**23 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2018.11.22; МЕДВЕДЕВ НАЗНАЧИЛ НОВОГО ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА

Премьер-министр России Дмитрий Медведев назначил заместителем главы **Минтранса** Владимира Токарева. Соответствующее распоряжение правительства РФ было опубликовано на сайте кабмина.

«Назначить Токарева Владимира Александровича заместителем **министра транспорта** Российской Федерации», – говорится в документе.

В 2013 году Владимир Токарев возглавлял Федеральное агентство по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству (Госстрой), которое впоследствии было упразднено и заменено на Минстрой России. В ведомстве Токарев занял должность заместителя министра, однако покинул ее весной 2014 года.

<https://rns.online/society/Medvedev-naznachil-novogo-zamglavi-Mintransa-2018-11-22/>

### RNS; 2018.11.22; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВКЛЮЧИТЬ ОБЪЕЗД КОСТРОМЫ В КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Председатель правительства России Дмитрий Медведев поручил включить в комплексный план развития инфраструктуры автомобильную дорогу в объезд Костромы, сообщила председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко в ходе встречи с главой **Минтранса** Евгением **Дитрих**ом.

«Случайно выпала Костромская область с обходом вокруг Костромы. Это единственный регион в центральной части России, где сходится много федеральных магистралей, у которого нет объездной дороги. И для населения это очень большая проблема. И экология и загруженность и так далее. (Председатель правительства России Дмитрий) Медведев подписал поручение, мы его сегодня получили, добавить к 690 объектам еще один – транспортный обход города Костромы», – сказала Матвиенко.

Она напомнила, что в транспортную часть плана внесено 690 объектов. Его финансирование оценивается в течение 6 лет в 6,3 трлн руб.

<https://rns.online/transport/Medvedev-poruchil-vklyuchit-obhod-Kostromi-v-kompleksnii-plan-razvitiya-infrastrukturi--2018-11-22/>

### COUNCIL.GOV.RU; 2018.11.22; ВЫСТУПЛЕНИЕ В. МАТВИЕНКО НА «ОТКРЫТОМ ДИАЛОГЕ» СЕНАТОРОВ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ

В. Матвиенко: Успешное развитие транспортной системы зависит от использования инноваций, внедрения самых передовых технологий

В СФ состоялся «открытый диалог» сенаторов с Министром транспорта РФ Е. **Дитрих**ом, посвященный стратегическим задачам развития транспортной инфраструктуры до 2024 г.

Председатель СФ Валентина Матвиенко провела встречу членов Совета Федерации с Министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом на тему «Стратегические задачи развития транспортной инфраструктуры до 2024 года» (с учетом Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года).

Встреча была подготовлена Комитетом СФ по экономической политике и прошла в формате «открытого диалога».

Валентина Матвиенко отметила, что развитие транспортной системы – стратегическое направление для страны, от него зависит и связанность регионов, и транзитные возможности, и, в конечном счёте, эффективная работа экономики и комфортная жизнь граждан. «Перемещение любым транспортом по стране как грузов, так и пассажиров, должно быть удобным, быстрым и доступным. Это один из базовых признаков любого современного цивилизованного государства».

Развитие транспортной системы – стратегическое направление для страны

При этом Председатель СФ обратила внимание, что есть серьезный социальный запрос на то, чтобы в этой сфере навели порядок.

Глава верхней палаты подчеркнула, что помимо узких проблем, возникающих на местном уровне, существуют и важнейшие общенациональные задачи в сфере транспорта. Это и проект создания высокоскоростных магистралей, и формирование предложений по использованию потенциала Северного морского пути, и поддержка системы внутреннего авиасообщения и многое другое.

По словам Валентины Матвиенко, внимание к реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года будет очень высоким. Этот проект затронет все субъекты Федерации, и Совет Федерации заинтересован в том, чтобы регионы получили максимальную отдачу от его реализации, отметила она. «Каждый субъект Федерации должен видеть своё место в национальных программах развития, чётко понимать свои задачи, какие ресурсы ему необходимо привлечь, как выстроить управленческие механизмы и свою бюджетную политику, на какую федеральную финансовую поддержку можно опереться».

Председатель СФ считает, что здесь нужна эффективная рабочая координация между федеральным центром и регионами. «Совет Федерации готов с полной ответственностью участвовать в этой работе».

При этом спикер СФ уточнила, что рассматриваемый Комплексный план встроен в систему стратегического планирования, в его основу положены концептуальные подходы проекта Стратегии пространственного развития, как это и было определено в майском Указе Президента России.

«О масштабе предстоящей работы говорит тот факт, что в транспортную часть Комплексного плана внесено 690 объектов. Его финансовое измерение в течение 6 лет оценивается в 6,3 триллионов рублей», – отметила Валентина Матвиенко. При этом она сообщила, что глава Правительства подписал поручение включить в этот документ еще один объект – строительство обводной дороги вокруг Костромы.

«Надо понимать, что успешное развитие транспортной системы связано не только с уровнем финансирования. Во многом успех зависит от использования инноваций, от внедрения самых передовых подходов и технологий, поэтому особенно важно, что приоритет транспортной части Комплексного плана состоит в инновационном преобразовании отрасли инфраструктурного строительства», – подчеркнула глава Совета Федерации.

Валентина Матвиенко напомнила, что в этих целях планируется продолжить цифровизацию транспортной отрасли и логистических процессов. В частности, предполагается применение технологий проектного управления, геоинформационных технологий, технологий информационного проектирования и моделирования. «Отрасль должна быть открыта для восприятия новых научных достижений». К таким достижениям спикер СФ отнесла мегапроект создания пространственных транспортно-логистических коридоров «Единая Евразия». Его концепция подготовлена Российской академией наук совместно с МГУ имени М. Ломоносова. В этом месяце мегапроект обсуждался на встрече членов Совета палаты Совета Федерации с Президиумом РАН.

По словам главы СФ, проект, прежде всего, направлен на усиление связанности пространства и построение транспортной инфраструктурной «решётки», на основе которой будут созданы новые центры притяжения труда и капитала. Основная идея проекта в том, чтобы обеспечить мультипликативный эффект, привлечь дополнительные инвестиции, кардинально повысить качество жизни и создать в регионах новые рабочие места. Кроме того, он будет способствовать ускоренному внедрению передовых технологий в экономику и социальную сферу. «Если мы не начнём реализацию таких крупных проектов в ближайшем будущем, добиться прорывного развития будет уже крайне сложно», – сказала Валентина Матвиенко.

Система национальных проектов как новый инструмент стратегического планирования требует и особой системы управления

Председатель СФ особо подчеркнула, что система национальных проектов как новый инструмент стратегического планирования требует и особой системы управления. «Она должна предусматривать ускоренные процедуры принятия управленческих решений и постоянное участие в управлении проектом ответственного исполнителя».

По мнению Валентины Матвиенко, необходимо предусмотреть транслирование национальных целей развития и показателей национальных проектов на региональный уровень. «Субъекты Российской Федерации должны иметь чёткий нормативный документ, в котором будет регламентирован порядок контроля за ходом реализации региональной части национальных проектов».

«Важно добиться конкретных позитивных изменений, которые почувствовал бы на себе каждый гражданин страны. Граждане должны видеть, как реально меняется их жизнь, строятся ли новые дороги, повышается ли качество оказываемых им услуг», – заявила Председатель СФ.

**Министр транспорта** Российской Федерации Евгений **Дитрих** рассказал о девяти транспортных проектах, которые входят в Комплексный план. По его словам, каждому субъекту Федерации нужно понимать, что будет делаться в рамках того или итого проекта. Евгений **Дитрих** подчеркнул, что Комплексный план – один из масштабных проектов за последние годы. «Необходимо обеспечить высокую эффективность от каждого вложенного рубля», – подчеркнул он.

В ходе встречи Министр ответил на многочисленные вопросы сенаторов по конкретным ситуациям и объектам в субъектах Российской Федерации.

В рамках беседы были рассмотрены перспективы развития транспортной отрасли и инфраструктуры в регионах. Обсуждались инструменты, позволяющие существенным образом улучшить уровень транспортной обеспеченности населения и экономики в субъектах РФ. В частности, затрагивались вопросы развития региональных аэропортов, маршрутов морского и речного транспорта, расширения сети высокоскоростного железнодорожного сообщения и транспортно-логистических центров.

В мероприятии приняли участие заместитель Председателя Совета Федерации Евгений Бушмин, председатели и члены комитетов СФ, представители руководства **Министерства транспорта** РФ, эксперты.

<http://council.gov.ru/events/news/98569/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.22; МАТВИЕНКО ПРОТИВ ТРАТЫ ДЕНЕГ ИЗ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ НА ДРУГИЕ ЦЕЛИ

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко выступает против того, чтобы деньги из региональных дорожных фондов использовались местными властями для решения других проблем, считает, что за такое нецелевое расходование средств нужно наказывать.

«Поступила инициатива, против которой я выступила – разрешить губернаторам использовать средства региональных дорожных фондов на другие цели», – сказала Матвиенко в четверг на встрече сенаторов с главой **Минтранса** Евгением **Дитрих**ом.

По мнению Матвиенко, «это святое». «Не нужно решать другие свои проблемы за счет региональных дорожных фондов. Чтобы даже ни у кого мысли не было залезать туда и использовать на другие цели. За это нужно наказывать», – подчеркнула законодатель.

Она также высказалась за увеличение финансирования из федерального центра регионам на замену городского транспорта. «Не буду называть регион, но приехали, видим – идет городской трамвай довоенного времени», – привела пример Матвиенко.

По ее мнению, нужно создавать людям комфортные условия, обновляя автопарк трамваев, автобусов, троллейбусов, причем производить автотранспорт в России, а также закупать в Белоруссии.

«Еще один вопрос – штрафов. Камеры повесили на каждом столбе. Но здесь надо без перегибов, чтобы людей не раздражать», – добавила спикер.

При обсуждении проектов по строительству дорог она также призвала активнее использовать частно-государственное партнерство, привлекать на эти проекты частные инвестиции.

<https://realty.ria.ru/news_infrastructure/20181122/1533319195.html>

### RNS; 2018.11.22; МАТВИЕНКО ПРЕДЛОЖИЛА МИНТРАНСУ РАБОТАТЬ НАД СНИЖЕНИЕМ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко предложила главе **Минтранса** Евгению **Дитрих**у снизить себестоимость строительства одного километра автодорог без снижения их качества.

«Качество дорог. Стоимость одного километра. Только ленивый не критикует дорожных строителей, что качество плохое. Рядом Финляндия с таким же климатом. Там по 10 лет дороги стоят. Эта тема для профессионалов, для экспертов. Вопросы тут, безусловно, есть. Надо над этим работать: как удешевить стоимость, не снижая качества», – сказал Матвиенко в ходе встречи с **Дитрих**ом в Совфеде.

Также она посоветовала **Минтрансу** быть более открытыми при строительстве автодорог. «Хотелось бы также обратить внимание на открытость», – сказала она.

<https://rns.online/transport/Matvienko-predlozhila-Mintransu-rabotat-nad-snizheniem-stoimosti-stroitelstva-dorog----2018-11-22/>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2018.11.22; В.МАТВИЕНКО ПОРУЧИЛА МИНТРАНСУ РФ ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ ИСПОЛНЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ АВИАКОМПАНИЕЙ «ПОБЕДА»

Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко поручила **министерству транспорта** РФ проследить за тем, чтобы авиакомпания «Победа» выполняла требования федерального законодательства. Такое заявление спикер верхней палаты парламента сделала в ходе «Открытого диалога» с участием **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а и членов Совета Федерации на тему «Стратегические задачи развития транспортной инфраструктуры до 2024 г.».

«Александр Алексеевич (заместитель **министра транспорта** РФ А.**Юрчик** - прим. Агентства «Москва»), обяжите, чтобы они (авиакомпания «Победа» - прим. Агентства «Москва») изменили свои правила, чтобы они не противоречили федеральному законодательству», - обратилась В.Матвиенко к чиновнику.

«Понятно, будет сделано», - ответил А.**Юрчик**.

Ранее, 20 ноября, апелляционная инстанция Верховного суда РФ признала законным отказ в иске авиакомпании «Победа» к **Минтрансу** России о бесплатных нормах провоза ручной клади.

<https://www.mskagency.ru/materials/2838400>

### RNS; 2018.11.22; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПУСТИТЬ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПОЕЗДА В КРЫМ

Двухэтажные пассажирские поезда могут быть запущены в Крым после открытия железнодорожной части Крымского моста, сообщил **министр транспорта** Евгений **Дитрих** в ходе выступления в Совете Федерации.

«В целях повышения уровня комфорта при перевозках пассажиров в дальнем следовании «Федеральная пассажирская компания» («дочка» РЖД) приобретает в этом году порядка 700 пассажирских вагонов дальнего следования. Отдельно остановлюсь на закупке двухэтажных пассажирских вагонов. В этом году их будет закуплено 65 единиц, позволит сформировать более 6 составов. Первые составы начнут курсировать на южном направлении. Нам бы хотелось, когда будет открыто железнодорожное сообщение с республикой Крым, задействовать их в первую очередь в этом направлении», – сказал **Дитрих**.

Крымский мост для легковых автомобилей открыт 16 мая 2018 года. Движение грузовых автомобилей началось 1 октября 2018 года. Запуск железнодорожной части моста планируется на декабрь 2019 года.

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-zapustit-dvuhetazhnie-poezda-v-Krim-2018-11-22/>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.11.22; РОССИЯ И АРМЕНИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ БЮРО ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАКАТАСТРОФ В ЕАЭС

Россия и Армения подписали соглашение о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьёзных инцидентов. Об этом сообщает ТАСС.

Свои подписи под документом поставили глава **Минтранса** России Евгений **Дитрих** и исполняющий обязанности **министра транспорта**, связи и информационных технологий Армении Акоб Аршакян.

Идея о создании аналога Международного авиационного комитета (МАК) обсуждалась уже несколько лет. Планируется, что новое бюро будет вести свою деятельность между странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Штаб-квартира расположится в Москве, кто возглавит бюро, пока не сообщается.

По словам **Дитрих**а, к работе новой структуры вскоре может присоединиться и Казахстан.

Как сообщает РИА «Новости», в рамках бюро планируется обмениваться данными о происшествиях и инцидентах с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), оснащать комиссии по расследованию необходимым оборудованием, обучать специалистов по расследованию и выпускать рекомендации по безопасности полётов.

Также к функциям новой структуры будет отнесено эффективное использование технических и финансовых ресурсов для расследования происшествий и инцидентов.

15 ноября Минкультуры России подписало с профильным министерством Армении соглашение о взаимодействии в области культуры. Так, Москва и Ереван договорились создавать условия для развития сотрудничества в области изобразительного и сценического искусства, кинематографии, библиотечного и музейного дела и так далее. Кроме того, стороны рассмотрят возможность провести в 2020-2021 годах перекрёстные года культуры России и Армении.

