуково к 2023 году.

<https://tass.ru/moskva/6254137>

### **RNS; 2019.03.25; В МОСКВЕ ПО ВЫХОДНЫМ ЗАПРЕТЯТ ЕЗДИТЬ ПО 5 ВЫДЕЛЕННЫМ ПОЛОСАМ**

Столичным автомобилистам с 14 апреля текущего года запретят ездить в выходные дни по пяти выделенным полосам: на Ленинском проспекте, проспекте Мира – Ярославском шоссе, Воздвиженке – Кутузовском проспекте – Можайском шоссе, Нахимовском проспекте – Ломоносовском проспекте – Минской улице, а также на Нижегородской улице – Рязанском проспекте, сообщила пресс-служба Центра организации дорожного движения (ЦОДД) правительства Москвы.

«Ежедневный режим работы вводится с 14 апреля 2019 года на пяти выделенных полосах, проходящих через районы, где отсутствует альтернативный магистральный транспорт. <...> Ежедневный режим работы выделенных полос с 14 апреля вводится на 5 магистралях: Ленинский проспект, проспект Мира – Ярославское шоссе, ул. Воздвиженка – Кутузовский проспект – Можайское шоссе, Нахимовский проспект – Ломоносовский проспект – Минская улица, Нижегородская улица – Рязанский проспект», – говорится в сообщении.

<https://rns.online/transport/V-Moskve-zapretyat-ezdit-v-vihodnie-po-5-videlennim-polosam-2019-03-25/>

### **ТАСС; 2019.03.25; ВАЛИДАТОРЫ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ ПОЯВЯТСЯ ВО ВСЕХ АВТОБУСАХ ПОДМОСКОВЬЯ В 2019 ГОДУ**

Все автобусы Московской области будут оборудованы валидаторами для самостоятельной оплаты проезда пассажирами до конца 2019 года. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«Повсеместное внедрение системы самостоятельной оплаты пассажирами началось с подвижного состава «Мострансавто» (крупнейший автоперевозчик региона, подведомственен **Минтрансу** области). В настоящий момент стационарными терминалами оплаты оснащены 4,9 тыс. единиц транспортных средств предприятия. В апреле система самостоятельной оплаты проезда заработает на всем подвижном составе «Мострансавто», а к концу года на подобную систему оплаты планируется перевести автобусы всех областных перевозчиков», – процитировали в сообщении заместителя **министра транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Святослава Иванова.

Он отметил, что благодаря валидаторам для самостоятельной оплаты время на посадку в автобус на маршруте сокращается в среднем на 11 минут. Устройства работают с бесконтактными банковскими картами (МИР, Visa, MasterCard), транспортной картой и брелоком «Стрелка», а также наличными.

«Если пассажир планирует оплатить проезд или провоз багажа наличными средствами, то он сообщает водителю, до какой остановки планирует проехать. Водитель печатает чек с QR-кодом, который пассажир прикладывает к терминалу оплаты и проходит в салон», – объяснили в **Минтрансе** области.

Терминалы предыдущего образца, установленные ранее, модернизировали, чтобы значительно сократить время обслуживания пассажиров.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6255901>

### **ТАСС; 2019.03.25; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЕРЕНЕСЛИ СРОК СДАЧИ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА МЕТРО НА 31 АВГУСТА 2019 ГОДА**

Срок сдачи Фрунзенского радиуса метро Санкт-Петербурга переносится с 1 июля на 31 августа 2019 года, сообщила ТАСС во вторник представитель компании ОАО «Метрострой».

По словам этого представителя, правительство Санкт-Петербурга заключило дополнительное соглашение с подрядчиком по строительству городского метрополитена – ОАО «Метрострой» – к госконтракту на строительство Фрунзенского радиуса метро (станции «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары»), которое переносит срок сдачи участка с 1 июля на 31 августа 2019 года.

Компания «Метрострой» должна была сдать три станции метро на юге Петербурга 20 декабря 2018 года, однако из-за срыва сроков власти города неоднократно переносили дату сдачи объектов.

«ОАО «Метрострой» заключило дополнительное соглашение с Дирекцией транспортного строительства комитета по развитию транспортной инфраструктуры, в соответствии с которым срок сдачи трех станций Фрунзенского радиуса метро установлен на 31 августа 2019 года», – отметила собеседница агентства.

На строительство станций Фрунзенского радиуса власти Петербурга перераспределили 2 млрд рублей с других строящихся объектов, сообщил ранее журналистам вице-губернатор Санкт-Петербурга Эдуард Батанов. Готовность участка составляет более 80%.

Продолжением Фрунзенского радиуса должны стать строящиеся станции метро «Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная». Пропускная способность участка составит сорок пар поездов в час, прогнозируемый суточный объем перевозок на первом этапе эксплуатации – 997 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6257689>

### **ТАСС; 2019.03.25; НА СОЗДАНИЕ ВЕЛОДОРОЖЕК В ПЕТЕРБУРГЕ ПОТРАТЯТ 750 МЛН РУБЛЕЙ**

Правительство Санкт-Петербурга направит до 750 млн рублей в проектирование и обустройство новых веломаршрутов до 2021 года, общую протяженность велосипедной

инфраструктуры планируется увеличить в два раза – до 237 км. Об этом сообщил ТАСС главный специалист отдела перспективного развития «Городского центра управления парковками Санкт-Петербурга» Дмитрий Купрессов.

«На создание и проектирование новых велосипедных дорожек в Санкт-Петербурге городским бюджетом предусмотрено 250 млн рублей в год в период с 2019 года по 2021 год в рамках адресной инвестиционной программы», – сказал он

В 2019 году на эти цели из бюджета Санкт-Петербурга будет направлено около 30 млн рублей на проектирование велосипедных дорожек и 183 млн рублей на их строительство, рассказала журналистам заместитель директора «Городского центра управления парковками Санкт-Петербурга» Полина Кибирева.

Всего в 2019 году планируется разместить восемь новых велосипедных маршрутов общей протяженностью порядка 31 км. В 2020 году в городе откроются десять велосипедных маршрутов протяженностью 39,3 км, к 2021 году – пять велосипедных маршрутов протяженностью 41,2 км, а по итогам 2021 года протяженность всех велодорожек в городе составит 237,1 км.

Сегодня в Санкт-Петербурге расположены 27 велосипедных маршрутов общей протяженностью 106,4 км. Для городских велосипедистов также доступны веломаршруты на 13 набережных, среди них набережные рек Фонтанки, Карповки, Петровской, Петроградской и Аптекарской.

С 28 по 31 марта 2019 году Санкт-Петербург впервые примет IV Международный велоconгресс. На конгрессе более 50 специалистов из 21 страны обсудят вопросы новых технологий при создании велосипедной инфраструктуры, экономические аспекты и перспективы развития городской среды Санкт-Петербурга и других городов страны.

<https://tass.ru/obschestvo/6255374>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.25; КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ ГОТОВА ЭКСПОРТИРОВАТЬ В КРЫМ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ**

Китайская компания готова экспортировать в Крым новейшее оборудование для строительства дорог, сообщил РИА Новости заместитель председателя совета дорожников крымского региона Сергей Гуленко. «Представители одной из крупнейших фирм-производителей оборудования Shandong Best Heavy Industry во главе с директором по развитию Ли Дунгуан прибыли в Крым, где проведут презентацию новейшего оборудования для строительства дорог», – сказал Гуленко. По его словам, компания готова экспортировать свою продукцию в Крым, так как видит бурное развитие дорожной отрасли полуострова.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЦЫГАНКОВА СВЕТЛАНА; 2019.03.25; В ЧЕРЕПОВЦЕ ПОСТРОЯТ МОСТ НЕОБЫЧНОЙ КОНСТРУКЦИИ**

Мост-арфа

В Череповце построят самый длинный мост на Вологодчине. Его протяженность – более одного километра. Срок завершения работ – 1 ноября 2025 года. О том, что городу металлургов необходим новый путепровод, говорят уже многие годы. Октябрьский мост через Шексну, связывающий центр Череповца и промышленную зону с Зашекснинским микрорайоном, задыхается в пробках, он просто не выдерживает такую пропускную способность автомобилей, работает на пределе.

Впервые о необходимости возведения второго моста задумались еще в 80-е годы прошлого столетия. И строили планы. Но распад Советского Союза не дал им осуществиться. К этой идее вернулись уже в 2007 году, когда второй мост объявили главным инфраструктурным проектом города. Рассматривали два варианта: железобетонный и вантовый. Остановились на втором, чтобы сохранить архитектурную особенность Череповца.

И вот наконец на градостроительном совете в Череповце подписали контракт на строительство моста.

- Уже сейчас начинается разработка вопросов транспортного сообщения и развития территорий, прилегающих к будущему мостовому переходу и новой автодороге, – сообщила мэр города Елена Авдеева.

Получено и положительное заключение госэкспертизы, подтверждение со стороны **Министерства транспорта РФ и Федерального дорожного агентства** о софинансировании строительства. Преимущества нового моста очевидны: он перераспределит транспортные потоки и значительно разгрузит центральные городские улицы. Кроме того, это пойдет на пользу развитию индустриальных парков «Шексна» и «Череповец».

А еще в рамках контракта построят семь километров новой автомобильной дороги, которая соединит путепровод с трассой Череповец – Сергиев Посад.

Строительство моста разделили на четыре этапа. И работу над первым начали еще в 2017 году. За это время специалисты перенесли существующие инженерные сети и коммуникации в районе подъездов к будущему путепроводу. К концу нынешнего года территорию под строительство нового моста нужно будет освободить и выкупить у собственников земельные участки. Их 36. На эти цели в региональном бюджете предусмотрели 120 миллионов рублей.

Основной этап строительства объекта оценивается в 16,5 миллиарда рублей. Деньги уже зарезервировали в областном бюджете.

Кстати, проект моста тоже необычный. Стальные тросы на нем будут соединять пилоны с дорожным полотном параллельно друг другу. Такое расположение напоминает арфу. Это позволит судам двигаться одновременно в обоих направлениях по реке Шексне.

<https://rg.ru/2019/03/25/reg-szfo/v-cherepovce-postroiat-most-neobychnoj-konstrukcii.html>

### **ТАСС; 2019.03.25; В РОССИИ СОЗДАДУТ МЕДИЦИНСКИЙ ТРАМВАЙ**

Объединенная ракетно-космическая корпорация (ОРКК) совместно с компанией «Инвитро» рассматривают проект создания медицинского трамвая на мощностях Усть-Катавского вагонного завода (УКВЗ, Челябинская область). Об этом сообщил журналистам гендиректор Роскосмоса Дмитрий Рогозин.

«Что касается УКВЗ, то он передается в ОРКК, которая вместе с «Инвитро» и формирует совместное предприятие. Сейчас дано поручение сделать первый опытный трамвай медицинского назначения, в котором будет два-три вагона. Дальше мы проведем испытания, проведем маркетинг и посмотрим: если это пойдет, то почему бы и нет», – сказал Рогозин. Он добавил, что в этом трамвае любой человек сможет пройти минимальное медобслуживание. Также рассматривается возможность сделать трамвай беспилотным.

«В это будет инвестировать «Инвитро», они в этом заинтересованы. Пока делаем одну пилотную машину на их средства», – добавил Рогозин.

Глава Роскосмоса отметил, что принято решение о придании всем филиалам Центра им. Хруничева статуса самостоятельных юридических лиц, включая Усть-Катавский завод.

<https://tass.ru/ekonomika/6253895>

На ту же тему:

<https://iz.ru/860340/2019-03-25/rogozin-anonsiroval-sozdanie-pervogo-meditsinskogo-bespilotnogo-tramvaia>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.25; ПРОКУРАТУРА ОБНАРУЖИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ДЕТЕЙ В ПЕНЗЕ**

В Пензе провели проверки экскурсионных и туристических перевозок детей. По информации региональной прокуратуры, учеников школы № 37 на «Вахту Памяти-2018»

летом возил автобус без спутниковой навигации ГЛОНАСС. Кроме того, в ходатайстве директора школы для участия в полевой экспедиции было указано девять детей, а потом оказалось на четыре человека больше.

Помимо этого, в поездке школы № 56 1 сентября по маршруту Пенза – село Кувака, было 11 не отмеченных в заявке человек, пишет ИА «Пенза-Пресс». По всем выявленным нарушениям было внесено представление начальнику управления образования Пензы.

Напомним, **Минтранс** РФ тестирует единую информационную систему, которая позволит в онлайн-режиме контролировать грузовой транспорт и пассажирские автобусы, оснащенные тахографами. Об этом «Известиям» рассказали в ведомстве. За нарушения водитель будет привлекаться к административной ответственности.

<https://iz.ru/860582/2019-03-25/prokuratura-obnaruzhila-narusheniia-pri-perevozkakh-detei-v-penze>

### **ТАСС; 2019.03.25; ЛЕДОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ НАЧАЛИ ЗАКРЫВАТЬ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ИЗ-ЗА ПОТЕПЛЕНИЯ**

Дорожное агентство «Архангельскавтодор» начало закрывать ледовые автомобильные переправы через реки в Архангельской области. Из 45 переправ на региональной сети автодорог сегодня закрыто пять, говорится в понедельник в сообщении пресс-службы ведомства.

«По причине так называемых заберегов и вышедшей на лед воды прекращена работа переправы через Северную Двину в районе Копачево (Холмогорский район). Также закрыты ледовая переправа через реку Илеша на автозимнике в районе поселка Красное в Верхнетоемском районе, через речку Богоявленка на автодороге Холмогоры – Андриановская в Холмогорском районе. И две переправы на зимнике, соединяющем Пинегу и Карпогоры в Пинежском районе», – говорится в сообщении.

Уточняется, что на переправах, которые продолжают работать, снижена грузоподъемность.

Как сообщила ТАСС начальник отдела метеопрогнозов Севгидромета Вера Красильникова, в ближайшее время в регионе днем будет плюсовая температура. «По прогнозу, на ближайшие дни ожидаются положительные температуры по области, за исключением северных районов: Мезенского, Лешуконского и Пинежского. Там около минус 2 градусов днем. Теплая погода сохранится, в целом третья декада марта в регионе ожидается на 3-5 градусов теплее нормы: среднесуточная температура в норме в это время минус 5-8 градусов», – пояснила она.

Как сообщает «Архавтодор», если теплая погода сохранится, в ближайшие две недели могут быть закрыты все ледовые переправы.

<https://tass.ru/v-strane/6256126>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА, ВЛАДИМИР; АННА СКУДАЕВА; 2019.03.25; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ ПОД ВЛАДИМИРОМ**

Два человека погибли при столкновении рейсового автобуса и иномарки во Владимирской области.

По данным полиции, авария на четвертом километре автодороги Дубки – Киржач в Киржачском районе произошла около 8.20 утра.

- По предварительной информации, водитель 1970 года рождения, управляя автомобилем Renault Duster, допустил выезд на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, где произошло столкновение с пассажирским автобусом, следовавшим по маршруту Кольчугино – Киржач, – сообщили в региональном УМВД.

В результате аварии водитель и пассажир легковушки погибли. По предварительным данным, в салоне рейсового автобуса находились десять пассажиров. Никто из них серьезно не пострадал.

