



Ежедневный мониторинг СМИ

16 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; 2021.03.15; УТВЕРЖДЕНА СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РФ ДО 2030 ГОДА	3
ТАСС; 2021.03.15; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ДЕТАЛЬНЫЙ ПЛАН ПО РАСШИРЕНИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА.....	4
ПРАЙМ; 2021.03.15; НАЗВАНА НЕОБХОДИМАЯ СУММА ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА РОССИИ	4
ТАСС; 2021.03.15; НАЦПРОЕКТ ПО ЖИЛЬЮ СТАЛ САМЫМ УПОМИНАЕМЫМ В СМИ В ФЕВРАЛЕ	5
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.03.16; УГОЛЬ ПОЛИГОНЯТ НА ВОСТОК; ИГОРЬ СЕЧИН ПРЕДЛАГАЕТ НАРАЩИВАТЬ ЕГО ВЫВОЗ ПО БАМУ И ТРАНССИБУ	6
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.16; УЛОВНОЕ НАКАЗАНИЕ; ЛИШНЯЯ РЫБА С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА ПОЕДЕТ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ РОССИЮ НА СУБСИДИЯХ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.16; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ЖДЕТ РЕШЕНИЙ; ПРЕМЬЕР ПРОВЕРИЛ ИСПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ МАКРОРЕГИОНА	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.16; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ВСТАЛ НА КОЛЕСА; ОН КУПИЛ 50% КАЗАХСТАНСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ «ПРОММАШКОМПЛЕКТ».....	10
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.16; МАШИНЫ ДОЛОЖАТ ОБСТАНОВКУ; «АВТОДАТА» ПЛАНИРУЕТ СЛЕДИТЬ ЗА АВТОМОБИЛЯМИ, ДОРОГОЙ И ВОДИТЕЛЯМИ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.16; ПЬЯНЫМ ВОДИТЕЛЯМ ПОДГОТОВИЛИ НОВЫЕ СРОКИ; МВД ХОЧЕТ НАКАЗЫВАТЬ ЕЩЕ СТРОЖЕ НАРУШИТЕЛЕЙ-РЕЦИДИВИСТОВ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.16; ПОЛНЫЙ ВАГОН ИЗДЕРЖЕК; ПОЧЕМУ ДОРОЖАЮТ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.03.15; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ ЭКОЛОГИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ	15
РБК ЕКАТЕРИНБУРГ; 2021.03.15; ПРИАЭРОДРОМНАЯ ЗОНА КОЛЬЦОВО ОСТАНОВИТ РАЗВИТИЕ ЕКАТЕРИНБУРГА.....	15
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2021.03.16; «АЭРОФЛОТ» ПРОЛЕТЕЛ МИМО АПЕЛЛЯЦИИ; КОМПАНИЯ НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ С ГОСУДАРСТВА УБЫТКИ ЗА ПРЕРВАНЫЙ ВЗЛЕТ А-320	18
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.16; ВЗЛЕТ БЕЗ ПОСАДКИ: АВИАКОМПАНИИ СТОЛКНУЛИСЬ С ПОДОРОЖАНИЕМ ТОПЛИВА; РОСТ СТОИМОСТИ КЕРОСИНА ПРИВЕДЕТ К УВЕЛИЧЕНИЮ ЦЕН НА БИЛЕТЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	19
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.03.16; БЕЗ СТРАХОВ И УПРЕКОВ: ЖЕНЩИНАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ РЕМОНТИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ; МИНТРУД	

ПРОСЯТ СОКРАТИТЬ СПИСОК ЗАПРЕЩЕННЫХ ДЛЯ РОССИЯНОК ПРОФЕССИЙ В ОТРАСЛИ	22
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.03.16; СДАТЬ НОРМЫ: ПЕРЕРАБОТКЕ ПОДВЕРГЛИСЬ ВСЕ ЧАСТИ НОВОЙ РЕДАКЦИИ КОАП; ТРИЖДЫ ПЕРЕПИСАННЫЙ КОДЕКС ПРИМУТ УЖЕ ПОСЛЕ СЕНТЯБРЬСКИХ ВЫБОРОВ В ГОСДУМУ	23
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 15.03.2021 20:10; ОБРУШЕНИЕ МОСТА В ДАГЕСТАНЕ	25
ТАСС; 2021.03.15; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 7,9 МЛРД РУБЛЕЙ	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.15; В КОСТРОМЕ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ МОСТ, ВЕДУЩИЙ К ГЛАВНЫМ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМ ГОРОДА	27
РИА НОВОСТИ; 2021.03.15; НА РЕМОНТ ТРАСС НА КУБАНИ НАПРАВИЛИ ЕЩЕ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ	27
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.15; ДОРОЖНИКИ НАЧАЛИ РЕМОНТ ГЛАВНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ ПСКОВА В ИСТОРИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ГОРОДА	28
ПРАЙМ; 2021.03.15; ГТЛК ПЛАНИРУЕТ 17 МАРТА СОБРАТЬ ЗАЯВКИ ИНВЕСТИТОРОВ НА ОБЛИГАЦИИ НА 10 МЛРД РУБ – ИСТОЧНИК	29
ТАСС; 2021.03.15; В РОССИИ ТЕСТИРОВАНИЕ ПОЛНОСТЬЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО НА ДОРОГАХ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	29
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.15; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ НАЧАЛО ТЕСТИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО В РФ	30
ТАСС; 2021.03.15; РУХНУВШИЙ МОСТ В ДАГЕСТАНЕ ВКЛЮЧАЛИ В ПЕРЕЧЕНЬ АВАРИЙНЫХ	31
ТАСС; 2021.03.15; МИНТРАНС ДАГЕСТАНА НАЗВАЛ ПРИЧИНЫ ОБРУШЕНИЯ МОСТА В ШАМИЛЬСКОМ РАЙОНЕ	31
РИА НОВОСТИ; 2021.03.15; В ПОДМОСКОВЬЕ ВОСЕМЬ ДЕТЕЙ ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ	31
ТАСС; 2021.03.16; САМОЛЕТ S7 ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ НОВОСИБИРСКА ПОСЛЕ ВЗЛЕТА ИЗ-ЗА НЕПОЛАДОК С ДВИГАТЕЛЕМ	32
ПРАЙМ; 2021.03.15; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ФЕВРАЛЕ СНИЗИЛСЯ НА 37%	32
РИА НОВОСТИ; 2021.03.15; НА ЧАРТЕР «АЭРОФЛОТА» НЕ ПУСТИЛИ 29 ЧЕЛОВЕК ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СПРАВОК	32
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.03.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОШТРАФОВАЛИ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ВЫМЫШЛЕННЫЙ РЕЙС	33
ПРАЙМ; 2021.03.15; ХОЛДИНГ РЖД ОРГАНИЗОВАЛ ОТПРАВКУ ПЕРВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ПОЕЗДА ИЗ КИТАЯ В ДАНИЮ	33
ПРАЙМ; 2021.03.15; МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ РЖД СМОЖЕТ СООБЩАТЬ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ	34
ТАСС; 2021.03.16; В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ С РЕЛЬСОВ СОШЛИ 17 ВАГОНОВ ГРУЗОВОГО СОСТАВА С УГЛЕМ	34
ТАСС; 2021.03.16; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ АКТИВИЗИРОВАЛИ РАБОТУ ПО ОЧИСТКЕ АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ	35

ПУБЛИКАЦИИ

ГУДОК; 2021.03.15; УТВЕРЖДЕНА СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РФ ДО 2030 ГОДА

Документ рассмотрел президиум правительственной комиссии по транспорту Президиум правительственной комиссии по транспорту утвердил базовую структуру новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на основании технического задания **министерства транспорта**. Также принято решение продолжить работу по ее подготовке. Об этом сообщается на сайте кабинета министров по итогам прошедшего 12 марта заседания комиссии под председательством первого заместителя председателя правительства **Андрея Белоусова**.

Участие в заседании приняли **министр транспорта Виталий Савельев**, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, представители федеральных органов исполнительной власти, компаний транспортного комплекса.

Обсуждались основные принципы разработки Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. С основным докладом выступил **министр транспорта Виталий Савельев**.

Как отметил **Андрей Белоусов**, Транспортная стратегия – это важнейший документ, который должен интегрировать представления о пространственном развитии, экономической активности, перспективных транзитных потоках с планами развития опорных транспортных сетей. Должны быть определены принципы, правила работы транспортной системы, в том числе подходы к формированию тарифов, а также предусмотрено развитие обеспечивающих систем, в том числе с использованием цифровизации.

26 марта 2020 года правительство РФ одобрило проект Транспортной стратегии РФ на период до 2035 года с формулировкой «одобрить в основном». Стратегия устанавливает 5 целей. Это обеспечение транспортной связанности территории страны, организация эффективной перевозки грузов, а также доступных и качественных перевозок пассажиров, встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть и обеспечение безопасности транспортного комплекса. Для достижения каждой из целей определены конкретные задачи с показателями, которые установлены для горизонта 2024, 2030 и 2035 годов.

Прошлый вариант Транспортной стратегии утвержден в 2008 году и рассчитан на период до 2030 года.

<https://gudok.ru/news/?ID=1556264>

Сообщения по событию:

- [Индустрия безопасности \(securitymedia.ru\)](https://securitymedia.ru), Москва, 15 марта 2021, [Утверждена базовая структура транспортной стратегии России](#)

ТАСС; 2021.03.15; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ДЕТАЛЬНЫЙ ПЛАН ПО РАСШИРЕНИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Премьер-министр Михаил Мишустин поручил кабинету министров совместно с РЖД подготовить детальный план мероприятий по увеличению пропускной способности железных дорог на Дальнем Востоке с учетом предложений главы «Роснефти» Игоря Сечина. Председатель правительства распорядился проработать при этом источники финансирования.

«Что касается увеличения пропускной способности железных дорог в Дальневосточном округе: мы детально все это обсуждали. С учетом того, что сказал Игорь Иванович Сечин, коллеги, совместно с РЖД прошу подготовить детальный план мероприятий, [проработать] источники их финансирования», – сказал Мишустин в понедельник, подводя итоги совещания с членами правкомиссии по Дальнему Востоку.

Как отметил глава кабмина, подобные поручения «уже системно давались неоднократно». «Но здесь у нас появляется важное добавление: с учетом возможности использования средств Фонда национального благосостояния», – пояснил премьер.

Он подчеркнул, что нужно «обеспечить в безусловном порядке вывоз всего объема грузов с Дальнего Востока». «Президент нас ориентировал на эту задачу, и я прошу вас, коллеги, сосредоточиться на выполнении ее в том числе», – обратился Мишустин к участникам совещания.

Ранее президент России Владимир Путин поручил правительству представить дополнительные предложения по расширению восточного участка Байкало-Амурской магистрали (БАМ), что позволит, в частности, увеличить объемы поставок угля из Якутии, где находятся крупные месторождения. Глава государства также распорядился проработать механизмы финансирования этого проекта, при необходимости задействовав возможности Фонда национального благосостояния.

Как неоднократно отмечали эксперты, нагрузка на Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали остается высокой, и эти транспортные артерии с трудом справляются с растущим объемом грузов. Нехватка провозных мощностей сдерживает развитие крупных предприятий Дальнего Востока, ограничивает возможности для расширения экспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/10906793>

ПРАЙМ; 2021.03.15; НАЗВАНА НЕОБХОДИМАЯ СУММА ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА РОССИИ

Потребности в инвестициях для создания и модернизации транспортной инфраструктуры РФ на уровне мировых стандартов оцениваются в 70-80 триллионов рублей на период до 2030 года, сообщил первый зампреда комитета Совфеда по экономической политике Ленар Сафин.

«Транспортная инфраструктура является локомотивом развития экономики, инвестиции в инфраструктуру имеют важнейшее значение», – сказал сенатор в ходе совещания на тему «Привлечение частных инвестиций в дорожную отрасль: проблемы и перспективы».

Он полагает, что без активного привлечения частного капитала достичь «инфраструктурного прорыва» крайне затруднительно.

«Потребности в инвестициях для создания и модернизации российской инфраструктуры современного качества на уровне мировых стандартов оцениваются в 70-80 триллионов рублей на период до 2030 года. При этом около 60-70% от данной суммы составляют инвестиции в высокоскоростные автомобильные дороги, мосты, путепроводы, порты, аэропорты, высокоскоростное железнодорожное сообщение», – отметил Сафин.

Парламентарий напомнил, что объем государственных инвестиций в инфраструктуру в России ежегодно составляет около 2,2 – 2,4% от ВВП.

«В то же время, по опыту мировых лидеров в развитии инфраструктуры для достижения «прорыва» требуемый объем инвестиций должен достигать 7-8% ВВП», – пояснил он.

Сафин подчеркнул, что уже принят ряд важнейших государственных программ для развития транспортной системы страны. Во исполнение майских указов **президента РФ** утверждены и реализуются **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

При этом сенатор отметил, что важно создавать необходимые условия для привлечения частных инвестиций.

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» предусматривает привлечение внебюджетного финансирования в объеме не менее 3,2 триллионов рублей, это более половины от источников финансирования. В национальном плане восстановления экономики вопросам реализации инвестиционных проектов развития инфраструктуры, обладающих существенными мультипликативными эффектами в связанных отраслях, также уделено большое внимание», – сказал политик.

Сенатор подчеркнул, что сегодня российский бизнес из-за введенных ранее ограничений, связанных с пандемией, особенно нуждается в стабильности.

«Необходимы меры, включая изменения в нормативно-правовую базу, для улучшения условий ведения бизнеса, гарантий возврата вложенных средств, повышения привлекательности транспортной инфраструктуры», – полагает он.

<https://1prime.ru/business/20210315/833238366.html>

ТАСС; 2021.03.15; НАЦПРОЕКТ ПО ЖИЛЬЮ СТАЛ САМЫМ УПОМИНАЕМЫМ В СМИ В ФЕВРАЛЕ

Нацпроект «Жилье и городская среда» стал самым упоминаемым в СМИ в феврале 2021 года. Количество сообщений по «жилищному» нацпроекту, который месяцем ранее занимал вторую строчку рейтинга, в феврале составило 25,762 тыс., на втором месте – нацпроект «Демография» (20,362 тыс. сообщений). Об этом говорится в исследовании «Медиалогии», подготовленном для ТАСС.

При этом нацпроект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, который долгое время держал лидерство, по итогам февраля стал только третьим с результатом 19,316 тыс. сообщений в СМИ.

Количество сообщений о нацпроектах «Образование», «Экология», «Здравоохранение», «Культура», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» составило от 9,1 тыс. до более чем 18 тыс. Из них наибольшее количество сообщений в СМИ посвящено нацпроекту «Образование» (четвертое место в рейтинге по итогам февраля) – 18,07 тыс.