Документ был подписан в рамках Санкт-Петербургского международного культурного форума.

<https://www.pnp.ru/politics/rossiya-i-armeniya-podpisali-soglashenie-o-sozdanii-byuro-po-rassledovaniyu-aviakatastrof-v-eaes.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rossiya-i-armeniya-dogovorilis-o-sozdanii-Mezhdunarodnogo-byuro-aviaintsidentov--2018-11-22/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЛИНА МИСЛИВСКАЯ, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.11.23; ПОСТАВИЛИ НА ПАУЗУ; РЕГИОНЫ ПОПРОСИЛИ НЕ УВЛЕКАТЬСЯ УСТАНОВКОЙ ДОРОЖНЫХ КАМЕР

В региональные дорожные фонды в этом году поступило 44 миллиарда рублей от штрафов за нарушение Правил дорожного движения (ПДД), сообщил глава **минтранса** Евгений **Дитрих**, выступая на встрече с сенаторами, которую проводила председатель Совфеда Валентина Матвиенко. Эти деньги будут идти только на ремонт и строительство региональных дорог, что позволит регионам привести свою дорожную сеть в порядок, рассчитывают в ведомстве.

Всего в этом году в дорожные фонды регионов поступило 970 миллиардов рублей. Федеральный бюджет возьмет на себя финансирование ряда региональных дорог, передача более 17 тысяч километров запланирована с 2018 до 2031 года. Но региональные власти могут до апреля подготовить заявки на дополнительную передачу дорог, уточнил **Дитрих**.

Одновременно, по словам Матвиенко, не стоит усердствовать с установкой камер фиксации нарушений ПДД. «Сейчас камеры вешают на каждом столбе», - отметила она и призвала использовать их «без перегибов, чтобы людей не раздражать». «Безусловно, камеры видеонаблюдения должны быть, но чтобы они работали эффективно, чтобы не было на этот счет жалоб», - подчеркнула глава Совфеда.

Власти намерены также увеличить запланированное число объездов городов. Так, премьер-министр Дмитрий Медведев уже подписал поручение включить в магистральный план строительство объездной дороги вокруг Костромы. «Это единственный регион центральной части России, где сходится много федеральных магистралей и у которого нет объездной дороги. Для населения это самая острая проблема», - сказала Матвиенко. Она уточнила, что регион уже выкупил земельные участки, по которым пройдет будущая трасса, весь комплект документов готов.

Затронув вопрос пассажирских перевозок, **Дитрих** отметил, что сейчас прорабатывается вопрос какие именно железнодорожные составы пойдут в Крым первыми. Скорее всего это будут поезда с двухэтажными вагонами, сообщил он. Учитывая, что сеть железных дорог в Крыму долгое время не развивалась и не электрифицировалась, то в первое время будут использоваться тепловозы для поездов дальнего следования, а пригородные поезда, которые пойдут в том числе через Крымский мост, будут дизельными.

Во время дискуссии выяснилось, что самой плачевной ситуация с транспортной инфраструктурой оказалась в Марий Эл. В регионе сейчас находится в нормативном состоянии только один процент автодорог, не работает аэропорт, не электрифицирована железная дорога. Чтобы были учтены все транспортные проблемы регионов, было решено создать комиссию в Совфеде и разбирать детально вопросы по каждому федеральному округу с участием представителей **минтранса**.

<https://rg.ru/2018/11/22/regiony-poprosili-ne-uvlekatsia-ustanovkoj-dorozhnyh-kamer.html>

### TRANSWEEK; 2018.11.22; ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ МЕЖДУНАРОДНОГО XII ФОРУМА И ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

Участники Итоговой пленарной дискуссии форума «Транспорт России» обсудили важнейшие форматы предыдущих дней. За три дня форума в Гостином дворе было проведено порядка 40 форматов, выступили более 300 спикеров, около 10 тысяч человек посетили выставку, был подписан ряд соглашений и определена траектория поэтапного формирования единой цифровой платформы. Открыл обсуждение итоговой пленарной дискуссии Михаил Блинкин, Директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ.

Одной из наиболее обсуждаемых тем форума стал проект «Безопасные и качественные дороги», к которому уже присоединилось свыше 69 млн человек. «Результатом будет совершенно иная инфраструктура в агломерациях-участниках» - сказал Иннокентий Алафинов, первый заместитель **Министра транспорта** Российской Федерации. По его словам, главной заслугой форума можно считать то, что нашёлся выход из замкнутого круга вопросов: что же должно появиться первым, инфраструктура или потребитель? «Мы решили закончить спор и дать людям инфраструктуру» – заявил он. Это же касается и перехода транспорта на более экологичные виды топлива.

Юрий Цветков, руководитель **Росморречфлот**а, отметил две конференции предыдущих дней форума – «Море-детям» и «Морской и речной транспорт – системный элемент магистральной инфраструктуры». Оба мероприятия оказались важны для будущего развития страны: «Необходимо уделить внимание формированию транспортно-экономического баланса. Река, всё-таки, требует куда меньше инфраструктурных вложений».

В число важных вопросов, затронутых на итоговой дискуссии форума, вошло также обсуждение Минэнерго, посвященное проблеме, которая волнует все судоходные компании – содержание серы в топливе. Работа в направлении снижения количества вредного вещества требует кардинальной перестройки ныне действующих предприятий.

В ходе Итоговой пленарной дискуссии «Транспорта России» вспомнили также о вопросах безопасности и отметили важность сохранения региональной сети аэропортов.

Александр **Юрчик**, заместитель **Министра транспорта** Российской Федерации, охарактеризовал завершившийся XII международный форум «Транспорт России»: «Форум становится всё менее выставочным и всё более деловым, рабочим».

<https://transweek.ru/18/ru/press-center/?ELEMENT_ID=18845>

### TRANSWEEK; 2018.11.22; ОТРАСЛЕВЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ДНЯ XII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

В третий, заключительный день, XIIмеждународного форума и выставки «Транспорт России» прошли две отраслевые конференции.

На конференции «Автоматизация государственного надзора в сфере транспорта», организованной **Ространснадзор**ом, речь шла о необходимости внедрения комплексной модели информационного обеспечения и систем автоматизации контрольно-надзорной деятельности.

В рамках конференции «Авиаперевозки. Переход на российские программы бронирования, резервирования и продажи» спикеры обсудили разработку новой системы бронирования авиабилетов и доработку отечественных систем, которые сейчас тестируются. Организатор мероприятия – **Росавиаци**я.

На встрече по вопросам автоматизации государственного надзора в сфере транспорта Виктор Басаргин, руководитель **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**, в своём приветственном слове сделал особый акцент на важности мониторинга безопасности, назвав его основной перспективой отрасли и поставив задачу к 2025 году создать глобальную автоматизированную систему непрерывного мониторинга безопасности. «Превентивность и прозрачность – это киты, на которых строится наша деятельность. Сейчас мы работаем по факту, а должны работать по риску и анализу данных и не допускать самого происшествия», – сказал он.

Шевкет Шайдуллин, начальник департамента безопасности движения ОАО «Российские железные дороги», согласился с Виктором Басаргиным, и в своём докладе представил облако данных, в котором факторный анализ рассматривается как инструмент раннего предупреждения и индикатор состояния безопасности дорожного движения.

Егений Шабуров, директор дирекции по информационным технологиям ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», отметил, что не автоматизация, а именно цифровизация сферы радикально повысит ее эффективность, благодаря снятию лишних рутинных обязанностей с регионов и отраслевых организаций.

С замечанием касательно документооборота выступил Юрий Свешников, заместитель общественного омбудсмена Российской Федерации в сфере транспорта. Он обратился к Виктору Басаргину с просьбой обеспечить сотрудникам **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** доступ ко всем необходимым системам, что существенно уменьшит документооборот и временные затраты на проведение различных процедур.

В то же время в другом зале XII международного форума и выставки «Транспорт России» обсуждался переход на российские программы бронирования, резервирования и продажи в сфере авиаперевозок.

Представители отечественных авиакомпаний поделились своим опытом использования различных систем бронирования и наработками в этой области. Руслан Верещагин, директор департамента развития корпоративных технологий ПАО «Авиакомпания Сибирь», рассказал о том, что в области оформления билетов компания прошла эволюционный путь от простых интерлайн-соглашений до сложной системы обмена кодами (кодшеринг), и поделился практикой применения зарубежных систем бронирования.

Говоря о проблемах отрасли, Дмитрий Горбатов, вице-президент по продажам ПАО «Авиакомпания “ЮТэйр”«, в качестве основного недостатка системы выделил отсутствие работы в рамках отраслевого альянса. А директор по информационным технологиям ОАО «Российские железные дороги» Евгений Чаркин добавил, что создание единой цифровой платформы позволит устранить эти недостатки.

Евгений Чаркин подробно рассказал о системе «Экспресс-3», которая представляет собой единую межгосударственную систему резервирования мест, продажи билетов и управления пассажирскими перевозками, которую использует ООО «Российские железные дороги». «Она является не только базовой системой продажи билетов, но и системой учёта. Это ядро нашей работы с пассажирами», – заметил Евгений Чаркин. Он также добавил, что компания стремится предоставить клиенту возможность осуществлять перевозки «от двери до двери» с преимущественным использованием железнодорожного транспорта, ставит перед собой задачу полностью уйти от импортозависимости и готова к обмену технологиями со своими коллегами.

<https://transweek.ru/18/ru/press-center/?ELEMENT_ID=18844>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.11.22; РЖД РАССКАЗАЛА ПРО ПОЕЗДА БУДУЩЕЙ ВСМ МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД ;ЭКСПЕРТЫ СОМНЕВАЮТСЯ, ЧТО ДОРОГУ УДАСТСЯ ЗАГРУЗИТЬ

Для организации высокоскоростного пассажирского движения от Москвы до Нижнего Новгорода потребуется не менее 15 поездов, рассказал «Ведомостям» представитель РЖД. Это будет первый участок высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань стоимостью 621,5 млрд руб., строительство которого планируется начать в 2019 г.

Сейчас из Москвы до Нижнего Новгорода можно добраться за 3,5 часа, строительство ВСМ сократит время в пути до 2,5 часа со всеми остановками или до 2 часов с остановкой только во Владимире, говорит представитель РЖД.

Концепт поезда для ВСМ был представлен РЖД на выставке «Транспорт России». Эксплуатационная скорость поезда составит 360 км/ч, в нем будет 12 вагонов (682 места и еще 40 в вагоне-бистро), четыре класса пассажирских салонов (1-й класс, бизнес-, эконом- и туристический класс). Сейчас «Сапсан» в России развивает скорость до 250 км/ч.

Поезд из 12 вагонов будет стоить не менее 70 млн евро (5,2 млрд руб. по курсу ЦБ на 23 ноября) при поставках из-за рубежа, локализация производства позволит снизить стоимость примерно на 15% в долгосрочной перспективе, подсчитал гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. С учетом сервисного контракта общие расходы могут приблизиться к 200 млрд руб., добавляет он.

Для ВСМ будут приобретаться поезда, произведенные в России, сказал первый заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин. По его словам, их выпуск может быть организован на двух площадках: на «Уральских локомотивах» вместе с Siemens и новом заводе, который будет построен в Центральном округе вместе с китайской CRRC (его слова приводит ТАСС).

Возможности выпуска современного подвижного состава, в том числе высокоскоростного, закладывались еще на этапе проектирования нового производственного комплекса, передал через представителя гендиректор «Уральских локомотивов» Олег Спаи. На предприятии уже «освоены технологии производства кузовов вагонов из алюминиевого профиля – это одно из основных условий производства высокоскоростных поездов», рассказывает он.

Siemens готов предложить для ВСМ Москва – Казань концепцию, которая базируется на решении Velaro Novo, говорит представитель Siemens: это концепт высокоскоростного поезда нового поколения, способный развивать скорость до 360 км/ч. Сейчас тестовый вагон проходит испытания в Германии. По его словам, компания принципиально готова «обсуждать локализацию их производства на «Уральских локомотивах».

Интервал между поездами на участке Москва – Нижний Новгород будет доходить до 5 минут, сказал Мишарин. Это минимальный интервал в часы пик, уточнил представитель РЖД. По его словам, сейчас интервал обычных и скоростных поездов («Сапсаны», «Ласточки», «Стрижи») с учетом пригородных электричек доходит до 6 минут. Всего на горьковском направлении курсирует 150 пар поездов. После строительства ВСМ убирать часть других поездов не планируется, заверяет он.

Представитель РЖД не называет прогноз заполняемости поездов на первом участке ВСМ. Из презентации РЖД следует, что в 2025 г. общий пассажиропоток на этом участке с семью промежуточными остановками составит 6,7 млн человек, в том числе 3,4 млн пассажиров от Москвы до Владимира и 2,4 млн – до Нижнего Новгорода. Часть пассажиров пересядут на высокоскоростной поезд с пригородных электричек и автотранспорта, замечает представитель РЖД.

Курсирующие сейчас между Москвой и Нижним Новгородом скоростные поезда загружены в среднем на 80%, так что РЖД не сумеет загрузить дополнительные 15 поездов, считает председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин (его слова передал представитель). Для заполнения 15 поездов потребуется пассажиропоток, сопоставимый с тем, что есть сейчас у «Сапсанов» на маршруте Москва – Санкт-Петербург: 5,5 млн человек в год, комментирует Бурмистров. Но это «выглядит совершенно нереалистичным», полагает он: «Реальный спрос при сопоставимых с «Сапсанами» ценах на билет составляет не более 300 000 человек в год».

В октябре президент Владимир Путин поручил правительству еще раз проанализировать проект строительства ВСМ Москва – Нижний Новгород, рассказывали источники «Ведомостей». Расчеты пока не завершены, сказал 22 ноября **министр транспорта** Евгений **Дитрих** (цитата по ТАСС).

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/22/787241-rzhd>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5821325>

### ТАСС; 2018.11.22; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА КРЫМСКОГО МОСТА СТАЛ ЛАУРЕАТОМ ПРЕМИИ ЗА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА

Компании «Стройгазмонтаж» и ФКУ «Упрдор «Тамань», которые проводили проектирование и строительство моста через Керченский пролив, стали лауреатами Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». Церемония награждения прошла в рамках «Транспортной недели» в Москве, передает корреспондент ТАСС.

СПЕЦПРОЕКТ НА ТЕМУ

Крымский мост: стройка тысячелетия, за которой вы не могли не следить Вспоминаем все: от первого замысла до первой поездки

«В специальной номинации «За особый вклад в развитие национального суверенитета РФ» награждается Федеральное казенное учреждение «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» совместно с ООО «Стройгазмонтаж» за проект «Автодорожная часть Крымского моста», - объявили на церемонии.