По данным регионального ГУ МЧС, всего в ликвидации последствий ДТП принимало участие 13 человек на четырех единицах техники, в том числе пять сотрудников МЧС. Сейчас движение на аварийном участке дороги ограничено из-за ДТП. Потоки транзитного транспорта регулируют сотрудники ГИБДД. Причины аварии выясняют эксперты.

<https://rg.ru/2019/03/25/reg-cfo/dva-cheloveka-pogibli-v-dtp-s-avtobusom-pod-vladimirom.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; СКОРОБОГАТКО ДЕНИС, СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2019.03.26; ГТЛК ПРИНЯЛА ТЯЖЕЛОВЗВЕШЕННОЕ РЕШЕНИЕ; ГОСКОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ПОКУПАТЬ ПТК И СОЗДАВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОПЕРАТОРА**

Как выяснил «Ъ», Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) временно отказалась от попыток купить у группы ИСТ Первую тяжеловесную компанию (ПТК), а вместе с ними – и от идеи создания собственного железнодорожного оператора. Она намерена сосредоточиться на традиционном лизинговом бизнесе, докупив к нему Brunswick Rail за 24-29,7 млрд руб. К сделке с ПТК компания еще может вернуться, однако ряд госорганов резко против ее заключения.

На заседании совета директоров ГТЛК 27 марта вынесен вопрос рассмотрения ранее готовившихся сделок по приобретению госкомпанией крупных железнодорожных активов – ПТК и Brunswick Rail Ильи Беляева, рассказали источники «Ъ».

С прошлого года ГТЛК готовилась купить ПТК за 70 млрд руб. и Brunswick за 20 млрд руб. и создать на их базе собственного железнодорожного оператора (см. «Ъ» от 15 ноября 2018 года). Однако если конфигурация сделки по Brunswick не претерпела принципиальных изменений, то по ПТК сменились и продавец – на рубеже года у Сергея Генералова компанию выкупила группа ИСТ и близкие к ней инвесторы (см. «Ъ» от 11 февраля), – и периметр сделки. За него выпали так и не приобретенные «Промышленные активы» Андрея Лебедева, а также один из основных активов ПТК – «Нитрохимпром», что снизило оценку компании до 19,7 млрд руб.

Кроме того, сделку по ПТК раскритиковали представители ряда госструктур. Так, в феврале против нее высказался глава ФАС Игорь Артемьев, который «считает неверным продолжение практики приобретения государственными институтами развития большого количества вагонов на вторичном рынке» (см. «Ъ» от 4 марта). С похожей позицией выступали и другие ведомства: так, рассказывает источник «Ъ», в конце января Минпромторг высказывал в письме к Минтрансу возражения против осуществления ГТЛК «любых сделок с бывшими в употреблении вагонами и другим железнодорожным подвижным составом».

В результате, по данным источников «Ъ», менеджмент ГТЛК решил временно отложить создание собственного оператора и сосредоточиться на развитии потенциала существующего подразделения лизинга подвижного состава, с которым прекрасно сочетается Brunswick как оперлизинговая компания. Переговоры по ПТК могут быть продолжены, однако, уточнил один из собеседников «Ъ», в декабре истек период эксклюзивности, который был предоставлен ГТЛК по этой сделке.

В ГТЛК отказались от комментариев до заседания совета. В Минтрансе, которому подведомственна компания, подтверждают, что вопросы «находятся в проработке». В группе ИСТ от комментариев воздержались, но подтвердили, что период эксклюзивности по сделке с ПТК истек. В Brunswick от комментариев отказались.

Как рассказывает источник «Ъ», совету директоров будет предложено одобрить покупку 99% акций в собственной структуре ООО ГТЛК-1520, а после окончания корпоративных процедур – проголосовать на общем собрании участников этого ООО за приобретение 100% BRG Holding Limited, которую продаст Amalgam Rail. BRG будет принадлежать по 100% ООО «Брансвик рейл», ООО «Амальгам Рейл Менеджмент» и ООО «Профтранс».

Сумма сделки складывается из базовой цены 24 млрд руб. и переменного показателя, зависящего от разбега между целевым и фактическим оборотным капиталом, результата погашения внутригруппового долга в \$122 млн и цены выбывших вагонов на дату закрытия. Однако в любом случае эта цена не будет выше 29,75 млрд руб. (так оценил актив E&Y).

Собеседники «Ъ» на рынке сомневались в обоснованности покупки этого актива примерно за 7 EBITDA, однако, отмечает собеседник «Ъ», 6,6 EBITDA за Brunswick близки к цене, предлагавшейся за «сопоставимый по объему операций» «Трансконтейнер» (6,8 EBITDA). Более того, менеджмент ГТЛК, рассказывает он, исходит из прогноза сохранения дефицита на рынке полувагонов на ближайшие два-три года на фоне роста грузопотока и сохранения нехватки комплектующих, хотя и опирается на консервативный прогноз ставки на аренду полувагона, которая должна упасть к 2021 году на 16%, до 1,55 тыс. руб. за вагон в сутки.

По оценкам ИПЕМ, уточняет замгендиректора института Владимир Савчук, к 2021 году ставка предоставления полувагона составит 1,5-1,75 тыс. руб. При этом, поскольку в последние годы поставляют вагонов больше, чем списывают и чем необходимо для выполнения плана перевозок, на рынке образуется профицит, который к 2021 году достигнет 30-50 тыс. вагонов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3923591>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; РЖД МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ К ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОГИ В ГОРНЫЙ АЛТАЙ**

ОАО «РЖД» может вернуться к проекту строительства железной дороги в республику Алтай, этот вопрос обсудили временно исполняющий обязанности главы региона Олег Хорохордин с генеральным директором – председателем правления компании Олегом Белозеровым в понедельник.

Как сообщает правительство республики, по итогам встречи возобновлены переговоры по доведению ветки железной дороги из города Бийска Алтайского края до территории Горного Алтая.

В ближайшее время планируется создать рабочую группу с участием представителей республиканских властей и руководства «РЖД», которая рассмотрит возможность реализации проекта строительства железной дороги.

«Реализация данного проекта позволит не только увеличить число прибывающих в Горный Алтай туристов, но и повысит грузопоток, который в настоящее время представлен лишь автомобильным транспортом. Это, в свою очередь, поможет снизить цены на уголь, являющийся основным видом топлива для жителей большинства районов республики, и приступить к вопросу уменьшения тарифов», – отметил О.Хорохордин, слова которого приводятся в сообщении.

Кроме того, строительство железной дороги позволит привлечь в регион дополнительные инвестиции, создать новые рабочие места и открыть доступ местных сельхозпроизводителей к отправка продукции по железной дороге.

При этом вопрос строительства железнодорожной ветки в республику периодически обсуждается, но на протяжении многих лет не был сдвинут с мертвой точки.

### **ПРАЙМ; 2019.03.25; ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ НА САХАЛИНЕ ПО ШИРОКОЙ КОЛЕЕ С ОБЩЕСЕТЕВЫМ РОССИЙСКИМ СТАНДАРТОМ 1520 МИЛЛИМЕТРОВ В ИЮНЕ 2019 ГОДА**

Сообщили РЖД в понедельник.

Колея на Сахалине имеет ширину 1067 миллиметров. РЖД ведут работы по ее перешивке на общесетевой стандарт – 1520 миллиметров. Комплексное переустройство колеи железной дороги на Сахалине стартовало в 2003 году. За это время реконструировано 680

из 806 километров главного хода, построены десятки новых мостов и водопропускных труб, обходы тоннелей и опасных участков. Полностью завершить перешивку планируется в 2020 году.

«Первая партия вагонных тележек для пассажирского подвижного состава под колею общесетевого стандарта 1520 миллиметров прибыла на Сахалин. Планируется, что пассажирские поезда пойдут по широкой колее в июне текущего года, после завершения переустройства островной магистрали на западном побережье острова», – говорится в сообщении РЖД.

Семь платформ с вагонными тележками доставили с материка на пароме и разместили в Поронайске и Холмске. Летом, по мере перешивки колеи, на широкий ход переставят все работающие на линии пассажирские вагоны.

Всего до июня текущего года АО «Пассажирская компания «Сахалин» получит 138 вагонных тележек. Их закупили на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ, входит в «Трансмашхолдинг») при финансовой поддержке Корпорации развития Сахалинской области.

Кроме того, добавляют РЖД, на остров планируется поступление нового моторвагонного подвижного состава: три новых рельсовых автобуса будут работать на пригородных направлениях.

### **ПРАЙМ; 2019.03.25; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАПУСКА СКОРОСТНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» ИЗ НОВОСИБИРСКА В ОМСК, КЕМЕРОВО, ТОМСК, БАРНАУЛ И НОВОКУЗНЕЦК В 2020-2021 ГОДАХ**

Это следует из ответа департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» компании на обращение председателя Общероссийского объединения пассажиров Ильи Зотова.

Глава объединения сообщил РИА Новости, что был в феврале текущего года в Сибири, где общался с местными жителями, и они просили его поднять этот вопрос. В связи с этим он написал обращение в РЖД с просьбой активизировать развитие движения подобных поездов в Сибирском федеральном округе. РИА Новости ознакомились с содержанием ответа компании.

«В настоящее время ОАО «РЖД» рассматривается комплексный вопрос организации движения скоростных электропоездов «Ласточка» на направлениях Западно-Сибирской железной дороги, в рамках которого обсуждается: назначение ускоренных поездов электропоездами «Ласточка» на направлениях Омск-Новосибирск, Новосибирск-Кемерово, Новосибирск-Томск, Новосибирск-Барнаул, Новосибирск-Новокузнецк», – говорится в ответе департамента РЖД.

Письмо подписано замначальника департамента Андреем Кудряшовым.

«При положительном решении всех вопросов в текущем году, запуск электропоездов «Ласточка» на данном полигоне возможен в 2020-2021 годах», – добавляется в ответе.

РЖД уже несколько лет эксплуатируют поезда «Ласточка» на ряде направлений в России. Такой подвижной состав выпускает завод «Уральские локомотивы» (совместное предприятие немецкого концерна Siemens и группы «Синара» бизнесмена Дмитрия Пумпянского). Производитель имеет договор с РЖД на поставку до 2020 года 1,2 тысячи вагонов (240 электропоездов) «Ласточка» на общую сумму более 2 миллиардов евро.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.25; СЕРГЕЙ ВАЗЮЛИН: ПОВЕДЕНИЮ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НАДО УЧИТЬ НАРАВНЕ С ПДД**

Московский транспортный узел – самый загруженный в России, на его долю приходится половина от всех происходящих за год в стране травмированных граждан. О том, что большинство людей гибнет на железной дороге по собственной неосторожности, о расследовании резонансного ЧП с пассажиром, погибшим под колесами самолета в

Шереметьево, и о мерах по возврату долгов по зарплате сотрудникам «Трансаэро», в интервью РИА Новости рассказал руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СК России Сергей Вазюлин.

- Сергей Анатольевич, в ноябре прошлого года в Шереметьево произошло неординарное ЧП – самолет смертельно травмировал пассажира, который незаметно пробрался на взлетное поле. Удалось ли следствию установить причины?

- Действительно, в ноябре 2018 года был травмирован гражданин Армении Альберт Епремян на летном поле аэропорта Шереметьево. Нами сразу было возбуждено уголовное дело о нарушении требований в области транспортной безопасности. Следователям в данном случае нужно было расследовать не только сам факт гибели человека от травмирования самолетом, но и вопросы о том, как он оказался на полосе.

Основной версией проникновения Епремяна на летное поле следствие считает нарушения установленных технических регламентов обслуживания пассажиров и оформления багажа со стороны диспетчеров группы регистрации и посадки пассажиров отдела организации пассажирских перевозок департамента по наземному обеспечению перевозок.

Наряду с этим следствие проверяет и другие возможные версии случившегося, но сейчас склоняемся к тому, что за пассажиром элементарно недоглядели. Он вышел из здания аэропорта и должен был сесть в шаттл, но обойдя его, прошел на поле.

Сейчас собираем необходимые доказательства, расследование уголовного дела пока не завершено.

- Еще одно резонансное преступление произошло в прошлом году на Курском вокзале в Москве – мужчина без видимого повода ранил ножом двух пассажиров. На какой стадии находится следствие по этому делу?

- Этот случай шокировал не только общество, но и у нас, следователей, вызвал недоумение: откуда столько жестокости по отношению к совершенно посторонним людям, которые не участвовали ни в каких конфликтах, никак не провоцировали обвиняемого? Расследование было поручено следственной группе, в состав которой вошли следователи-криминалисты. Они восстановили все события произошедшего: в ночное время гражданин Грузии в зале ожидания Курского вокзала в Москве подошел к ранее не знакомому молодому парню и без каких-либо причин ударил его ножом в правый бок. Потом он пошел в салон связи, расположенный в том же зале ожидания, где начал бить ножом сотрудницу. Бил в область головы и тела, куда мог дотянуться. Потерпевшие чудом остались живы – вмешались сотрудники полиции, которые сначала оттеснили преступника от жертвы, а потом задержали.

На основании собранных доказательств мужчине предъявлено обвинение в умышленном причинении тяжкого вреда здоровью из хулиганских побуждений с использованием оружия и в покушении на убийство из хулиганских побуждений.

В ходе расследования было проведено более тринадцати судебных экспертиз, в том числе стационарная комплексная психолого-психиатрическая судебная экспертиза в отношении обвиняемого, по результатам которой последний признан вменяемым, он понесет ответственность за свои действия.

В настоящее время обвиняемый и защитник уже ознакомились с материалами дела, в ближайшее время оно будет направлено прокурору и в суд для рассмотрения по существу.

- Много ли коррупционных дел расследуют ваши следователи?

- Из порядка двухсот дел, находящихся сейчас в производстве наших следователей, треть – об экономических преступлениях и коррупции. Мы понимаем, что задачи по борьбе с этими преступлениями находятся в центре общественного внимания, потому что коррупционные проявления подрывают экономическую безопасность нашего государства. Рост коррупции негативно сказывается на всех сторонах общественной жизни: дестабилизирует правопорядок, дезорганизует общественные отношения, подрывает доверие к высшим органам государственной власти.

В 2018 году в следственном управлении расследован ряд уголовных дел о преступлениях, совершенных при организации закупочной деятельности. Следственным путем вскрыты значительные злоупотребления и хищения, а также нецелевое использование имущества и бюджетных средств, выделенных РЖД, Центральному таможенному управлению ФТС России, Федеральному казенному учреждению «Главный центр специальных перевозок МВД России», Российской таможенной академии, Московскому государственному техническому университету гражданской авиации.

Немного статистики: в 2018 году в следственном управлении было возбуждено 196 уголовных дел о преступлениях коррупционной направленности, большую часть из которых, а именно 157 уголовных дел – о взятках. В 2017 году количество таких дел значительно ниже – возбуждено 157 уголовных дел, из них 122 – по фактам взяточничества.

Размер причиненного коррупционными преступлениями ущерба в 2018 году составил более 375 миллионов рублей. Обеспечено возмещение ущерба на сумму почти 66 миллионов рублей.

Если говорить о суммах взяток, то они зависят от должностного положения лица, которое берет взятку, а также от объема обещаемых к выполнению действий взамен незаконного вознаграждения. Как показывает следственная практика, сумма взятки может варьироваться от нескольких тысяч рублей до десятков и сотен миллионов, у кого какие аппетиты что называется.