Нацпроект по цифровой экономике упоминался в 6 тыс. сообщений, по производительности труда – в 4,764 тыс. сообщений, по экспорту – в 4,028 тыс. Количество сообщений по нацпроекту «Наука» составило 3,039 тыс., а по **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** – в 1,094 тыс.

При этом нацпроект «Жилье и городская среда» стал самым упоминаемым во всех трех видах СМИ: телевизионных СМИ (14% от общего числа сообщений о нацпроектах), печатных СМИ (16,6%) и электронных СМИ (17,2%).

На втором месте в телевизионных СМИ – «дорожный» нацпроект (15%), на третьем – «Демография» (13,5%).

Второе и третье место в печатных СМИ заняли нацпроект «Демография» (15,7%) и «Образование» (14%), второе и третье место в электронных СМИ – нацпроекты

«Демография» (13,4%) и «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (12,8%).

По данным «Медиалогии», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» оказался аутсайдером по упоминаниям со всех категориях СМИ: на телевидении сообщения об этом нацпроекте составили 0,4%, в печатных СМИ – 0,5%, в интернете – 0,7%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10908237>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.03.16; УГОЛЬ ПОЛИГОНЯТ НА ВОСТОК; ИГОРЬ СЕЧИН ПРЕДЛАГАЕТ НАРАЩИВАТЬ ЕГО ВЫВОЗ ПО БАМУ И ТРАНССИБУ

Как выяснил “Ъ”, в борьбу за наращивание экспорта российского угля на восток вмешался глава «Роснефти» Игорь Сечин. Как ответственный секретарь президентской комиссии по ТЭКу он попросил **Владимира Путина** обеспечить исполнение решений комиссии от 2018 года, по которым к 2025 году вывоз угля по БАМу и Транссибу должен достичь беспрецедентных 195 млн тонн. При этом господин Сечин считает недопустимым перенаправление потоков экспортного угля в Тамань как по стратегическим, так и по экономическим соображениям. В ОТЭКО Мишеля Литвака, владеющей терминалом в Тамани, подчеркивают, что их ставки перевалки сопоставимы со ставками терминалов на Дальнем Востоке.

Глава «Роснефти» и ответственный секретарь президентской комиссии по ТЭКу Игорь Сечин вновь поднял на уровень **президента РФ** вопрос расширения Восточного полигона для вывоза 195 млн тонн угля на восток к 2025 году. Как следует из документа, который видел “Ъ”, **Владимир Путин** 2 марта поставил на соответствующем письме господина Сечина резолюцию «согласен». Вопрос уже прорабатывается на уровне Белого дома: 15 марта премьер **Михаил Мишустин** поручил правительству совместно с ОАО РЖД подготовить детальный план по увеличению пропускной способности Восточного полигона и проработать источники его финансирования, «с учетом того что сказал Игорь Иванович Сечин».

В письме господин Сечин просит президента «обратить внимание руководства ответственных ведомств и транспортных монополий на важность безусловного выполнения решений», принятых комиссией по ТЭКу в августе 2018 года на совещании в Кемерово (см. “Ъ” от 26 июля и 28 августа 2018 года). Тогда, пишет господин Сечин, было поручено расширить Восточный полигон так, чтобы он пропускал на восток 195 млн тонн российского угля к 2025 году, из них не менее 100 млн тонн в направлении портов Приморского края и не менее 85 млн тонн на Ванино-Совгаванский узел. Отметим, что в других документах настолько амбициозные цифры не содержатся: на данный момент закреплён показатель 180 млн тонн всех грузов (не только угля) к 2024 году. Впрочем, на совещании 2 марта **Владимир Путин** уже поручил обеспечить к 2024 году вывоз дополнительных объемов угля из Кузбасса и из Якутии (см. “Ъ” от 3 марта).

В письме господин Сечин сообщает, что, несмотря на пандемию, угольщики на 92% выполнили тот объем перевозок угля на восток, который был установлен в поручениях комиссии от 2018 года для 2020 года (115 млн из 125 млн тонн), что «принесло ОАО РЖД более 200 млрд руб. выручки и обеспечило финансовую устойчивость транспортной монополии в год беспрецедентного падения грузо- и пассажиропотока».

Однако, пишет господин Сечин, ведомства и инфраструктурные компании так и не представили четкие планы развития Восточного полигона для выполнения «кемеровских» решений.

Более того, подчеркивает он, в «последнее время предпринимаются усилия для ревизии и/или торможения принятых решений с целью развернуть потоки экспортируемого угля в направлении порта Тамань». Терминал в Тамани принадлежит ОТЭКО Мишеля Литвака. Игорь Сечин полагает, что «попытки нерыночного принуждения участников рынка» к перенаправлению экспорта на Тамань, где ставки перевалки составляют \$17–18 за тонну, «что более чем в полтора раза превышает» тарифы в Ванино, «не отвечают задачам развития российской угольной промышленности, а также экономически неоправданны» и приведут к потере РФ доли на угольных рынках АТР.

Вопрос о тарифах в порту Тамань поднимался летом прошлого года: чтобы диверсифицировать экспорт при перегруженности Восточного полигона, Минэнерго предлагало просубсидировать разницу в тарифе с Мурманском и Усть-Лугой (\$14 против \$8 за тонну), выделив на это суммарно 10 млрд руб. (см. “Ъ” от 14 и 17 августа 2020 года). Однако развития эта инициатива не получила. «Мы не просили и не получали субсидий для выравнивания ставок, – пояснили “Ъ” в ОТЭКО. – Наша ставка на перевалку находится на одном уровне со ставками ведущих, а также сопоставимых по доступным мощностям перевалочных комплексов Дальневосточного морского бассейна. Мы построили терминал за счет собственных средств в чисто рыночных условиях, без привлечения государственного финансирования. Он уже принимает самые крупные проходящие через Босфор на регулярной основе суда дедвейтом до 220 тыс. тонн, что является существенным преимуществом для любого грузоотправителя». По данным Argus Russian Coal на 5 марта, ставки на перевалку в порту Тамань составляли \$13,88 за тонну, в Ванино и порту Восточный – \$13,5.

В Минэнерго и «Роснефти» не ответили на запрос “Ъ”. В ОАО РЖД от **комментариев** отказались. Источник “Ъ” в правительстве, подтверждая существование письма, говорит, что органы власти пока на него не ответили. «В целом мы поддерживаем и исполнение решений комиссии по ТЭКу, и наращивание экспорта угля, поскольку это означает рост налоговых поступлений и занятости», – говорит он.

Господин Сечин отмечает в письме, что угольные компании готовы заключить долгосрочные (на три-пять лет) контракты на перевозку угля на восток в режиме «вези или плати».

Внедрение подобных контрактов начнут с компаний Кузбасса, которые должны на обязывающих условиях их заключить до 1 июля (см. “Ъ” от 3 марта). По мнению господина Сечина, такие соглашения послужат интересам в том числе ОАО РЖД, «в связи с тем что отказ от перевозки угля в пользу других грузов приведет к негативным последствиям по причине отсутствия реальных альтернатив грузопотоку угля».

«Роснефть» не имеет интересов в угле, но ее экс-глава Эдуард Худайнатов владеет компанией «Коулстар», работающей в Хакасии (добыча в 2019 году – 4,2 млн тонн). Также господин Худайнатов, как писали «Ведомости» в конце 2019 года, планировал построить терминал в бухте Безымянной в Приморском крае стоимостью 57,8 млрд руб. на 25 млн тонн угля и 10 млн тонн нефти. В «Коулстаре» не ответили на запрос “Ъ” о статусе проекта. По словам собеседника “Ъ” в транспортной отрасли, пока работы, которые позволят обеспечить перевозку соответствующего объема грузов на терминал, не предусмотрены.

Максим Худалов из АКРА предполагает, что господин Сечин в данном случае выступает в качестве координатора ТЭКа как ответственный секретарь президентской комиссии и обращает внимание на проблему увеличения потока угольных грузов на юг, который не является перспективным направлением и где в случае с Таманью уголь может мешать и проезду нефтяных грузов в цистернах по железной дороге, и проходу нефтяных танкеров через черноморские проливы. По итогам 2020 года на юг было поставлено по железной дороге на 12,3% угля больше, чем в 2019 году, поставки из Кузбасса выросли на 26,5%. Что касается увеличения поставок угля на восток до 195 млн тонн, то, полагает господин

Худалов, такого уровня можно было бы достичь, если бы к 2025 году были расширены все тоннели БАМа. Но сложная ситуация с наследством Дмитрия Босова, предлагавшего за пять лет построить Северомуйский тоннель-2, делает этот проект малореальным. Впрочем, отмечает он, возможно наращивание экспорта за счет грузоотправителей Якутии, для которых Северомуйский тоннель не является узким местом, но тогда необходимо расширить к этому времени Кузнецовский тоннель.

<https://www.kommersant.ru/doc/4729974>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.16; УЛОВНОЕ НАКАЗАНИЕ; ЛИШНЯЯ РЫБА С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПОЕДЕТ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ РОССИЮ НА СУБСИДИЯХ

Для поставок рыбы с Дальнего Востока в центр страны федеральный бюджет мог бы выделить субсидии на порожнюю перегонку рефрижераторов в обратном направлении, предложили операторы подвижного состава. Эта идея уже поддержана Росрыболовством. Размер компенсаций оценивается до 400 млн руб., что позволит перевезти до 100 тыс. тонн рыбы, скопившейся на Дальнем Востоке из-за закрытия китайского рынка. Рыбаки считают, что всю выгоду от меры получают перевозчики.

Ассоциация организаций продуктового сектора (АСОРПС; объединяет операторов и владельцев рефрижераторного подвижного состава) предложила компенсировать порожнюю перегонку вагонов из центра РФ на Дальний Восток при условии обратной поставки рыбной продукции. Вопрос обсуждался на совещании у главы Росрыболовства Ильи Шестакова на прошлой неделе, рассказали “Ъ” в АСОРПС. По оценкам президента ассоциации Михаила Синева, это позволит поставить на внутренний рынок дополнительно до 100 тыс. тонн рыбы, скопившейся из-за закрытия китайского рынка в конце 2020 года. Президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев говорит, что на Дальнем Востоке скопилось около 80–90 тыс. тонн рыбной продукции.

Как поясняет господин Синева, перегонка пустых вагонов из Центральной России на Дальний Восток обходится в 200 тыс. руб. за контейнер, и операторы не могут себе позволить таких расходов.

По его словам, после закрытия китайского рынка рыбопромышленники стали заявлять большие объемы на внутренний рынок, что привело к дисбалансу в логистике. Если раньше в центр условно приезжало 100 вагонов с Дальнего Востока и обратно отправлялось столько же с грузом, то сегодня число рефрижераторов с рыбой выросло, а товара для загрузки всех вагонов на обратный путь нет, рассказывает Михаил Синева. По подсчетам АСОРПС, для перегонки одного порожнего рефрижераторного контейнера может потребоваться 114,5 тыс. руб. компенсации, а для перевозки 100 тыс. тонн рыбной продукции – до 400 млн руб.

В Росрыболовстве сообщили “Ъ”, что поддерживают идею субсидирования обратного порожнего перегона рефрижераторов, доставляющих рыбную продукцию с Дальнего Востока. Там считают, что это позволит обеспечить загрузку перерабатывающих предприятий Центральной России.

В ОАО РЖД подтвердили факт обсуждения субсидии на возврат порожних рефрижераторных вагонов и контейнеров, подчеркнув, что речь идет не о скидке к тарифу, а о субсидировании перевозок государством.

В монополии добавили, что доля транспортной составляющей в цене рыбы при поставках в центр РФ с учетом предоставления рефрижераторного подвижного состава собственником и терминально-экспедиторских услуг не превышает 7,5% при неизменном тарифе за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, на который в стоимости 1 кг продукции в среднем приходится 2,5%. Таким образом, уровень

транспортных затрат не определяющий фактор в итоговой цене рыбы и рыбной продукции, подчеркнули в ОАО РЖД.

Президент Ассоциации добытчиков минтая Алексей Буглак сомневается, что компенсация порожнего пробега рефрижераторного парка позитивно отразится на поставках рыбной продукции на внутренний рынок и ценах для населения. По его словам, субсидия никак не повлияет на стоимость перевозки рыбы, а средства «осядут» у операторов подвижного состава. Председатель Рыбного союза Александр Панин говорит, что в центре РФ нет недостатка в рыбном сырье. Источник “Ъ” в отрасли добавляет, что дополнительные объемы, которые поступят с Дальнего Востока, можно переработать, но могут возникнуть проблемы со сбытом готовой продукции.

Герман Зверев также категорически не поддерживает предложение АСОРПС. По его словам, для получения субсидирования операторы могут заявить самую высокую планку тарифа – летний тариф, который применяется для перевозки красной рыбы. Это никак не поможет стимулировать спрос на внутреннем рынке и не снизит риски рыбопромышленников и оптовых компаний, от которых зависят цены на рыбную продукцию, подчеркивает он. В ВАРПЭ считают, что более эффективной мерой для борьбы с избытком рыбы на Дальнем Востоке станет механизм государственных интервенций по аналогии с теми, что существуют на зерновом рынке.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730015>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.16; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ЖДЕТ РЕШЕНИЙ; ПРЕМЬЕР ПРОВЕРИЛ ИСПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ МАКРОРЕГИОНА

Премьер-министр Михаил Мишустин вчера провел фактически контрольное совещание по развитию Дальнего Востока. Во многом оно было посвящено исполнению поручений по итогам его поездки в макрорегион в августе 2020 года. Акцент был сделан на невыполненных поручениях – в частности, глава кабмина ждет от чиновников завершения работы по расширению программы «дальневосточного гектара». Обсуждались вчера и новые механизмы развития: премьер призвал ведомства подключиться к обсуждению инициативы Минвостокразвития о внедрении так называемой дальневосточной концессии.

Вчера **премьер-министр Михаил Мишустин** провел совещание по развитию Дальнего Востока. И это было не заседание в развитие недавнего обсуждения проблем макрорегиона у **Владимира Путина**, а скорее контрольное мероприятие по итогам состоявшейся полгода назад поездки премьера на Дальний Восток. Напомним, в августе 2020-го премьер посетил Чукотку, Камчатку, Магаданскую и Амурскую области и по итогам поездки дал чиновникам около семи **десятков** поручений (см. “Ъ” от 1 сентября 2020 года).