Награду в номинации «Лучший инфраструктурный проект» получило ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» за строительство аэропортового комплекса Платов в Ростове-на-Дону. Победителем в номинации «Лучшее решение в области логистики» было признано предприятие «**Росморпорт**» - за строительство объектов морского порта на Ямале. В номинации «Лучшая PR-активность» награду получила компания «Магистраль северной столицы» за проект фестиваля для велосипедистов и бегунов «Засвети скоростной диаметр».

Лауреатами премии в различных номинациях также стали Мосгортранс, Автодор, ГЛОНАСС, международный аэропорт Шереметьево.

Национальная премия за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения» Общественным Советом **Минтранса** России учреждена в 2014 году, в этом году мероприятие проходит в пятый раз. Цель премии - содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулировать государственные и коммерческие структуры к решению значимых проблем транспортной сферы.

«Транспортная неделя» - одно из крупнейших международных отраслевых мероприятий в сфере транспортной инфраструктуры. Она проходит с 17 по 22 ноября 2018 года в Московском Гостином дворе.

<https://tass.ru/ekonomika/5823273>

### ТАСС; 2018.11.22; ДВА ПРЕДПРИЯТИЯ В РФ МОГУТ НАЛАДИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ МОСКВА - КАЗАНЬ - МИШАРИН

Поезда для высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Казань будут производиться в России, заявил первый заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Александр Мишарин, выступая на выставке «Транспорт России».

«Все, что здесь представлено (первый российский высокоскоростной поезд - прим. ТАСС), будет производиться в России, - сказал он, представляя проект ВСМ. - Сегодня два возможных предприятия, которые будут производить этот поезд: первое - это «Уральские локомотивы» вместе с Siemens, второе - это новый завод, который будет построен здесь, в Центральном округе, вместе с нашими китайскими коллегами».

В июле 2018 года **Дитрих** Меллер, возглавлявший тогда Siemens в России, сообщил в интервью ТАСС, что немецкий концерн планирует создать с РЖД инжиниринговый центр, в частности для работы над поездами для ВСМ.

Ранее Мишарин говорил в интервью ТАСС, что грузовые поезда для ВСМ Москва - Казань будут производиться на территории России. Он напомнил, что над проектом грузового поезда уже работает группа «Синара», компания Siemens и крупнейший китайский производитель CRRC - они могут запустить производство на совместном предприятии «Синары» и Siemens «Уральские локомотивы» с возможностью выбора еще одной площадки в центральной части страны.

Подробности о новом поезде

РЖД 20 ноября представили на выставке «Транспорт России» концепт первого российского высокоскоростного поезда. Предполагается, что поезд будет эксплуатироваться на высокоскоростной магистрали Москва - Казань, строительство которой планируется начать в 2019 году. Для выбора производителя подвижного состава РЖД объявят открытый конкурс.

Перспективный двенадцативагонный электропоезд с распределенной тягой, состоящий из 6 моторных и 6 немоторных вагонов, предназначен для перевозки пассажиров с конструкционной скоростью 360 км/час (демонстрационная скорость - 400 км/час), в то время как конструкционная скорость поездов «Сапсан» составляет 250 км/час.

Конструкция электропоезда предусматривает эксплуатацию при температуре от минус 50 до плюс 40°С. Компановка пассажирских салонов электропоездов выполнена 4-х классной: один вагон первого класса, один вагон бизнес-класса, один вагон-бистро, четыре вагона экономического класса и пять вагонов туристического класса. Эти вагоны позволяют выход на пассажирские платформы высотой 1100 и 1300 мм.

В настоящее время РЖД закупают у Siemens AG поезда «Сапсан», которые курсируют между Москвой, Санкт- Петербургом и Нижним Новгородом. С 2010 г. под Екатеринбургом работает совместное предприятие концерна Siemens и группы «Синара» (доля каждого - 50%) - «Уральские локомотивы», на котором организовано производство скоростного поезда «Ласточка».

Протяженность ВСМ Москва - Казань составит около 790 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, первый участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд рублей может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ Москва - Казань **Минтранс** РФ оценивает в 1,7 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5821207>

### ТАСС; 2018.11.22; РЖД НА ПРОТЯЖЕНИИ ТРЕХ ЛЕТ ОСТАЮТСЯ ЛИДЕРОМ ПО ЗАКУПКАМ У МАЛОГО БИЗНЕСА

/ ОАО «РЖД» на протяжении последних трех лет занимает лидирующие позиции в области закупок у малого и среднего бизнеса (МСБ). Так, из общего числа закупок для сектора МСБ порядка 10% относятся к РЖД, сказал в четверг глава Корпорации по развитию малого и среднего предпринимательства Александр Браверман.

Он отметил, что по итогам 2017 года общий объем закупок РЖД у малых и средних составил 214,2 млрд рублей (62,1 %), а объем «прямых закупок» у сектора МСП составил 90,5 млрд рублей (31,1%). По состоянию на 19 ноября 2018 года общий объем закупок со стороны РЖД у МСП составляет 186,6 млрд рублей, а по прямым спецторгам для малого бизнеса объем закупок составляет 138 млрд рублей.

«РЖД на протяжении трех лет остается лидером по закупкам у малого и среднего бизнеса. Взаимодействие с нашим самым крупным поставщиком (РЖД) - это более 10% (закупок у МСП) от общего числа закупок в секторе МСП. РЖД на протяжении трех лет держит лидирующий результат», - сказал Браверман на круглом столе «Закупки ОАО «РЖД». Открытый диалог».

Он также отметил, что малые предприниматели за указанный срок в рамках закупок перешли по поставок простых товаров к поставкам высокотехнологичной продукции. Кроме того, номенклатурная позиция продукции, которую сегодня может поставить малый бизнес, составляет 360 тыс. позиций.

Сейчас крупные предприятия обязаны отдавать порядка 15% прямых закупок сектору МСП. В 2017 году общий объём закупок, который выполнил малый и средний бизнес, составил порядка 2 трлн рублей. Корпорация МСП ожидает, что по итогам 2018 году объём закупок превысит 3 трлн рублей.

Предложения малого бизнеса

В свою очередь генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров отметил, что благодаря активному сотрудничеству с Корпорацией МСП число закупок у малого бизнеса составляет больше 40% от общего объема закупочной деятельности РЖД, тогда, как квота на МСБ составляет 18% (спецторги и общие закупки). Белозеров попросил поставщиков внести свои предложения по закупкам, которые РЖД обязательно проработает.

«Я убежден, что только реальный интерес бизнеса поможет [улучшить процесс закупок]. Хочу, чтобы был не только процесс закупки, но и вы [поставщики] могли бы сопровождать свою продукцию и получать от нас, как можно больше технических заданий по тому, что нам можем понадобиться. Я бы попросил по итогам круглого стола оставить как можно больше предложений», - сказал Белозеров.

<https://tass.ru/ekonomika/5821240>

### RNS; 2018.11.22; ПОЛКИ В НОВОМ ПЛАЦКАРТНОМ ВАГОНЕ РЖД БУДУТ ШИРЕ И ДЛИННЕЕ

Полки в плацкартных вагонах нового типа будут шире и длиннее обычных, сообщил журналистам начальник технико-технологической службы «Вагонреммаша» (разработчик концепции) Иван Харин на выставке «Транспорт России».

«Немного длиннее и немного шире. В среднем на 20-25 мм шире и 30-35 мм длиннее. Норматив длины 1665 мм, мы его выдерживаем. Мы в норматив вписываемся. В старых плацкартах было несколько меньше», - сказал он, отметив, что ширина коридора осталась прежней.

Концепт нового плацкартного вагона РЖД представили ранее на выставке «Транспорт России». Обновленные вагоны разработаны в соответствии с пожеланиями пассажиров, отличаются высокой технической оснащенностью и безбарьерной средой, а также обеспечивают персональное пространство для пассажиров и приватность их отдыха.

По словам генерального директора Федеральной пассажирской компании Петра **Иванов**а, вагоны нового типа могут появиться в сети РЖД уже в декабре-январе. Маршруты, на которых они будут эксплуатироваться, пока не определены. Глава ФПК отметил, что цена на билеты в плацкарте в связи с появлением новых вагонов не изменится.

<https://tass.ru/ekonomika/5822106>

### RNS; 2018.11.22; СП КИТАЙСКОЙ CRRC И «СИНАРЫ» БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ДЛЯ РЖД В МОСКВЕ

Совместное предприятие китайской CRRC и «Синары» Дмитрия Пумпянского начнет выпуск поездов для высокоскоростных магистралей компании «Российские железные дороги», сообщил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«Это крупнейший мировой холдинг - это CRRC, крупнейшая китайская компания, лидер транспортного машиностроения, с которой подписали совместно с «Синарой» договор о создании совместного предприятия и организации и строительства завода на территории России», – сказал он, отвечая на вопрос RNS о производителе поездов для ВСМ.

Мишарин уточнил, что производство будет организовано в Москве.

Заместитель гендиректора РЖД пояснил, что СП будет выпускать линейку высокоскоростных поездов.

«Мы говорим о линейке высокоскоростных поездов. Высокоскоростные поезда начинаются с 200 км в час. Сегодня самый быстрый поезд сделан в Китае - скорость 400 км в час, а эксплуатационная - 360 км в час. Какие поезда могут быть через 3-4 года - никто не знает. Теоретически это может быть и 500 (км в час)», – сказал топ-менеджер РЖД.

При этом он отметил, что в России может быть два производителя высокоскоростных поездов.

Под высокоскоростной магистралью РЖД понимают новую железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями движения от 200 до 400 км в час.

РЖД рассчитывают создать сеть скоростных и высокоскоростных маршрутов (высокоскоростных линий – порядка 4,3 тыс. км и скоростных линий – более 7,5 тыс. км). Ключевыми проектами ВСМ могут стать линии Москва – Казань – Екатеринбург, протяженность 1,532 тыс. км, Москва – Санкт-Петербург (659 км) и Москва – Ростов-на-Дону – Адлер (1,540 тыс. км).

Строительство первого этапа ВСМ из Москвы в Казань на участке до Нижнего Новгорода может начаться в 2019 году. После запуска ВСМ из Москвы в Казань время в пути может составить чуть менее 4 часов вместо 14 часов в настоящее время.

<https://rns.online/transport/SP-kitaiskoi-CRRC-i-Sinari-budet-vipuskat-visokoskorostnie-poezda-dlya-RZHD-v-Moskve-2018-11-22/>

### RNS; 2018.11.22; В РЖД НАЗВАЛИ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ МАГИСТРАЛЬ В ГРОЗНЫЙ ПРОЕКТОМ БУДУЩЕГО

Высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) из Краснодара в Грозный является проектом будущего, заявил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«Мы сделали самые предварительные проработки по созданию и модернизации существующей сети под скоростную железную дорогу. (...) Я считаю, что это проект будущего», - сказал Мишарин, комментируя вопрос о проекте ВСМ из Краснодара в Грозный.

В июне 2018 года «Коммерсант» сообщал, что глава Чечни Рамзан Кадыров написал письмо президенту Владимиру Путину с просьбой построить высокоскоростную железнодорожную магистраль в Грозный. Она может пройти от Краснодара до Грозного через Майкоп, Черкесск, Минводы, Нальчик и Владикавказ.

В **Минтрансе** уточняли RNS, что «поручение получено и находится в работе».

<https://rns.online/transport/V-RZHD-nazvali-visokoskorostnuyu-magistral-v-Groznii-proektom-buduschego-2018-11-22/>

### RNS; 2018.11.22; В РЖД ОЦЕНИЛИ НЕОБХОДИМЫЙ ОБЪЕМ ГОСПОДДЕРЖКИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ ОТ СМОЛЕНСКА ДО КУРГАНА

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) оценила сумму поддержки государства для создания высокоскоростной железнодорожной магистрали из Смоленска до Кургана в 1 трлн руб., сообщил в ходе выступления на форуме «Транспорт России» первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«Чтобы построить (ВСМ) от Москвы до Казани - стоимость проекта 1,6 трлн руб. Нужно от государства 700 млрд руб. - капитальный грант. Это меньше, чем исторически применяется грант в Европе. Челябинск - Екатеринбург нужен грант суммарно федерации и регионов около 400 млрд руб. (..) Если государство дает 1 трлн руб., то можно построить (ВСМ) от Смоленска до Кургана всю линию», – сказал он.

Мишарин уточнил, что объем пассажирских перевозок на участке ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода может достигать 20 млн человек.

«Объем пассажирских перевозок - более 20 млн. У нас минимальный интервал движения заложен между поездами в графике 5 минут. Поезд идет каждые 5 минут и его загрузка на участке от Нижнего (Новгорода) до Москвы в часы пик достигнет 80%. (...) Мы думаем о том, как эффективно использовать эту линию в любое время суток», – сказал Мишарин.

Он уточнил, что ВСМ – это, в первую очередь, Москва - Казань - Екатеринбург - Челябинск, Москва - Санкт-Петербург и Москва - Ростов-на-Дону - Адлер.

Под высокоскоростной магистралью РЖД понимают новую железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями движения от 200 до 400 км в час

РЖД рассчитывают создать сеть скоростных и высокоскоростных маршрутов (высокоскоростных линий – порядка 4,3 тыс. км и скоростных линий – более 7,5 тыс. км). Ключевыми проектами ВСМ могут стать линии Москва – Казань – Екатеринбург, протяженность 1,532 тыс. км, Москва – Санкт-Петербург (659 км) и Москва – Ростов-на-Дону – Адлер (1,540 тыс. км).

Ранее сообщалось, что строительство первого этапа ВСМ из Москвы в Казань на участке до Нижнего Новгорода может начаться в 2019 году.

После запуска ВСМ из Москвы в Казань время в пути может составить чуть менее 4 часов вместо 14 часов в настоящее время.

<https://rns.online/transport/V-RZHD-otsenili-neobhodimii-obem-gospodderzhki-dlya-stroitelstva-VSM-ot-Smolenska-do-Kurgana-2018-11-22/>

### RNS; 2018.11.22; РЖД СООБЩИЛИ О ЗАНИЖЕНИИ ПРОГНОЗОВ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ НА РЯДЕ НАПРАВЛЕНИЙ

Компания «Российские железные дороги» признала ошибки в прогнозах перевозок пассажиров на ряде направлений, сообщил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«Вы нам говорите: «Знаете какой пассажиропоток?». Не знаю. Знаю, что мы везде ошиблись с пассажиропотоком, везде. На (Московском) центральном кольце, на (направлении) Москва - Смоленск, на Москва - Питер. Везде ошиблись в 2-3 раза в меньшую сторону. Но других методик у нас нет», – сказал он, отвечая на вопрос о прогнозе пассажиропотока на направлении ВСМ из Москвы в Нижний Новгород.

Он предложил журналистам самостоятельно рассчитать прогноз на примере Франции и участка из Парижа в Лион.