- Следственный комитет большое внимание уделяет делам о невыплате зарплат. В частности, у вас в производстве дело о многомиллионной задолженности сотрудникам «Трансаэро». Сколько работников еще не получили свои деньги и какие перспективы их все-таки взыскать?

- Действительно, следственным управлением расследуется уголовное дело по обвинению бывшего генерального директора ОАО «АК «Трансаэро» и арбитражного управляющего СРО ААУ «Евросиб» в совершении преступлений, предусмотренных статьей 145.1 УК РФ (невыплата заработной платы), частью 4 статьи 160 УК РФ (присвоение и растрата), частью 2 статьи 201 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями). Задолженность по обязательным выплатам перед подчиненными ему сотрудниками составила около 677 миллионов рублей.

При активном участии сотрудников следственного управления во взаимодействии с контролирующими и надзорными органами, а также с конкурсным управляющим большая часть задолженности по выплате заработной платы и иных обязательных выплат перед 6 183 сотрудниками авиакомпании «Трансаэро», а именно 670 миллионов рублей, уже погашена. Следствие продолжит эту работу до полного восстановления прав граждан и погашения оставшейся задолженности, осталось выплатить порядка 7,5 миллионов рублей.

- Какова статистика травматизма на транспорте? Удалось ли добиться снижения смертности?

- Центральный федеральный округ – самый населенный и развитый транспортный регион, что требует от нас постоянного участия в реализации профилактических программ, наряду с задачами расследования.

Согласно статистике, всего на объектах железнодорожного транспорта в 2018 году травмировано 2934 человека (в зоне обслуживания ММСУТ СК РФ 1426 человек), из них 247 несовершеннолетних (в ММСУТ СК РФ – 105 несовершеннолетних). Из приведенных показателей видно, что на Московский транспортный узел приходится наибольшее количество травмированных.

Не может не беспокоить число травмированных детей и подростков – количество таких фактов на территории московского региона в десятки раз превышает показатели других субъектов.

Однако мы проводим профилактическую работу, которая, на наш взгляд, в определенной степени способствует снижению как общего числа травмированных и погибших граждан, так и данного числа среди несовершеннолетних (в 2016 году было травмировано 1579, погибло – 1059, в 2017 году травмировано 1467, погибли 993 человека), в 2018 году – 1426 человек травмировано, 953 погибло. Среди несовершеннолетних в 2016 году было 158 травмированных и 81 погибший, в 2017 году – 131 травмированный и 91 погибший, в 2018 году – 105 травмированных и 58 погибших.

- Какие причины гибели людей на железной дороге?

- Основные причины травмирования людей на железной дороге связаны с нарушением ими элементарных правил безопасного поведения в зоне повышенной опасности, которой является железная дорога. Часто переходят железнодорожные пути в неустановленном месте либо на запрещающий сигнал светофора, отвлекаются на просмотр телефона или слушают музыку в наушниках. Нередко трагедией заканчиваются занятия зацепингом, желание подростков произвести впечатление эффектными фото на подвижном составе, столбах и железнодорожных мостах, которые находятся под высоким электрическим напряжением, и ценой долгожданного селфи в данном случае становится жизнь.

- Много ли случаев травмирования молодых людей из-за экстремального поведения на транспорте?

- В 2018 году на территории России на объектах железнодорожного транспорта травмировано 23 несовершеннолетних в результате занятий зацепингом, из них смертельно 11.

К слову сказать, 19 случаев из общего числа травмированных несовершеннолетних имели место на территории обслуживания Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ. В 2016 году травмировано несовершеннолетних в результате занятия зацепингом – 21, из них смертельно – 7, в 2017 году – 10, из них смертельно – 4.

Конечно, данная статистика не отражает реального количества молодых людей, которые вовлечены в занятие этим опасным развлечением. Потому что признаки травмирования в результате занятия зацепингом не всегда очевидны. Отнести травмирование к зацепингу возможно в случае наличия очевидцев происшествия, сведений о нахождении пострадавшего в соответствующих группах социальных сетей, а также обнаружения на месте происшествия специального оборудования, характерного для занятия зацепингом (перчатки, присоски, страховочные ремни, каски и так далее).

- Какие меры профилактики экстремального поведения на транспорте подростков уже приняты, какие, на ваш взгляд, еще можно было бы принять?

- Профилактика так называемого непроизводственного травматизма – один из приоритетов нашей деятельности. В этой работе мы стремимся охватить максимальное количество направлений для пропаганды безопасного поведения на объектах транспортной инфраструктуры, что является залогом сохранения жизни и здоровья граждан, в том числе детей.

На постоянной основе я лично и мои заместители при выезде в регионы оперативного обслуживания проводим встречи с администрацией и учащимися учебных заведений, в ходе которых проводим лекции, круглые столы, практические занятия. Стремимся довести как до учащихся, так и до их педагогов информацию о правилах безопасного поведения на объектах транспорта, условиях, при которых чаще всего происходят травмирования, а также об опасности зацепинга. Во время занятий используем подготовленные следственным управлением наглядные материалы.

В обязательном порядке проводим рабочие встречи с властями региона, на которых обсуждаем меры, принимаемые ими во взаимодействии с другими структурами для обеспечения вопросов безопасности на объектах транспорта.

С целью профилактики детского травматизма представители следственного управления совместно с представителями РЖД и городского экспертно-консультативного совета родительской общественности при департаменте образования города Москвы принимают участие в интеллектуально-профилактической игре «Брейн-Ринг» на тему «Безопасность на транспорте», которая проводится на базе учебных заведений Москвы.

Проведение подобных мероприятий стало доброй традицией, позволяющей через игру привить детям навыки правильного поведения на объектах железнодорожного транспорта, рассказать о последствиях нарушений правил безопасности на объекте повышенной опасности, которым является железная дорога.

Кроме того, в настоящее время мы готовимся принять участие в работе детских советов при уполномоченных по правам ребенка в регионах, ведущих в Центральный федеральный округ, а также Санкт-Петербурга, Казани и Крыма.

Считаю, что обучению правилам поведения на железной дороге нужно уделять не меньше внимания, чем изучению правил дорожного движения. Мы планируем разработать соответствующие игровые тесты, которые будем распространять через интернет, в частности через соцсети.

<https://ria.ru/20190325/1552027905.html>

### **ЛЕНТА.РУ; ГРИГОРИЙ ШУГАЕВ; 2019.03.25; ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ ИХ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ**

Задачи по модернизации страны не могут быть выполнены без совершенствования железнодорожных перевозок. Достаточно только посмотреть на карту России, чтобы понять истинность этого утверждения, – для организации эффективной торговли и логистики никакой другой транспорт, кроме железнодорожного, в самой большой стране мира не сможет справиться с этой грандиозной задачей. В свою очередь без дальнейшей электрификации железных дорог невозможно говорить хоть о каком-то их качественном улучшении. О проблемах, перспективах развития отрасли и ее лидерах – в материале «Ленты.ру».

Важность для России

Премьер-министр и министр финансов России граф Сергей Юльевич Витте – один из отцов отечественного экономического чуда на рубеже XIX и XX веков – утверждал, что именно железные дороги самым кардинальным образом изменили русскую жизнь. Долгие годы Сергей Витте управлял Юго-Западной железной дорогой и именно в этой должности был замечен императором Александром III, после чего началась его потрясающая карьера на госслужбе.

С железной дорогой были связаны важнейшие шаги Сергея Витте на посту министра финансов. Именно он убедил императора Николая II резко ускорить темпы строительства Транссибирской магистрали – одного из самых величайших инфраструктурных проектов в мире по сию пору. Кроме того, по его инициативе всего за год была построена железная дорога в Мурманск – Тихий и Ледовитый океаны были соединены. Это была настоящая технологическая и экономическая революция не только в сфере транспорта, но и в промышленности, сельском хозяйстве и торговле.

Если Петр I военной силой прорубил «окно в Европу», то Витте без войны проложил через Сибирь и Дальний Восток надежный магистральный путь к Тихому океану, в Азию, в том числе в Китай и Японию. По существу, это был один из элементов становления новой цивилизации в России, во многом изменивший образ и качество жизни ее населения.

Об электрификации железных дорог в России всерьез заговорили в самом конце XIX века, но реализации грандиозных проектов в этой сфере помешали Первая мировая война и революция. Но уже с конца 20 годов XX века началась массовая электрификация дорог.

Резкий качественный скачок произошел с 1955 по 1965 годы – тогда количество электрифицированных путей увеличилось примерно в 15 раз! С тех пор темпы стали от десятилетия к десятилетию уменьшаться.

Новые задачи по модернизации железных дорог вообще и их электрификации в частности поставил президент Владимир Путин в майских указах прошлого года. Логика изменений сформулирована так: необходимо устранить логистические ограничения при экспорте товаров с использованием железнодорожного транспорта, повысить уровень экономической связанности территории России, создать основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами. Поставлена задача, в частности полностью электрифицировать транспортные коридоры «Запад – Восток» и «Север – Юг», включая Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали.

Непререкаемая эффективность

Однако как это ни парадоксально, спустя почти столетие после начала массовой электрификации железных дорог в России целесообразность этого процесса подвергается сомнению излишне строгими экономистами с бухгалтерским способом мышления, – дескать, дорогое это удовольствие!

Но обратимся к элементарным данным. По сравнению с железнодорожным транспортом на электрической тяге удельный расход условного топлива автомобильным на дизельном топливе – выше в 14 раз, железнодорожным транспортом на тепловозной тяге – в полтора раза. На выполняемые электрической тягой почти три четверти объема перевозок затрачивается около 5 процентов потребляемой в стране электроэнергии, в то время как тепловозной тягой на 25 процентов объема перевозок потребляется около 13 процентов дизельного топлива.

Так на перемещение одной тонны груза на расстояние 100 километров электрической тягой затрачивается около 1 киловатт-часа электроэнергии. Именно такое количество электроэнергии расходует семья во время вечернего просмотра телевизионных программ. Автомобиль концерна ВАЗ сжигает до 10 литров бензина на 100 километров, что в пересчете на электроэнергию составляет 43 киловатт-часа.

Но главное – это то обстоятельство, что в силу специфики структурных перевозок и весовых норм в России удельный расход электроэнергии на тягу поездов ниже, чем за рубежом. Вот почему на всех этапах развития электрификация была ведущим звеном реконструкции железнодорожного транспорта в нашей стране. Поэтому электрификацию железных дорог нельзя рассматривать как узкую транспортную задачу. Она способствует ускорению технического прогресса во всем хозяйстве страны, непосредственно влияет на освоение новых районов.

И вот главный удар по скептикам – электрификация железных дорог повысила производительность труда и позволила снизить себестоимость перевозок на 30-40 процентов. Кроме того, быстрая окупаемость капитальных затрат на электрификацию всего-то в 3-4 года повышает устойчивость работы железных дорог, особенно в районах с тяжелыми климатическими условиями. А где, спрашивается, в России климатические условия легкие? Ну и суммарное количество издержек, сопровождаемое заходами электровозов на внеплановые ремонты, в 2- 2,5 раза меньше, чем тепловозов. Нужны ли еще какие-то аргументы?

«Энергомонтаж»

Славная история электрификации железных дорог в России обусловила очень высокий уровень компетенций отечественных специалистов отрасли. Так, компанией «Энергомонтаж» была решена уникальная задача реконструкции контактной сети магистрали Санкт-Петербург – Москва, Москва – Нижний Новгород и Санкт-Петербург – Хельсинки для увеличения скоростей движения пассажирских поездов «Сапсан» и «Аллегро» до 200 километров в час.

Теперь кажется, что «Сапсаны» и «Аллегро» существовали всегда. Однако тогда пришлось решить ряд сложных инженерных и технологических задач. Прежде всего, необходимо было устроить контактные подвески типа КС-200 постоянного тока, отличающиеся от существующих ранее в России контактных сетей техническими параметрами, значительными конструктивными особенностями, и главное – повышенными требованиями к точности и качеству выполнения работ. Все же «Сапсан» – это, прежде всего, скорость!

«Энергомонтажом» была построена контактная сеть переменного тока на отдельных участках Горьковской железной дороги между городами Владимиром и Нижним Новгородом. А сейчас на Октябрьской железной дороге компания выполняет строительно-монтажные работы с внедрением КС-200 и КС-250 нового – третьего поколения.

«При выполнении работ нашими специалистами была разработана новая технология монтажа, применены принципиально новые устройства, приобретен уникальный опыт работы в действующих устройствах электроснабжения, – говорит генеральный директор «Энергомонтаж» Олег Тиунцов. – Помимо выполнения собственными силами и с применением металлоконструкций собственного изготовления значительных объемов строительно-монтажных работ по контактной сети на объектах электрификации, реконструкции и капитального ремонта коллектив компании «Энергомонтаж» разрабатывает собственную конструкторскую и технологическую документацию».

«Энергомонтаж» выполнил ключевой для страны проект – двухпутную электрификацию обхода Украины. Компания в рекордно короткие сроки раскатала 294 километра проводов, установила 5 630 фундаментов и опор контактной сети, 1060 анкеров, выполнила монтаж более 150 ригелей и сопутствующих металлоконструкций между участками Журавка-Миллерово.

В активе компании реконструкция контактной сети в тоннелях на участке Туапсе – Адлер Северо-Кавказской железной дороги в преддверии Олимпийских игр 2014 года. Габаритные размеры сводов тоннелей не позволяли применить в них ни одно из известных типовых решений. «Благодаря выполненным силами сотрудников нашей организации индивидуальным конструкторским разработкам и принятым нестандартным технологическим решениям коллектив вовремя завершил реконструкцию на объекте, – подчеркивает Олег Тиунцов. – Часть технических и конструкторских решений, примененных нами на этом участке, в дальнейшем были использованы на аналогичных объектах сторонними строительно-монтажными предприятиями».

Уровень локализации производства – это то, на что стали обращать особое внимание в последнее время. «Энергомонтаж» имеет две базы собственного производства деталей контактной сети – «Ржевка» и «Крымск». Компания самостоятельно выпускает типовые детали и металлоконструкции контактной сети, а также – нетиповые, по чертежам заказчика, такие, например, как проходы контактной сети под мостами и путепроводами, раскаточные козлы, механизированные смотки кабеля. Выпуск собственной продукции позволяет обеспечить производителя работ на линии нужными материалами в необходимые сроки, что в свою очередь сокращает сроки строительства.

И это не предел! Сегодня «Энергомонтаж» обладает всеми необходимыми ресурсами, позволяющими выполнять раскатку проводов контактной подвески с рабочим проектным натяжением до 35 килоньютонов, для выполнения строительно-монтажных работ на участках, предназначенных для движения поездов со скоростью до 400 километров в час! Зона приложения сил компании «ФоратекЭнергоТрансСтрой» – 140 объектов на Куйбышевской, Свердловской, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах. В минувшем году компанией было выполнено работ на сумму более 3,5 миллиарда рублей! Планы на 2019 год – работы на 480 объектах на сумму 5,6 миллиарда рублей.

«Численный состав нашей организации составляет 1100 человек, мы располагаем обширным парком техники – более 83 единиц на железнодорожном ходу, такие как автотрифы АДМ, бурильно-шнековые машины БШМ и уникальные комплексы по разработке скального грунта УКБС. Также имеется большой парк автомобильной техники», – так оценивает возможности компании ее генеральный директор Константин Грехов.