Вчера премьер вернулся к одной из застарелых проблем Дальнего Востока – к газификации. Как отметил **Михаил Мишустин**, уровень обеспеченности Дальнего Востока газом заметно ниже среднероссийского – 18% против 71%. Проблему премьер обсуждал с чиновниками в ходе поездки на Камчатку – он поручил тогда разработать программу развития производства сжиженного природного газа (СПГ) в России.

В развитие этого поручения премьер теперь ждет проработки вопросов использования СПГ, доставляемого в контейнерах в качестве альтернативы «обычной» газификации.

В **пресс-службе вице-преьера Юрия Трутнева** вчера пояснили, что сейчас стоит задача удвоить объем газификации. СПГ удобен для транспортировки на большие расстояния – соответствующие пилотные проекты могут быть запущены в Бурятии и Забайкалье.

Вчера на совещании говорили прежде всего о поручениях премьера, не выполненных в срок. Среди них – доведение всех показателей по нацпроектам на Дальнем Востоке до уровня выше среднероссийских значений. Премьера также возмутило невыполнение его

поручения о расширении программы «дальневосточного гектара». Напомним, ранее в ответ на просьбу одного из участников программы **Михаил Мишустин** поручал до 15 октября разработать законопроект о предоставлении гражданам второго земельного участка площадью не более 1 га на человека при условии успешного освоения первого гектара. После заседания Минвостокразвития сообщило, что проект был внесен в Белый дом (об этом ведомство уже сообщало еще 15 октября), и заверило, что после его принятия уже в августе 2021-го участники программы, вероятно, смогут получить второй гектар земли.

Правительство обещает Дальнему Востоку и новые инструменты для его развития.

Сейчас в Белом доме обсуждается еще один механизм для создания инфраструктуры – так называемые дальневосточные концессии. Как поясняли ранее в Минвостокразвития, они отличаются от классических тем, что расходы по процентам, которые несет государство, перекладываются на бенефициаров инфраструктуры в виде инфраструктурного сбора после запуска объекта. По прогнозам ведомства, новый механизм позволит создать объекты общей стоимостью 500 млрд руб. за пять лет. «Надо детально обсудить эту идею, оценить эффект от ее применения, а главное –возможные риски. Прошу руководителей профильных ведомств активнее включиться в эту работу», – обратился к чиновникам премьер.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730058>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.16; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ВСТАЛ НА КОЛЕСА; ОН КУПИЛ 50% КАЗАХСТАНСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ «ПРОММАШКОМПЛЕКТ»

«Трансмашхолдинг» купил 50% в крупном казахстанском производителе железнодорожных комплектующих и колес «Проммашкомплект». Цена и условия сделки не раскрываются. По мнению экспертов, для «Проммашкомплекта», чьи перспективы сбыта сейчас существенно подпорчены низкой конъюнктурой российского железнодорожного рынка, появление «Трансмашхолдинга» как акционера крайне выгодно: будучи крупнейшим производителем локомотивов и пассажирских вагонов, он сможет обеспечить предприятие заказами.

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, Дмитрия Комиссарова и Кирилла Липы стал владельцем 50% казахстанского ТОО «Проммашкомплект» (ПМК), следует из раскрытия информации от 15 марта. Прямым собственником пакета является 100-процентное дочернее предприятие ТМХ – австрийская Eisenbahnkomponenten AG.

В «Трансмашхолдинге» дополнительные подробности не раскрывают. По СПАРК, ПМК владеют казахстанская Railways Technologies & Services и новосибирское ООО «Трансметаллснаб», оба подконтрольны австрийской Bahntechnik Beteiligungs GmbH. Та, по данным австрийского реестра, принадлежит FIS Capital GmbH австрийского бизнесмена Уве Эшнера, инвестирующего в бизнес стран СНГ и Восточной Европы. В частности, в 2017 году FIS Capital купил контрольный пакет фармкомпания «Натива», в 2018 году выкупил долги «Киевского метрополитена». В ноябре 2020 года украинский «Обозреватель» писал, что ПМК аффилирован с ТМХ через его совладельцев. Такой вывод был сделан на основании того, что основатель ПМК Сергей Павлингер является совладельцем принадлежащего ТМХ Муромского стрелочного завода, а основной кредитор новосибирского ООО «Трансметаллснаб» – холдинг «Транспортные компоненты», являющийся партнером ТМХ.

Завод ПМК в Экибастузе был запущен в 2012 году, выпускает стрелочные переходы, ремонтные комплекты, крестовины, а в конце 2018 года запустил производство железнодорожных цельнокатаных колес мощностью 200 тыс. единиц в год. На тот момент колеса были в остром дефиците, который нарастал весь 2019 год.

Однако сейчас прогноз спроса на колеса пессимистичный – из-за переизбытка парка на сети ОАО РЖД и низких ставок, повлекших за собой спад в вагоностроении и сокращение объемов вагоноремонта.

По оценкам ИПЕМ, общий профицит предложения цельнокатаных колес с учетом производителей Украины и Китая на рынках «колеи 1520» в 2020 году составил 350 тыс. единиц, или 18,4% от предложения, а в 2021 году он может вырасти до 430 тыс. единиц (22,2%).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что верхний предел стоимости 50% в ПМК – порядка \$50 млн, исходя из инвестиций в создание производства. Однако, отмечает он, реальная стоимость приобретения может быть ниже с учетом как долга предприятия, так и перспектив развития, который обеспечит ТМХ. Эксперт напоминает, что ТМХ – крупнейший производитель локомотивов и пассажирских вагонов в России и может обеспечить заказ на продукцию «Проммашкомплекта», несмотря на умеренно пессимистические прогнозы спроса на колеса, что дает предприятию новые перспективы и представляет собой вклад в развитие бизнеса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4729983>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.16; МАШИНЫ ДОЛОЖАТ ОБСТАНОВКУ; «АВТОДАТА» ПЛАНИРУЕТ СЛЕДИТЬ ЗА АВТОМОБИЛЯМИ, ДОРОГОЙ И ВОДИТЕЛЯМИ

“Ъ” выяснил, какие данные хотят получать от российских автомобилей разработчики навигационно-телеметрической платформы «Автодата». Так, первоначально автопроизводители должны будут раз в минуту получать информацию о местоположении, скорости и направлении движения машин, раз в полчаса – об усталости водителя. Раз в 15 минут всю собранную информацию вместе с VIN-номером будет получать «Автодата», разработчики которой не видят в этом сложностей. Концерны опасаются значительных новых расходов, а аналитики видят угрозу роста стоимости массовых машин.

“Ъ” ознакомился с проектом перечня данных, которые предполагается собирать со всех автомобилей РФ в единую базу. Речь идет о платформе «Автодата», законопроект о которой разрабатывается НП ГЛОНАСС и рабочей группой НТИ «Автонет», где описывались лишь общие параметры платформы: бесплатность размещения информации в системе, обязательный характер этого в том числе для автоконцернов, владельцев и пользователей автодорог, а также собственников транспорта на дорогах общего пользования. Сейчас его впервые получили для ознакомления автоконцерны.

В перечне определены четыре блока, касающихся безопасности – общественной и дорожного движения, повышения эффективности движения, окружающей среды.

Каждый из них определяет, как будет обрабатываться информация: это, в частности, выявление потенциально опасных транспортных средств и обеспечение розыскных мероприятий.

Автопроизводитель должен раз в минуту собирать навигационные данные (координаты, направление движения, скорость) и информацию о динамике движения (ускорения, нагрузка на ось, срабатывание систем помощи водителю (ADAS), антиблокировочной и антипробуксовочной систем, сигнализации, экстренного торможения и пр.). Раз в полчаса – получать от машин информацию о состоянии фар и габаритных огней, медленно движущемуся автомобиле, дорожных работах, снижении видимости, препятствиях на дороге, а также признаках усталости водителя. Такая же частота передачи предусмотрена и для данных о срабатывании индикатора ошибки двигателя, неисправности тормозной системы, износе тормозных колодок.

Автопроизводители должны передавать все полученные данные в платформу «Автодата» с частотой не менее 15 минут. В сообщении будет VIN-номер машины, ее категория и экологический класс, расчетная грузоподъемность, а также идентификатор сообщения.

Данные о собственнике при его согласии вносятся в электронный ПТС, где также указан VIN-номер, но другие лица могут запросить выписку из него только в ограниченном объеме – с указанием имени, отчества и первой буквы фамилии. Ярослав Шицле из «Рустам Курмаев и партнеры» говорит, что в случае «Автодаты» VIN-номер не относится к персональным данным, поскольку разработчики декларируют их обработку без получения дополнительных сведений, позволяющих идентифицировать субъекта персональных данных.

Телематические системы у автопроизводителей настроены на сбор данных о геолокации только в обобщенном виде, без привязки к VIN-номеру автомобиля, а информацию о его местоположении получает только владелец, говорит источник “Ъ” на авторынке. Для передачи даже половины данных из списка потребуются очень серьезные вложения в оборудование и программное обеспечение, подчеркивает он. С этим согласны и другие собеседники “Ъ”. Они вновь говорят, что на концерны перекладываются расходы на создание системы больших данных, монетизировать которую будет ее оператор. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что уведомили правительство о принципиальном несогласии многих участников рынка с идеей законопроекта.

В НТИ «Автонет» утверждают, что данные с VIN-номером после попадания в «Автодату» сразу пройдут деперсонализацию.

Частоту передачи в 15 минут там называют компромиссом: при большем сроке многие данные становятся неактуальными, но задержки вполне достаточно, чтобы не происходило отслеживание машин в реальном времени. В НТИ отрицают, что данные будут собираться с помощью системы ЭРА-ГЛОНАСС, а также говорят, что данные о препятствиях на дороге и усталости водителя «могут передаваться в перспективе от высокоавтоматизированных автомобилей, оборудованных системами технического зрения». Также там уточняют, что автопроизводители и так собирают данные с автомобилей, поэтому «здесь ничего не меняется».

Почему АЕБ раскритиковала «Автодату»

Сергей Удалов из «Автостата» говорит, что пересечение разметки без включения поворотника расценивается как признак усталости, и датчики распознавания разметки есть в том числе на некоторых европейских массовых автомобилях. Полноценно эта функция может быть реализована за счет датчика, отслеживающего зрачки водителя, добавляет он. Так, в 2020 году «Мосгортранс» оснастил часть своего парка системой «Антисон», которая представляет собой видеокамеру с инфракрасной подсветкой и динамиком на приборной панели.

При чем здесь эти товарищи из «Автонета»? Мы хотели создать консорциум, который полезен всем автопроизводителям, а получился консорциум, который хочет иметь денежные потоки на информации, которую мы же сами и генерим

Если эти данные будут агрегироваться, то они должны быть единообразно собраны, говорит Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала». При этом он подчеркивает, что автопроизводителям интересны лишь данные, касающиеся техсостояния машины, тогда как массив запрашиваемой информации гораздо больше и касается во многом дорожной обстановки. Внедрение системы может быть критично для рынка, считает он, поскольку массовые автомобили практически не оснащены подобными датчиками, а затраты могут быть переложены на покупателя, который именно в этом сегменте наиболее чувствителен к изменению цены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730022>

ИЗВЕСТИЯ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.16; ПЬЯНЫМ ВОДИТЕЛЯМ ПОДГОТОВИЛИ НОВЫЕ СРОКИ; МВД ХОЧЕТ НАКАЗЫВАТЬ ЕЩЕ СТРОЖЕ НАРУШИТЕЛЕЙ-РЕЦИДИВИСТОВ

Максимальный срок лишения свободы для водителей, систематически управляющих автомобилем в нетрезвом виде, будет увеличен с двух до трех лет. Соответствующие поправки к УК одобрила правительственная комиссия по законопроектной деятельности. Действующие санкции, поясняют необходимость корректировки законодательства в МВД, не дают должного эффекта: нетрезвые граждане садятся за руль даже после лишения прав и судимости. Эксперты считают, что поправки не сработают и на сей раз.

“Ъ” ознакомился с текстом изменений в УК, ужесточающих ответственность за пьяное вождение: документ разработан МВД по поручению **вице-преьера** Юрия Борисова и одобрен правительственной комиссией по законопроектной деятельности.

Правке подверглась ст. 264.1 УК, устанавливающая санкции для водителей, которые уже были наказаны в рамках КоАП за пьяное вождение (или отказ от освидетельствования) и имеют статус «подвергнутых административному наказанию».

Если такой гражданин снова пойман на пьяном вождении в течение года, он становится преступником. Суд может назначить штраф 100–300 тыс. руб., лишение свободы на срок до двух лет и другие виды наказаний. Для тех, кто ранее был судим по ст. 264.1 УК, МВД предлагает еще более жесткие санкции. Речь идет о штрафе до 500 тыс. руб., исправительных работах на срок до двух лет, принудительных работах на срок до трех лет, лишении свободы на срок до трех лет.

Введенная в 2014 году ст. 264.1 УК пьяных водителей не сдерживает, сказано в пояснительной записке к законопроекту. Из всех лиц, подвергнутых наказанию по ней в 2020 году, 20% было осуждено по ней повторно (в 2018 году – 10%, в 2019 году – 15%). В Удмуртии эта доля составляет 49%, в Мурманской области – 30%, в Волгоградской области – 25%. В МВД приводят случай в Калининградской области, когда гражданин был осужден четыре раза по ст. 264.1 УК. «На бытовом уровне подобные нарушения продолжают ассоциироваться с незначительным правонарушением, и лица, злоупотребляющие алкогольными напитками, снова садятся пьяными за руль», – поясняют авторы поправок. Поправки поддержали в Генпрокуратуре, Верховном суде, СК, государственно-правовом управлении президента.

Многие лица, злоупотребляющие спиртным, продолжают регулярно садиться за руль в нетрезвом состоянии, будучи уверенными, что не понесут серьезного наказания, – заявил председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев. – Необходимо ввести более строгие правила, подчеркнув принципиально нетерпимое отношение к подобному поведению».

Юрист, адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько считает предложение МВД «условным усилением», ведь даже с учетом предлагаемых поправок судьи не смогут впервые осужденным по ст. 264.1 УК назначать реальные сроки, поскольку это преступление небольшой тяжести. Максимально возможное наказание – обязательные работы или ограничение свободы – действительно не воспринимается нарушителями серьезно. МВД, напоминая эксперт, несколько лет предлагало преступления по ст. 264.1 УК повысить до категории «средней тяжести», это могло бы «развязать судьям руки», но от этой идеи отказались. Водители, садясь за руль в пьяном виде, никогда не думают о правовых последствиях, подчеркивает президент Московской коллегии правовой защиты Виктор Травин, для них разница в сроках лишения свободы значения не имеет.