«Могу, к примеру, сказать: Париж – Лион – 30 млн (человек в год). Интервал (движения) в часы пик – 3,5-5 минут. Плотность населения меньше, чем Москва - Нижний Новгород. Сами посчитайте», – сказал Мишарин.

Ранее Московская железная дорога сообщила, что, например, услугами электропоездов «Ласточка» воспользовались 250 млн пассажиров с момента начала эксплуатации Московского центрального кольца в 2016 году. Пассажиропоток с начала 2018 года вырос на 17,7% – до 112,4 млн пассажиров по сравнению с аналогичным периодом 2017 года.

<https://rns.online/transport/RZHD-soobschili-o-zanizhenii-prognozov-perevozok-passazhirov-na-ryade-napravlenii-2018-11-22/>

### ТАСС; 2018.11.22; ВЛАСТИ СВЕРДЛОВСКОЙ И ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТЕЙ ГОТОВЫ ПОКРЫТЬ ПОЛОВИНУ ЗАТРАТ НА ВСМ

Свердловская и Челябинская области готовы покрыть половину затрат на строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) между регионами, сообщил заместитель губернатора Челябинской области Руслан Гаттаров.

«Порядка 350 млрд [рублей] - экспертная оценка. Мы просим половину у государства, <...> вторую половину мы - два региона - готовы оплачивать концессионеру из своих бюджетных эффектов, которые возникают уже на этапе строительства», - сказал он, выступая на «Транспортной неделе».

Гаттаров отметил, что, в частности, проект позволит объединить Екатеринбург и Челябинск в единую агломерацию и таким образом создать там единый рынок труда, повысить конкуренцию.

Ранее сообщалось, что Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ, группа ВЭБ) совместно с Челябинской и Свердловской областями при одобрении РЖД выступили с инициативой подготовки и реализации проекта создания уральской скоростной магистрали между Челябинском и Екатеринбургом. Для подготовки проекта правительством Челябинской области и ФЦПФ создана компания «Уральская скоростная магистраль», в капитал которой вложено по 50 млн рублей каждой из сторон.

ВСМ поможет качественно провести «Экспо»

По мнению замгубернатора, строительство ВСМ также позволит объединить аэропорты двух регионов, что необходимо для качественного проведения выставки «Экспо-2025», которая может пройти в Екатеринбурге.

«Мы объединяем два аэропорта - челябинский Баландино и екатеринбургский Кольцово. <...> Для того, чтобы «Экспо-2025» Екатеринбург провел на высшем уровне, ему нужно принимать гостей через два аэропорта», - сказал Гаттаров.

Российская заявка на проведение Всемирной универсальной выставки «Экспо-2025» в Екатеринбурге была направлена в Международное выставочное бюро в мае 2017 года. Конкурентами Екатеринбурга являются Осака (Япония) и Баку (Азербайджан). Победитель будет выбран в ходе 164-й сессии Генассамблеи бюро 23 ноября 2018 года. Проведение «Экспо» запланировано с 2 мая по 2 ноября 2025 года.

Эффект магистрали для бюджета может составить 0,5 трлн руб

Власти Свердловской и Челябинской областей оценивают эффект для бюджета от строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) между регионами в 0,5 трлн рублей, сообщил также Руслан Гаттаров.

Центр экономики инфраструктуры оценил агломерационный эффект высокоскоростной магистрали «Екатеринбург - Челябинск» в 2,2 трлн рублей. «ВРП [Челябинской и Свердловской областей] при реализации проекта увеличится на 2 трлн рублей. Бюджетные эффекты - более 0,5 трлн рублей за время реализации проекта», - заявил Гаттаров на форуме «Транспортная неделя».

Участок станет частью ВСМ «Евразия», крупнейшего в мире железнодорожного транспортного проекта, который объединит высокоскоростные системы Европы и Китая. По словам Гаттарова, экономический эффект ВСМ «Екатеринбург - Челябинск» пока подсчитан без учета «Евразии» и грузоперевозок.

«Как только у нас будут грузы, экономика проекта меняется примерно в 2 раза в лучшую сторону. Он окупается в 2 раза быстрее, нагрузка на регионы уменьшается», - объяснил он.

Проект ВСМ предполагает строительство новой двухпутной железнодорожной линии со скоростью движения 250 км/ч, которая соединит областные центры двух регионов и сократит время в пути из одного города в другой, по предварительным оценкам, до 1 часа 10 минут с нынешних пяти с лишним часов. Проектирование и строительство магистрали будет обеспечиваться за счет собственных средств частного инвестора и привлеченного финансирования. Ранее сообщалось, что капитальные затраты на строительство ВСМ Екатеринбург - Челябинск могут составить 380 млрд рублей.

«Транспортная неделя» - одно из крупнейших международных отраслевых мероприятий в сфере транспортной инфраструктуры. Она проходит с 17 по 22 ноября 2018 года в Московском Гостином дворе.

<https://tass.ru/ural-news/5821389>

### ТАСС; 2018.11.22; ВЛАСТИ УДМУРТИИ ПРИВЛЕКУТ СРЕДСТВА ИНВЕСТОРОВ ДЛЯ РЕМОНТА ПРОБЛЕМНЫХ УЧАСТКОВ АВТОДОРОГ

Вопрос проблемных участков дорог в Удмуртской Республике будет решен с помощью привлечения частных средств в государственный автодорожный актив. Об этом ТАСС в кулуарах международного форума «Транспорт России» сообщил глава республики Александр Бречалов.

Глава региона отметил, что на данный момент удалось идентифицировать «62 участка дорог, по которым весной и осенью затруднен проезд даже на спецтехнике МЧС».

«Мы разработали в течение этого года специальную программу с дополнительными средствами из дорожного фонда для ликвидации этих участков, это дорого - это очень сложная задача <…> Таких у нас участков 62, совокупно 4,5 млрд рублей нужно на ликвидацию таких участков дорог. Для этого мы разрабатываем отдельный инструмент, мы объединяем два государственных актива - АТП «Ижевское» и «Удмуртавтодор», сливаем их в одно акционерное общество, и будем на открытом рынке реализовывать акции. Все привлеченные средства будем направлять именно на ремонт этих участков дорог», - сказал он.

Международный форум «Транспорт России» проходит с 20 по 22 ноября в Москве. Мероприятие ежегодно собирает более 3,5 тыс. профессионалов. В рамках форума будут рассмотрены вопросы развития всех основных видов транспорта с участием лидеров отрасли. На повестке - вопросы ревизии материальных, финансовых и кадровых ресурсов, создания оптимальных условий для крупных транспортных и инфраструктурных проектов, обсуждение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, а также транспортного образования и будущего специалистов транспортных вузов.

<https://tass.ru/v-strane/5821225>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2018.11.22; «ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОЕЗД»; КАК УСТРАНИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ ПРИ ЭКСПОРТЕ ТОВАРОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

По данным Российского экспортного центра, в прошлом году несырьевой и неэнергетический экспорт в России достиг объема 133,8 млрд долл., что составило 37,4% в общей структуре отечественного экспорта. Этот показатель уже существенно превосходит уровень первой половины 2010–х годов. Среди основных товаров несырьевого экспорта – пшеница (4,3%), алюминий и его сплавы (3,9%), пиломатериалы (2,9%), рафинированная медь (2,7%), горячекатаный нелегированный листовой прокат (2,3%), смешанные удобрения (2,1%). Наибольший же рост в стоимостном выражении показал экспорт драгоценных металлов и камней (+50%), металлопродукции (+30%), промышленных товаров (+27%), продовольствия (+25%), стекла, керамики, изделий из камня (+23%).

В своем майском указе Президент РФ поставил куда более амбициозную цель – увеличить объем несырьевого и неэнергетического экспорта к 2024 году до 250 млрд долл., а объем экспорта услуг – до 100 млрд долл. в год. В рамках реализации национального проекта «Международная ко-

операция и экспорт», получившего одобрение на заседании президиума Совета по стратегическому развитию и национальным проектам, значительное внимание уделено реализации мер по устранению логистических барьеров при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта.

Данная задача подразумевает необходимость совершенствования существующих инструментов господдержки, затрагивает вопросы цифровизации логистики, разработки и обновления необходимой нормативно–правовой базы, создания системы «одного окна», чтобы минимизировать вмешательство контролирующих структур. Обо всем этом шла речь на Втором международном форуме по цифровой логистике в аспекте роста несырьевого роста экспорта товаров и экспорта услуг, прошедшем недавно в Москве. Форум был организован Международной ассоциацией логистического бизнеса (МАЛБИ) в сотрудничестве с ассоциацией «Цифровая эра транспорта», СК «Росгосстрах» и группой компаний «Сегежа» при поддержке Госдумы РФ и Российского экспортного центра (РЭЦ). В его работе приняли участие представители министерств и ведомств РФ, ОАО «РЖД», Евразийской экономической комиссии, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, российского и зарубежного бизнеса, отраслевых союзов и ассоциаций, научных организаций.

В рамках пленарного заседания по цифровой логистике как неотъемлемому элементу национальной программы развития несырьевого экспорта выступил первый заместитель генерального директора ООО «Цифровая логистика» Султан Аббасов с презентацией электронной торговой площадки «Грузовые перевозки». Напомним, что эта компания, являющаяся дочерним обществом ОАО «РЖД», была создана совсем недавно – в марте 2018 года специально для разработки и реализации цифровых сервисов на железнодорожном транспорте. Компания как правообладатель обслуживающего программного комплекса будет самостоятельно создавать и реализовывать транспортные продукты. Электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП), переданная в управление этой компании, является наиболее перспективным из них.

В период с 1 августа по 31 октября 2017 года через ЭТП ГП были совершены более 14 тыс. вагоноотправок, а за аналогичный период 2018 года были отправлены уже 19 329 вагонов. Таким образом, значение прироста составило 37,33%. Строительные грузы продолжают оставаться основной номенклатурой в структуре перевозок через ЭТП ГП. Согласно предоставленным данным по состоянию на октябрь текущего года объем строительных грузов в общей структуре перевозок через площадку составил 51%, каменный уголь перевозился в объеме 11%, доля химических грузов и минеральных удобрений составила 5%, лесные грузы и лом черных металлов – по 4%, руда железная и марганцевая – 2% в совокупности и т. д. По словам Султана Аббасова, кроме того, через данную систему осуществляется перевозка скоропорта и продуктовых грузов, но объемы пока скромные, ведется работа по их увеличению. Услуги, которые можно заказать в электронном виде, позволяют клиентам снизить производственные затраты, сэкономить время.

Как отметил Султан Аббасов, в плане развития ЭТП ГП в этом году предусмотрены организация на площадке сервиса по международным перевозкам грузов с участием портов, возможность оформления заявок на экспортные и транзитные перевозки, продолжаются реализация механизма торговли лотами, предоставление подвижного состава по маршрутным коридорам на заданный период, совершенствование пользовательского интерфейса. В настоящий момент прорабатывается вопрос организации мультимодальных и интермодальных перевозок, планируется пополнить спектр услуг погрузочно–разгрузочными и терминальными работами.

– По сути, на базе ЭТП ГП создана транспортно–логистическая платформа, включающая единое окно для размещения заказов, а также равные и прозрачные «интерфейсы» взаимодействия с ОАО «РЖД» для всех отраслевых компаний, – отметил Султан Аббасов.

Заместитель главного инженера Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» и координатор проектов по электронным грузовым перевозкам Юрий Суродин рассказал о построении сетевого взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности и федеральных органов исполнительной власти, которое уже сейчас осуществляется в электронном формате при экспортных перевозках грузов железнодорожным транспортом на некоторых направлениях.

Масштабный перевод внешнеэкономической деятельности экспортеров в России в электронный формат при перевозках грузов железнодорожным транспортом является актуальной задачей, которая должна обеспечить ускорение и упрощение экспортных процедур, повышение прозрачности и эффективности государственного контроля при экспорте.

До сих пор, правда, успешные примеры перевода работы ряда компаний в электронный формат касались электронизации отдельных производственных операций или в лучшем случае построения замкнутой технологии внутри отдельно взятых предприятий и холдингов. Такая работа давала локальный результат и не приводила к заметному эффекту в масштабах страны.

В настоящий момент при участии **Минтранса** России, ОАО «РЖД», ФТС России, ФНС России и некоторых других ведомств разработана электронная технология взаимодействия всех участников перевозочного процесса с переводом документации по экспорту грузов железнодорожным транспортом в цифровой формат. Суть проекта, который получил название «Электронный поезд», заключается в том, чтобы все экспортные и транзитные перевозки производить по электронным перевозочным документам.

По словам Юрия Суродина, предполагается, что уже в первой половине 2019 года участники перевозочного процесса смогут оформлять в цифровом виде грузовые железнодорожные накладные, таможенные и налоговые декларации по экспорту грузов в международном сообщении. Электронная железнодорожная накладная будет иметь цифровую подпись в соответствии с законодательством страны, в которой эта перевозка начата, далее в соответствии с законодательствами каждой страны юридически подтверждается значимость этих железнодорожных документов. Электронные документы станут доступны всем контролирующим органам стран, через которые производится перевозка, и значительно упростят и ускорят процедуру по осуществлению последней.

Тиражированию разработанного электронного сервиса предшествовали экспериментальные перевозки экспортных грузов железнодорожным транспортом по электронным юридически значимым накладным и электронному взаимодействию с федеральными органами власти РФ в 2016–2017 годах на российско–финляндском направлении в объеме до 6 млн тонн в год.

Также Юрий Суродин сообщил о том, что до конца 2019 года специалисты ОАО «РЖД» планируют завершить работы по стыковке систем ЭТРАН и «Меркурий». Система «Меркурий», напомним, предназначена для электронной сертификации и обеспечения прослеживаемости поднадзорных государственному ветеринарному надзору грузов при их производстве, обороте и перемещении по территории РФ в целях создания единой информационной среды для ветеринарии, повышения биологической и пищевой безопасности.

Директор по работе с государственными органами группы компаний «Сегежа» – ООО УК «Сегежа Групп» Николай **Иванов**, выступая на форуме, отметил необходимость логистического обеспечения растущих экспорт-

но–ориентированных мощностей лесопромышленного комплекса России. Он указал на нехватку подвижного состава для свое-

временных отправок экспортной продукции, отметил проблемы, возникающие при прохождении таможенных процедур на приграничных пунктах перехода.

По мнению руководителя проекта по развитию экспортной логистики РЭЦ Алевтины Кирилловой, цифровизация логистической отрасли – это вопрос роста конкурентоспособности отечественного рынка. Без нее компаниям просто не выжить в современном мире. Полный комплекс логистических услуг для экспортера, включая услуги по сертификации, карантинному и таможенному оформлению продукции, обеспечит достижение высокого уровня качества транспортных услуг и безопасности перевозок, считает эксперт.