Кроме того, «ФоратекЭнергоТрансСтрой» располагает собственными производственными площадями в 2,5 тысячи квадратных метров по производству полного спектра металлоконструкций для контактной сети железных дорог в объеме более 6 тысяч тонн в год.

Соответствие уровня технического вооружения самым современным мировым требованиям – без чего немыслима деятельность любой компании на быстро меняющемся рынке. «Нашей компанией освоены и внедрены в производство эксклюзивные устройства компенсации контактной подвески типа «Ретрактор», которые нашли широкое применение на всех полигонах электрифицированных железных дорог, – рассказывает об инновациях компании Константин Грехов. – Применяемые на ряде объектов индивидуальные поддерживающие конструкции из алюминиевых сплавов изготавливаются нашей компанией в тесном сотрудничестве с мировыми лидерами в сфере строительства железных дорог».

«ОСК 1520»

Высокоскоростное движение, особенно до 400 километров в час, обуславливает применение ранее неизвестных в стране технологий. Без их освоения никакие разговоры о качественной модернизации железных дорог невозможны. Одна из таких передовых технологий – раскаточная система Tesmec для монтажа и демонтажа контактной сети с постоянным тяжением. Ее освоили компании «Энергомонтаж» и «ОСК 1520».

«Система Tesmec используется для раскатки новых и смотки старых проводов контактной сети, причем эти операции производятся в комплексе двумя машинами с позиционированием контактного провода на проектную отметку, – отмечает генеральный директор «ОСК 1520» Сергей Клевакин. – Ни одна из работающих в нашей стране систем не позволяет делать натяжение в раскатываемом проводе до 38 килоньютонов». Система позволяет одновременно раскатывать до четырех несущих контактных проводов, что тоже является уникальным качеством. При этом дополнительная регулировка не требуется.

Система Tesmec позволяет проводить операции по замене контактной сети с постоянным тяжением со скоростью 1,5 километра в час, то есть за один час производится полная замена контактной сети на одном анкерном участке. Это в четыре раза быстрее всех существующих на сегодняшний день в России аналогов. При этом комплекс управляется всего двумя машинистами. Компания имеет три таких комплекса. Всего шесть машин – три для смотки и три для раскатки.

При обсуждении проблем строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань высказывалось много сомнений относительно того, что в России пока нет интегрированного комплекса компаний, способных качественно исполнить все требуемые работы. Однако это не так. И «Энергомонтаж» и «ФоратекЭнергоТрансСтрой» плотно связаны со строительным дивизионом Группы компаний 1520 – «Объединенной строительной компанией 1520». Компании уже работают над выполнением единой задачи – комплексной модернизацией российских железных дорог.

«Для реализации масштабных государственных проектов очень важна слаженность работы всех звеньев производственной цепочки, – подчеркивает генеральный директор «Группы компаний 1520» Алексей Крапивин. – В рамках нашей компании строители и энергетики работают в едином ритме, за счет этого реконструкция и строительство новых железных дорог идут ударными темпами».

<https://lenta.ru/articles/2019/03/25/elektrotrain/>

### **ПРАЙМ; 2019.03.25; ЭКС-ГЛАВА «АВТОДОРА» КЕЛЬБАХ НАЗНАЧЕН СОВЕТНИКОМ ГЕНДИРЕКТОРА РЖД**

Бывший глава государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Сергей Кельбах стал советником генерального директора РЖД и будет, в частности, курировать вопросы государственно-частного партнерства (ГЧП), сообщили журналистам в компании.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в феврале текущего года подписал распоряжение об освобождении Кельбаха от должности председателя правления «Автодора» по его просьбе. Возглавил ГК занимавший до этого пост первого зампреда правления «Автодора» по технической политике Вячеслав Петушенко.

«Сергей Кельбах назначен советником генерального директора ОАО «РЖД». Будет курировать инвестиционные вопросы, в частности вопросы государственно-частного партнерства», – сообщили в РЖД в понедельник.

Кельбах родился 3 апреля 1959 года в городе Славгород Алтайского края. В 1985 году закончил Ленинградский инженерно-строительный институт по специальности инженер-строитель. С 1981 года по 1989 работал мастером, прорабом, начальником участка, заместителем начальника по производству, главным инженером СУ-40 ЛПСМО Главзапстроя. Затем был начальником отдела капстроительства центра «Горизонт» Ленинградского ОК ВЛКСМ, начальником производства стройиндустрии центра МЖК «Союз», директором ТОО ПКФ «ИПС».

С 1996 по 2007 год Кельбах являлся гендиректором ООО «Агентство Нойдорф-Стрельна», потом – советником председателя комитета, заместителем председателя комитета по благоустройству и дорожному хозяйству правительства Санкт-Петербурга. В 2008-2009 годах он занимал должность гендиректора Федерального государственного учреждения «Дороги России».

Стал первым зампреда правления по инвестиционно-финансовым вопросам «Автодора» в декабре 2009 года, а в декабре 2011 года возглавил компанию.

<https://1prime.ru/business/20190325/829831951.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.03.25; РАЗРЕШЕНИЕ НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОШИЦЕ – ВЕНА ДОЛЖНО БЫТЬ ВЫДАНО В ЭТОМ ГОДУ**

18 марта в рамках Международного железнодорожного конгресса-2019 Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики, Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики и Министерство транспорта Российской Федерации подписали Меморандум по взаимопониманию о строительстве грузовой 450-километровой железнодорожной линии Кошице – Братислава – Вена с шириной колеи 1520 мм.

О том, для чего нужен этот документ и почему в его подписании не принимали участие представители Украины, РЖД-Партнер рассказал заместитель генерального директора Института экономики и развития транспорта Сергей Шарапов.

- Сергей Николаевич, для чего был подписан меморандум? Какова его главная цель?

- Этот документ не является юридическим, как скажем, межправительственное соглашение. Но он фиксирует то, к чему уже пришли стороны и о чем уже договорились. Меморандум нужен, чтобы иметь какую-то отправную точку на данном этапе, определить намерения сторон и в целом отношения к этому проекту.

Учитывая, что эта железнодорожная линия располагается на территории Словакии и Австрии, важнейшими участниками, конечно, являются, Австрия и Словакия.

Россия выступает в роли катализатора и инициатора проекта. Мы решаем для себя важную задачу – из технологического перевозочного процесса исключается одна очень

дорогостоящая операция – перегруз из вагона с шириной колеи в 1435 мм в вагон с шириной колеи 1520 мм.

Таким образом, снижается стоимость одной тонны для грузовладельцев и ускоряется процесс перевозки. В сегодняшних реалиях, когда российские железные дороги борются за транзит контейнеров, за ускорение продвижения – «Трансиб за семь суток», мы, конечно, повышаем их конкурентоспособность. И это очень дорогого стоит с точки зрения и дополнительных объемов перевозок, и дополнительных доходов от этих перевозок. Россия, конечно, заинтересована в этом проекте. Такие же эффекты получает и Украина

- Но Украина этот Меморандум не подписала...

- Представители Украины принимают активное участие в обсуждении проекта. Они состоят в четырехсторонней рабочей группе (Россия, Украина, Австрия, Словакия – Прим.авт.). Также они входят в совместное предприятие четырех стран – Breitspur Planungsgesellschaft mbH.

Представитель Украины присутствует и в совете директоров, и участвует в обсуждении и исследовании вопросов, связанных с эффективностью и целесообразностью строительства этой линии.

Другое дело, что они (Украина – Прим.авт.) по политическим мотивам, видимо, ограничены в своих действиях и высказываниях, в участии в публичных мероприятиях, таких как конгресс, например. Но на уровне специалистов контакт – вполне нормальный.

- Есть ли риски отказа Украины от участия в проекте?

- Риски всегда есть. Но мы живем в условиях рыночной экономики, которая подразумевает зарабатывание денег и частными предпринимателями, и любыми организациями.

Укрзалізниця получает деньги в основном за счет перевозки. Откажется ли какая-либо железная дорога от дополнительных доходов? Пусть хоть какие политические проблемы существуют, но если это не переходит в жесткую конфронтацию, когда коммерция уже не имеет значение, Украина заинтересована в дополнительных объемах транзитных перевозок.

Конечно, могут быть какие-то кратковременные явления – забастовка, перекрытие движения поездов, но все равно эти проблемы долго не могут существовать. Нам нельзя терять те темпы, которые есть с точки зрения изучения целесообразности строительства этой линии.

- На каком этапе сейчас находится проект?

- Сейчас идет подготовительный процесс – предпроектная стадия. Исследуется проект, целесообразность строительства этой железнодорожной линии, показываются риски и эффекты для каждой страны – экологические, финансовые, социальные. Смысл данного этапа – получить официальное разрешение на дальнейшее проектирование и строительства этой линии на территории Республик. Его должны дать правительства Австрии и Словакии. Украина в этой работе, может быть, особо инициативы не проявляет, но они работают, изучают, согласовывают.

- Определен ли источник финансирования?

- Сейчас разговаривать с банками, с финансовыми учреждениями государств Словакии, Австрии, Украины или России – бессмысленно чисто по формальным соображениям. Я имею в виду до того момента, пока не будет получено это официальное разрешение.

- Можете назвать примерные сроки получения разрешения?

- Точно не могу сказать, но полагаю, что это произойдет в 2019 году. Кроме того, еще должны пройти общественные слушания. И нужно учитывать, что действуют жесткие требования государств с точки зрения влияния на окружающую среду. Потому что в некоторых местах дорога проходит близко к населенным пунктам или природным заказникам, охраняемым государством.

Также решается вопрос о снижении стоимости строительства. Пока проект оценен в достаточно большую сумму – почти в €6,5 млрд. Это много для 400-километровой линии. Согласно тем срокам, которые существуют в регламентах, мы полагаем, что это должно произойти в 2019 году.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/razreshenie-na-dalneyshee-proektirovanie-i-stroitelstvo-zheleznodorozhnoy-linii-koshitse-vena-dolzhn/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.03.25; РЫНОК ПЕРЕВОЗОК СПГ ПОСЛЕ ПРИВАТИЗАЦИИ АО РЕФСЕРВИС ТЕПЕРЬ ПОЛНОСТЬЮ СТАЛ ЧАСТНЫМ**

Сделка по продаже ОАО «РЖД» контрольного пакета акций оператора АО «Рефсервис», занимающегося перевозками скоропортящихся грузов, сама по себе не изменит ни объема перевозок СПГ, ни распределения долей между ведущими операторами рынка, считает эксперт-аналитик АО «Финам» Алексей Калачев.

Рынок перевозок СПГ после приватизации АО Рефсервис теперь полностью стал частным. Напомним, что несколько дней назад РЖД завершили сделку по продаже 100% минус 1 акция оператора «Рефсервис». Цена приобретения акций по итогам аукциона составила 2 млрд 459 млн 812 тыс. руб. Победителем было признано ООО «РегионТрансСервис».

«Просто у одного из ведущих операторов сменился владелец. Ведь ООО «РегионТрансСервис» раньше не занималось рефрижераторными перевозками, а ОАО «РЖД» не собирается вновь создавать компанию для перевозок скоропортящихся грузов. Главное, что можно отметить, это то, что рынок перевозок СПГ после приватизации АО «Рефсервис», контролировавшего более 20% рынка, теперь полностью стал частным. Государство в лице РЖД фактически ушло из него», – комментирует эксперт.

По его предположению, став частной компанией, АО «Рефсервис», возможно, сможет привлечь финансирование для развития. «Рассчитывать на РЖД с их обширной инвестиционной программой в этом плане не приходилось. К тому же ООО «РегионТрансСервис», специализирующееся на ремонте подвижного состава, сможет поддерживать его технику в надлежащем состоянии», – добавляет А. Калачев.

В самой компании АО «Рефсервис», равно как и в «РегионТрансСервисе», условия сделки пока не комментируют.

Напомним, что «Рефсервис» – крупнейший на территории России и стран СНГ оператор специализированного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки скоропортящихся грузов. Годовой объем перевозок скоропортящихся грузов в подвижном составе АО «Рефсервис» составляет 1 млн т.

ООО «РегионТрансСервис» является сервисной компанией по ремонту грузовых вагонов на пространстве 1520. Оно обслуживает вагонный парк клиентов: осуществляет ремонт грузовых вагонов, поставку запасных частей, утилизацию списанных вагонов и автоматизацию документооборота.

Известно, что «РегионТрансСервис» осуществляет сервисное обслуживание более 50 тыс. грузовых вагонов. Компания имеет договоры со всеми крупнейшими государственными и частными вагоноремонтными предприятиями на пространстве 1520, а именно ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3, частными ВРП, ВРП Белоруссии, Казахстана, Латвии, Литвы, Узбекистана, Украины, Эстонии.

После покупки «Рефсервиса» он займется модернизацией и пополнением парка компании. Сообщалось, что «РегионТрансСервис» намерен вложить в это от 4 млрд до 10 млрд руб. О том, что РЖД намерены продать акции «Рефсервиса», стало известно летом прошлого года. Тогда сообщалось, что аукцион будет проводиться в так называемом англо-голландском формате: сначала торги идут на повышение, а в случае отсутствия заявок – на понижение. Минимальная цена пакета акций составила 2,5 млрд руб.

Более того, тогда же отмечалось, что ОАО «РЖД» приняло решение продать акции АО «Рефсервис» через 7 лет после распоряжения правительства РФ, согласно которому РЖД должны продать свои непрофильные активы.

Эксперты по-разному отнеслись к новости о продаже и, в частности, к дальнейшей перспективе развития оператора без поддержки материнской компании. Так, председатель Экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин высказал мнение о том, что после выхода из-под опеки материнской компании «Рефсервису» будет сложно завоевать свою долю на рынке.

Итоги торгов были подведены в декабре прошлого года. Банк ВТБ выступил их организатором.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rynok-perevozok-spg-posle-privatizatsii-ao-refservis-teper-polnostyu-stal-chastnym/>

### ГУДОК; БОРОДАЕВСКАЯ МАРИЯ; 2019.03.25; НАКЛАДНАЯ ОДНА НА ВСЕХ

Оформление заявок на железнодорожную перевозку унифицируют для разных видов грузов. Министерство транспорта РФ подготовило проект ведомственного акта «Об утверждении Единой формы перевозочного документа на перевозку грузов». Он адаптирован к системе ЭТРАН, которую использует ОАО «РЖД», и соберет воедино все правила оформления перевозок по железной дороге.

Документ опубликован на портале regulation.gov.ru и проходит антикоррупционную оценку, которая завершится 5 апреля. Текст проекта представляет собой подробную инструкцию по оформлению заявки на перевозку с указанием того, кто из участников перевозочного процесса должен заполнять каждую отдельную графу, в каком виде и в какой момент организации перевозки.

«Действующий приказ Минтранса России от 18 июня 2003 года № 39 «Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов» не учитывает изменения во взаимоотношениях между участниками перевозочного процесса, произошедшие с 2003 года», – говорится в сводном отчете Минтранса. В связи с этим после вступления нормативного документа в силу приказ 2003 года ее утратит.