Поправки к УК – не единственный новый инструмент по борьбе с пьянством за рулем. В рамках нового КоАП, который готовится Минюстом с прошлого года, планируется также ввести залог в 30 тыс. руб. за задержанный у нетрезвого водителя автомобиль, а в ряде случаев и конфискацию транспортного средства без права возврата. Последний раз законодательство для автомобилистов-любителей спиртного ужесточалось в июне 2019

года: тогда вступила в силу новая редакция УК, увеличившая максимальный срок лишения свободы для виновников ДТП с погибшими до 15 лет. В 2020 году, по статистике ГИБДД, произошло 11,8 тыс. аварий по вине нетрезвых водителей легковых автомобилей.
<https://www.kommersant.ru/doc/4730012>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.16; ПОЛНЫЙ ВАГОН ИЗДЕРЖЕК; ПОЧЕМУ ДОРОЖАЮТ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА

Стоимость поездок по железной дороге весной этого года по сравнению с тем же периодом 2019 года в среднем выросла на 10-12%. По некоторым направлениям средний чек увеличился на 70%, сообщили «РГ» сервисы по продаже билетов.

Стоимость путешествий на поезде по таким востребованным направлениям, как Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Тюмень, Казань, города Краснодарского края, в марте-апреле 2019 года составляла 2,2 тысячи рублей. Весной этого года такие поездки в среднем обходятся в 2,3 тысячи рублей, то есть примерно на 5% дороже, рассказали в компании по планированию путешествий OneTwoTrip. Курортные направления подорожали больше. Например, поездка в Сочи весной этого года обойдется в 2,6 тысячи рублей, на 400 рублей дороже, чем в 2019 году. В Краснодар средняя стоимость билета сейчас составляет 1,4 тысячи рублей, а в 2019 году – 1,2 тысячи рублей, перечисляет представитель OneTwoTrip Елена Шелехова.

С учетом других направлений средний чек путешествий по железной дороге в среднем вырос на 12,4%, отмечают в компании Tutu.ru. Поездки из Москвы в Иваново, Мурманск подорожали на 35%, а из Санкт-Петербурга в Псков – на 72%.

Примерно на 15% больше россияне стали платить за поездки из столицы в Белгород, Рязань, Тулу, Владимир.

С одной стороны, повышение объяснимо общей тенденцией: понемногу дорожают и авиабилеты. По некоторым направлениям, например, Москва – Ростов-на-Дону, Москва – Сочи, по данным сервиса Viletix, средний чек вырос на 40-50%. Причина в росте стоимости топлива, расходов на заработную плату и других издержек.

Но есть и противоположные примеры. Так, поездки по железной дороге из Москвы в Брянск, Саратов, Смоленск, Анапу подешевели на 7-10%. А стоимость перелетов из Санкт-Петербурга в Сочи и из Екатеринбурга в Москву снизилась на 40-50%.

Сказываются особенности рынка, говорят специалисты. Как пояснили «РГ» в компании «Гранд Сервис Экспресс», занимающейся железнодорожными перевозками в Крым, цены регулируются динамическим ценообразованием. «Основной принцип: чем выше спрос и ближе дата отправления, тем выше цена на билеты», – отметил представитель компании. Система динамического ценообразования применяется только к вагонам купе, СВ, люкс и к скоростным поездам с местами для сидения, добавили в **пресс-службе РЖД**.

Перевозчики сейчас могут постараться отыграть возникшие из-за пандемии потери повышением стоимости билетов, считает **председатель объединения пассажиров Илья Зотов**. Но авиаторы ограничены в этом высокой конкуренцией, а железнодорожники – только нерегулируемым сегментом. В любом случае к лету стоимость билетов на поезда всегда растет в среднем на 20% по сравнению с зимним периодом, добавляет он. Конечно, лучше покупать билеты на поезд заранее, тогда они точно будут дешевле. Вот только взять билет нельзя раньше чем за 60 дней до поездки, говорит Зотов. Впрочем, по данным агрегаторов, сейчас многие россияне предпочитают брать билеты ближе к дате поездки, хоть это и обходится дороже.

<https://rg.ru/2021/03/15/pochemu-v-rossii-dorozhaiut-bilety-na-poezda.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.03.15; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ ЭКОЛОГИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ

Глава Минпромторга Денис Мантуров, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, председатель правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин подписали соглашение о поэтапном переходе в 2021-2023 годах на использование природного газа в качестве моторного топлива в Санкт-Петербурге.

«Задача, которую ставят перед собой стороны, – развитие в Санкт-Петербурге комфортной городской среды и снижение вредного воздействия на экологию», – рассказал глава Минпромторга Денис Мантуров, отметив, что ведомство обеспечит господдержку проектам.

Согласно документу, «Газпром» продолжит развивать в Петербурге собственную газозаправочную сеть. Планируется, что к 2024 году она вырастет в два с половиной раза – до 25 объектов. Дополнительно компания проработает варианты создания инфраструктуры для заправки городского и водного транспорта сжиженным природным газом (СПГ).

Компания также изучит возможность долгосрочной, до конца 2030 года, фиксации стоимости реализации в Санкт-Петербурге газомоторного топлива на уровне не более 50% стоимости дизельного топлива.

Правительство Санкт-Петербурга, в свою очередь, планирует расширять парк муниципальной газомоторной техники, стимулировать перевод коммерческого и частного автомобильного транспорта на газ.

Кроме того, региональные власти подготовят и направят в **Минтранс** предложения об упрощенном порядке согласования и регистрации переоборудования судов для работы на СПГ. Будут проработаны меры поддержки предприятий, использующих водный транспорт для перевозки пассажиров.

В свою очередь КАМАЗ произведет автомобильный пассажирский транспорт и коммунальную технику на природном газе в необходимом городе количестве и ассортименте. На базе учебного центра в Санкт-Петербурге будет организовано обучение персонала городских предприятий правилам эксплуатации, обслуживания и ремонта газомоторной техники. Также в сфере ответственности автопроизводителя – развитие существующей системы сервисно-технического обслуживания такой техники дилерской сетью в Санкт-Петербурге.

Перечень конкретных мероприятий и сроки их реализации будут закреплены в четырехсторонней Дорожной карте по реализации проекта «Развитие рынка газомоторного топлива в Санкт-Петербурге» на 2021-2023 годы.

<https://rg.ru/2021/03/15/reg-szfo/podpisano-soglashenie-o-razvitii-ekologichnogo-transporta-v-peterburge.html>

РБК ЕКАТЕРИНБУРГ; 2021.03.15; ПРИАЭРОДРОМНАЯ ЗОНА КОЛЬЦОВО ОСТАНОВИТ РАЗВИТИЕ ЕКАТЕРИНБУРГА

Если приаэродромную территорию установят, стройку в части города просто заморозят. При этом решить вопрос с зонированием не могут уже два года.

В 2017 году в Воздушный кодекс РФ внесли изменения, согласно которым для каждого аэропорта должна быть утверждена схема приаэродромной территории (ПАТ). Каждая из семи подзон ПАТ устанавливает определенные ограничения. Камнем преткновения между аэропортами и властями стала самая большая, седьмая подзона – в ней из-за высоких авиационных шумов ограничено, а по факту запрещено, возведение социальных объектов, строительство жилья и развитие рекреационных территорий. В Екатеринбурге заморозка и полная остановка развития грозит 14.5 тыс. га территории.

В 20 раз больше, чем во Внуково

Все аэропорты должны были разработать проекты ПАТ в течение года после принятия закона, однако с их установкой возникли сложности. Основная причина – необоснованно большие седьмые подзоны ПАТ, которые аэропорты закладывают на перспективу. Главная проблема определения седьмой подзоны, рассказал РБК Екатеринбург генеральный директор Центра экологической безопасности гражданской авиации Михаил Картышев, заключается в том, что нет нормального методологического обеспечения по ее разработке. «В настоящее время подзоны по всей стране устанавливаются без каких-либо регламентов», – отмечает эксперт.

Так, в Екатеринбурге первую версию ПАТ по заказу Кольцово разработала питерская компания «ТрансПроект СПб». Изначально по проекту седьмая зона раскинулась на 286 тыс. га – в нее попали Уктус, Академический, Новокольцовский, Солнечный, Светлый. Во второй редакции проекта подзону сократили сразу в 20 раз, но по площади она все равно осталась больше, чем у Внуково: 14,5 тыс. га против 14,4 тыс. га. При этом пассажиропоток во Внуково в четыре раза больше, чем в Кольцово.

По данным **вице-премьера Марата Хуснуллина**, 41 крупный аэропорт в России не утвердил седьмую подзону. В части регионов для согласования ПАТ подключили транспортную прокуратуру. Таким образом ПАТ установили в Томске, на Сахалине, в Пензе, Воркуте и других регионах.

«Уменьшение в 20 раз говорит о том, что просто полный бардак и отсутствие квалификации у разработчиков, у экспертов и органов Роспотребнадзора. Полностью отсутствует понимание порядка распространения авиационного шума, нет методики по построению границ шумовой зоны, то есть уполномоченные органы не могут проверить достоверность их границ», – **прокомментировал** ситуацию Михаил Картышев.

По его словам, факт двадцатикратного завышения седьмой подзоны может говорить либо «об отсутствии у разработчика понимания того, что он делает», либо о «сознательной подгонке фактов для преследования какой-то цели». При этом установление адекватно завышенных размеров, считает эксперт, отражает интересы Кольцово: «Если аэродром свою седьмую подзону установит по состоянию на сегодня, без учета возможного увеличения интенсивности полета, то аэропорт не сможет развиваться. В этом тоже странность законодательства, что мы сейчас должны установить подзону, которая для аэродрома будет существовать всегда».

Седьмая подзона без оснований

Вопросы к разработанной «ТрансПроект СПб» седьмой подзоне Кольцово возникли и у нескольких независимых экспертиз. Так, проектное бюро «Центр экологических инициатив» установило, что была допущена ошибка при определении среднесуточного взвешенного шума на границе седьмой подзоны. «Оценка риска для здоровья населения на границе ПАТ завышена», – пришла к выводу экспертиза.

Независимая экспертная компания «СанГиК» провела оценку проекта ПАТ Кольцово по просьбе Минстроя. По мнению экспертов, в расчетах были допущены ошибки, в том числе касающиеся достоверности исходных данных. Например, замеры авиационного шума проводили, когда температура воздуха по ГОСТу не подходила.

Также специалисты не нашли в проекте обоснования седьмой подзоны информации, какие именно виды работ по реконструкции Кольцово запланированы на перспективу развития. Разработчики не предоставили данные, обосновывающие планируемые в перспективе объемы работ по реконструкции.

«Проект ПАТ аэропорта Кольцово разработан в строгом соответствии с требованиями законодательства и получил положительное заключение Роспотребнадзора. Ситуация, сложившаяся с утверждением ПАТ аэропорта Екатеринбурга, не уникальна. Аналогичная проблема существует во всех крупных мегаполисах России», – рассказали в **пресс-службе** Кольцово. Решение губернатора Свердловской области отклонить второй вариант проекта в аэропорту назвали «понятным и ожидаемым».

В случае если проект ПАТ примут в том виде, в котором он есть сейчас, развитие и реновация части территорий Екатеринбурга окажется невозможной. Даже сокращенная в 20 раз площадь седьмой подзоны заблокирует развитие и благоустройство общественных пространств на площади 1400 га, под ограничения попадет строительство 12 новых детских садов и 13 школ.

«Установление таких ограничений, которые накладывает седьмая подзона, тормозит развитие инфраструктуры. Это огромная мертвая территория вокруг аэропорта. Сейчас у нас реализуется госпрограмма по строительству социально значимых объектов, но из-за этой подзоны невозможно строить школы и детские сады. Это ни к чему не приведет, кроме как к ухудшению общего благосостояния и настроений граждан», – считает гендиректор Центра экологической безопасности гражданской авиации.

Помимо строительства новых социальных объектов возникает проблема с реновацией территорий. Сейчас в Законодательном собрании Свердловской области рассматривают законопроект о комплексном развитии территорий (КРТ). Закон как раз усиливает контроль со стороны властей и накладывает на инвестора дополнительные обязательства в виде резервирования мест под социальную инфраструктуру.

Жители старых домов, попавших в седьмую подзону ПАТ, не смогут рассчитывать ни на переселение, ни на продажу жилья по нормальной цене, ни на нормальное благоустройство в перспективе. Кроме того, на территории подзоны будет заблокировано строительство 3,7 млн кв. метров не только коммерческого жилья, но и квартир для переселенцев из ветхих бараков и обманутых дольщиков.

Из-за проекта под угрозой развитие площадки за «Екатеринбург-ЭКСПО» – там началась стройка объектов к Универсиаде, планируется район на 20 тысяч человек. Это не только имиджевый проект. Универсиада, как считает губернатор Евгений Куйвашев, станет «серьезным толчком к развитию образования». «Многие страны хотели бы отправить к нам студентов. Но сегодня нет общежития, кампуса, достойного уровня. Ведь мы можем продавать образовательную услугу, за деньги обучать студентов. Представьте, мы построим 12 тысяч новых мест. Что такое приезд иностранных студентов на пять–семь лет? Это деньги!» – заявлял глава региона.

Еще один риск седьмой подзоны ПАТ – индивидуальное жилищное строительство. Так, в Самарской области разгорается скандал из-за земель, которые власти отдали 600 многодетным семьям под ИЖС. С 2019 года администрация Красноярского района Самарской области раздавала многодетным семьям землю в поселке Кириллинский. Некоторые успели оформить землю в собственность, провести коммуникации и начать строительство.

Однако после установления ПАТ для аэропорта Курумоч (также входит в холдинг «Аэропорты Регионов») их участки попали в седьмую подзону. Теперь жители опасаются сноса построенных домов. Кроме того, под вопросом оказалось возведение школы, детского сада и поликлиники. Теперь региональный минтранс просит Курумоч внести изменения в проект ПАТ и уменьшить седьмую подзону.

В седьмую подзону Кольцово попадает не менее 10,5 тыс. перспективных и уже выданных под ИЖС участков.

Пути решения проблемы

Опрошенные РБК Екатеринбург эксперты видят разные варианты развития событий. По мнению Михаила Картышева, нужно создать методическое пособие по разработке седьмой подзоны. Кроме того, нужно выделить внутри нее подподзоны и уже в каждой из них устанавливать менее или более строгие ограничения.

Депутат Госдумы Дмитрий Ионин считает, что нужно вовсе отказаться от седьмой подзоны. «Принципиально на безопасность полетов наличие седьмой зоны никак не влияет. С этим в неформальных разговорах соглашается и Минтранс, и правовое

управление правительства», – заявляет Ионин. По его мнению, седьмая подзона – бюрократическая ошибка.