Важно при этом уделить внимание конкретным мерам по обеспечению развития инфраструктуры пунктов пропуска для увеличения их пропускной способности, добавила она. Так, в рамках проекта «Логистика международной торговли», который является составной частью национального проекта «Международная кооперация и экспорт», выделено финансирование на обустройство автомобильных пунктов пропуска Бурачки, Верхний Ларс, Яраг–Казмаляр. Но транспортная инфраструктура любого развитого государства немыслима без смешанных перево-

зок. Они должны активно использоваться на всех транспортных маршрутах.

По словам Алевтины Кирилловой, контейнеризация и мультимодальность позволяют комплексно механизировать процесс погрузочно–разгрузочных операций на всех этапах перемещения продукции, исключить лишние операции, сократить простои и повысить производительность транспортных средств и механизмов, снизить сроки доставки и повысить качество доставляемой продукции.

В рамках следующей панельной дискуссии «Развитие экспорта транспортных услуг – тенденции и перспективы» представитель транспортно–экспедиционной компании «ТРАСКО» Павел Маслеников рассказал о совместном с РЭЦ проекте по формированию экспортного окна для малых партий грузов. Его цель – упрощение процесса доставки небольших товарных партий для всех участников российского рынка, увеличение объемов несырьевого экспорта из России.

Компания планирует осуществлять весь комплекс работ, связанных с доставкой и таможенным оформлением сборных грузов, по всем наиболее востребованным направлениям: в страны Евросоюза, Китай и Монголию. РЭЦ осуществит информационную и административную поддержку нового проекта. Задача по упрощению процесса экспорта малых партий грузов и его максимальной прозрачности будет решаться комплексно, а участники рынка получат работающий инструмент экспорта своей продукции, отмечает Павел Маслеников.

Динамичное развитие несырьевого экспорта предполагает расширение номенклатуры перево-

зимых по железной дороге грузов. Как безопасно перевозить, например, растительные масла? Какие новые технологии будут востребованы в будущем? Как обеспечить их сохранность? Генеральный директор ООО «Европак» Людвиг Тарханьян представил флекситанки – особые контейнеры для перевозки пищевых и иных продуктов и вкладыш в контейнер «Европак», назвав их инструментом увеличения экспортного потенциала.

Начальник Центра развития производственной деятельности ФГП ВО ЖДТ России Максим Морозов выступил с докладом на тему «Цифровые технологии для сохранности грузов на железных дорогах». А представитель департамента по работе с ключевыми клиентами Блока корпоративного страхования ПАО СК «Росгосстрах» Наталья Сергеева рассказала о комплексных страховых решениях для логистических систем и интермодальных перевозок.

В рамках форума состоялось подписание меморандума о стратегическом партнерстве и долгосрочном сотрудничестве между Международной ассоциацией логистического бизнеса

(МАЛБИ) и Ассоциацией операторов рефрижераторного подвижного состава (АСОРПС). «Ассоциация всегда стремится к эффективному использованию науки и систематизации практического опыта, что позволяет ее участникам улучшать качество предоставляемых услуг, увеличивать объемы производства, формировать новые предложения, расти и развиваться. Поэтому мы видим в МАЛБИ надежного партнера и союзника», – сказал президент АСОРПС Михаил Синев.

Был также подписан меморандум о стратегическом партнерстве и сотрудничестве между МАЛБИ и ООО «Транспортно–логистический центр «Белый траст». Основные цели сотрудничества: обмен актуальной информацией, подготовка и реализация предложений по привлечению дополнительных грузопотоков, совместные маркетинговые исследования, разработка новых транспортных продуктов, гарантия качества транспортно–логистических услуг.

<http://transportrussia.ru/item/4652-elektronnyj-poezd.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2018.11.22; ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ДОЛЖНА ПРЕОБРАЗИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ

В Москве прошла Транспортная неделя – одно из крупнейших деловых событий отрасли. Ежегодно это мероприятие собирает представителей органов государственной власти, финансовых, научных и общественных организаций для обсуждения основных актуальных задач транспортной сферы. В этом году акцент был сделан на реализации комплексного плана модернизации отрасли, задачах расширения магистральной инфраструктуры, достижении целевых показателей, содержащихся в майском указе Президента России.

Образ будущего

Ключевой площадкой, которая задала тон всем остальным мероприятиям Транспортной недели, стал XII Международный форум и выставка «Транспорт России». Выступая на открытии, **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** обрисовал будущее транспортной системы: «Мы четко представляем образ транспортной системы, которую стремимся создать на горизонте 2024–2035 годов, – образ, ради которого мы утвердили стратегию и приняли комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

В частности, в течение шести лет планируется в полтора раза увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба, в четыре раза – объем транзитных контейнерных перевозок. В планах государства – построить новые и реконструировать существующие участки автомобильного маршрута Европа – Западный Китай, увеличить мощности портовой инфраструктуры в Дальневосточном, Северо–Западном, Волго–Каспийском, Азово–Черноморском и Арктическом бассейнах.

Появятся новые транспортно–логистические центры, обслуживающие транзитные грузопотоки на маршрутах Восток – Запад и Север – Юг. Особое внимание будет уделяться инфраструктуре, обеспечивающей высокий уровень мобильности и деловой активности жителей России. Будет продолжена реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», что позволит привести в нормативное состояние больше половины всех региональных автодорог в России к 2024 году. При этом важнейшим условием достижения этих показателей становится переход транспортной отрасли на цифровые рельсы. «Наша миссия – создать единую цифровую платформу транспортного комплекса на основе российского программного обеспечения, – подчеркнул Евгений **Дитрих**. – Это единое защищенное пространство с доступом к транспортным сервисам по принципу «одного окна». Фактически будет создан «зеленый цифровой коридор» – быстрое и качественное оформление и сопровождение грузов с использованием контрольно–навигационной пломбы, инфраструктуры систем «Платон» и ГЛОНАСС».

Специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** зачитал приветствие от имени Президента России Владимира Путина. Он также отметил, что одной из точек приложения усилий государства и бизнеса должен стать переход транспортной системы на новые технологии, что вызовет «синергетический эффект в развитии России». По его словам, цифровая трансформация в течение ближайших пяти лет позволит увеличить ВВП минимум на один процент.

Большие данные и искусственный интеллект, беспилотный транспорт и Интернет вещей – эти понятия постепенно перекочевали из фантастических фильмов в реальность. Как переход на цифру поможет решить проблемы отрасли и какой должна стать государственная политика в этой области? Эти вопросы обсуждали участники пленарной дискуссии «Транспорт России. Единая цифровая платформа».

От рельсов до крыльев

Транспортная сфера – идеальный объект для цифровой трансформации, уверен заместитель председателя Правительства РФ **Максим Акимов**. Чтобы реализовать свой потенциал роста, всем компаниям транспортной сферы придется пересмотреть традиционные подходы и найти новые, основанные на цифровой обработке данных. Это уже происходит: у всех на глазах подобный слом существовавшей бизнес–модели пришлось пережить сегменту такси, где на смену «шашечкам» пришли Убер и другие участники бизнеса, не чурающиеся перемен. При этом магистральными направлениями развития отрасли станут «бесшовность» интермодальных перевозок и включенность в глобальные транспортные коридоры. Еще одной задачей для транспортной отрасли становится создание единой цифровой платформы – основы цифровой трансформации. Впрочем, ее создание сталкивается с рядом вопросов, связанных с регуляторикой, трансграничностью и антимонопольной политикой. Эти задачи и станут первоочередными в повестке дня российских законодателей.

Между тем крупный бизнес в транспортной сфере не только хорошо знаком с возможностями новых цифровых технологий, но и широко применяет их. О переходе на цифровые рельсы рассказал генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров. По его словам, проектом долгосрочной программы развития компании до 2025 года предусматривается выделение 150 млрд руб. на развитие цифровизации. «Мы считаем, что этих средств хватит, чтобы сформировать абсолютно новую бизнес–модель и новый подход», – отметил он. К этому времени ОАО «РЖД» планирует увеличить долю услуг в грузовой перевозке, оформленных в электронном виде, до 75%, долю продаваемых билетов в дальнем следовании – до 70% и долю электронных документов – до 90%. Что касается цифровой платформы, то, по словам Олега Белозерова, все ее пользователи должны иметь возможность внести свой вклад в развитие цифровой архитектуры. При этом РЖД готовы участвовать в ее финансировании на первом этапе при условии, что платформа будет окупаемой. Она позволит, например, покупать пассажиру сквозной билет, который будет действовать на нескольких видах транспорта и приниматься всеми перевозчиками.

Еще более впечатляющи показатели цифровизации в ПАО «Аэрофлот». Как рассказал генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев, если десять лет назад группа занимала 68–е место в мире по этому показателю, то сейчас входит в пятерку лидеров. Он отметил, что в соответствии с майскими указами Президента России Аэрофлот идет в регионы: планируется построить собственные базы в Сочи, Екатеринбурге, Новосибирске, а также хабы в Красноярске и Владивостоке. «Это большие затраты, и без применения цифровых технологий это будет очень дорого и неэффективно, – сказал Виталий Савельев. – Самолеты – это сложные инновационные машины, и авиакомпании, которые не занимаются цифровизацией, в ближайшем будущем прекратят свое существование».

В Группе «Аэрофлот» сегодня широко применяются цифровые технологии. В частности, уже четыре года используется технология Интернета вещей, когда все самолеты в воздухе через спутник передают на землю основные данные, в том числе о состоянии агрегатов. Это позволяет готовить расходные материалы или, при необходимости, запчасти, чтобы быстрее привести лайнер в нормальное состояние. В феврале 2018 года внедрена автоматизированная система поддержания летной годности, технического обслуживания и ремонта воздушных судов AMOS. Это позволило использовать воздушные суда в воздухе до 12 часов в сутки. Сегодня авиакомпания движется в сторону искусственного интеллекта: подобные наработки связаны с предиктивным техническим обслуживанием и ремонтами (когда их можно предсказать в зависимости от того, в какие страны и аэропорты летают самолеты). Также идет работа с пассажирами: сегодня 30% выручки Аэрофлот делает только на гаджетах и своем сайте, где пассажиры покупают билеты.

Цифра для грузов и пассажиров

Непосредственно затрагивает цифровизация и автомобильный транспорт. Один из первых примеров – система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн «Платон», рассказал генеральный директор ООО «РТ–Инвест Транспортные системы» Антон Замков. В настоящее время система превратилась в big data: в системе зарегистрированы порядка миллиона бортовых устройств, которые непрерывно передают данные. На сегодня это 20 петапайт информации. Здесь возникает проблема верификации и статуса этих данных. «Это ключевой вопрос для всех государственных информационных систем, которые собирают информацию в силу закона, – прокомментировал вице–премьер Правительства РФ **Максим Акимов**. – Наша важнейшая задача – создать свод правил, который бы определял, кому принадлежат данные, как осуществляется их передача корпоративным системам, которые могут предоставлять те или иные сервисы, и т. д.».

В пассажирских автомобильных перевозках цифровая трансформация уже произошла. По крайней мере для агрегатора Яндекс.Такси. По словам генерального директора компании Тиграна Худавердяна, в настоящее время служба охватывает 600 городов и 14 млн

уникальных пользователей. «Создался новый тип потребления этой услуги», – уверен он. Сегодня компания также движется в сторону использования искусственного интеллекта: технологии позволяют контролировать не только соблюдение водителем режим труда и отдыха, но даже его состояние в процессе вождения (технология контроля усталости). Логика развития технологий и рынка такова, что следующим шагом должно стать появление в городах беспилотного транспорта, причем уже через три–пять лет. Более того, в ближайшее время в России должен быть принят нормативный акт Правительства РФ о двух пилотных зонах тестирования беспилотников – в Москве и Казани. Автопилоты начнут осваивать улицы городов уже с весны 2019 года.

Впрочем, специальный представитель Президента РФ по цифровому и технологическому развитию Дмитрий Песков призывает не слишком отрываться от реалий. По его мнению, в ближайшие два–три года в круглосуточном и круглогодичном режиме эксплуатации беспилотных машин в России не будет (так же, как и в мире). Поскольку технологии позволяют эксплуатировать беспилотники только в условиях хорошей видимости, не зимой, на трассах с четко читаемыми дорожными знаками и разметкой. Проигрывает Россия и на рынке беспилотных летающих машин. Согласно прогнозам в США число коммерчески эксплуатируемых дронов к 2022 году превысит 2,4 млн штук. А число пилотов дронов достигнет 300 тысяч. Это гигантская новая отрасль, которая в 10 раз больше сегмента коммерческой авиации.

Подводя итог разговору, Дмитрий Песков резюмировал, что переход на цифру неизбежен, однако «цифровать аналоговые технологи нельзя, так как мы просто потеряем время». Он предлагает «синхронизировать цифровизацию с выводом на рынок конкурентоспособных российских технологических решений». Это перспективная задача, пока она не решена в транспортной стратегии.

После пленарной дискуссии **министр транспорта** в сопровождении других представителей органов власти осмотрел экспозицию международной выставки «Транспорт России», которая наглядно продемонстрировала ход реализации наиболее значимых проектов в сфере железнодорожного, автомобильного, авиационного, морского и речного транспорта.

Особенность Транспортной недели – 2018 в том, что появился новый формат – встреча с руководством российских регионов по транспортной проблематике. Традиционно прошли другие мероприятия, в ходе которых их участники смогли обсудить ключевые вопросы развития транспорта. Их тематикой стали: цифровые платформы дорожной отрасли, цифровизация городских перевозок, источники финансирования, ГЛОНАСС, беспилотные авиационные системы, совершенствование системы цено-

образования в дорожной отрасли, безопасность на транспорте и другие.

<http://transportrussia.ru/item/4649-tsifrovaya-transformatsiya.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2018.11.23; НИ ВО ЧТО НЕ ВЫЛИЛОСЬ; БАНК РОССИИ НЕ НАШЕЛ ОСНОВАНИЙ ОБВИНЯТЬ ТРЕЙДЕРОВ В РОСТЕ ЦЕН НА ТОПЛИВО

Трейдеры, торгующие на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПбМТСБ) нефтепродуктами (бензин, дизель, авиакеросин, мазут и сжиженные углеводородные газы), должны регистрировать внебиржевые сделки, повышая прозрачность этого сектора. Именно он не попадает в поле зрения регулятора в лице Банка России. При этом на самой бирже трейдеров упрекнуть не в чем: не в их власти расшатать цены до неконтролируемого состояния.

Об этом рассказала директор департамента рынка ценных бумаг и товарного рынка Банка России Лариса Селютина на форуме «Биржевой товарный рынок-2018». «Анализ Банком России структуры биржевого рынка нефтепродуктов показывает, что влияние трейдеров на рынок носит весьма ограниченный характер и их рыночная активность пока не может привести к систематическому искажению рыночного ценообразования. Доля трейдеров колеблется, на наш взгляд, в районе пяти-семи процентов», - рассказала она (цитата по «Интерфаксу»). В то же время на бирже трейдеры выступают основными покупателями нефтепродуктов.