«Решение принимается для удобства пользователя. У нас сейчас во многих правилах говорится о порядке заполнения перевозочного документа, – пояснил «Гудку» заместитель начальника центра – начальник Управления правового обеспечения Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Игорь Бычков. – Например, на контейнеры существует своя накладная, на опасные грузы – своя. Порядок заполнения накладных содержится в совершенно различных документах. Когда клиенту необходимо отправить груз, он вынужден обращаться к разным правилам. Для него это неудобно и некомфортно. Мы подготовили проект единых правил, единую форму и единые условия заполнения. В проекте правил в пояснениях указывается, как заполнить каждую отдельную графу, как оформлять тот или иной вид груза, чтобы заключить договор на перевозку».

Кроме того, документ повторяет электронную цифровую форму, которую участники перевозочного процесса заполняют в системе ЭТРАН.

Ведущий научный сотрудник АО «Институт экономики и развития транспорта» (дочернее общество ОАО «РЖД») Виталий Лобырев отмечает, что необходимость создания документа связана с растущим объемом транзитных перевозок в контейнерах на направлении Китай – Европа. Так что мера Минтранса является вполне своевременной.

«Документ будет стимулировать трансграничные перевозки. Поскольку грузопоток кратно растет, необходимо способствовать упрощению оформления перевозок», – добавил он.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1457670>

### ГУДОК; 2019.03.25; ДОХОДНЫЕ УСЛУГИ

Алла Сканцева, начальник Северо-Кавказского территориального центра фирменного транспортного обслуживания

В марте 2016 года на Северо-Кавказской дороге созданы центры продажи услуг – в Ростове-на-Дону и Краснодаре. В марте 2018 года центр начал действовать в городе Минеральные Воды.

Центр рассчитан на предпринимателей среднего уровня, которые ранее не пытались взаимодействовать с РЖД, полагая, что структура компании слишком громоздка и с ней сложно работать. Задача специалистов центра – изменить это мнение.

В 2018 году в наши центры поступили 4774 обращения, из которых каждое десятое касалось организации перевозок грузов. Более 50% обращений были реализованы и принесли РЖД дополнительный доход в сумме 471,5 млн руб. В сравнении с 2017 годом доходы от деятельности центров выросли более чем в 2,5 раза. Наиболее востребованы услуги организации погрузки, выгрузки и хранения грузов. В прошлом году центры заключили и реализовали 22 договора на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание. Например, на грузовом дворе станции Тимашевская организована выгрузка чугунных заготовок, что принесло РЖД 16,5 млн руб.

Создание центров в регионах дороги существенно оживило наше взаимодействие с дочерними предприятиями ОАО «РЖД». Проводимая специалистами центров и ДЗО совместная маркетинговая деятельность в формате выездных совещаний с потенциальными потребителями услуг железнодорожного транспорта – пример плодотворного сотрудничества и генератор новых транспортно-логистических решений по реализации услуг холдинга. Ярким примером такого взаимодействия может служить организация комплексной услуги по перевозке на экспорт из Краснодарского края автомобилей, комбайнов и специализированной техники с участием логистической компании GEFCO. Этот проект уже принес компании 13,4 млн руб.

Учитывая курортную специфику и растущую нагрузку на автодорожную инфраструктуру Северо-Кавказского региона, специалисты центров ведут работу по переключению грузоперевозок с автомобильного транспорта. Так, компания, которая раньше пользовалась услугами исключительно автотранспорта, теперь ведет отгрузку нефтепродуктов в регионы России со станции Карабулакский в Ингушетии. Перевезено свыше 30 тыс. тонн нефтепродуктов, дополнительный доход компании составил 40 млн руб.

Нельзя не отметить еще одну важнейшую миссию центров на нашей дороге – получение обратной связи от потребителей услуг железнодорожного транспорта. Центры обрабатывают обращения по вопросам грузовых перевозок, поступившие через Единый информационно-сервисный центр по грузовым перевозкам, созданный совместно с предприятием «ТрансТелеКом». Рост числа обращений клиентов на горячую линию в прошлом году – более чем в три раза к 2017 году – индикатор востребованности и узнаваемости центров действующими и потенциальными пользователями услуг.

Ростовская область, Краснодарский край, Ставрополье, республики Северного Кавказа имеют мощнейший потенциал развития агропромышленного комплекса. Одна из первоочередных задач, стоящих перед центрами, – привлечение производителей свежих и консервированных плодоовощей, мясных и молочных продуктов, соков, напитков, масла и другой продукции аграрного сектора, традиционно перевозимой автомобильным транспортом. Развитие этого направления деятельности центров особенно актуально в свете рассматриваемого в Минтрансе РФ проекта изменений в Правила перевозок скоропортящихся грузов, предполагающего снятие жестких требований к используемому подвижному составу и возможность выбора условий перевозки грузоотправителем исходя из требований регламента на продукцию.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1457677>

### ТЕЛЕКАНАЛ 360, КРАСНОГОРСК; БУЛЫГИНА ЮЛИЯ; 2019.03.25; СМИ УЗНАЛИ О ПРЕТЕНЗИЯХ ГЕНПРОКУРАТУРЫ К РЖД ИЗ-ЗА МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Прокуроры заметили, что Московский транспортный узел строят уже слишком долго и обходится он все дороже. А все это из-за того, что согласованием занимаются не госорганы, а совет директоров ОАО «РЖД». Как узнали СМИ, Владимир Путин уже дал поручение изучить претензии прокуратуры.

Генпрокуратура направила письмо с критикой планов развития Московского транспортного узла, связанных со строительством железнодорожной инфраструктуры. Как стало известно газете «Коммерсантъ», президент уже поручил правительству «рассмотреть и принять меры» по поводу этого письма.

В письме утверждается, что было необоснованно передавать полномочия по согласованию дополнений в план стройки после 2015 года от правкомиссии по транспорту к комитету совета директоров ОАО «РЖД». В документе подчеркивается, что изначально на развитие транспортного узла планировалось выделить 236 миллиардов рублей до 2020 года. Но совет директоров ОАО «РЖД» согласовал перенос срока завершения работ на 2025 год и увеличение бюджета до 691 миллиарда рублей.

«По мнению Юрия Чайки, договоры **Росжелдора** и ОАО «РЖД» с Росимуществом о предоставлении средств не соответствуют законодательству, что позволяет «**Росжелдору** самоустраниться от осуществления эффективного контроля», а в договорах нет целевых показателей, что не позволяет выставить штрафы», – говорится в материале.

Издание напомнило, что в 2019 году на МТУ придется 15% инвестиционной программы ОАО «РЖД» и почти треть всего строительного бюджета. Средства, в частности, пойдут на запуск первых линий Московских центральных диаметров и интеграцию пригородных поездов с МЦК на Ярославском и Рижском направлениях.

В письме Генпрокуратуры предлагается исключить практику передачи правкомиссией полномочий органам управления ОАО «РЖД», а также внедрить контрактную систему. Кроме того, прокуроры настаивают на проверке руководства **Росжелдора**.

В ОАО «РЖД» газете пояснили, что все изменения сроков и стоимости проекта принимались по решению госорганов. В компании, кроме того, пообещали принять меры по устранению выявленных недостатков.

В **Минтрансе** пообещали, что контроль за реализацией проекта будет осуществляться правкомиссией по транспорту.

<https://360tv.ru/news/transport/smi-uznali-o-pretenzijah-genprokuratury-k-rzhd-izza-moskovskogo-transportnogo-uzla/>

### ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; FESCO В 2019 Г ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРОВ ЧЕРЕЗ РФ НА 16%, ДО 640 ТЫС. TEU

Транспортная группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) прогнозирует рост транзитных контейнерных перевозок по территории РФ в 2019 году на 16%, до 640 тыс. TEU.

Это произойдет «в том числе благодаря дальнейшему росту объемов перевозок по маршруту «Китай-Европа» и началу транзитных перевозок из Кореи, Японии в Европу через порты Дальнего Востока», говорится на сайте FESCO.

«В 2018 году транзитные перевозки вновь стали драйвером роста контейнерного рынка России, увеличившись на 33,5% по сравнению с прошлым годом, до 550 тысяч TEU. А доля транзита в общей структуре транспортировки контейнеров на сети РЖД в 2018 году выросла с 10% до 12%», – отмечает компания.

Потенциал роста транзитных перевозок через Россию компания видит в переключении объемов грузов с альтернативных маршрутов. В частности, по оценкам FESCO, переключение только 10% от общего объема торговли из Кореи и Японии в Европу и

обратно на маршруты через РФ принесет дополнительно 500 тыс. TEU. Кроме того, развитию транзита контейнерных перевозок могут способствовать перевозки по коридору Юг-Север (Индия-Иран-РФ-Скандинавия), развитие Севморпути, коридоров «Приморье - 1» и «Приморье-2».

По последним данным, Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций головной компании холдинга FESCO – ПАО «Дальневосточное морское пароходство», 23,8% – у GHP Group, 17,4% – у TRG.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; ОДИН ИЗ БЕНЕФИЦИАРОВ RAIL GARANT ПРИОБРЕЛ ВАГОНРЕМОНТНУЮ КОМПАНИЮ В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Один из бенефициаров Rail Garant Сергей Гушин приобрел ООО «Вагонно-колесная мастерская» (ВКМ, Старый Оскол, Белгородская область), следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс».

Номинальная стоимость 100% долей ООО – 61,6 млн рублей. Запись, содержащая соответствующие сведения, внесена в ЕГРЮЛ 22 марта 2019 года.

Ранее белгородская компания принадлежала кипрской RS Rail Services Ltd (RSRS), владельцы которой не указаны.

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Вагонно-колесная мастерская» зарегистрировано в 2005 году. Компания оказывает услуги по формированию и ремонту колёсных пар для грузовых вагонов (производственная мощность – 95 тыс. колёсных пар в год), а также по текущему и плановым видам ремонта грузовых вагонов (мощность – 5 тыс. вагонов в год). Расположена на Юго-Восточной железной дороге (ст. Котёл).

Rail Garant – российская железнодорожная группа средней величины. По состоянию на начало 2018 года управляла 16,6 тыс. грузовых вагонов (в том числе полувагонами, цистернами, платформами, хопперами, крытыми вагонами и автомобилевозами), а также танк-контейнерами. Группу контролируют бизнесмены С.Гушин и Сергей Смыслов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ДОБЫЧУ УГЛЯ НА 4,2%**

- Угледобывающие предприятия Кемеровской области в январе-феврале 2019 года добыли 39,2 млн тонн угля, что на 1,6 млн тонн больше по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, сообщили «Интерфаксу» в департаменте угольной промышленности администрации региона.

Таким образом, показатель вырос на 4,2%.

В том числе угля коксующихся марок добыто 12,2 млн тонн (на 1,9 млн тонн, или на 18,4% больше). Объем добычи угля энергетических марок сократился на 1,3 млн тонн, или 4,6% – до 27 млн тонн.

Открытым способом добыто 25,8 млн тонн угля (рост на 0,6 млн тонн, или на 2,4%).

Подземным способом добыто 13,4 млн тонн угля, что соответствует уровню 2018 года.

Добычу угля в январе-феврале увеличили ООО «Угольная компания «Польсаевская» (на 0,6 млн тонн угля) и ООО «Распадская угольная компания» (на 0,4 млн тонн угля).

«В феврале кузбасскими предприятиями отгружено железнодорожным транспортом 17,3 млн тонн (на 0,7 млн тонн меньше). Среднесуточно отгружалось 8,724 тыс. полувагонов (93,3% к плану)», – сообщили «Интерфаксу» в департаменте.

При этом по данным на 1 марта 2019 года остатки угля на промежуточных и прирельсовых складах и в бункерах обогатительных фабрик за февраль увеличились на 0,2 млн тонн и составили 20,7 млн тонн (рост на 7,7 млн тонн к уровню прошлого года).

Как заявил в минувшую пятницу губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев в ходе «круглого стола» «Законодательное обеспечение развития угольной отрасли» комитета Госдумы по энергетике, «у нас (более – ИФ) 20 млн тонн угля находится на складах, и мы не можем (их – ИФ) вывезти из-за ограничений по железной дороге».

Служба корпоративных коммуникаций Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) – филиала ОАО «РЖД» ранее сообщала, что отгрузка каменного угля в Кузбасском регионе ЗСЖД составила 36,3 млн тонн, что аналогично уровню прошлого года.

По данным департамента угольной промышленности, потребителям в феврале поставлено 16,3 млн тонн угля, в том числе 11,4 млн тонн поставлено на экспорт, 1,9 млн тонн – металлургам и коксохимикам РФ, 1,4 млн тонн – для электростанций, 0,4 млн тонн – для предприятий ЖКХ и населения региона.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ГРУЗОБОРОТА В МОРСКИХ ПОРТАХ РФ В 2019 Г НА 5,3%, ДО 859,8 МЛН Т**

**Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** прогнозирует рост грузооборота российских морских портов по итогам 2019 года на 5,3%, до 859,8 млн тонн.

«Целевые показатели на 2019 год: объем перевалки грузов в российских морских портах – 859,8 млн тонн, прирост производственной мощности российских морских портов – 35,5 млн тонн, объем перевозок грузов по Северному морскому пути – 26 млн тонн», – говорится в проекте публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач **Росморречфлота** на 2019 год.

По данным **Росморречфлота**, грузооборот морских портов РФ в 2018 году составил 816,46 млн тонн, (+3,8%). Таким образом, рост грузооборота в морских портах РФ в текущем году составит 5,3%.

### **ПРАЙМ; 2019.03.25; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ В 2019 ГОДУ ПОСТАВКИ 11 СУДОВ ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО И ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ФЛОТА**

Это следует из документов **Росморречфлота** к итоговому годовому заседанию коллегии ведомства и статистики за 2018 год.

«Целевые показатели на 2019 год: доля судоводных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности – 9,4%, доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей – 37,7%, поставка судов обеспечивающего и обслуживающего флота – 11 единиц», – говорится в проекте публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач **Федерального агентства морского и речного транспорта** на 2019 год.

Подробности о стоимости судов и акваториях, в которых они будут работать, не приводятся.

**Росморречфлот** также уточняет, что в 2018 году для несения аварийно-спасательной готовности в Дальневосточном бассейне, завершено строительство двух спасательных катеров-бонопостановщиков. Для водолазного обеспечения подводно-технических работ, участия в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях ФГБУ «Морская спасательная служба» принят в эксплуатацию рейдовый водолазный катер. По заказу ФГУП «**Росморпорт**» построены четыре судна, среди них грунтоотвозные баржи, дноуглубительное и лоцмейстерское судно.