По мнению источника РБК Екатеринбург, знакомого с ситуацией, сейчас просто продолжится торг между властями Свердловской области и Кольцово, пока аэропорт не согласится сделать небольшую приаэродромную территорию. РБК Екатеринбург направил в **пресс-службу** Кольцово запрос относительно планов дальнейшего изменения проекта. На момент выхода публикации в аэропорту не ответили.

Решить проблему с седьмой подзоной пообещал **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**. В ходе визита в Екатеринбург в феврале он заявил, что «настроен в первой половине этого года найти решение вопроса».

«Проблема очень острая. Она является одним из самых острых сдерживающих факторов для крупных городов. Яркий пример – это Екатеринбург. Седьмая подзона – шумовая – действительно накладывает ограничения на большое количество территории. Сейчас мы пытаемся найти компромисс между Воздушным и Градостроительным кодексами. Это проблема неувязки двух законов», – рассказал **Марат Хуснуллин**.

<https://ekb.rbc.ru/ekb/15/03/2021/604f03609a79477971beb208>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2021.03.16; «АЭРОФЛОТ» ПРОЛЕТЕЛ МИМО АПЕЛЛЯЦИИ; КОМПАНИЯ НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ С ГОСУДАРСТВА УБЫТКИ ЗА ПРЕРВАНЫЙ ВЗЛЕТ А-320

Девятый арбитражный апелляционный суд отказал ПАО «Аэрофлот» в удовлетворении жалобы первой инстанции, в которой компания добивалась возмещения убытков в 128 тыс. руб. за авиаинцидент в Большом Савино. В августе 2018 года вылетающий в Москву А-320 вынужден был прервать разбег из-за взлета истребителя МиГ-31 по тревоге. «Аэрофлот» потребовал возмещения убытков с Минобороны и Госкорпорации по организации воздушного движения за перенос рейса. Суд в итоге отметил, что задачи военных в данном случае были приоритетными, а убытки компании являются коммерческим риском при эксплуатации аэродрома совместного базирования.

ПАО «Аэрофлот» не удалось обжаловать в апелляции решение арбитражного суда Москвы по иску к Минобороны и Госкорпорации по организации воздушного движения. В суд авиакомпания обратилась после серьезного авиаинцидента в пермском аэропорту Большое Савино, который произошел 22 августа 2018 года. Тогда лайнер А-320 со 148 пассажирами на борту должен был выполнить рейс в Шереметьево. Получив разрешение от диспетчера на выруливание и на взлет, экипаж Airbus начал занимать взлетно-посадочную полосу. Незадолго до этого истребитель из состава дежурных сил 764-го истребительного авиаполка, который дислоцирован в Большом Савино, получил команду на взлет по тревоге в рамках внезапной проверки боевой готовности.

В результате на аэродроме сложилась ситуация, когда А-320 начал разбег по взлетно-посадочной полосе, а к другому ее торцу стал выруливать МиГ-31. Экипаж гражданского воздушного судна по команде диспетчера на скорости 110–120 узлов вынужден был прекратить взлет и освободить ВПП для вылета МиГ-31. Рейс SU 1395 был отложен, пассажиры смогли вылететь в Москву лишь через несколько часов.

Для установления причин случившегося под началом **Росавиации** была создана межведомственная комиссия. По результатам работы был сделан вывод, что авиаинцидент произошел по нескольким причинам. Так, дежурный по приему и выпуску самолетов 764-го ИАП не имел возможности контролировать передвижения поднятого по тревоге истребителя, но, несмотря на это, согласовал занятие ВПП судном «Аэрофлота». В качестве еще одной ошибки комиссия указала на неудовлетворительное взаимодействие гражданской и военной служб управления полетами. Ранее собеседники „Ъ-Прикамье“ отмечали, что Большое Савино является аэродромом совместного базирования, поэтому

при одновременных полетах создается объединенная группа руководства ими. Но так как на 22 августа 2018 года работа военных не планировалась, такой группы организовано не было. В итоге комиссия пришла к выводу, что виновных действий никто из участников авиаинцидента не совершил, а в инструкцию по руководству полетов было предложено внести изменения.

С таким решением в ПАО «Аэрофлот» не согласились, компания обратилась в арбитражный суд Москвы с иском о взыскании с Минобороны и Госкорпорации по организации воздушного движения убытков в размере 128,3 тыс. руб. В первой инстанции в удовлетворении исковых требований было отказано. В апелляционной жалобе авиакомпания указывала, что авиационный инцидент произошел из-за ненадлежащего соблюдения военными и Пермским филиалом Госкорпорации по организации воздушного движения требований ряда нормативных актов. В «Аэрофлоте» считают, что в силу этих документов они должны были координировать свои действия и не допустить ситуации с прерыванием взлета.

Но в итоге Девятый апелляционный суд в удовлетворении жалобы отказал. Так, в постановлении констатируется, что Большое Савино является аэродромом двойного назначения, который используется как военными, так и гражданскими воздушными судами. При этом, согласно Воздушному кодексу, полеты воздушных судов по боевой тревоге, в рамках внезапных проверок боевой готовности и прочих мероприятий, связанных с безопасностью страны, «имеют несомненный приоритет». «Необходимость освобождения ВПП А-320 являлась вынужденной мерой, с учетом того факта, что ответчиком производился внеплановый вылет ВВС, у которого в таких случаях имеется безусловный приоритет в полетах. Необходимость освобождения ИВПП являлась вынужденной и необходимой мерой, направленной на реализацию задач безопасности воздушного пространства Российской Федерации», – указано в апелляционном постановлении.

При этом суд не усмотрел причинно-следственной связи между действиями военных и возникновением убытков. По мнению апелляционной инстанции, в данном случае финансовые потери «Аэрофлота» являются коммерческими рисками истца, который понимал, что использует для выполнения рейсов аэродром совместного базирования.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что для предотвращения подобных инцидентов авиационные власти создали Единую систему организации воздушного движения. В то же время, по словам эксперта, в России достаточно аэропортов совместного базирования, поэтому процедуры взаимодействия при внеплановых полетах военных самолетов должны быть четко отработаны. «С другой стороны, действия диспетчера предотвратили негативное развитие ситуации, в результате которого могли пострадать как техника, так и люди», – отметил господин Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730040>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.16; ВЗЛЕТ БЕЗ ПОСАДКИ: АВИАКОМПАНИИ СТОЛКНУЛИСЬ С ПОДОРОЖАНИЕМ ТОПЛИВА; РОСТ СТОИМОСТИ КЕРОСИНА ПРИВЕДЕТ К УВЕЛИЧЕНИЮ ЦЕН НА БИЛЕТЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

В России выросла стоимость авиакеросина. Это следует из прејскурантов двух авиатопливных операторов (есть в распоряжении «Известий»), направленных перевозчикам. Скачок цен подтвердили представители «Уральских авиалиний» и Smartavia. Стоимость керосина выросла в марте в большинстве российских аэропортов в среднем на 6–9%. В этом году это первый наиболее ощутимый для авиакомпаний скачок цен на топливо, сказал источник «Известий» в одном из перевозчиков. Подорожание керосина может отразиться на стоимости билетов, предупредили эксперты. Кроме того,

рынок ожидает еще одного традиционного повышения цен на авиатопливо перед летним сезоном.

Топливный взлет

В марте перевозчики столкнулись с подорожанием авиационного керосина. Это следует из прејскурантов двух топливозаправочных операторов – «Лукойл-Аэро» и «Базового авиатопливного оператора» («дочка» «Роснефти»), с которыми ознакомились «Известия». «Лукойл-Аэро» в период с 5 по 16 марта повысила стоимость авиатоплива в 20 российских аэропортах. Например, в Тюмени, Самаре и Екатеринбургe она выросла на 7%. С января у «Лукойла» подорожал авиакеросин также в Сыктывкаре на 9%, в Архангельске – на 8%, а в Нижнем Новгороде, Перми, Ростове и Нижневартовске – на 6%, следует из прејскуранта компании в сравнении с данными **Росавиации**, с которым ознакомились «Известия». «Базовый авиатопливный оператор» с 11 марта повысил стоимость авиакеросина в аэропортах Краснодара, Сочи, Анапы и Геленджика более чем на 9% относительно января, следует из документов компании.

Представители Smartavia и «Уральских авиалиний» подтвердили «Известиям» подорожание стоимости авиакеросина в марте. По словам последнего, скачок цен произошел в большинстве аэропортов в среднем на 6–7%. Перевозчик также ожидает традиционного повышения стоимости авиатоплива перед летним сезоном. Ранее источник «Известий» на рынке авиаперевозок объяснял, что поставщики топлива каждый год повышают цены на авиакеросин с началом высокого летнего сезона, как правило, в мае.

Ситуация на топливном рынке остается нестабильной, что может негативно отразиться на цене авиатоплива в мае-июне, сказал представитель Smartavia. По его словам, другой важный фактор, имеющий значение, – тенденция роста мировой цены на нефть. По данным аналитического агентства Platts, по состоянию на 5 марта месячное увеличение стоимости авиатоплива в Европе и СНГ составило 12%, а годовое – 33%.

На разных эшелонах

Авиакеросин дорожает тогда, когда растет объем перевозок, сказал источник «Известий» в крупной российской авиакомпании. По его словам, увеличение цен происходит в этом году уже не первый раз, но мартовский скачок стал наиболее заметным для перевозчиков. Для авиакомпаний подорожание больше чем на 2–3% уже ощутимо, добавил собеседник издания.

Представитель Red Wings сообщил «Известиям», что подорожание авиакеросина прежде всего негативно отражается на и без того плохой экономике авиакомпаний. По его словам, вероятно также и подорожание авиабилетов. Но возможности перевозчиков перекладывать рост стоимости керосина на пассажиров ограничены, так как спрос на перелеты очень эластичен, люди просто не могут позволить себе платить больше, объяснил он.

Сейчас себестоимость авиаперевозок возвращается на уровень, который был до пандемии, а цена авиабилетов – нет, сказал источник «Известий» в другой крупной авиакомпании. По его словам, за счет сохраняющейся доступной цены на авиабилеты перевозчикам удается восстанавливать пассажиропоток. Однако разница между расходами и доходами компаний увеличивается, учитывая валютный курс, подорожание авиакеросина, отмену аэропортами антикризисных мер поддержки перевозчиков, аннулирование скидок на аэронавигационные сборы, объяснил он.

«Известия» направили запросы в «Роснефть», «Лукойл», «Газпром нефть», «Аэрофьюэлз».

Представитель «Уральских авиалиний» не ответил на вопрос «Известий», как авиакомпания собирается нивелировать рост стоимости авиакеросина. В S7 отказались комментировать ситуацию на рынке авиатоплива. В Smartavia уточнили, что перевозчик использует для этого маркетинговые и другие инструменты.

«Аэрофлот» с 10 марта уже повысил топливный сбор на внутренних рейсах, выполняемых в том числе «Россией» и «Авророй» под кодом SU, на 150 рублей в экономклассе, на 225 рублей в комфорт– и на 300 рублей в бизнес-классе, следует из информационного сообщения для агентов (есть у «Известий»).

Представители «Уральских авиалиний» и Smartavia полагают, что государство могло бы пересмотреть ставки возмещения акцизов из федерального бюджета, чтобы авиакомпания не перекладывали подорожание топлива на стоимость билетов.

Акциза вопрос

В начале февраля директор департамента инвестиционного анализа S7 Airlines Владимир Ким на совместном заседании комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и Союза транспортников России выступил с презентацией мер господдержки отрасли. В их числе предлагалось понизить планку демпфера (компенсации из федерального бюджета стоимости авиакеросина) с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну с последующей индексацией в 2020–2024 годах.

Представитель Минтранса сообщил «Известиям», что ведомство не рассматривает такую меру.

Сейчас авиакомпании получают вычет из акциза на авиакеросин – 2,8 тыс. рублей за тонну. Согласно бухгалтерской отчетности лоукостера «Победа» за 2020 год, его расходы на топливо составили 9,9 млрд рублей, а возвращаемый акциз – 1,14 млрд рублей.

С августа 2019 года размер этого вычета увеличен и поставлен в зависимость от динамики экспортных цен на авиатопливо. Но его увеличение ни одна российская авиакомпания еще ни разу не почувствовала, поскольку граница действия демпферной компоненты была установлена на высоком уровне – 48,3 тыс. рублей за тонну, сказал источник «Известий» в российской авиакомпании. По состоянию на 12 марта биржевая стоимость тонны авиатоплива на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже составляла 42,5 тыс. рублей.

Новые риски

Цена на авиакеросин с прошлого года в связи с падением перевозок изменилась незначительно, сказал зампредела наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» (объединяет производителей и продавцов энергоресурсов) Дмитрий Гусев. По его словам, объективных причин для повышения стоимости авиатоплива нет. Он считает, что перевозчики привыкли к тому, что керосин постоянно растет в цене и каждый год перед сезоном для запаса поднимают стоимость билетов. Топливные операторы, в свою очередь, страхуются от повышения цены летом, считает эксперт.

По словам **исполнительного директора агентства «АвиаПорт» Олега Пантелеева**, рост издержек на топливо существенно увеличит финансовую нагрузку на компании. На фоне накопленных долгов и убыточности предыдущего периода повышение цен увеличит риски неплатежей – для авиакомпаний критически важно не допускать появления задолженности за керосин, отметил он.

При этом повышение топливного сбора не является эффективным средством парирования роста цен на авиакеросин, считает эксперт. Перевозчик, повышая топливный сбор, делает менее привлекательной программу поощрения часто летающих пассажиров: за оплаченный милями билет нужно доплачивать большую сумму, учитывающую увеличенный топливный сбор, указал Олег Пантелеев.

<https://iz.ru/1137420/maksim-talavrinov/vzlet-bez-posadki-aviakompanii-stolknulis-s-podorozhaniem-topliva>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.03.16; БЕЗ СТРАХОВ И УПРЕКОВ: ЖЕНЩИНАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ РЕМОНТИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ; МИНТРУД ПРОСЯТ СОКРАТИТЬ СПИСОК ЗАПРЕЩЕННЫХ ДЛЯ РОССИЯНОК ПРОФЕССИЙ В ОТРАСЛИ

В России предлагают уравнивать права женщин и мужчин в гражданской авиации. Сейчас, даже получив диплом, например по специальности «техник по крылу», россиянки не могут трудиться непосредственно при обслуживании самолетов. В Совфеде просят сократить перечень запрещенных профессий, оставив там лишь те, что действительно наносят вред здоровью. Соответствующее обращение в Минтруд направила глава комитета СФ по социальной политике Инна Святенко (есть в распоряжении «Известий»). Министерство периодически пересматривает список работ с опасными для женщин условиями, и специалисты позитивно оценивают эту тенденцию. Однако эксперты подчеркивают: последнее слово в этом вопросе должны сказать врачи.