Сказать наверняка, что творится за пределами биржи, невозможно, так как обязанность регистрировать внебиржевые сделки возложена только на крупных участников рынка - вертикально интегрированные нефтекомпании (ВИНКи). С предложением распространить такую обязанность на трейдеров ЦБ планирует выступить на Биржевом комитете Федеральной антимонопольной службы (ФАС), который заседает почти каждую среду.

По сути, трейдеры - это посредники-перекупщики, но они же выступают связующим звеном между поставщиками и потребителями, которые находятся вне досягаемости друг от друга. Трейдеры - дополнительный канал сбыта нефтепродуктов, признала Селютина, но, в то же время, биржевая торговля в России пока находится на начальной стадии развития, поэтому вводить чрезмерные требования для трейдеров (например лицензирование их деятельности) или закрывать для них биржевую площадку было бы неправильно. Наоборот, во всем мире независимые трейдеры и спекулянты помогают создавать ликвидность на начальном этапе развития биржевой торговли, заметила Селютина.

Вице-премьер Дмитрий Козак провел 31 октября совещание с нефтяниками о стабилизации цен на топливо и дал ряд поручений профильным ведомствам. Была упомянута и биржа: до 12 ноября она вместе с ФАС и ЦБ должна была представить в правительство предложения, как изменить правила биржевой торговли, чтобы сделать ее более прозрачной, а также как ограничить допуск к торговой площадке перекупщиков. Уже 7 ноября СПбМТСБ объявила об изменении правил торгов, среди которых повышение ставок денежного обеспечения для трейдеров и штрафы за отказ от исполнения договора поставки.

В ходе разбора причин галопирующего роста цен на топливо в этом году со стороны трейдеров часто звучали обвинения в адрес ВИНКов, а позднее некоторые крупные участники предъявляли аналогичные претензии к трейдерам. Не дожидаясь ограничений, члены Совета по товарным рынкам (объединяет не зависимых от ВИНКов участников топливного рынка) объявили об отказе от вторичных продаж на базисах заводов на время действия соглашения между правительством и нефтяниками, то есть до 31 марта следующего года.

<https://rg.ru/2018/11/22/bank-rossii-ne-nashel-osnovanij-obviniat-trejderov-v-roste-cen-na-toplivo.html>

### ТАСС; 2018.11.22; ПО ТЮМЕНСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГЕ ПОЛНОСТЬЮ ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ

Тюменская кольцевая автодорога (ТКАД) протяженностью 55 километров в четверг введена в эксплуатацию. Ее строительство велось с 2003 года, говорится в релизе Главного управления строительства Тюменской области.

«Сегодня проехать вокруг города можно по ТКАД - запущено движение на всех 55 километрах, в том числе на 21 транспортных развязках и мостах. Движение открыто на третьем и четвертом пусковых комплексах Восточного обхода, что позволило замкнуть ТКАД. Строительно-монтажные работы по ТКАД продолжатся в 2019 году», - говорится в сообщении.

К ТКАД присоединены все четыре федеральные автомобильные дороги, которые связывают областной центр с соседними регионами: Екатеринбург - Тюмень, Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Челябинск - Курган - Омск - Новосибирск и Тюмень - Ишим - Омск.

Губернатор Тюменской области Александр Моор в послании областной думе в четверг отметил важность строительства ТКАД и развития совместной транспортной инфраструктуры с Ямало-Ненецким и Ханты-Мансийским автономными округами. «Возникают новые транспортные коридоры, прокладываются широтные и меридиональные транспортные пути. Мы находимся на скрещении этих коридоров, если сможем воспользоваться открывающимися возможностями, дивиденды окажутся колоссальными», - сказал он.

Как ранее отмечали власти региона, завершение строительства ТКАД позволит повысить уровень безопасности дорожного движения и улучшит экологическую обстановку в региональном центре.

<https://tass.ru/ural-news/5821719>

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2018.11.23; ЗЕБРА ПОДРАСТЕТ: ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ ПРИПОДНИМУТ; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

**Минтранс** рекомендовал властям в регионах, в том числе Москве и Петербурге, приподнять над уровнем остальной проезжей части пешеходные переходы. Они станут похожи на «лежачих полицейских», но будут гораздо шире. Это поможет повысить безопасность, согласны с чиновниками эксперты. Только в 2018 году на пешеходных переходах страны были ранены 12 тыс. граждан и погибли 600.

Предложение **Минтранса** содержится в направленных региональным властям методических рекомендациях к нацпроекту «Безопасные и качественные дороги». «Известия» ознакомились с документом. Он приложен к письму за подписью замглавы **Минтранса** Иннокентия Алафинова.

Пункт о приподнятых переходах включен в рекомендации по предложению главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России «в целях повышения безопасности на дорогах, и является не обязательным требованием, а рекомендацией», сказали «Известиям» в **Минтрансе**.

Использование приподнятых зебр допускает ГОСТ «Искусственные неровности». По нему, такие пешеходные переходы целесообразно использовать во дворах – рядом с жилыми домами и детскими площадками.

По данным за январь-сентябрь, каждый третий (36,4%) наезд на пешеходов в стране совершался на зебрах, указано в оперативном обзоре Научного центра безопасности дорожного движения при МВД. В результате погибло 597 человек, ранены 11,8 тыс. граждан. Примерно в 60% случаев авария произошла из-за несоблюдения правил движения водителями и лишь в остальных случаях – по вине самих пешеходов.

Воплотить в жизнь рекомендацию по обновлению переходов пока готовы не везде. В пресс-службе правительства Московской области заявили, что не планируют переобустраивать дорожную инфраструктуру предложенным **Минтрансом** образом.

Рельефный пешеходный переход более заметен издалека, люди охотнее им пользуются, чем обычным, считает член совета по взаимодействию с институтами гражданского общества при председателе Совета Федерации Евгений Корчаго. Он напоминает, что такие конструкции установлены на дорогах в разных странах мира, например в США, Швейцарии. При виде неровностей водители вынуждены сбавлять скорость заранее, чтобы не повредить автомобиль.

Выделение пешеходных переходов или искусственных неровностей – правильная практика, уверен председатель межрегиональной общественной организации «Движение автомобилистов» Армен Оганесян. Эти конструкции можно даже подсветить различными цветами или установить вблизи фонарь, который будет сигналить моргающим желтым светом.

Приподнятые пешеходные переходы не везде применимы, спорит эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин. В больших городах, например, из-за таких зебр увеличатся пробки. В некоторых районах почти через каждые 100 м есть школы, больницы, рядом с которыми расположены переходы. Автомобилистам придется постоянно тормозить, даже если пешеходов нет, соответственно, будет снижаться скорость потока, а это может привести к заторам. Есть смысл устанавливать такие конструкции только просчитав реальную необходимость в них, считает специалист.

Дороги за чертой города также нуждаются в реконструкции, полагает директор по перевозкам и эксплуатации транспорта компании Intertransavto (ITA) Виктория Роговенко. В таких местах необходимо установить надземные пешеходные переходы, считает она.

«Безопасные и качественные дороги» – один из 12 нацпроектов, разработанных во исполнение новых майских указов президента. Он призван снизить смертность в ДТП в 3,5 раза, до 4 случаев на 100 тыс. населения к 2024 году. Нацпроект предлагает, например, довести до нормативного состояния половину региональных дорог и 85% трасс в крупных городах и установить 10 тыс. новых камер для фиксации нарушений. Сейчас документ представлен на согласование в правительство.

<https://iz.ru/814726/anzhelina-grigorian/zebra-podrastet-peshekhodnye-perekhody-pripodnimut>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.11.23; НА МАШИНЕ БЕЗ «КОЛЕС»; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ СПИСОК ОПАСНЫХ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЛЕКАРСТВ

Госавтоинспекция предлагает ввести проверку на употребление медицинских препаратов, влияющих на состояние водителей. Также она предлагает упростить процедуру проверки на алкогольное опьянение и серьезно ужесточить наказание для тех, кто попался в нетрезвом виде повторно.

Употребление даже прописанных врачом лекарств за рулем может привести к трагедии.

Все эти предложения были озвучены на встрече руководства Госавтоинспекции с экспертами и представителями общественности.

Всем известно, что при употреблении некоторых лекарств за руль садиться противопоказано. Они могут вызывать разную реакцию организма.

Притупляется скорость реагирования на различные ситуации, появляется либо чрезмерная возбудимость, либо, наоборот, расслабленность. Опасны для водителей лекарства, понижающие давление. Они могут приводить и к обморокам.

В правилах дорожного движения четко прописан запрет на прием таких препаратов. Но на практике применить какие-либо меры к таким автомобилистам довольно сложно.

Случилось ДТП, водителя отправили на медосвидетельствование. Но в акте, который выдали врачи, не указано, трезв водитель или нет, а написано лишь наименование препарата, например, «Димедрола», обнаруженного в моче или крови.

Привлечь к ответственности такого водителя очень сложно. Ведь факт опьянения врачи не подтвердили. Хотя и не опровергли.

При этом и судебная практика по таким делам неоднозначна. Бывает, суд привлекает к ответственности по части 1 статьи 12.8 Кодекса об административных правонарушениях за употребление препаратов, которые применяются для стабилизации давления.

В итоге такие водители должны заплатить штраф 30 тысяч рублей и полтора-два года походить пешком.

Но чаще суды ссылаются на то, что факт опьянения не установлен, и водителя отпускают с миром.

Сейчас по инициативе Госавтоинспекции МВД России эту проблему начали решать вместе с Минздравом России.

Что же предлагается?

В первую очередь прописать базу медицинских противопоказаний для управления автомобилем. Ее должен разработать минздрав. Именно на основании таких противопоказаний можно будет внести изменения в законодательство, в частности в КоАП, чтобы у инспекторов появилась возможность отстранять от руля такого водителя.

Второе, что должен сделать минздрав, - это разработать список таких препаратов. Возможно, инструкцию для врачей, как их назначать.

Ведь, как правило, люди не всегда читают инструкцию внимательно. И уж тем более то, что написано мелким шрифтом о противопоказаниях. Они чаще следуют рецепту, который выписал врач, даже не предполагая, что при вождении употребление тех или иных препаратов попросту опасно.

Список таких препаратов потребуется размещать не только у врачей, в наркологическом кабинете, но и в аптеках.

Третье, чего ждет Госавтоинспекция от минздрава, это введения обязательной процедуры исследования биологических сред организма человека при проведении медосвидетельствования водителей. Причем не только тех, кто находится в бессознательном состоянии, но и тех, кто самостоятельно передвигается, только ведет себя не совсем адекватно.

Ведь алкотестер не способен выявить опасные препараты, которые, возможно, принимал водитель.

Как будет инспектор на дороге выявлять таких водителей? Да точно так же, как и сейчас, при выявлении нетрезвых водителей. По внешнему состоянию, по адекватности поведения.

Это новации по поводу лекарств. Но есть и другие инициативы - по пьянству за рулем. Предлагается ввести упрощенный порядок проверки водителей на алкоголь. Сейчас используются довольно сложные и дорогие алкотестеры с функцией распечатки. Предлагается упростить эту процедуру и разрешить инспекторам применять средства индикации. Они не считают количества мг на литр выдыхаемого воздуха или промилле, а просто показывают, есть алкоголь в выдохе или нет.

Такие приборы дешевы, и обеспечить ими каждого инспектора не проблема. Дунул водитель, если лампочка зеленая, то может ехать дальше. Если красная, тогда оформляются необходимые документы и проводится более глубокое освидетельствование, в том числе и у медиков.

Еще одно предложение Госавтоинспекции - ужесточение ответственности за повторное управление в нетрезвом виде. Сейчас за это предусмотрена уголовная ответственность. Однако большинство осужденных по этой статье отделываются лишь обязательными работами. Правосудие вообще проявляет к таким водителям повышенную гуманность.

Все дело в том, что если водитель ранее не был судим, не привлекался по тяжким статьям, то и суды только в самом крайнем случае применяют такую меру как заключение. Судите сами: в Калининградской области некий гражданин Ч. в 2016 году 15 раз попался нетрезвым за рулем. То есть совершил, по сути, 14 преступлений, предусмотренных статьей 264.1 Уголовного кодекса. Суд рассматривал его дела по несколько штук за раз. И каждый раз назначал обязательные работы с различными сроками. Однако это не мешало лихачу снова садиться за руль пьяным.

В Амурской области гражданин В. в 2016 году дважды представал перед судом по семи случаям повторной пьянки. Гражданин К. в Новгородской области в течение шести месяцев 2017 года получил три приговора по 4 случаям повторной пьянки. В Республике Дагестан гражданин Г. осужден за совершение 4 деяний по статье 264.1УК. И во всех случаях в качестве основного вида наказания этим водителям назначались обязательные работы.

Такие примеры судебной практики, наглядно показывающие неэффективность санкций, предусмотренных этой статьей УК, отмечаются по всей стране. Поэтому Госавтоинспекция предлагает увеличить санкции этой статьи. А именно установить максимальные сроки лишения свободы и принудительных работ до 4 лет. Также увеличить размер штрафа до пятисот тысяч рублей. И исключить наказание в виде обязательных работ.

Досье «РГ»

Какие медикаменты опасны для водителей

Пока такого списка минздрав еще не разработал и не утвердил. Поэтому можно только предполагать, какие именно лекарства в него войдут.

Однако некоторые предположения мы все же можем сделать.

Корвалол, валокордин, ново-пассит, бромид калия - вызывают сонливость, головокружение, снижение концентрации внимания, аллергические реакции.

Диазепам, галоперидол - вызывают сонливость, легкое головокружение, состояние беспокойства, чувство тревоги и страха, эйфорию, возбуждение, депрессию, летаргию, головную боль. А также могут стать причиной приступа эпилепсии, психоза и галлюцинаций.

Димедрол, супрастин, фенистил, тавегил, пипольфен, зиртек, кларитин. При приеме таких препаратов вместе с противопростудными спиртосодержащими микстурами и лекарствами на основе кодеина вызывают сонливость и рассеивают внимание.

Солпадеин, коделак и пенталгин. При приеме этих препаратов притупляются рефлексы и замедляется дыхание. Возможно ощущение «резинового тела». Основные активные вещества этих лекарств при передозировке приводят к таким же последствиям, что и опийсодержащие препараты.

Опасен даже анальгин, который входит в состав автомобильной аптечки. Действующее вещество метомизол способно вызвать нарушение ритмов сердца, головную боль, нарушение зрения и слуха.