Также состоялась закладка киля автомобильно-железнодорожного парома нового поколения для линии Усть-Луга-Балтийск, заключен контракт на строительство второго парома.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.26; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО СЕВМОРПУТИ В 2018 Г ВЫРОС ВДВОЕ – ДО 20,2 МЛН ТОНН**

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути (СМП) в 2018 году вырос по сравнению с предыдущим годом в два раза – до 20,2 миллиона тонн, следует из документов **Росморречфлота** к итоговому годовому заседанию коллегии ведомства и

статистики за 2018 год. «Морцентр ТЭК» в феврале 2019 года сообщал, что объем перевозок по СМП в 2018 году вырос по сравнению с предыдущим годом почти вдвое – до 19,7 миллиона тонн. Кабмин РФ в феврале опубликовал материалы, согласно которым грузооборот Севморпути в 2019 году должен составить 26 миллионов тонн. В декабре глава дирекции СМП госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша говорил, что грузооборот по Северному морскому пути в 2019 году может вырасти более чем в 1,5 раза – до 30 миллионов тонн против 18 миллионов тонн в 2018 году. «Объем перевозок грузов через порты и пункты в акватории Северного морского пути... составил 20,18 миллиона тонн (рост в 2 раза к уровню 2017 года), в том числе транзитных – 491,3 тысячи тонн. ... Уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути составил 40%», – говорится в проекте итогового доклада к коллегии, которая состоится 27 марта. «Администрация СМП» в 2018 году выдала 792 разрешения на плавание судов в акватории СМП, из них судам под иностранным флагом выдано 91 разрешение. В марте 2019 года кабмин разрешил до 30 декабря 2043 года ряду судов под иностранным флагом перевозки сжиженного природного газа (СПГ) по Севморпути. С 30 декабря 2018 года перевозки углеводородов по Севморпути судам под иностранным флагом запрещены.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; «КРАСНОЕ СОРМОВО» ПО КОНТРАКТУ С ГТЛК ПОСТРОИТ ЕЩЕ 11 СУХОГРУЗОВ ДЛЯ «ПОЛЫ РАЙЗ»**

ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) построит 11 сухогрузных судов проекта RSD59 по контракту с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) до декабря 2020 года, сообщает пресс-служба завода.

Согласно подписанному двустороннему договору, «Красное Сормово» обязуется сдать три сухогруза до конца 2019 года и восемь – не позднее 30 ноября 2020 года.

В пресс-службе ГТЛК «Интерфаксу» уточнили, что договор лизинга подписан с компанией «Пола Райз».

«Красное Сормово» уже приобрело необходимый опыт строительства сухогрузов проекта RSD59 и зарекомендовало себя как верфь, специализирующаяся в производстве гражданских судов типа «река-море». Данный заказ обеспечивает ритмичный производственный процесс в течение двух лет», – приводятся в пресс-релизе слова гендиректора завода Михаила Першина.

Пресс-служба завода напоминает, что это уже третья серия сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для ГТЛК, которую построит «Красное Сормово». Строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов было завершено в октябре 2018 года, вторая – из четырех сухогрузов – в процессе производства (грузополучателем первых двух серий является компания «Пола Райз», вторую серию судоверфь должна построить и передать в 2019 году – ИФ).

Как сообщалось ранее, «Красное Сормово» в январе 2019 года победило в тендере ГТЛК на строительство серии из 11 сухогрузов. Цена контракта составила 10,437 млрд рублей (начальная – 10,67 млрд рублей), источники финансирования строительства судов – субсидия федерального бюджета и собственные средства ГТЛК.

Сухогруз проекта RSD59 является самоходным однопалубным судном с двумя грузовыми трюмами, морского и смешанного «река/море» плавания, класса «Волго-Дон макс». Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В». Длина судна – 140,88 м, ширина – 16,98 м, высота борта – 6 м, дедвейт река/море – 5,269 тыс. тонн/8,093 тыс. тонн, объем грузовых трюмов – 11,292 тыс. куб. м, осадка река/море – 3,6 м/4,7 м.

Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро – Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ.

«Красное Сормово» является одним из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России, выпускает, в том числе, речные суда и суда типа «река-море», оборудование для буровых установок.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Пола Райз» зарегистрировано в декабре 2015 года в Санкт-Петербурге, осуществляет деятельность, связанную с перевозками и организацией перевозок грузов. Кипрская Capstans Holding Limited владеет 66,67%-ной долей в ООО, еще 33,33% – гендиректор «Водохода» Ришат Багаутдинов (бывший советник по судоходной и судостроительной деятельности ООО «УТА», бывший председатель совета директоров «Волжского пароходства», бывший член совета директоров «Окской судовой верфи» – ИФ).

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.25; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ПРИЗНАН ЛУЧШЕЙ СТИВИДОРНОЙ КОМПАНИЕЙ В КОНКУРСЕ АСОП**

«Восточный Порт» призван лучшей стивидорной компанией в конкурсе, проводимом Ассоциацией морских торговых портов (АСОП). Итоги ежегодного конкурса ассоциации «Лучшая стивидорная компания-2018» были подведены в ходе 32-ой конференции АСОП, состоявшейся 22 марта 2019 года в Санкт-Петербурге.

В конкурсе принимали участие 23 оператора морских терминалов. Победитель – АО «Восточный порт» – теперь будет представлен и на конкурсе **Федерального агентства морского и речного транспорта** – «Лидер отрасли».

Кроме победителя, жюри определило и лауреатов профессионального конкурса. Ими стали АО «Туапсинский зерновой терминал» – в номинации по основной производственной деятельности, АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» и ООО «Транснефть – Порт Козьмино» – в номинации «Лучшее экологическое предприятие».

<http://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=36641>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.25; ЗАВЕРШЕНА ПОДГОТОВКА К ОТКРЫТИЮ 1 АПРЕЛЯ НАВИГАЦИИ-2019 В ТРЕХ ЮЖНЫХ БАСЕЙНАХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

С 1 апреля 2019 года планируется открытие навигации на участках внутренних водных путей Азово-Донского, Волго-Донского и Волжского бассейнов. Навигация на участках южных речных бассейнов будет открыта в соответствии с распоряжением **Федерального агентства морского и речного транспорта** от 17 декабря 2018 г. № ЮЦ-445-р «О перечне судовых ходов с установленными гарантированными габаритами судовых ходов, категориями средств навигационного оборудования и сроками их работы, а также сроками работы судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2019 года».

В остальных бассейнах внутренних водных путей подготовка флота и судоходных гидротехнических сооружений к открытию навигации продолжается.

В навигацию 2019 года показатели внутренних водных путей планируется выдержать на уровне прошлого года, но все-таки положительная динамика по улучшению качественных показателей сохранилась. Так, по сравнению с показателями прошлого года, произошло увеличение:

- протяженности с гарантированными габаритами на 101,6 км;
- протяженности с навигационной обстановкой на 156,6 км;
- протяженности с круглосуточным движением на 121,6 км;
- сроков работы средств навигационной обстановки на 20,2 тыс. км\*сутки.

Общая протяженность внутренних водных путей Российской Федерации на 2019 год составляет 101 578 км.

Внутренние водные пути с гарантированными габаритами судовых ходов составят 50,0 тыс. км (49,3% от общей протяженности), оборудованные средствами навигационной обстановки 53,3 тыс. км (52,5%), в т.ч. обеспечивающие круглосуточное движение судов 38,4 тыс. км (37,8%), из них:

- с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой – 26 681,2 км;
- с гарантированными габаритами судовых ходов и со светоотражающей навигационной обстановкой – 11 255,7 км;
- с гарантированными габаритами судовых ходов и с неосвещаемой навигационной обстановкой – 12 141,3 км;
- без гарантированных габаритов судовых ходов и с освещаемой навигационной обстановкой – 445 км;
- без гарантированных габаритов судовых ходов и со светоотражающей навигационной обстановкой – 30 км;
- без гарантированных габаритов судовых ходов и с неосвещаемой навигационной обстановкой – 2 752 км;
- без гарантированных габаритов судовых ходов и без навигационной обстановки – 48 273,2 км.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77814>

### **ТАСС; 2019.03.25; СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ВУЗ ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТКУ НОВОГО СУДНА ПО ПРИМЕРУ ПРОЕКТА «ПИОНЕР-М»; РАССМАТРИВАЮТСЯ ВАРИАНТЫ ПЛАВУЧЕЙ «ПОЛИКЛИНИКИ» И РЕЧНЫХ ТРАМВАЕВ**

Магистранты Севастопольского госуниверситета и Северного арктического федерального университета (Архангельск) будут вместе участвовать в разработке российского судна нового типа. Сейчас рассматриваются варианты плавучей «поликлиники» и речных трамваев, сообщил журналистам в понедельник ректор СевГУ Владимир Нечаев.

Ранее сообщалось, что в 2020 году планируется спустить на воду научно-исследовательское судно «Пионер-М». Оно является экспериментальным для отечественного судостроения, для его создания используются новейшие разработки российских ученых. В проектировании судна участвовали обучающиеся в СевГУ.

«Строительство и проектирование судна «Пионер-М» стало мощным драйвером для развития системы образования университета: эскиз судна, значительная техническая часть проекта были созданы при непосредственном участии студентов и преподавателей университета. Этот опыт становится основой для повторения. Магистратура [по направлению «Инновационное судостроение»] стала сетевой, и за следующее судно возьмутся совместно студенты СевГУ и САФУ», – рассказал Нечаев.

Он уточнил, что сейчас рассматриваются два варианта нового судна. «Это может быть судно, связанное с телемедициной, для сложных зон, где только по воде можно прийти в глухую деревню. На корабле есть оборудование, чтобы провести медицинские обследования населения, а в далеко расположенном медцентре смогут дистанционно поставить диагноз. Вторая идея – инновационные речные трамвайчики, например, для Севастополя (в городе, разделенном бухтой на две части, курсирует общественный водный транспорт – прим. ТАСС)», – пояснил ректор.

Нечаев добавил, что также рассматривается возможность участвовать в проектировании арктических платформ. «Многое зависит от того, для какого типа судов найдется индустриальный партнер», – рассказал глава вуза.

Он также отметил, что благодаря работе по проекту «Пионер-М» в вузе появился новый образовательный формат – продуктовая магистратура. Его особенность в том, что команда преподавателей и магистрантов «работает над проектом, который будет иметь конкретное

рыночное техническое выражение, будет принят в производство». При этом большинство выпускников магистратуры нашли работу по специальности в конструкторских бюро.

«Пионер-М» – федеральный проект по созданию научно-исследовательского судна для Севастопольского госуниверситета силами лучших студентов-кораблестроителей страны. Работа над проектом началась летом 2016 года. «Пионер-М» будет построен на Севастопольском морском заводе, который является филиалом Центра судоремонта «Звездочка». Проект в равных долях финансируется Минобрнауки РФ и ОСК.

<https://tass.ru/nauka/6256297>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; OFAC ОПУБЛИКОВАЛ СПИСКИ СУДОВ, ВОВЛЕЧЕННЫХ В ТОРГОВЛЮ НЕФТЬЮ С СИРИЕЙ**

OFAC (подразделение Минфина США, ответственное за правоприменение в области санкционного законодательства) опубликовало списки судов, вовлеченных в торговлю нефтью с Сирией.

Речь идет о поставках нефти как в Сирию, так и из нее в период 2016-2019 гг.

В перечне несколько судов, которые, по данным Marine Traffic, ходят под флагом РФ. В частности, это нефтеналивной танкер «Каракуз» (прежнее название – «Альметьевск»), танкеры-химовозы «Герой России Пятницких» (порт приписки – Нижний Новгород) и «Волга» (прежнее название «Маршал Жуков», порт приписки Таганрог), танкер «Сталинград» и приписанные к порту Санкт-Петербург танкеры «Трувор» (прежнее название «Мухалатка») и «Язь».

Всего в списке числится более 50 судов под удобными флагами Либерии, Панамы, Танзании.

Сам по себе этот список не является санкционным. Однако комментарии, которыми OFAC сопровождает перечень, могут иметь для фигурантов сопоставимый с включением в SDN List эффект. OFAC отмечает, что «эти поставки создают существенные санкционные риски для юридических и физических лиц в шиппинговой отрасли, включая шиппинговые компании, владельцев судов, менеджеров, операторов, страховщиков, финансовые институты». «Такие страны, как Иран и Россия, были вовлечены в снабжение правительства Сирии нефтью. Те, кто тем или иным образом способствуют осуществлению денежных переводов, логистики, страхования для этих поставок, рискуют оказаться под санкциями США», – говорится в документе.

OFAC отмечает, что владельцы судов, вовлеченных в незаконные операции, часто прибегают к таким уловкам, как смена названия, поэтому необходимо для идентификации использовать номер Международной морской организации (ИМО).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; АВТОДИЛЕР ПОДАЛ ИСК О БАНКРОТСТВЕ «ПОРТА ВАНИНО»**

ООО «Авто центр Самарагд» (Амурская область) подало в Арбитражный суд Хабаровского края иск о признании банкротом АО «Ванинский морской торговый порт» (МОЕХ: МТРВ) («Порт Ванино», крупнейшая стивидорная компания в порту «Ванино»), следует из данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

Иск был подан в понедельник, к производству пока не принят.

Получить комментарии сторон по поводу этой информации пока не удалось.

По данным «СПАРК-Интерфакс», «Авто центр Самарагд» в 2017 году оказал услуги стивидору на 305,989 тыс. рублей: поставил запчасти для «КАМАЗа» и автомобильной техники, используемой для пылеподавления.

В сентябре 2018 года Арбитражный суд Хабаровского края удовлетворил заявления «Авто центра Самарагд» о взыскании с «Порта Ванино» 332,681 тыс. рублей долга.

ООО «Авто центр Самарагд» зарегистрировано в Благовещенске в 2001 году, является дилером «КАМАЗа» (МОЕХ: КМАЗ) и других производителей автомобилей и

спецтехники, имеет представительства в Свободном и Тынде. Компания принадлежит на паритетных началах Ларисе и Кристине Папирным. Выручка дилера в 2017 году составила 800 млн рублей, чистая прибыль – 42 млн рублей.

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

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

### **ТАСС; 2019.03.25; РОССИЯНЕ ИЗ ЭКИПАЖА VIKING SKY ОСТАЮТСЯ В МОЛДЕ НА БОРТУ СУДНА**

. Россияне, являющиеся членами экипажа норвежского круизного лайнера Viking Sky, у которого в субботу отказал один из двигателей у побережья губернии Мёре-ог-Ромсдал, после прибытия в город Молде остаются на борту судна, чувствуют себя нормально. Об этом сообщил в понедельник ТАСС Аман Мулдашев, один из четырех членов экипажа с российским гражданством.

«Все в полном порядке, жертв нет. Пока остаемся на борту», – сказал он.

Норвежская полиция в понедельник начала расследование происшествия. По словам Мулдашева, он не может сказать, затронут ли следственные мероприятия российскую часть экипажа. «Я не знаю. Очень надеюсь, что нет», – отметил он.

По информации Норвежского телеграфного бюро, на борту будут работать эксперты, они попытаются выяснить, что стало причиной отказа одного из двигателей. Кроме того, будут проведены допросы лиц, ответственных за рейсы судна. Полицейские и представители комиссии по происшествиям на море в понедельник уже посетили лайнер.

<https://tass.ru/proisshestiya/6256448>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.26; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ СВЕДЕНИЯ О ЗАДЕРЖКЕ ЗАРПЛАТЫ ЭКИПАЖУ СУДНА «ПАРТИЗАН»**

Дальневосточная транспортная прокуратура начала проверку информации о задержках заработной платы экипажу судна «Партизан» компании «Гудзон», которое стоит в южнокорейском порту, сообщил РИА Новости представитель ведомства.

В конце февраля на «Партизане», который с грузом металлолома следовал в южнокорейский порт, произошел взрыв. Судовладелец называл широкий ряд возможных причин – от халатности до попадания учебного или боевого снаряда. «Партизан» 27 февраля прибыл в порт Поханг, где проходит экспертиза. В «Гудзоне» сообщали, что в порту судну отказывают в заправке, ссылаясь на риск вторичных санкций. МИД РФ и консульство России подключились к решению ситуации. В середине марта судно заправили.