Женское это дело

В приказе Минтруда №512н указан перечень работ и должностей с вредными и опасными условиями труда, где ограничивается применение труда россиянок. В списке есть и производство, ремонт и обслуживание летательных аппаратов, однако образовательные учреждения гражданской авиации выпускают специалистов-женщин по некоторым запрещенным для них профессиям.

Председатель комитета СФ по соцполитике Инна Святенко направила запрос в Минтруд, который в случае положительного ответа позволит уравнивать права женщин и мужчин в гражданской авиации. Политик обратилась в ведомство с просьбой внести изменения в приказ и разрешить россиянкам работать техником по планеру и двигателям, по приборам, электро- и радиооборудованию, а также по парашютным и аварийно-спасательным средствам.

– Запрещать женщине устраиваться на работу по полученной специальности – это совсем несправедливо. На данный момент женщины, которые отучились, например, по специальности техника по крылу, инженера, занятого непосредственно на техническом обслуживании самолетов (вертолетов), к сожалению, трудиться по профессии не могут, так как эти работы, несмотря на то что за плечами пять лет института, входят в перечень производств, работ и должностей с вредными и опасными условиями труда, на которых применение труда женщин ограничивается, – отметила политик в беседе с «Известиями».

В «запрещенном» перечне, по словам Инны Святенко, необходимо оставить лишь те профессии, которые действительно могут нанести вред здоровью женщины, например авиационный техник по горюче-смазочным материалам и по составлению смеси бензина с этиловой жидкостью, оператор заправочных станций и другие.

В Минтруде «Известиям» подтвердили получение сенаторского запроса и заверили, что он «будет рассмотрен в установленные сроки».

Каждому дано

Тенденцию на пересмотр профессиональных ограничений для женщин поддерживают в нижней палате. Однако параллельно с этим за счет модернизации оборудования должны создаваться необходимые условия труда, чтобы избежать вреда для здоровья.

– Список всегда подвергается изменениям: увеличивается число профессий, на которых могут работать женщины. Безусловно, улучшаются условия труда, которые позволяют россиянкам выполнять задачи без ущерба их здоровью. Не должно быть ограничений, связанных только с гендерным показателем. Я выступаю за то, чтобы перечни пересматривались чаще, – заявила «Известиям» первый зампред комитета Госдумы по вопросам семьи, женщин и детей Ольга Окунева.

В последнее время традиционно мужские профессии получают популярность среди девушек. Например, за три года число женщин за рулем такси выросло в 6,5 раза. Однако

в целях безопасности чаще всего дамы сотрудничают с агрегаторами, а не подрабатывают самостоятельно.

Последнее слово при составлении списка запрещенных профессий должна сказать медицина, заявил «Известиям» **председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета Ространснадзора Олег Смирнов**. В первую очередь врачи должны оценить, какие последствия для здоровья может иметь выполнение определенных функций.

В 2021 году совет по профессиональным квалификациям воздушного транспорта совместно с ВНИИ труда проведет исследование рынка, в результате которого Минтруд сформулирует и утвердит обновленный перечень профессий рабочих и должностей служащих, по которым осуществляется профобучение, а также топ-50 востребованных вакансий. Кроме того, эксперты оценят уровень цифровизации на предприятиях, сообщила «Известиям» руководитель исполкома совета Анастасия Мирошниченко.

В среднем в мире, по данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), менее 5% женщин трудоустроены как инженерно-технический персонал, а пилотами работают около 6%, отметила эксперт. Сейчас в России нет программы кадрового обеспечения воздушного транспорта и, соответственно, программы по гендерному равенству. Нет и рекомендуемого ИКАО плана NGAP по развитию «следующего поколения профессионалов гражданской авиации», в рамках которого властям следует внедрять национальные проекты ранней профориентации и особое внимание уделять привлечению девочек в гражданскую авиацию.

По данным Всемирного банка, Россия занимает 129-е место в рейтинге гендерного равенства. Наиболее проблемными эксперты признали оплату труда, процесс устройства, пенсию, а также ведение бизнеса. Однако в Минтруде с этими оценками не согласились. В 2019 году ведомство уже сокращало список профессий, запрещенных для россиянок. В соответствии с нововведениями, которые вступили в силу в 2021-м, женщины могут водить большегрузы, работать машинистками электропоездов и служить на корабле. Вместе с тем для них останутся под запретом профессии, связанные с открытыми горными дорогами, прокладыванием тоннеля метро, а также тушением пожара.

<https://iz.ru/1135981/liubov-lezhneva/bez-strakhov-i-uprekov-zhenshchinam-mogut-razreshit-remontirovat-samolety>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.03.16; СДАТЬ НОРМЫ: ПЕРЕРАБОТКЕ ПОДВЕРГЛИСЬ ВСЕ ЧАСТИ НОВОЙ РЕДАКЦИИ КОАП; ТРИЖДЫ ПЕРЕПИСАННЫЙ КОДЕКС ПРИМУТ УЖЕ ПОСЛЕ СЕНТЯБРЬСКИХ ВЫБОРОВ В ГОСДУМУ

Минюсту пришлось в третий раз полностью переписать новую редакцию КоАП. Как рассказали «Известиям» в ведомстве, на общественное обсуждение переработанный кодекс будет вынесен в апреле. В рабочей группе считают, что новый документ будет мягче действующего, однако ряд статей в нем всё же будет ужесточен. Документ будет принят уже новым созывом парламента – после сентябрьских выборов, сообщили «Известиям» в Госдуме. Эксперты считают эти сроки логичными, так как сейчас ужесточение ряда мер не пойдет на пользу рейтингам партий.

Долго, но качественно

Как сообщили «Известиям» в **пресс-службе** Минюста, новая редакция Кодекса об административных нарушениях (КоАП) может быть представлена в апреле.

– В настоящее время продолжается подготовка проекта нового КоАП и связанных с ним проектов федеральных законов. По сравнению с версией, представленной для общественного обсуждения в мае 2020 года, все части проекта нового КоАП подверглись переработке. В апреле текущего года в целях информирования о ходе проводимой Минюстом России работы планируется разместить общую часть проекта нового КоАП в

информационно-телекоммуникационной сети интернет, – сообщили «Известиям» в министерстве.

Также там уточнили, что работа над особенной частью (предусматривает составы административных правонарушений. – «Известия») нового кодекса в настоящее время ведется на площадке межведомственной группы с привлечением заинтересованных органов госвласти, научного и бизнес-сообщества, а также общественных организаций.

По окончании этой работы документ будет в установленном порядке представлен в кабмин, уточнили в **пресс-службе**.

Как рассказал «Известиям» член межведомственной группы при правительстве, которая участвует в подготовке документа, первый зампред комитета Госдумы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений Дмитрий Вяткин, сдвиг сроков положительно скажется на качественной проработке кодекса. Изначально новая версия, а точнее вторая редакция, должна была вступить в силу с 1 января этого года.

– С точки зрения расширения перечня случаев освобождения от ответственности и введения возможности освобождения от наказания, учета смягчающих обстоятельств при назначении административного наказания новая редакция КоАП будет мягче. Кодекс будет носить более профилактическую направленность, потому что самое главное – это добиться исполнения законодательства гражданами, – пояснил парламентарий.

По его словам, в новой редакции сокращено количество составов, при которых к правонарушителям может применяться административный арест (с 70 до 50), и значительно увеличено число случаев применения предупреждения.

Вместе с тем он обратил внимание на то, что за время разработки кодекса Госдума приняла в действующий КоАП множество ужесточающих поправок, которые, очевидно, найдут отражение в новой редакции. Поэтому говорить о том, что ужесточений совсем не будет, нельзя, уточнил Дмитрий Вяткин.

Также он пояснил, что для автовладельцев усиление ответственности произойдет только за грубые нарушения, совершенные неоднократно. А вот от нашумевшего в СМИ наказания за превышение скорости после общественного обсуждения решено было отказаться.

Изначально штраф за превышение скорости на 20–40 км/ч должен был увеличиться с 500 до 3 тыс. рублей, за превышение на 40–60 км/ч – с 1–1,5 тыс. до 4 тыс. рублей. Среди самых суровых мер – штраф 5 тыс. рублей или лишение прав до полугода – может применяться уже при превышении на 60 км/ч (сейчас – при 80 км/ч).

Первый зампред комитета по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов сообщил «Известиям», что новая редакция документа будет приниматься уже после выборов в Госдуму.

– Внутри правительства до сих пор нет согласия между ведомствами по поводу некоторых положений КоАП. Это касается меры наказаний по определенным правонарушениям. Поэтому принимать новый кодекс будет уже следующий созыв Госдумы, – сказал парламентарий.

Депутат считает, что новые нормы будут гораздо жестче, чем действующая редакция.

– Часть кабинета настроена на ужесточение наказания, именно поэтому в Госдуме считают его излишне репрессивным. Когда его внесут в парламент, мы будем с этим разбираться, – заявил депутат.

Попытка номер три

Третья редакция может стать окончательной, считают эксперты.

– Думаю, что главная проблема, из-за которой переносятся сроки рассмотрения КоАП в Госдуме, в том, что новые нормы со штрафами будут непопулярны у населения, особенно если речь идет об их ужесточении, – заявил «Известиям» глава «Политической экспертной группы» Константин Калачев.

По его мнению, логично, что новая редакция будет рассмотрена Госдумой после сентябрьских выборов, так как сейчас это может сказаться на рейтинге власти. Эксперт считает, что если бы речь шла о снижении наказания или массовой отмене штрафов, то КоАП приняли бы гораздо оперативнее.

– Очевидно, что сейчас есть экономическая целесообразность в повышении штрафов, за счет которых можно пополнить бюджет, пострадавший из-за пандемии. Но перед выборами в Госдуму принимать КоАП небезопасно, так как есть риски роста недовольства населения, – согласен политолог Дмитрий Фетисов.

Подготовить концепцию нового КоАП Минюсту еще в марте 2019 года поручил на тот момент премьер Дмитрий Медведев. Тогда он обратил внимание на громоздкость и сложность применения действующего кодекса, на который «без слез смотреть уже невозможно».

Первая редакция нового КоАП и Процессуального кодекса об административных правонарушениях была представлена для общественного обсуждения 30 января прошлого года. Однако тут же ее раскритиковали политики, правозащитники и эксперты. Вице-спикер Совета Федерации Андрей Турчак сравнил их с «репрессивной машиной для дополнительных поборов с населения». А премьер **Михаил Мишустин** назвал предложенные суммы штрафов непосильными для граждан. В итоге от этой версии законопроектов Минюст решил отказаться.

Вторая редакция законопроектов была представлена в первых числах июня. Несмотря на то что в ней Минюст отказался от увеличения штрафов, сохранил сроки давности привлечения к ответственности и включил в проект нового КоАП принцип презумпции невиновности, критики новых норм не убавилось. Глава комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников заявил, что они непонятны, поэтому создают возможности для злоупотреблений.

<https://iz.ru/1137451/natalia-bashlykova/sdat-normy-pererabotke-podverglis-vse-chasti-novoi-redakcii-koap>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 15.03.2021 20:10; ОБРУШЕНИЕ МОСТА В ДАГЕСТАНЕ

В: Аварийное состояние и превышение допустимой нагрузки моста сегодня лишили жителей сразу трех дагестанских сел транспортного сообщения с райцентром. один из пролетов через реку Аварское Койсу не выдержал веса проезжавшего по нему грузовика. Серьезно пострадал водитель. Когда откроют временную переправу? И есть ли альтернативный путь к высокогорным населенным пунктам – выяснял Саркар Магомедов. (видеосюжет)

КОР: 32 метра бетона и труб. которые с утра разбирают экскаваторы, рухнули всего за секунду. Водитель грузовика, который в момент обрушения вез по мосту материалы для строительства дороги в соседние села, сейчас в больнице. Его жизни ничего не угрожает, но он до сих пор в шоке.

ВОДИТЕЛЬ МАШИНЫ: Доехал почти до середины, и резкий такой получился обвал. Вместе с машиной я...

КОР: Позднее республиканский **минтранс** заявит, что вес грузовика превысил допустимый вдвое. Пока специалисты изучают обломки моста, районные власти думают как восстановить сообщение с селами Гоор, Кахиб и Хебда. 130-метровая конструкция над Аварским Койсу – единственный путь туда.

Вот то самое место, которое в ближайшие недели свяжет три оторванных села с цивилизацией. Специалисты планируют сделать временный переезд, который представляет собой трубы большого диаметра, через них пустят реку, и насыпь для легкового транспорта.

МАГОМЕД ГАСАНОВ (ГЛАВА ШАМИЛЬСКОГО РАЙОНА): Школьные образовательные учреждения обеспечены продуктами питания. В ближайшую, значит, неделю, запас имеется. Также для жителей продукты питания тоже при необходимости, тоже запасы имеются. Мы эту ситуацию мониторили, информация была, вот сейчас запас лекарств тоже имеется.

КОР: На сооружение временного переезда строителям нужно три дня, затем его заменят на сборный мост. А в будущем, уверяют в **Минтрансе**, и вовсе возведут новый.

ШИРУХАН ГАДЖИМУРАДОВ (ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН): У нас по программе «Безопасные качественные дороги» по нацпроекту уже есть готовый проект, и мы уже заявили в **Росавтодор** на финансирование строительства на этом месте. Это мы уже знали, что этот мост ветхий.

КОР: Прокуратура сейчас проверяет кто пускал на признанный ветхим мост перегруженные машины. А также то, почему нет никаких предупреждающих знаков там, где каждую неделю проезжают еще и микроавтобусы с туристами.

Саркар Магомедов, Салих Салихов, Абдулла Магомедов и Кристина Мирзоева. «Вести». Дагестан, Шамильский район.

ТАСС; 2021.03.15; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 7,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Кировской области направят на ремонт и строительство более 316 км дорог в текущем году 7,9 млрд рублей. В том числе будет завершено строительство участка Опарино – Альмеж, который соединит северо-западные районы области с областным центром, сообщил в понедельник журналистам замминистра транспорта по Кировской области Юрий Шевелев.

«Дорожный фонд Кировской области составляет 7,9 млрд рублей, из них 4,7 млрд рублей предусмотрено на автомобильные дороги регионального значения, на дороги местного значения – 2,9 млрд рублей», – сказал Шевелев.