<https://rg.ru/2018/11/22/gosavtoinspekciia-predlagaet-sozdat-spisok-opasnyh-dlia-voditelej-lekarstv.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/5821587>

<https://tass.ru/obschestvo/5823646>

<https://www.pnp.ru/politics/lysakov-prizval-minzdrav-razrabotat-kriterii-lekarstvennogo-opyaneniya.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ЖУРМАН; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.11.23; ОТЖАЛИ КНОПКУ; ЖИТЕЛЯМ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РАЗРЕШИЛИ ВВОЗИТЬ МАШИНЫ БЕЗ УСТАНОВКИ СИСТЕМЫ ЭРА-ГЛОНАСС

Председатель правительства Дмитрий Медведев утвердил порядок ввоза подержанных автомобилей жителями Дальнего Востока без установки на них системы ЭРА-ГЛОНАСС. Одновременно премьер поручил ФТС России, МВД России, минэкономразвития, минпромторгу, Росаккредитации и Росстандарту обеспечить применение этого порядка. Вчера эту новость обсуждали на всем Дальнем Востоке, больше всего в Приморье. Ведь сюда на таможенные пункты пропуска, по данным Дальневосточного таможенного управления, приходится 98 процентов всех ввозимых в страну автомобилей из Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таким образом, правительство согласилось с предложением врио губернатора Приморского края Олегом Кожемяко сделать необязательной установку системы для автомобилей иностранного производства, ввезенных на территорию РФ жителями Дальнего Востока.

Олег Кожемяко нашел аргументы и смог убедить премьер-министра в том, что требование об установке на ввозимые иномарки кнопки ЭРА-ГЛОНАСС лишнее. На безопасность движения, по сути, не влияет, а только прибавляет хлопот владельцу ввозимого автомобиля. Разговор состоялся 16 ноября во время остановки Дмитрия Медведева в аэропорту Владивостока на его пути в Папуа - Новая Гвинея на саммит АТЭС. Даже по первой реакции главы правительства было ясно, что он готов поддержать предложение об отмене этой системы для дальневосточников. «[Надо] посмотреть на то, как процессы пойдут и здесь, в Приморье, и на территории других территорий ДФО... Пусть такой порядок будет подготовлен», - сказал тогда Дмитрий Медведев.

- Инициатива граждан услышана, правительство отреагировало. Распространить это не только на Приморье, но и на весь Дальний Восток - совершенно справедливо, так как завозят праворукие автомобили люди с небольшим достатком, а дополнительно 30 тысяч платить за кнопку, которая практически не везде работает, смысла никакого не было. Нашли разумное решение, - цитирует реакцию Кожемяко пресс-служба администрации края.

Новый порядок ввоза подержанных праворульных автомобилей жителями Дальнего Востока вступает в силу спустя пять дней после подписания документа

Олег Кожемяко стал третьим главой региона, кому досталась проблема ЭРА-ГЛОНАСС применительно к автовладельцам ДФО. Но он первый решился ставить вопрос перед правительством об отмене в принципе действия этого пункта техрегламента не только для приморцев, но и для всех жителей Дальнего Востока.

Порядок ввоза подержанных автомобилей жителями Дальнего Востока без установок на них системы ЭРА-ГЛОНАСС начнет действовать через несколько дней.

Напомним, закон, согласно которому все транспортные средства, регистрируемые на территории страны, должны быть оснащены системой экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС, вступил в силу с 1 января 2017 года. Но дело в том, что разработчики техрегламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» расписали, как устанавливать терминалы системы в производимые авто на территории ТС, но ни слова не написали о том, как оснащать ими ввозимые иномарки. А дальневосточники, как известно, предпочитают подержанные иномарки с правым рулем.

Как следствие, на таможнях ДФО скопились сотни автомобилей, которые таможня без установки терминалов системы не имела права пропустить на территорию РФ. А установить их было невозможно, потому что самих терминалов в регион не поставили. К тому же в ДФО не оказалось сертифицированных компаний, имеющих право на их установку. Это привело к социальной напряженности в регионе.

Со временем проблема была несколько минимизирована, но недовольство порядком осталось: установка терминалов увеличила стоимость автомобилей на 30 - 60 тысяч рублей. Кнопка не синхронизировалась с общей системой безопасности автомобилей иностранного производства, иными словами, устанавливать ее следовало бы при сборке авто на производстве, а не отдельно, когда она просто оказалась дополнительной опцией, удорожающей стоимость провоза автомобиля на территорию страны. К тому же в ДФО немало территорий, где спутниковая связь недоступна или плохо доступна.

Решение правительства еще раз показывает, что Олег Кожемяко держит слово. Даже тогда, когда для этого ему нужно пробить вопрос на федеральном уровне. И делает он это твердо и решительно, отстаивая интересы приморцев, но главное - находя при этом убедительные аргументы и исходя из здравого смысла.

Компетентно

Петр Шкуматов, член общественного совета при ГУ МВД России по Москве:

- Руководство региона взялось решить и решило одну из главных проблем. До сих пор она создавала массу неприятностей жителям, в том числе имеющим большие семьи. Им приходилось либо отказываться от покупки машины, либо тратить большие деньги на приобретение нового оборудования. Теперь проблема устранена. На Дальнем Востоке покупают «праворукие» автомобили по двум причинам. Это небольшая цена, плюс развитая инфраструктура, которая на Дальнем Востоке адаптировалась под такую технику. Вторая причина - это доступность таких автомобилей, потому что Япония рядом. И многие из таких машин просто не приспособлены для установки системы ЭРА-ГЛОНАСС. Для того чтобы установить эту систему, необходимо провести довольно серьезные работы в машине. Понятно, что это ограничивает количество покупателей такой техники. И вызывает недовольство среди жителей Приморского края, где такие машины обходятся гораздо дешевле, чем с левым рулем. Поэтому объявление моратория на установку систем «ЭРА-ГЛОНАСС - это благо для автомобилистов всего региона.

<https://rg.ru/2018/11/21/reg-dfo/kozhemiako-dobilsia-dlia-primorcev-otmeny-obiazatelnoj-ustanovki-era-glonass.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.11.22; В ТАТАРСТАНЕ ГОТОВЫ РАЗРАБОТАТЬ ЗАКОН О БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ; ДОКУМЕНТ ОПРЕДЕЛИТ, КАК УСТАНАВЛИВАТЬ ВИНОВНЫХ В ДТП С РОБОТАМИ

Республика Татарстан давно стала одним из самых активных участников различных экспериментальных проектов. Уже в 2019 году на улицах Казани должны появиться беспилотные автомобили. Готовы ли в регионе к этому? С какими инициативами местные парламентарии выйдут на федеральный уровень? На эти и другие вопросы «Парламентской газеты» ответил глава Госсовета республики Фарид Мухаметшин.

– В марте 2019 года на улицах столицы Татарстана должны появиться беспилотные авто. Что это будут за транспортные средства и как город готовится к их появлению?

– Татарстан входит в тройку лидеров среди субъектов по цифровизации в стране. Мы понимаем, что без современных технологий в экономике не продвинуться. Автомобилестроение в республике является довольно крепкой отраслью, не случайно мы уже апробировали один из первых пассажирских беспилотных шаттлов – это минивэны, которые движутся и делают остановки по заданной программе. Также мы работаем и над беспилотными грузовиками.

Законодательная база тоже должна быть подготовлена к массовому распространению беспилотников – причём это должен быть федеральный, а не региональный закон. Думаю, Госсовет Татарстана представит Государственной Думе свои предложения в этой части. Будет правильно, если в документе появится единая терминология, меры определения виновных в авариях с беспилотниками.

– Госсовет Татарстана всегда активно участвует в совершенствовании нормативной правовой базы на федеральном уровне. Так, 19 ноября татарские парламентарии одобрили закон о повышении возраста владения оружием до 21 года. Скоро он будет внесён в Госдуму…

 – Действительно, с 1990 года Госсовет внёс в Государственную Думу 94 законопроекта, из них федеральными законами стали десять, ещё шесть находятся в стадии рассмотрения. Что касается этой нашей инициативы, то мы выступили с предложением ввести ограничительные меры на продажу, хранение и использование оружия после трагедии в Керчи, которая не оставила равнодушными никого.

Наши поправки в Закон «Об оружии» направлены на защиту жизни и здоровья граждан и обеспечение общественной безопасности. Помимо возрастного ценза, мы предлагаем не выдавать лицензии на приобретение оружия дебоширам – гражданам, которые были наказаны за нанесение побоев или совершение насильственных действий, причинивших физическую боль, но не повлекших серьёзных последствий. Кроме этого, законопроект распространяет требование о прохождении проверки знаний по безопасному обращению с оружием не реже одного раза в пять лет на владельцев охотничьих ружей.

Сегодня в пользовании жителей Татарстана находится 73 987 единиц различного вида оружия. Количество охотничьего и огнестрельного составляет 78 процентов от общего числа. При этом огнестрельное оружие ограниченного поражения и газовые пистолеты есть только у 22 процентов из всех владельцев оружия в республике.

– Интересен опыт Татарстана по программе самообложения граждан. Что это за проект и как идёт его реализация?

– Программа самообложения работает у нас с 2013 года и действует по принципу софинансирования в пропорции 4 к 1. Согласно ей, на каждый рубль, собранный с жителя региона, направляется четыре рубля из бюджета республики.

На каждый рубль, собранный с жителя региона, направляется четыре рубля из бюджета республики.

По сути, это важнейший механизм вовлечения граждан в дела собственных территорий. Как потратить собранные деньги, решают сами жители – для этого проходят референдумы. Как правило, средства идут на решение проблем благоустройства, дорожного строительства и ремонта.

– Три года назад Татарстан принял Стратегию социально-экономического развития до 2030 года. Каких результатов вы хотите добиться через 12 лет?

– Конечная цель – повышение благосостояния людей, увеличение заработной платы, улучшение культурной, образовательной, спортивной и других сфер жизни республики. Также мы хотим добиться роста турпотока, благо у нас есть прекрасные исторические памятники, которые привлекают граждан. Главное – Стратегия-2030 задаёт вектор развития республики и предоставляет поэтапный план реализации поставленных задач. Мы знаем цель и понимаем, как к ней двигаться.

– В декабре в Совете Федерации пройдут Дни Республики Татарстан. Этот формат предусматривает не только презентацию региона, но и обсуждение с сенаторами проблем, которые требуют вмешательства федеральных законодателей. Какие вопросы поднимет Татарстан?

– Как известно, мы применяем кластерный подход к развитию экономики, создали в республике новые экономические зоны, производственные площадки, которые привлекают серьёзные инвестиции. Хотелось бы, чтобы сферы этой деятельности были расширены, к примеру, на экологию, культуру – с поддержкой федерального центра. Кроме этого, мы будем защищать проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань. Будем просить поддержки для скорейшей реализации проекта, ведь это будет удобно и для жителей, и для бизнеса – новая дорога позволит сократить время в пути между столицей и Казанью до трёх часов.

<https://www.pnp.ru/social/v-tatarstane-gotovy-razrabotat-zakon-o-bespilotnykh-avtomobilyakh.html>

### ТАСС; 2018.11.22; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ НАПРАВИТЬ 12 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2022 ГОДА

Власти Астраханской области планируют направить на ремонт и строительство дорог около 12 млрд рублей, сообщил в четверг и.о. председателя областного правительства Расул Султанов депутатам.

По его мнению, этих средств хватит, чтобы привести в нормативное состояние большую часть дорог в регионе.

«За счет средств дорожного фонда Астраханской области за три года на развитие дорожного хозяйства будет направлено порядка 12 млрд рублей, что позволит привести в нормативное состояние около 200 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального и местного значения»,- сказал Султанов, выступая перед депутатами облдумы с прогнозом социально-экономического развития.

По словам и.о. председателя правительства, в 2019-2021 годах планируется построить и отремонтировать сельские дороги, провести капремонт нескольких мостов и 22 км автодорог регионального значения в Лиманском, в Камызякском и в Володарском районе.

«У нас есть дисбаланс, конечно. Федеральные дороги почти все в нормативном состоянии, региональные - на уровне около 50%, а вот муниципальные недотягивают до 20%», - сказал Султанов.

«В этом плане работа ведется с 2017 года, в частности мы предложили передать эти (муниципальные) дороги на региональный уровень. Но до сегодняшнего момента ни одной дороги не передано. Мы готовы также рассмотреть варианты предоставления субсидий муниципалитетам»,- добавил Султанов.

В 2018 году власти Астраханской области планировали направить порядка 1,5 млрд рублей на ремонт свыше 70 км дорог и нескольких мостов, а также дорожную разметку из термопластика, обустройство пешеходных переходов, освещение и светофоры. К концу года должны быть приведены в порядок больше половины дорог Астраханской агломерации (свыше 400 км), в которую входит территория города Астрахани и ближайших районов в радиусе 60 км.

<https://tass.ru/v-strane/5821896>

### ТАСС; 2018.11.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАО ПОТРАТИТ 115 МЛН РУБЛЕЙ НА УСТРОЙСТВО И СОДЕРЖАНИЕ ЗИМНИКОВ

Правительство Ненецкого автономного округа потратит на строительство и содержание двух зимних сезонных дорог (зимников) до Тельвиски и Усинска (Республика Коми) более 115 млн рублей, сообщается на сайте окружного правительства.

«В этом году устройство и содержание зимников обойдется окружному бюджету в 115,17 млн рублей, где 109,98 млн рублей направят на дорогу Нарьян-Мар - Усинск и 5,19 млн рублей - на дорогу Нарьян-Мар - Тельвиска», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, открытие зимников планируется в конце декабря. Строительство дороги должно начаться в конце ноября - начале декабря, если на территории региона установятся подходящие погодные условия - морозы и устойчивый снежный покров.

В прошлом году на строительство временной автодороги из региональной казны было направлено 13 млн рублей, еще 80 млн рублей округ выделил на ее содержание. В прошлом году строительство зимника до Усинска началось 24 ноября, из-за неблагоприятных погодных условий он был открыт 28 декабря. Ледовая переправа через Печору в районе села Усть-Уса открылась 23 января. Зимник Нарьян-Мар - Усинск проработал 4 месяца - до 25 апреля. Зимник до Тельвиски начали строить 29 января и открыли для движения 19 февраля. Он также проработал до 25 апреля.

Ненецкий автономный округ - единственный материковый регион, который не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими субъектами страны. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации, а также частично по зимнику. Ежегодно работы по его сооружению начинаются с приходом морозов.

<https://tass.ru/obschestvo/5822599>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.11.22; В ПОДМОСКОВЬЕ СОБИРАЮТСЯ ЗАПУСТИТЬ СИСТЕМУ ЛЕГКОРЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА

В течение пяти лет в Московской области планируют запустить систему легкорельсового транспорта, заявил министр экономики и финансов региона Михаил Ан. Об этом сообщает телеканал «360».

Средства на проект заложены в проекте нового трёхлетнего бюджета на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов.

По словам Ана, в следующий пятилетний период власти уделят особое внимание развитию комфортного городского транспорта.

«Стоит задача запустить ЛРТ – легкорельсовый транспорт, лёгкое метро в течение следующих пяти лет», – сказал он.