«Проводится проверка по имеющейся информации», – сказал собеседник. По его словам, прокуратура выясняет сумму возможной задолженности, будет выходить на связь с судовладельцем и уточнять положение моряков, которые сейчас находятся в южнокорейском порту.

Как сообщил РИА Новости заместитель генерального директора по стратегическому развитию компании «Гудзон» Валерий Улискин, задержки по выплате зарплаты бывают, но не критичные.

«Бывают задержки в зарплатах – где их не бывает, это решаемый вопрос. Может, кому-то одному не заплатили премию, остальные работают, не жалуются. Мы информацией такой не владеем, и нам никто не говорил (о существенных задержках – ред.). У судна перед портом никаких долгов нет. У нас все по плану, вскоре «Партизан» выходит. Мы завершили ремонт пробоин, смотрим, куда судно отправить. Это займет еще неделю», – добавил Улискин.

<https://ria.ru/20190326/1552102651.html>

### **РИА НОВОСТИ, МАРИНА СЕЛИНА; 2019.03.25; РЕЙС БЕЗ НАЛОГА. ПОДЕШЕВЕЮТ ЛИ БИЛЕТЫ ПРИ ОТМЕНЕ НДС НА ПОЛЕТЫ ПО РОССИИ**

Ростуризм поддержал предложение **Минтранса** отменить НДС при внутренних авиаперевозках. Если это случится, бюджет недополучит доходы от налогов, зато в выигрыше наверняка останутся туристы, авиакомпании и туроператоры. Насколько могут подешеветь авиабилеты и какова ожидаемая «налоговая экономия» при приобретении тура – в материале РИА Новости.

Льгота не для всех

Сейчас НДС при внутренних авиаперевозках – десять процентов. А для рейсов в Симферополь, Севастополь, Калининградскую область и на Дальний Восток до 2025 года действует нулевая ставка.

При этом полеты из России за рубеж НДС не облагаются, подчеркивает исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе. «Это нонсенс, что такой налог есть именно на внутренние авиаперевозки», – отметила она.

Еще в августе правительство поручило **Минтрансу** и Минфину подготовить закон об обнулении НДС при полетах внутри страны. На прошлой неделе **Минтранс** представил пакет своих предложений, поддерживающих авиаотрасль и не допускающих увеличения тарифов. Обнуление ставки НДС – одна из таких мер.

Ростуризм инициативу поддержал. «Это важно для предотвращения роста тарифов на авиабилеты и стимулирования роста туристского потока внутри страны», – подчеркнули в ведомстве.

Регулятор готов выступить площадкой для обсуждения этой инициативы и призвал всех туроператоров активно включиться в дискуссию.

Сколько сэкономят авиапассажиры

Сейчас доля налога в стоимости авиабилета – примерно восемь процентов, объясняет Сергей Ромашкин, гендиректор крупного туроператора, специализирующегося на внутрироссийских направлениях. «При средней цене авиабилета в один конец примерно 5400 рублей на налог приходится порядка 450 рублей. Правда, чувствительное изменение цены начинается от одной-полутора тысяч рублей за билет в оба конца», – говорит Ромашкин.

«Цены на авиабилеты снизятся, но нет гарантий, что именно на десять процентов», – считает Леонид Рябоштан, сотрудник сервиса OneTwoTrip. Такое послабление, скорее всего, будет сделано именно на условиях корректировки цен для потребителей, полагает он.

«Средний чек на перелеты по России не такой уж высокий: в районе трех-четырёх тысяч рублей в один конец. Можно ожидать снижения цены примерно на 300 рублей за билет и на 700 рублей при выборе более дорогих направлений», – продолжает эксперт.

Вряд ли отмена НДС при полетах внутри страны повысит спрос – цены все-таки постоянно растут, напоминает Рябоштан. «Спрос и так достаточно высок, россияне привыкли летать, многие пересели с поездов на самолеты», – рассуждает он.

Впрочем, учитывая появление в ряде авиакомпаний безбагажных тарифов, эффект от нововведений в сумме может достигать полутора тысяч рублей, добавляет Сергей Ромашкин. «Это уже значимо для туристов и способно подстегнуть спрос», – предполагает специалист.

Туры по России подешевеют, но чуть-чуть

В 2018 году плата за пребывание на курорте – так называемая наземка – составляла в среднем около 20 тысяч рублей, еще 10-14 тысяч рублей – расходы на перелет. «Получается, что доля существующего НДС – это 3,5-4 процента стоимости путевки», – подсчитывает Ромашкин.

Советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин полагает, что выгода будет чуть большей. «Отмена налога позволит в рамках туристического пакета получить дополнительную экономию для туриста примерно в пять процентов», – прогнозирует он. Для многих отдыхающих это существенно.

Спасение авиаперевозчиков

«Обнуление НДС как минимум сдержит повышение цен, хотя гарантий, что они снизятся, нет», – говорит Майя Ломидзе.

На это обращает внимание и глава консалтинговой компании Борис Рыбак, надеющийся, что в случае отмены налога радикального роста цен на авиабилеты (а этого можно было бы ожидать в ближайшее время из-за ситуации в сфере пассажирских авиаперевозок) не будет. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), предполагаемый убыток авиационной отрасли в России по итогам 2018 года – порядка 70 миллиардов рублей. «Такого у нас еще не было», – признался президент ассоциации Владимир Тасун на конференции «Авиационное и космическое страхование в России».

Важно не только сдерживать рост цен на билеты, но и не допустить банкротства авиаперевозчиков, когда тысячи российских туристов не могут вовремя вернуться домой, отметил Рыбак. «Такое уже было и не раз, как, например, при банкротстве «Трансаэро», – напомнил он.

«Все авиационное сообщество давно и настойчиво просило отменить НДС при внутренних перелетах», – продолжает Борис Рыбак. Нынешнее финансовое положение некоторых российских перевозчиков, по его мнению, просто не позволит им выжить без обнуления. «Реализация инициативы **Минтранса** поможет предотвратить банкротства авиакомпаний», – уверен эксперт.

Кроме того, отмена НДС при полетах внутри страны соответствует международной практике. «В гражданской авиации за рубежом нет подобного налога – ни на закупку техники, ни на перевозки. В России давно нет НДС в железнодорожных пассажирских перевозках», – подчеркнул Рыбак.

А еще эта мера может иметь межотраслевой эффект, отметил Дмитрий Горин. «По статистике, один турист обеспечивает до четырех рабочих мест в том регионе, куда приезжает», – сообщил советник главы Ростуризма. Потому отмена налога будет способствовать и поддержке региональных бюджетов.

<https://ria.ru/20190325/1552044249.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; NORDWIND УВЕЛИЧИТ ПОЛЕТНОЕ ВРЕМЯ ЧАСТИ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ СЕРТИФИКАТА РОСАВИАЦИЕЙ**

Nordwind увеличит полетное время части рейсов из-за введения Росавиацией ограничения сертификата эксплуатанта авиакомпании.

«Рейсы авиакомпании «Северный ветер» (юридическое название Nordwind – ИФ) будут выполняться по расписанию. По направлениям стран Карибского моря возможно незначительное увеличение продолжительности полетов: рейсы в Пунта-Кану – в пределах часа, Канкун – в пределах двадцати минут, Варадеро – в пределах получаса», – заявил «Интерфаксу» представитель перевозчика.

Он добавил, что информация о несоответствиях, выявленных **Росавиацией** в ходе внеплановой проверки, была направлена в компанию 26 февраля 2019 г. «Авиакомпанией оперативно были предприняты действия по устранению несоответствий, документы направлены в **Росавиацию** 7 марта 2019 г.», – сказал собеседник агентства.

Ранее в понедельник **Росавиация** сообщила, что ограничила сертификат эксплуатанта Nordwind из-за претензий к обеспечению безопасности полетов. Речь шла об ограничениях «в части аннулирования специальных разрешений, указанных в эксплуатационных спецификациях, касающихся полетов с применением правил ETOPS на всех воздушных судах эксплуатанта». По нормам ETOPS маршрут двухмоторного самолета должен быть построен таким образом, чтобы он постоянно находился в пределах 60 минут полета до ближайшего аэродрома, где можно было бы совершить аварийную посадку в случае отказа одного из двигателей.

«Решение принято комиссией по результатам внеплановой проверки эксплуатанта в феврале 2019 года, которая выявила несоответствие в прохождении обучения по программе подготовки пилотов авиакомпании для допуска к полетам по правилам ETOPS, случаи выполнения полетов на воздушных судах, не прошедших техническое обслуживание, а также отсутствие необходимого количества технического персонала в авиакомпании», – заявляли в **Росавиации**.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6255665>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-ogranichila-sertifikat-ekspluatanta-Nordwind-2019-03-25/>

<https://rg.ru/2019/03/25/rosaviaciia-ogranichila-sertifikat-ekspluatanta-nordwind.html>

ТВ:

<https://360tv.ru/news/transport/rosaviatsija-ukorotila-polety-nordwind/>

<https://otr-online.ru/news/aviakompaniya-yakutiya-vozobnovit-mezhdunarodnye-polety-122934.html>

<https://radiovesti.ru/news/1198795/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.26; МАНТУРОВ СООБЩИЛ О ЗАВЕРШЕНИИ ИСПЫТАНИЙ НОВОГО КОМПОЗИТНОГО КРЫЛА ДЛЯ МС-21**

Россия завершает испытания нового композитного крыла для МС-21, созданного после прекращения поставок из США, сообщил во вторник журналистам на выставке LIMA-2019 в Малайзии глава Минпромторга Денис Мантуров.

«Мы завершаем сейчас испытания как раз нового крыла уже с учетом поставки ленты (материалов) от других поставщиков», – сказал он.

Заместитель руководителя администрации президента – пресс-секретарь президента РФ Выставка LIMA-2019 проходит в Лангкави (Малайзия) с 26 по 30 марта.

По словам Мантурова, Россия успешно реализует программу импортозамещения в части создания композитных материалов для создания уникального крыла для МС-21. Он подчеркнул, что временно сейчас материалы закупаются в Юго-Восточной Азии, но проблема будет решена.

«Я не думаю, что это сильно осложнит нашу производственную составляющую. Да, примерно на шесть месяцев мы уйдем вправо, но при этом мы потом уже точно не вернемся к тем поставщикам, которые были. Если говорить в стоимостном выражении, это примерно 2 миллиона долларов на каждый самолет. Значит, кому-то это не интересно», – сказал министр.

Он также напомнил, что в планах – получить в следующем году российский и европейский сертификат для того, чтобы начать передачу в эксплуатацию нашим заказчикам, в том числе зарубежным, в начале 2021 года.

В начале года стало известно, что санкции США перекрыли поставки из Америки и Японии материалов для композитного крыла самолета МС-21. В «Ростехе» заверили, что без необходимых материалов отечественное авиастроение в любом случае не останется, а отказ от использования в конструкции МС-21 композиционных материалов не рассматривается. Позднее глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов говорил, что срок выпуска первых серийных самолетов МС-21 сдвигается на год, к концу 2020 года, из-за остановки американцами поставок композитных материалов для крыльев.

МС-21-300 – пассажирский самолет нового поколения вместимостью 211 пассажиров. Среди достоинств нового лайнера производители называют комфортный пассажирский салон. МС-21 – более экологичен, чем Airbus и Boeing, показатели выбросов углекислоты и азота у российского лайнера ниже. Но главным достоинством нового самолета является экономичность. Сверхпрочное композитное крыло позволяет значительно улучшить аэродинамику, что уменьшает расходы при эксплуатации лайнера на 12-15% по сравнению с существующими аналогами.

<https://ria.ru/20190326/1552103141.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК; 2019.03.25; BOEING ПРОВЕДЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СЕМИНАР ПО 737 MAX ДЛЯ ПИЛОТОВ И ИНЖЕНЕРОВ**

По данным американских СМИ, Boeing пригласил в среду, 27 марта, более 200 пилотов, инженеров, других технических специалистов, а также представителей регуляторов из разных стран мира на «информационный семинар», посвященный ситуации с моделью 737 MAX. Напомним, эксплуатация этих лайнеров была временно приостановлена практически во всем мире после крушения в Эфиопии, которое стало уже вторым за последние шесть месяцев.

По мнению источников, мероприятие, на которое Boeing приглашает профессионалов авиационной отрасли, говорит не только о том, что компания намерена попытаться исправить катастрофическое падение доверия к новой модели, вышедшей в серию в 2017 году, но и, возможно, о том, что в ее программное обеспечение внесены доработки. Как известно, предварительные результаты расследования говорят о том, что причиной обеих аварий мог стать дефект в системе улучшения маневренных характеристик (Maneuvering Characteristics Augmentation System, MCAS). По неофициальным данным, некоторые авиакомпании уже обозначили готовность прислать своих представителей на мероприятие в городе Рентон, штат Вашингтон: Singapore Airlines, Korean Air Lines, Eastar Jet.

Предполагаемые проблемы с системой MCAS в работе B737 MAX привели и к тому, что американского регулятора в области гражданской авиации Federal Aviation Administration (FAA) подвергли критике за упущения в процессе контроля над сертификацией нового лайнера. На тот же день, среду, 27 марта, в комитете Сената США по торговле, науке и транспорту назначены слушания, на которые вызваны представители FAA, Министерства транспорта и Национального управления транспортной безопасности. Тема слушаний – «Федеральный надзор в области коммерческой авиации – текущее состояние дел с безопасностью полетов», она посвящена ситуации вокруг Boeing 737 MAX.

<https://www.kommersant.ru/doc/3923525>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.26; МИНТРАНС США СОЗДАСТ КОМИССИЮ ДЛЯ ПРОВЕРКИ ПРОЦЕССА СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737**

Министерство транспорта США приняло решение создать специальную комиссию для проверки процесса сертификации самолетов Boeing 737 MAX. Об этом сообщило издание The Wall Street Journal.

На данный момент неизвестно, кто именно войдет в состав комиссии, однако главой станет бывший генерал ВВС США и бывший глава транспортного командования Дэррен МакДью. Сроки, когда комиссия начнет свою работу, также неизвестны.

Кроме того, издание заявило, что в комиссию войдет экс-глава Международной ассоциации пилотов Ли Моак. Ранее подобные комиссии **минтранс** уже создавал для выявления недостатков в работе авиационного управления США.

Накануне газета The Washington Post написала, что связи корпорации Boeing в Вашингтоне помогли компании получить широкие полномочия от конгресса США и администрации Белого дома в сфере авиации.

<https://iz.ru/860598/2019-03-26/mintrans-ssha-sozdast-komissiiu-dlia-proverki-protcessa-sertifikacii-boeing-737>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; S7 В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ ВВЕДЕТ 10 НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ**

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), в летнем расписании 2019 года, которое будет действовать с 31 марта по 26 октября, введет около 10 новых направлений, следует из сообщения перевозчика.

Маршрутная сеть S7 расширится такими направлениями, как Ницца (из Москвы и Санкт-Петербурга). Также появятся рейсы из Петербурга в Барселону, Пальма-де-Майорку, Ольбию, Сочи и Анапу; из Новосибирска откроются рейсы в Батуми и Гуанчжоу, из Владивостока – в Тайбэй.