По его словам, к концу дорожного сезона планируется отремонтировать 290 км дорог: 165 км – на региональной сети, 65 км – в Кировской городской агломерации, 31 км – в городских поселениях, 16 км – в районах области и 13,2 км – сельских дорог. Также будет отремонтировано четыре моста и построено 26,6 км региональных дорог. «Мы не видим рисков по реализации всех дорожных работ. Все работы ведутся согласно установленным срокам», – подчеркнул Шевелев.

Он рассказал, что в этом году запланировано завершение строительства участка Опарино – Альмеж общей протяженностью 26,6 км. Дорожные работы на этом участке начались еще в 2013 году, но были приостановлены и возобновлены только в 2019 году. Ввод участка в эксплуатацию позволит напрямую соединить с областным центром, сейчас северо-западные районы области, жителям которых сейчас приходится добираться до Кирова в объезд через соседние регионы. В ближайшие годы власти планируют построить дорогу до Лузы, на 2022-2023 годы запланирована реконструкция участка Вазюк – Опарино в асфальтобетонном покрытии.

По данным правительства области, в 2020 году расходы регионального дорожного фонда составили 8,2 млрд рублей, за дорожно-строительный сезон 2020 года удалось отремонтировать рекордное количество дорог – 346 км: 220 км дорог местного значения и 126 км – регионального. По нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтировали 194 км дорог.

<https://tass.ru/v-strane/10908815>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.15; В КОСТРОМЕ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ МОСТ, ВЕДУЩИЙ К ГЛАВНЫМ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМ ГОРОДА

В Костроме до конца 2021 года завершат капитальный ремонт моста, соединяющего центральную часть города с территорией Ипатьевской Слободы, где расположены объекты историко-культурного наследия – Свято-Троицкий мужской монастырь, музей деревянного зодчества. Мостовой переход ремонтируют впервые с момента его постройки в 1985 году, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

Ремонт моста через реку Кострому начался в 2020 году по нацпроекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Работы были разделены на два этапа. На низовой части моста основной объем ремонта был завершен в начале сентября прошлого года, после чего ее открыли для движения транспорта. Сейчас подрядная организация обновляет вторую половину сооружения. На съездах и подходах к мосту завершен монтаж опор освещения с установкой светильников, проложен кабель электроснабжения и установлено силовое электрооборудование внутри переправы. Специалисты разбирают старый защитный и выравнивающий слои проезжей части, демонтируют перильное ограждение. Ведется гидроизоляция бетонных поверхностей внутри пролетных строений моста.

Для устройства ливневой канализации рабочие уже проложили более 300 м трубопроводов, установили 15 смотровых и дождеприемных колодцев, на 50% выполнен монтаж очистных сооружений.

Темпы и качество ремонта постоянно контролируют администрация города, представители общественности. По контракту капитальный ремонт моста через реку Кострому должен быть завершен до конца 2021 года.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-kostrome-kapitalno-otremontiruyut-most-vedushchiy-k-glavnym-dostoprimechatelnostyam-goroda>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.15; НА РЕМОНТ ТРАСС НА КУБАНИ НАПРАВИЛИ ЕЩЕ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

На ремонт трасс в Краснодарском крае в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направили еще 1,1 миллиарда рублей, это позволит обновить 36 километров дорог регионального значения в 2021 году, сообщает администрация региона.

«По распоряжению правительства РФ на ремонт трасс в Краснодарском крае в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направили еще 1,1 миллиарда рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что ранее в 2021 году планировалось привести в порядок около 12 километров дорог регионального значения. «Теперь дорожники дополнительно обновят еще 24 километра таких трасс», – приводятся в сообщении слова первого замминистра транспорта и дорожного хозяйства края Андрея Коновалова.

Планируется отремонтировать участки на трассе Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края, участок перед станцией Воронежской и на автодороге Альпика-Сервис до финишной зоны горнолыжного курорта «Роза Хутор».

Помимо этого, в 2021 году заасфальтируют 10 километров дорог в Северском районе за станцией Калужской и начнут ремонтировать трехкилометровый подъезд к селу Харциз Первый в Лазаревском районе Сочи.

«Всего в Краснодарской, Сочинской и Новороссийской агломерациях благодаря нацпроекту в текущем году обновят 112 километров местных дорог. Таким образом, всего в 2021 году в крае отремонтируют 127 объектов общей протяженностью 148 километров.

Еще пять объектов останутся переходящими на последующие годы», – пояснили в ведомстве.

Кроме того, за счет дополнительного федерального финансирования в размере 2 миллиардов рублей ускорится строительство нового Яблоновского моста. Отмечается, что теперь ряд работ удастся провести раньше запланированных сроков, и уже в конце 2021 года техническая готовность моста будет составлять 50%.

Общее финансирование дорожного нацпроекта в текущем году увеличилось до 8 миллиардов рублей.

<https://ria.ru/20210315/dorogi-1601371702.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.15; ДОРОЖНИКИ НАЧАЛИ РЕМОНТ ГЛАВНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ ПСКОВА В ИСТОРИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ГОРОДА

Дорожники начали ремонт одной из главных магистралей Пскова – Октябрьского проспекта, на техническое состояние которого в последние месяцы регулярно жаловались жители. Работы ведутся в исторической части города и стали возможны за счет участия региона в нацпроекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, стоимость работ составляет 112 млн рублей из федерального бюджета, сообщила в понедельник **пресс-служба** регионального комитета по транспорту.

Ранее **премьер-министр Михаил Мишустин** поручал создать в регионах страны качественную дорожную инфраструктуру, а также внедрить интеллектуальные транспортные системы, которые позволят автоматизировать процессы управления трафиком в крупных городах. В начале марта глава кабмина сообщил, что правительство РФ выделило 100 млрд рублей на развитие дорожной сети в регионах.

«Ремонт Октябрьского проспекта по нацпроекту стартовал в Пскове. Подрядная организация ООО «Дорожный отряд» приступила к ремонту. Полностью перекрывать Октябрьский проспект не планируется. Для выполнения дорожных работ будут закрывать по одной полосе. Движение автотранспорта будет организовано согласно утвержденной схеме. Октябрьский проспект – одна из главных магистралей города. Стоимость работ – около 112 млн рублей, большая их часть выделена из федерального бюджета», – отмечается в сообщении.

По данным **пресс-службы**, сейчас в центре Пскова идет подготовка к фрезерованию покрытия проезжей части: рабочие демонтируют канализационные люки и закрывают их временными металлическими крышками. «Через несколько дней подрядчик приступит к срезке изношенного асфальта. Параллельно начнется разборка разбитого бортового камня вдоль дороги, а затем установка нового гранитного камня. На отрезке проспекта между улицами Свердлова и Гоголя «Горводоканал» проведет замену водопровода. По окончании этих работ начнется укладка асфальтобетона. Эти работы запланированы на третью декаду апреля», – говорится в сообщении.

В 2021 году власти региона намерены отремонтировать Октябрьский проспект на участке от улицы Свердлова до Октябрьской площади, а также саму площадь и расположенную поблизости площадь Ленина с прилегающими участками улиц Советской, Поземского, Воровского на съезде к кремлю. Все работы планируется завершить до конца лета.

<https://национальныепроекты.рф/news/dorozhniki-nachali-remont-glavnoy-avtomagistrali-pskova-v-istoricheskoy-chasti-goroda>

ПРАЙМ; 2021.03.15; ГТЛК ПЛАНИРУЕТ 17 МАРТА СОБРАТЬ ЗАЯВКИ ИНВЕСТИТОРОВ НА ОБЛИГАЦИИ НА 10 МЛРД РУБ – ИСТОЧНИК

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует 17 марта собрать заявки инвесторов на биржевые облигации объемом 10 миллиардов рублей, сообщил РИА Новости источник в банковских кругах.

Компания намерена предложить 15-летние биржевые облигации серии 002P-01 с квартальными купонами и офертой через три с половиной года. Дата технического размещения будет объявлена позднее.

Организаторами выступают БК «Регион», банк «Открытие», «ВТБ Капитал», Газпромбанк, «Московский кредитный банк», Россельхозбанк и Совкомбанк. Ценные бумаги компания планирует разместить в рамках программы биржевых облигаций, зарегистрированной в октябре 2020 года.

ТАСС; 2021.03.15; В РОССИИ ТЕСТИРОВАНИЕ ПОЛНОСТЬЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО НА ДОРОГАХ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Правительство РФ утвердило комплекс мероприятий по поэтапному вводу в эксплуатацию беспилотных автомобилей без инженера-испытателя в салоне. Их тестирование на дорогах общего пользования начнется уже в 2021 году, говорится в сообщении **Минтранса**.

«Комплекс мероприятий предусматривает опытную коммерческую эксплуатацию ВАТС (высокоавтоматизированных транспортных средств) в отдельных субъектах РФ. Реализация мероприятий позволит в период с 2021 года по 2024 годы создать необходимые правовые условия для внедрения ВАТС в транспортный комплекс. Обязательным условием является обеспечение безопасности участников дорожного движения и соблюдение установленных норм и правил», – отмечается в сообщении.

В **Минтрансе** уточнили, что при подготовке документа были учтены позиции МВД, Минфина, Минэкономразвития, Минюста, Минцифры, Минпромторга, МИД, МЧС, ФСО, ФСБ, Банка России и Росстандарта. Кроме того, он согласован с отраслевыми экспертными объединениями – ассоциацией «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ), Российским союзом автостраховщиков, а также организациями научно-технологического бизнес-сообщества – «Яндекс», «Камаз», «Сбербанк» и другими.

«Утверждение плана **Минтранса России** и одновременная возможность запуска «цифровых песочниц» создают реальные условия для первого в России использования беспилотных автомобилей без инженера-испытателя в салоне. С самого начала разработки законопроекта о «цифровых песочницах» Ассоциация ЦТЛ и отраслевые компании поддерживали этот проект, потому что одним из ключевых барьеров внедрения новых технологий было как раз исторически сложившаяся жесткое регулирование в части ответственности и безопасности. Не случайно одной из основных отраслей для «песочниц» была определена сфера транспорта», – сообщил ТАСС **главный аналитик ЦТЛ Андрей Ионин**.

«Принятие этого документа подчеркивает намерение государства развивать регулирование для автономного транспорта и создавать условия для активного развития отрасли», – **прокомментировали** ТАСС утверждение документа в «Яндексе».

<https://tass.ru/ekonomika/10905799>

На ту же тему:

https://yandex.ru/news/story/Mintrans_anonsiroval_testirovanie_bespilotnykh_mashin_narossiyskikh_dorogakh_v2021_godu--f50412fe5becbd999ca219b782559c4e

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.15; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ НАЧАЛО ТЕСТИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО В РФ

Утверждение плана **Минтранса России** и одновременная возможность запуска «цифровых песочниц» создают реальные условия для первого в России использования беспилотных автомобилей без инженера-испытателя в салоне. Об этом рассказал «Известиям» **главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Андрей Ионин** в понедельник, 15 марта.

По его словам, с начала разработки законопроекта о «цифровых песочницах» ассоциация ЦТЛ и отраслевые компании поддерживали этот проект, потому что одним из ключевых барьеров внедрения новых технологий было как раз «исторически сложившееся жесткое регулирование в части ответственности и безопасности». Не случайно одной из основных отраслей для «песочниц» была определена сфера транспорта, отметил он.

«Теперь, когда закон вступил в силу и идет дальнейшая работа по его реализации, мы видим два основных направления для проектов в сфере транспорта», – сказал Ионин.

Первое связано с отработкой новых технологий (авиадронов, беспилотных грузовиков) там, где риски для безопасности минимальны, например на Крайнем Севере. Такими проектами сейчас активно занимается КамАЗ и ГАЗ с «Газпром нефтью». Использование беспилотных технологий экономически эффективно именно в условиях Арктики.

Второе и наиболее сложное направление связано с реализацией утвержденного плана **Минтранса** и с использованием новых транспортных решений в местах максимального скопления потребителей. Например, в таких местах, как Москва, коммерческое использование беспилотных автомобилей в том числе в качестве такси, в том числе без присутствия инженера-испытателя в салоне.

По словам Ионина, на взгляд ассоциации ЦТЛ, нужно «быть крайне осторожным» с учетом высоких рисков для граждан, которые становятся невольными участниками этих «цифровых песочниц».

«При разработке закона и сейчас мы отмечаем, что приоритетным является не отработка инновационных технических решений, а одновременная разработка с этим новых норм регулирования при активном участии самих создателей технологий, а также масштабирование результатов на всю территорию страны», – заключил он.

Ранее в понедельник в **Минтрансе** сообщили, что в правительстве России утвердили план мероприятий по тестированию и постепенному вводу в эксплуатацию беспилотных транспортных средств. Поручение о разработке комплекса мер дал российский президент **Владимир Путин**.

В рамках мероприятий в отдельных регионах страны планируется ввести опытную коммерческую эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС).

При подготовке документов учтут позиции разных ведомств, также мероприятия согласуют с ассоциацией «Цифровой транспорт и логистика» и др.

В конце января «Известия» писали, что к 2025 году пилотные испытания летающих беспилотных такси пройдут в трех российских регионах. Эксперты рассказали, что аэротакси начнут испытывать на территории «Лужников» с 25 января.

Машина будет представлять собой пассажирский дрон, который способен поднять в воздух одновременно двух людей (общий вес до 300 кг) и взлететь с неподготовленной площадки, например с автомобильной парковки. Транспортным средством управляет цифровая система.

<https://iz.ru/1137280/2021-03-15/ekspert-prokommentiroval-nachalo-testirovaniia-bespilotnykh-avto-v-rf>

ТАСС; 2021.03.15; РУХНУВШИЙ МОСТ В ДАГЕСТАНЕ ВКЛЮЧАЛИ В ПЕРЕЧЕНЬ АВАРИЙНЫХ

Мост в Дагестане, рухнувший во время проезда грузового автомобиля, был включен в перечень аварийных по федеральной программе «Мосты и путепроводы». Об этом сообщили ТАСС в понедельник в Минтрансе республики.

«Мост был включен в перечень аварийных мостов по федеральной программе «Мосты и путепроводы». Он был под наблюдением и функционировал в режиме весовых ограничений», – сказал собеседник агентства.

Ранее сообщалось, причиной обрушения пролета автомобильного моста через реку Аварское Койсу в Шамильском районе Дагестана стало превышение допустимой нагрузки.

Уточняется, что без дорожного сообщения остались три высокогорных населенных пункта – Кахиб, Гоор, Хиндах.