Всего в летнем расписании перевозчик будет выполнять рейсы по 216 направлениям в 32 страны мира.

### **RNS; 2019.03.25; ГЛАВА ЯКУТИИ СООБЩИЛ О СНЯТИИ С «ЯКУТИИ» ОГРАНИЧЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ**

**Росавиация** сняла ограничения на международные полеты авиакомпании «Якутия», написал в своем Twitter глава Якутии Айсен Николаев.

«Сегодня **Росавиация** сняла с авиакомпании “Якутия” ограничение на выполнение международных полетов. Авиакомпания восстановит международные рейсы уже с начала апреля, в первую очередь, по направлениям Якутск-Сеул и Якутск-Харбин», – говорится в сообщении.

В октябре 2018 года **Росавиация** запретила компании выполнять международные рейсы.

Ведомство отмечало, что основанием для введения ограничений послужили выявленные в ходе проверок нарушения. В частности, речь идет о недостоверные сведения о выполнении директив лётной годности на самолёте Boeing 737-800 и его дальнейшей эксплуатации без технического обслуживания. Кроме того, авиаперевозчик не устранил установленные сроки выявленные неисправности на воздушных судах и так далее.

<https://rns.online/transport/Glava-Yakutii-soobschil-o-snyatii-s-Yakutii-ogranichenii-na-mezhdunarodnie-pereleti-2019-03-25/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6255590>

### **ТАСС; 2019.03.26; ЧЕТЫРЕ САМОЛЁТА SSJ-100 ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ К ЛЕТУ АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ»**

Авиакомпания «Якутия» намерена к летнему сезону допустить к полетам четыре самолёта Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) из своего воздушного парка, ранее не эксплуатировавшихся из-за неисправностей авиадвигателей. Об этом во вторник сообщил журналистам в Якутске генеральный директор компании Владимир Горбунов.

«Якутия» – один из первых эксплуатантов SSJ 100. Ранее сообщалось, что проблемы с ремонтом авиадвигателей SAM 146 в SSJ-100 привели к сложностям при выполнении летнего расписания авиакомпании в 2018 году. В январе этого года в компании заявили, что к лету 2019 года планируется отремонтировать только два воздушных судна из четырех.

«Надеемся успеть, и у нас будет по летнему расписанию как минимум четыре воздушных судна SSJ-100», – сообщил собеседник агентства.

По словам гендиректора авиакомпании, с помощью отремонтированных четырех самолетов «Якутия» сможет закрыть потребность во флоте, а также по пассажировместимости.

<https://tass.ru/ekonomika/6257910>

### **ТАСС; 2019.03.25; САНАВИАЦИЯ НАЧНЕТ РАБОТУ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ С 2020 ГОДА**

Санитарная авиация в Пензенской области будет организована к 2020 году. Создание вертолетной площадки будет профинансировано из федерального бюджета в рамках реализации проекта по развитию системы первичной медико-санитарной помощи нацпроекта «Здравоохранение». Об этом сообщил в понедельник министр здравоохранения региона Владимир Стрючков.

«За счет средств федерального бюджета будет построена вертолетная площадка и с 2020 года начнутся вылеты санитарной авиации», – отметил Стрючков.

В сентябре 2018 года первый замминистра здравоохранения РФ Татьяна Яковлева в ходе рабочей поездки в Пензенскую область предложила создать подразделение санитарной авиации на базе единого регионального центра экстренной медпомощи, где уже функционируют станция скорой медицинской помощи, единые диспетчерские службы и контакт-центры, а также медицинский учебный центр и центр медицины катастроф. По ее словам, создание санавиации в Пензе необходимо, так как в регионе высокие показатели смертности от ДТП.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6256060>

### **ГТРК ЧИТА; 2019.03.25; АЭРОПОРТЫ «ЧАРА» И «КАДАЛА» ИЗМЕНЯТ ОБЛИК ДО 2023 ГОДА**

Аэропорты «Чара» и «Кадала» изменят облик до 2023 года. В 2018 году проекты по реконструкции были включены в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденный распоряжением правительства России.

Так, на реконструкцию аэропортового комплекса в селе Чара необходимо порядка двух миллиардов рублей. В декабре 2018 года была изготовлена проектно-сметная документация за счет средств Байкальской горной компании. После оформления земельного участка, на котором расположен аэропорт, и согласования техзадания, а также прохождения госэкспертизы к строительно-монтажным работам можно приступить уже в 2020 году. Поэтому министерство территориального развития обратилось в Минтранс России, Росавиацию, Миндальвосток России с просьбой о переносе срока финансирования с 2022 на 2020 год.

На реконструкцию аэропортового комплекса «Кадала» предусмотрено более 2,5 миллиарда рублей из средств федерального бюджета и 900 миллионов рублей из средств частного инвестора. Министерство территориального развития Забайкальского края также обратилось с просьбой о переносе срока финансирования на более ранний – с 2023 на 2021 год.

<http://gtrkchita.ru/news/?id=24356>

### **ТАСС; 2019.03.25; ПРИБЫЛЬ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» УПАЛА В 2018 ГОДУ ДО 415 МЛН РУБ. ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА ТОПЛИВО**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» по итогам 2018 года сократила чистую прибыль, рассчитанную по российским стандартам бухучета (РСБУ), до 415,4 млн рублей с 3,6 млрд рублей, полученных годом ранее, следует из финансового отчета компании, опубликованного в понедельник.

Генеральный директор компании Сергей Скуратов пояснил ТАСС, что существенное падение прибыли авиакомпании связано с ростом цен на топливо. «Причина простая, топливо выросло в 2018 году более чем на 30%, нефтяники забрали всю нашу прибыль», – сказал он.

При этом выручка компании в прошлом году выросла до 81,3 млрд рублей с 66,7 млрд рублей, полученных в 2017 году.

Ранее сообщалось, что «Уральские авиалинии» в 2018 году перевезли более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

«Уральские авиалинии» являются одной из крупнейших российских авиакомпаний, согласно рейтингу **Росавиации** за январь-ноябрь 2018 года.

<https://tass.ru/ural-news/6255975>

### **КОММЕРСАНТЬ; 2019.03.26; СИБИРСКИЙ РЕЦЕПТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ О ШАНСАХ UTAIR ИЗБЕЖАТЬ БАНКРОТСТВА**

Авиакомпания Utair может стать первым перевозчиком, дважды за последние годы пережившим угрозу банкротства. Четыре года назад компания благодаря финансовой поддержке основного акционера «Сургутнефтегаза» и властей ХМАО и Тюменской области устояла там, где не смогла устоять значительно большая по размерам и ресурсам «Трансаэро».

На прошлой неделе Utair на переговорах с банками-кредиторами попросила в рамках реструктуризации списать почти половину своего долга перед ними – около 30 млрд руб. В противном случае Utair ждет банкротство, а кредиторов – дыры в финансовой отчетности. Спустя полтора года после банкротства «ВИМ-Авиа», которой банки-кредиторы не оставили ни единого шанса на продолжение работы, просьба Utair кажется излишне смелой. Но с учетом протекции Сбербанка, одного из основных кредиторов, и федерального правительства, заинтересованного в сохранении авиакомпании, перевозчик может получить очередной шанс на спасение.

Дело в том, что «региональная» история развития авиакомпании вместе с федеральным масштабом бизнеса дает ей уникальное положение на рынке, которого не было у «Трансаэро»: в момент крушения в 2015 году второго на тот момент перевозчика его маршруты были привлекательны для других игроков. У Utair же есть хронически убыточная маршрутная сеть между городами Западной Сибири, остающаяся единственным способом передвижения в регионе. Ни один из крупных федеральных игроков не готов «поднять» региональные маршруты Utair в случае ухода компании с рынка. Собеседник «Ъ» на рынке отмечает, что властям ХМАО или Тюменской области будет дешевле создать и содержать новую, сугубо региональную авиакомпанию для выполнения этой социальной функции. Но пока Utair продолжает полеты, тратить бюджетные средства на новую структуру никто не будет, а организационные процедуры в случае банкротства займут время и могут повлечь остановку регионального сообщения.

Второй фактор лежит уже в плоскости кадровой политики Кремля. **Министра транспорта** Евгения Дитриха и вице-премьера **Максима Акимова** явно не привлекает возможность повторения судьбы их предшественников Максима Соколова и Аркадия Дворковича, для которых крах «ВИМ-Авиа» стал началом завершения карьеры в правительстве.

Получается, шансы Utair на выживание велики – во многом потому, что никто не хочет брать на себя ее проблемы. Если компания устоит и в этот раз, можно будет утверждать, что она нашла уникальный рецепт устойчивого существования на остро конкурентном низкомаржинальном российском рынке авиаперевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/3923340>

### **ТАСС; 2019.03.25; БАНКИ-КРЕДИТОРЫ ДОЛЖНЫ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ ПО ДОЛГУ UTAIR ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**

Банки-кредиторы авиакомпании UTAir через две недели должны определиться с консолидированной позицией по вопросу списания перевозчику более 30 млрд рублей. Об этом ТАСС сообщил источник, знакомый с обсуждением вопроса.

Ранее газета «Ведомости» со ссылкой на свои источники написала, что UTAir попросила списать 12-летний синдицированный кредит и половину семилетнего синдиката – по ним она должна 23,7 млрд рублей и 15,4 млрд рублей соответственно.

«Банки-кредиторы будут рассматривать эти предложения и вернуться с консолидированной позицией через две недели», – сказал ТАСС источник.

Он уточнил, что просьба UTAir связана с тем, что компания не в состоянии обслуживать большой размер долга. «При этом компании не грозит банкротство, этот вопрос не обсуждался на встрече кредиторов», – подчеркнул собеседник агентства.

UTAir – четвертая по величине авиакомпания в России (в 2018 году перевезла более 7,9 млн человек) – в настоящее время испытывает финансовые трудности. В 2015 году авиаперевозчик заключил соглашение с 11 банками по двум синдицированным кредитам – на 18,9 млрд рублей (снижен до 15,4 млрд рублей) с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей с погашением в 2027 году. Кроме того, UTAir привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года перевозчик не заплатил 1 млрд рублей процентов по кредиту на 15,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6254508>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.03.26; КТО ЗАПЛАТИТ 249 МЛРД РУБЛЕЙ ДОЛГОВ «ТРАНСАЭРО»; СЕМЬЯ ПЛЕШАКОВЫХ И БЫВШИЙ ТОП-МЕНЕДЖЕР «АЭРОФЛОТА» МОГУТ СТАТЬ ОТВЕТЧИКАМИ ПО ЕЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМ**

Прекратившая полеты 3,5 года назад авиакомпания «Трансаэро» на минувшей неделе еще раз стала главным авиационным ньюсмейкером. Кредиторы и конкурсный управляющий «Трансаэро» решили для себя, кто виноват в ее банкротстве и кто должен выплачивать 249 млрд руб. ее долгов.

Банк ВТБ подал иск о полной субсидиарной ответственности к контролирующим акционерам компании – Александру Плешакову, его жене Ольге Плешаковой и матери Татьяне Анодиной. Активы самой «Трансаэро» примерно в 150 раз дешевле ее обязательств. То есть здесь кредиторам не светит ничего.

ВТБ считает, что в банкротстве авиакомпании виноваты ее руководители и акционеры. Банк обвиняет их в фальсификации отчетности и выводе средств из компании путем выдачи ею невозвратных займов собственным офшорным структурам. В 2012-2014 гг. «Трансаэро» отчитывалась банкам о получении прибыли и положительных чистых активах – и это помогало ей получать новые кредиты, а в 2015 г. впервые за три года опубликовала на своем сайте отчетность и для инвесторов. Отчетность была, как выразилась «Трансаэро», скорректированная, хотя это заимствованное нейтральное слово плохо описывает открывшуюся всем правду. Оказалось, что вторая по величине авиакомпания страны в 2012-2014 гг. была убыточной, ее активы из-за огромных долгов были отрицательными. Чтобы вывести активы в плюс, «Трансаэро» оценила свой бренд в 60 млрд руб., хотя правила МСФО запрещают учитывать стоимость бренда в балансе.

Вскрывшиеся убытки не мешали «Трансаэро» платить за 2012-2014 гг. дивиденды. Но кредиторы тогда молчали и надеялись, что крупного перевозчика снова поддержит государство. При этом попустительстве «Трансаэро» продолжила летать, не обслуживая кредиты, не платя за лизинг судов и накапливая долги за топливо. При этом она отчаянно демпинговала, чтобы обеспечить хоть какой-то приток денег на выплаты по предыдущим

обязательствам. Авиакомпании обычно банкротятся в конце лета – начале осени, когда основные средства от продаж билетов в высокий сезон уже получены и доходы упали, а количество пассажиров и с ним расходы еще велики.

Финансовая пирамида, в которую превратилась «Трансаэро», тоже рухнула в сентябре 2015 г. У нее просто не осталось денег на работу. Сначала правительство хотело, чтобы «Трансаэро» купил «Аэрофлот» за 1 руб. Потом «Аэрофлот» при поддержке Германа Грефа убедил правительство, что труп лучше не оживлять, а похоронить. «Аэрофлот» без коллапсов перевез 2 млн пассажиров «Трансаэро», трудоустроил часть ее пилотов и бортпроводников.

В сентябре – ноябре 2015 г., когда судьба «Трансаэро» решалась в коридорах власти, ее гендиректором был топ-менеджер «Аэрофлота» Дмитрий Сапрыкин. После этого в декабре 2015 г. он возглавил авиакомпанию «Россия», в 2018 г. – аэропорт «Внуково». Адвокаты Плешаковых и конкурсный управляющий «Трансаэро» считают, что именно Сапрыкин обанкротил «Трансаэро». К нему конкурсный управляющий и подал иск о субсидиарной ответственности.

Основной их аргумент – именно Сапрыкин в октябре 2015 г. остановил продажу билетов «Трансаэро», лишив ее всякого дохода. Формально это так. Если забыть, что доходов «Трансаэро» на полеты не хватало и сентябрь – октябрь она продержалась на займах «Аэрофлота», что остановить продажу билетов (чтобы не наращивать обязательства перед пассажирами) рекомендовало правительство РФ, то получится, что именно Сапрыкин убил «Трансаэро» и должен лично отвечать по всем ее долгам. Посмотрим, что решит российский суд.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/03/26/797353-transaero>

### **ТАСС; 2019.03.26; ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ ПОВРЕДИЛ КОЛЕСО ПРИ ВЫЛЕТЕ ИЗ АЭРОПОРТА УЛАН-УДЭ**

Пассажирский самолет L-410 авиакомпании «Сила», который утром во вторник должен был вылететь из Улан-Удэ в Иркутск, повредил колесо при выруливании на взлетную полосу, сообщил ТАСС директор аэропорта «Байкал» Евгений Сивцов.

«При выруливании на взлетную полосу у пассажирского самолета L-410 авиакомпании «Сила» было повреждено колесо основной стойки. Самолет отбуксирован, полоса освобождена, пассажиры находятся в здании аэровокзала», – сказал Сивцов.

По информации «РЕН ТВ», в самолете находились 14 человек. Пострадавших нет.

<https://tass.ru/proisshestviya/6257780>