Как рассказала ТАСС старший помощник прокурора Дагестана Татьяна Голубова, в настоящее время организована проверка по факту обрушения автомобильного моста. «По результатам проверки при наличии оснований будут приняты меры прокурорского реагирования», – добавила Голубова.

<https://tass.ru/proisshestiya/10904541>

ТАСС; 2021.03.15; МИНТРАНС ДАГЕСТАНА НАЗВАЛ ПРИЧИНЫ ОБРУШЕНИЯ МОСТА В ШАМИЛЬСКОМ РАЙОНЕ

Причиной обрушения пролета автомобильного моста через реку Аварское Койсу в Шамильском районе Дагестана стало превышение допустимой нагрузки, сообщили ТАСС в пресс-службе Минтранса республики.

Ранее сообщалось, что один человек пострадал при обрушении моста в Дагестане во время проезда грузового автомобиля.

«Из-за нагрузки произошло обрушение пролета моста через реку Аварское Койсу в высокогорном селе Хебда Шамильского района республики. «Камаз», проезжающий через мост, был перегружен», – сказал собеседник агентства.

Уточняется, что без дорожного сообщения остались три высокогорных населенных пункта – Кахиб, Гоор, Хиндах.

Как рассказала ТАСС старший помощник прокурора Дагестана Татьяна Голубова, в настоящее время организована проверка по факту обрушения автомобильного моста. «По результатам проверки при наличии оснований будут приняты меры прокурорского реагирования», – добавила Голубова.

<https://tass.ru/proisshestiya/10903055>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.15; В ПОДМОСКОВЬЕ ВОСЕМЬ ДЕТЕЙ ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ

Прокуратура Московской области начала проверку в связи с дорожно-транспортным происшествием, в котором пострадали дети, сообщает **пресс-служба** надзорного ведомства.

«По имеющейся информации, сегодня днём в результате опрокидывания маршрутного микроавтобуса в Сергиево-Посадском городском округе пострадали восемь несовершеннолетних», – говорится в сообщении.

В ходе прокурорской проверки, проведение которой поручено Сергиево-Посадской городской прокуратуре, будут установлены причины и условия произошедшего.

Проверяется соблюдение законодательства в сферах обеспечения безопасности дорожного движения и пассажирских перевозок.

<https://ria.ru/20210315/dtp-1601397097.html>

ТАСС; 2021.03.16; САМОЛЕТ S7 ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ НОВОСИБИРСКА ПОСЛЕ ВЗЛЕТА ИЗ-ЗА НЕПОЛАДОК С ДВИГАТЕЛЕМ

Самолет авиакомпании S7, следовавший из Новосибирска в Иркутск, после взлета вернулся в аэропорт Толмачево из-за неполадок с двигателем, сообщил ТАСС источник в экстренных службах.

«Рейс S7 из Новосибирска в Иркутск вернулся в аэропорт вылета после взлета в связи с неполадками с одним из двигателей», – сказал собеседник агентства, уточнив, что после возвращения пассажиры были отправлены в Иркутск резервным бортом.

В **пресс-службе** иркутского аэропорта ТАСС подтвердили информацию о технических неполадках на борту и замене самолета. Как следует из данных онлайн-табло, рейс был выполнен в соответствии с графиком и приземлился в Иркутске в 08:04 (03:04 мск).

В Западно-Сибирской транспортной прокуратуре ТАСС сообщили, что пострадавших в ходе инцидента нет, проводится проверка исполнения законодательства о безопасности полетов. В ведомстве подтвердили, что самолет уже приземлился в иркутском аэропорту. На борту было 154 пассажира и шесть членов экипажа.

<https://tass.ru/proisshestviya/10910139>

ПРАЙМ; 2021.03.15; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ФЕВРАЛЕ СНИЗИЛСЯ НА 37%

Пассажиропоток российских авиакомпаний в феврале снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 37%, при этом «**Аэрофлот**» снизил перевозки на 60%, а «Победа» – увеличила на 3%, следует из оперативных данных **Росавиации**.

«По оперативным данным, в феврале 2021 года российские перевозчики обслужили 5,1 миллиона пассажиров, что на 37% меньше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении.

Пассажирооборот снизился на 51% и составил 10,22 миллиарда пассажиро-километров.

Утечка на трубопроводе в ХМАО может обойтись без последствий

«В феврале рост объемов авиаперевозок отмечается у авиакомпании «Победа», которая обслужила 845 тысяч пассажиров, что на 3% выше, чем уровень февраля прошлого года», – отмечает ведомство.

Услугами S7 в прошлом месяце воспользовались 1,06 миллиона пассажиров, что на 15% меньше по сравнению с февралем 2020 года. «**Аэрофлот**» снизил перевозки на 60%, до 993 тысячи пассажиров. Пассажиропоток «Уральских авиалиний» снизился на 33%, до 403 тысяч пассажиров, «России» – на 21%, до 400 тысяч.

<https://1prime.ru/business/20210315/833235556.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.15; НА ЧАРТЕР «АЭРОФЛОТА» НЕ ПУСТИЛИ 29 ЧЕЛОВЕК ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СПРАВОК

Двадцать девять граждан Узбекистана не были допущены на чартерный рейс «**Аэрофлота**» из Самарканда в Москву из-за отсутствия справок, разрешающих полет в период карантинных ограничений из-за коронавируса, или их подделки, сообщает в понедельник **пресс-служба** АО Uzbekistan Airports.

Власти Узбекистана с 16 марта 2020 года приостановили пассажирское сообщение с другими странами из-за угрозы распространения COVID-19. Для иностранных граждан и соотечественников организовывались вывозные спецрейсы на родину. Авиаперелет из Узбекистана в РФ возможен только при наличии справки с отрицательным результатом ПЦР-теста на COVID-19, а также документов для прохождения необходимого лечения или воссоединения с семьей.

По данным **пресс-службы**, в соцсетях распространилось видео, где люди жаловались на то, что были сняты со спецрейса «Аэрофлота» Самарканд-Москва, хотя у них были оплаченные билеты.

«Основной причиной отказа российской авиакомпанией в вылете 29 из 131 пассажира было предоставление неполного перечня запрашиваемых документов и их фальсификация», – говорится в сообщении на странице Uzbekistan Airports в Facebook.

В **пресс-службе** напомнили, что все документы, необходимые для вылета гражданина Узбекистана в РФ, проверяются и регистрируются в установленном порядке представителями **авиакомпаний «Аэрофлот»**. «Международные аэропорты Узбекистана только предоставляют свои услуги во время прибытия и отправления пассажиров», – добавили в Uzbekistan Airports.

Национальная авиакомпания Uzbekistan Airways в сентябре прошлого года возобновила регулярные рейсы в Белоруссию, Турцию, ОАЭ, Казахстан и Киргизию, с 20 января этого года – в Таджикистан, в марте – в Германию и Индию. Полеты в страны, где ситуация с коронавирусом остается серьезной, в частности в Россию, продолжены в режиме спецрейсов. Ранее замминистра транспорта республики Жасурбек Чориев сообщал, что узбекская сторона рассчитывает в марте-апреле возобновить регулярное авиасообщение с Россией.

<https://ria.ru/20210315/aeroflot-1601391418.html>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.03.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОШТРАФОВАЛИ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ВЫМЫШЛЕННЫЙ РЕЙС

Компания «Уральские авиалинии» была оштрафована за продажу билета на несуществующий маршрут. Как сообщает **пресс-служба** Уральской транспортной прокуратуры, летом 2020 года авиаперевозчик продал одному из своих клиентов билет на рейс из Намангана (Узбекистан) в Москву. Но на момент продажи все перелеты между Россией и Узбекистаном были прекращены.

«Транспортной прокуратурой в отношении перевозчика возбуждено дело об административном правонарушении по части 2 статьи 14.7 Административного кодекса – «Введение потребителя в заблуждение относительно качества или свойств товара, услуги», – отмечают в ведомстве.

Дело против авиакомпании было возбуждено после жалобы от обманутого покупателя. Прокуратура провела проверку «Уральских авиалиний» и оштрафовала компанию на 100 тысяч рублей.

«ФедералПресс» направил запрос в **пресс-службу** «Уральских авиалиний» с просьбой прокомментировать произошедшее. На момент публикации ответ не был получен.

Ранее уральская авиакомпания указом **Росавиации** получила доступ к нескольким международным рейсам. Ее самолеты начали летать в Египет и Арабские Эмираты.

<https://fedpress.ru/news/66/finance/2695660>

ПРАЙМ; 2021.03.15; ХОЛДИНГ РЖД ОРГАНИЗОВАЛ ОТПРАВКУ ПЕРВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ПОЕЗДА ИЗ КИТАЯ В ДАНИЮ

Холдинг РЖД организовал отправку первого контейнерного поезда с товарами из Китая в Данию, сообщила компания в своем телеграм-канале.

«Первый поезд с одеждой, медицинскими масками, промышленным оборудованием и бытовой техникой из китайского города Сиань прибыл на станцию Калининград-Сортировочный», – говорится в сообщении.

Контейнеры были доставлены в Калининградский морской торговый порт для отправки в датский порт Фредерисия.

Время доставки груза из Китая до Калининграда мультимодальным маршрутом составило 7 суток. РЖД отмечают, что это «в разы быстрее, чем по морю».

Добавляется, что такая отправка стала первой мультимодальной перевозкой контейнеров из Китая в Данию.

Проект международный: реализуется АО «ОТЛК ЕРА» («дочка» РЖД) и европейскими компаниями DB Cargo и Mann Lines Multimodal.

ПРАЙМ; 2021.03.15; МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ РЖД СМОЖЕТ СООБЩАТЬ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ

Мобильное приложение «РЖД Пассажирам» теперь сможет сообщать об изменениях в движении поездов, сообщила пресс-служба железнодорожной монополии.

РЖД отмечают, что через мобильное приложение приобретает все больше электронных билетов на поезда дальнего следования: за январь-февраль текущего года с помощью приложения было куплено более 35% всех электронных билетов (в январе-феврале прошлого года – около 26%).

«Приложение постоянно обновляется и в последнее время в нем стали доступны новые полезные опции: уведомление пассажиров о важных изменениях, связанных с поездкой по просматриваемому маршруту (например, изменения в расписании); возможность отправки заявки на регистрацию в Центр содействия мобильности (для оформления билета на специализированные места для лиц с ограниченными возможностями здоровья)», – говорится в сообщении.

Приложение «РЖД Пассажирам» позволяет без комиссии приобрести билеты на поезда дальнего следования и пригородного сообщения, оформить перевозку багажа и домашних животных, а также использовать бонусные баллы программы лояльности и транспортные карты. Кроме того, здесь пассажиры также могут найти актуальную стоимость билетов на ближайшие даты, навигацию по вокзалам, информацию о фактическом движении поездов и ответы на часто задаваемые вопросы.

По данным РЖД, всего в январе-феврале текущего года пассажиры оформили 8,7 миллиона электронных билетов на поезда дальнего следования, в среднем это порядка 147 тысяч электронных проездных документов в сутки. На сегодняшний день доля электронных продаж приблизилась к 70% от общего количества реализуемых билетов.

ТАСС; 2021.03.16; В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ С РЕЛЬСОВ СОШЛИ 17 ВАГОНОВ ГРУЗОВОГО СОСТАВА С УГЛЕМ

На 1 978 км перегона Сыростан – Хребет Южно-Уральской железной дороги в Челябинской области сошли с рельсов 17 груженых углем вагонов, сообщило во вторник Уральское следственное управление на транспорте СК РФ.

«По предварительным данным, 16 марта 2021 года в 05:20 (03:20 мск) на 1 978 км перегона Сыростан – Хребет Южно-Уральской железной дороги с рельсов сошли 17 грузовых вагонов, груженых углем. Пострадавших в результате происшествия нет, повреждено железнодорожное полотно», – сказано в сообщении.

Уральское следственное управление на транспорте СК РФ проводит проверку. В частности, опрашиваются работники локомотивной бригады, железной дороги, устанавливается сумма причиненного ущерба. По результатам проверки будет принято процессуальное решение.

В свою очередь, по предварительным данным регионального ГУ МЧС, ЧП произошло после срабатывания тормозной системы у состава. В результате происшествия задержаны шесть пассажирских поездов. «По предварительной информации, из-за сработки тормозной системы у грузового состава произошел отрыв с 26 по 68 вагон. Из них 17 вагонов, груженых углем, лежат на путях в обоих направлениях. В результате происшествия задержаны шесть пассажирских поездов. Часть из них будет

перенаправлена по другой железнодорожной ветке. Пассажиры поезда, следовавшего до станции Челябинск, будут отправлены до станции назначения автобусами», – сказано в сообщении.

Отмечается, что повреждены три опоры контактной сети и около 500 м железнодорожного полотна. На место схода вагонов направлены два аварийно-восстановительных поезда со станции Челябинск и станции Златоуст. «В настоящее время производится подготовка к проведению аварийно-восстановительных работ. Время восстановления одного пути – до 20:00 мск 16 марта. Для ликвидации последствий привлечено 89 человек и девять единиц техники», – добавили в МЧС.

ТАСС; 2021.03.16; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ АКТИВИЗИРОВАЛИ РАБОТУ ПО ОЧИСТКЕ АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

Власти Камчатки 16 марта приступили к подъему со дна Авачинской бухты первого из четырех затонувших судов, подъем которых запланирован на 2021 год. Речь идет о шхуне «Ронд», затонувшей в 2018 году в Петропавловске-Камчатском, сообщил ТАСС заместитель министра транспорта региона Максим Логинов.

«Как только позволили погодные условия, мы приступили к подъему первого из четырех судов, удаление которых запланировано на этот год. Сегодня мы занимаемся шхунной «Ронд», которая затонула несколько лет назад около завода «Фреза» в Петропавловске-Камчатском. Этот процесс не очень быстрый, тем более что сейчас Камчатка находится во власти циклона, но главное, что работа уже начата», – сказал Логинов.

Он добавил, что судно будут поднимать с помощью понтонов. Всего в список запланированных к подъему в 2021 году попали суда, которые портят эстетический вид акваторий, нарушают безопасность прохода по фарватеру и оказывают негативное влияние на экологию. В 2021 году, кроме шхуны «Ронд», планируется поднять два судна в бухте Сероглазка и одно в бухте Чавычней.

Летом 2020 года в ходе рабочей поездки на Дальний Восток **премьер-министр России Михаил Мишустин** призвал расчистить акватории макрорегиона от кладбищ затонувших кораблей. По разным подсчетам, в Авачинской бухте на Камчатке затоплено более 80 судов – как военных, так и рыболовецких. Есть среди них и шхуны браконьеров из азиатских и африканских стран.

<https://tass.ru/obschestvo/10909843>