Планируется, что маршрут ЛРТ пройдёт через 26 городов Московской области, общая протяжённость кольцевой линии составит 246 километров. Первый пусковой комплекс протяжённостью 74,1 километра собираются проложить по маршруту: Подольск – Климовск – Домодедово – аэропорт Домодедово – Раменское – аэропорт Жуковский.

<https://www.pnp.ru/social/v-podmoskove-sobirayutsya-zapustit-sistemu-legkorelsovogo-transporta.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА УФА; ГУЛЬНАЗ ДАНИЛОВА; 2018.11.23; ПО ЧИСЛУ «ЛОШАДЕЙ»; В БАШКИРИИ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ НЕ БУДУТ ПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Депутаты Госсобрания - Курултая Республики Башкортостан в первом чтении приняли законопроект, освобождающий многодетные семьи от уплаты транспортного налога. Льгота вводится с 1 января 2019 года до конца 2024-го, и ее получит один из родителей, усыновителей, опекунов или попечителей.

Но возможность сэкономить получат не все, так как льгота распространяется только на легковушки с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил и автобусы до 125 «лошадей». Если в гараже несколько машин одного типа, то льгота коснется только одной по выбору владельца.

Выпадающие доходы (а это 150 миллионов рублей) уже учтены при формировании бюджета на 2019 год и следующее трехлетие.

По данным последней Всероссийской переписи населения, в республике насчитывается более 46 тысяч многодетных семей. Однако Минфин Башкирии не располагает данными о том, сколько всего автомобилей у них имеется.

Как и когда будут оформлять пенсию многодетные мамы

- Мы вели расчеты по максимальной оценке, исходя из общей численности данного типа машин, имеющихся в республике, а это почти миллион, - сообщила и.о. министра финансов Республики Башкортостан Лира Игтисамова.

Новость многодетные семьи восприняли неоднозначно. Так, учительница из Благоварского района Диля Махутова, воспитывающая пятерых приемных детей, радости не скрывала. Правда, до сих пор она не платила транспортный налог, потому что владелицей «Лады Приоры» стала только летом - машину для нее в складчину купили жители района, узнав, как трудно ей поднимать детей одной после смерти мужа.

- Возможно, это не такие большие деньги, но у нас каждая копейка на счету, - сказала Диля Ахнафовна.

Другие считают, что большой экономии такая льгота не даст.

- Мы платим за нашу «Ниву шевроле» 796 рублей в год, - говорит многодетный отец Артур Насыров. - Конечно, спасибо депутатам за заботу, но, может быть, они задумаются над установлением таких льгот, которые принесут пользу всем многодетным семьям, ведь машины такого типа, за которые не надо будет платить налог, есть не у всех.

Между тем

Как еще поддержкой пользуются многодетные семьи в нашей стране? Этот вопрос регулируются указом президента России от 5 мая 1992 года № 431.

Согласно этому документу многодетные семьи имеют право на скидки (не ниже 30 процентов) по оплате коммунальных услуг. Речь идет о платежах за отопление, воду, канализацию, газ и электроэнергию. Кроме того, в списке льгот - бесплатные лекарства по рецептам врачей для детей в возрасте до 6 лет, бесплатный проезд на внутригородском транспорте, питание для детей в общеобразовательных учреждениях, ежемесячные выплаты при рождении третьего ребенка или последующих детей до достижения ими трех лет.

Многодетным полагается и бесплатное обеспечение школьной формой либо заменяющим ее комплектом детской одежды для посещения школьных занятий, а также спортивной формой на весь период обучения детей в общеобразовательной школе.

Земельным кодексом РФ для многодетных родителей предусмотрено бесплатное предоставление земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности.

Интересно, что региональным властям даны полномочия самостоятельно определять, какие семьи в данном конкретном регионе относятся к многодетным. В большинстве субъектов таковыми считаются семьи, в которые трое детей и больше. Ликвидировать этот разнобой должен единый для всей страны закон о статусе многодетной семьи. Сейчас он находится в разработке.

<https://rg.ru/2018/11/22/reg-pfo/v-bashkirii-dlia-mnogodetnyh-semej-otmeniat-transportnyj-nalog.html>

### ТАСС; 2018.11.22; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ В 1,6 РАЗА УВЕЛИЧИЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА АВТОМОБИЛИ ПРЕМИУМ-КЛАССА

Депутаты Законодательного собрания Тверской области в четверг приняли в двух чтениях изменения в региональный закон, по которым транспортный налог на автомобили премиум-класса увеличится в 1,6 раза, передает корреспондент ТАСС.

С 1 января 2019 года размеры ставок транспортного налога на легковые автомашины с мощностью двигателя от 200 до 250 лошадиных сил возрастет с 45 до 75 рублей, а у легковушек с двигателем мощнее 250 лошадиных сил - с 90 до 150 рублей.

По данным правительства региона, изменение транспортного налога позволит собрать более 140 млн рублей в бюджет области. Полученные деньги направят на ремонт дорожной сети муниципальных образований.

В пресс-службе законодательного собрания добавили, что ставки транспортного налога в Тверской области повышены впервые с 2003 года.

<https://tass.ru/ekonomika/5823159>

### ТАСС; 2018.11.22; В БЕЛОГОРСКЕ ВВЕЛИ РЕЖИМ ЧС ИЗ-ЗА АВАРИЙНОГО СОСТОЯНИЯ МОСТА ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ

Власти Белогорска Амурской области ввели режим чрезвычайной ситуации по итогам проверки моста через Транссиб, соединяющего две части города. Об этом сообщается в четверг на сайте горадминистрации.

После инцидента в Свободном, где на участке Транссиба в октябре обрушился мост, проверки подобных сооружений начались по всему региону.

«Проведен ряд исследований, и предварительный вывод таков - путепровод не безопасен. <...> В связи с этим в Белогорске введен режим ЧС», - говорится в сообщении. Ранее после визуального осмотра моста на нем ввели ограничения по тоннажу грузопассажирских перевозок до 30 тонн. Решение о дате и времени закрытия путепровода примут в пятницу на заседании комиссии по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В пресс-службе городской администрации отметили, что для транспортной связи двух частей города решено привести в нормативное состояние объездной путь протяженностью 24 км. В пятницу спецтехника муниципального предприятия приступит к подготовке этой дороги.

Как сообщалось ранее, 9 октября на участок Транссиба в другом городе Амурской области - Свободном - обрушился автомобильный мост, связывающий две части города - залинейную, в которой проживают около 15 тыс. человек, и центральную. Мост упал, когда на него въехал грузовик. При обрушении были повреждены два пустых полувагона товарного состава, движение по станции было приостановлено, что привело к задержке пассажирских и грузовых поездов. Возбуждено уголовное дело по статье «Халатность».

Белогорск - второй по величине город в Амурской области (свыше 66 тыс. жителей), крупная узловая станция на Транссибирской магистрали. Мост, соединяющий две части города, построили здесь в 1980 году. В 2001 году путепровод капитально отремонтировали.

<https://tass.ru/v-strane/5823285>

### ТАСС; 2018.11.22; ВРЕМЕННУЮ ДОРОГУ ПОД ВОРОНЕЖЕМ, ГДЕ РУХНУЛ МОСТ, ОТКРОЮТ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Временную объездную дорогу в Терновском районе Воронежской области, где в среду обрушился мост, откроют на следующей неделе, сообщил ТАСС в четверг руководитель фирмы-подрядчика «Мостострой» Алексей Кочетков.

«Приезжали военные сегодня, они должны за субботу-воскресенье временный мост поставить и подъездную дорогу сделать. Временная дорога должна будет на следующей неделе открыться для местных жителей, транспорта с детьми, для скорой помощи», - сказал он.

Кочетков уточнил, что сейчас решается вопрос о разборе завалов. По его словам, работы займут не больше двух недель, после чего снова можно будет приступить к ремонтным работам.

«Пока речи о сдвиге сроков сдачи моста в эксплуатацию не идет. Виды работ меняются, но как все было запланировано, так и есть. В ближайшее время будет приниматься проектное решение и согласовываться с заказчиком», - пояснил подрядчик.

Сроки сдачи моста сдвигаться не будут

Сроки сдачи в эксплуатацию ремонтируемого моста в Терновском районе сдвигать не будут, сообщил ТАСС Кочетков.

Ремонт моста проводится по заказу правительства Воронежской области, стоимость контракта составила 126 млн рублей, объект планируется сдать в эксплуатацию к октябрю 2019 года.

«Речи о сдвиге сроков сдачи моста в эксплуатацию не идет... Там не количество работ увеличится, а виды работ изменятся. Будет приниматься проектное решение и согласовываться с заказчиком», - сказал Кочетков.

О происшествии

ЧП произошло 21 ноября около 16:30 мск у села Братки Терновского района на 20-м км автодороги Курск - Борисоглебск - Терновка. Часть моста обрушилась, когда два «КамАЗа» ехали через реку Савала по мосту, на котором проводился ремонт. При обрушении пролета длиной 120 метров пострадали шесть человек, в том числе водители грузовиков и монтажники подрядной организации «Мостострой» из Тамбова. По данным полиции, причиной обрушения стало превышение предельно допустимой нагрузки на мост.

Мост через реку Савала был построен в 1970 году, с тех пор его ни разу капитально не ремонтировали. В сентябре по заказу правительства региона на мосту подрядная организация «Мостострой» начала ремонт, который должна была закончить к октябрю 2019 года. Стоимость контракта составила порядка 126 млн рублей. После обрушения пролета движение по нему закрыто, поток транспорта направлен в объезд через райцентр Эртиль.

<https://tass.ru/v-strane/5821044>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/5822798>

### ТАСС; 2018.11.22; ВОСЕМЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Восемь человек пострадали в результате ДТП с участием легковой машины и автобуса на трассе в Нижегородской области в четверг. Об этом ТАСС сообщили в ГИБДД.

«На четвертом километре трассы Семенов - Заборское женщина 1965 года, сидевшая за рулем Volkswagen Polo, выехала на полосу встречного движения и столкнулась с двигавшимся во встречном направлении пригородным автобусом ПАЗ, после чего автобус съехал в правый кювет и опрокинулся», - сообщили в ГИБДД.

«В результате ДТП водитель машины Volkswagen Polo и один пассажир автобуса госпитализированы, шестеро пассажиров автобуса направлены на амбулаторное лечение», - добавили в Госавтоинспекции.

В региональном управлении ГИБДД ТАСС уточнили, что причиной аварии могли стать погодные условия. «По предварительной версии, водитель автомобиля Volkswagen в условиях заснеженной проезжей части не справился с управлением и произвел столкновение с движущимся автобусом», - сказал собеседник агентства.

Сегодня в Нижегородской области, по данным гидрометцентра РФ, в течение всего дня шел снег, температура воздуха - около ноля.

<https://tass.ru/proisshestviya/5823147>

### ТАСС; 2018.11.22; В РОСКОМНАДЗОРЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПРОПАГАНДА «ЗАЦЕПИНГА» В РУНЕТЕ СВЕДЕНА К НУЛЮ

Роскомнадзор, Роспотребнадзор и АО «Центральная пригородная пассажирская компания» в результате совместной работы свели на нет пропагандистскую активность онлайн-движения «зацеперов» в социальных сетях. Об этом сообщили в пресс-службе Роскомнадзора.

«С 2016 года мониторингом Центральной пригородной пассажирской компании было выявлено более 330 таких групп и сообществ в социальных сетях. В настоящий момент доступ к ним ограничен администрациями сайтов по требованию Роскомнадзора на основании экспертных заключений Роспотребнадзора», - сказали в пресс-службе ведомства, уточнив, что такой блокировке подвергались как вновь создаваемые сообщества, так и другие выявленные группы. Кроме того, информация о «зацепинге» была удалена администраторами ресурсов из 387 групп и сообществ на основании судебных решений.

По информации Следственного комитета РФ, количество несчастных случаев в результате «зацепинга», повлекших смерть или тяжелые увечья подростков, значительно снизилось. В 2016 году в центральном регионе России было зафиксировано 16 таких случаев, в 2017 - два, а в 2018 году - три случая.

«Адепты этого экстремального увлечения не только неоправданно рискуют собственным здоровьем и жизнью - они подвергают опасности пассажиров железнодорожного транспорта. Субкультура «зацепинга» привлекает подростков, которые не всегда осознают возможные последствия опасного увлечения. Для меня очевидно, что тематические сообщества в соцсетях выполняют роль организаторов и пропагандистов, что просто недопустимо», - привели в пресс-службе слова замруководителя Роскомнадзора Вадима Субботина.

Субкультура «зацепинга» признана экспертами Роспотребнадзора скрытой формой суицидального поведения, поскольку деятельность подобных групп направлена на причинение вреда здоровью и часто заканчивается гибелью людей. В частности, фото- и видеоматериалы пропагандируют проезд на транспорте запрещенным способом на не предназначенных для проезда частях подвижного состава.

<https://tass.ru/obschestvo/5821254>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2018.11.22; В ОДНОМ ВАГОНЕ – В ПРАВИЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ ДВИГАЮТСЯ УЧЕНЫЕ И СПЕЦИАЛИСТЫ В ДЕЛЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

В РТУ (МИИТ) состоялась очередная Всероссийская научно–практическая конференция «Безопасность движения поездов». Уже 19–я по счету. Думается, среди ее участников не так много тех, кто помнит первую, организованную проректором МИИТа по научной работе профессором Виктором Лисенковым.

Сегодня она имеет международный статус, ее программа напечатана на сорока страницах и включает в себя несколько

«круглых столов», работу более 10 секций и порядка трехсот научных докладов. Вот это размах!

И тема предельно актуальная: «Цифровая трансформация системы управления рисками и безопасностью движения на железнодорожном транспорте».

…Не секрет, что с каждым годом развитие цифровых технологий оказывает на транспортную отрасль все более существенное влияние. Это не очередная модная тенденция, а фундаментальная трансформация всех процессов экономической деятельности. Достаточно вспомнить слова Президента РФ Владимира Путина, сказанные на заседании Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам: «Цифровая экономика – это не отдельная отрасль, по сути, это уклад жизни, новая основа для развития системы государственного управления, экономики, бизнеса, социальной среды, всего общества».

На пленарном заседании конференции выступил заместитель **министра транспорта** РФ Алексей Семенов, курирующий направление цифровой информации отрасли. Он подчеркнул, что с каждым годом развитие цифровых технологий оказывает на транспортную отрасль все более существенное влияние.

«В министерстве ведется масштабная планомерная работа по формированию к 2024 году единого цифрового пространства транспортного комплекса страны. Наша задача – стать объединяющим звеном для всех участников транспортного процесса, помогать отрасли добиваться стоящих перед ней целей. Определен ряд ключевых направлений трансформации. Среди них – грузовые и пассажирские перевозки, управление транспортной инфраструктурой, интеграция в мировое транспортное пространство, обеспечение безопасности на транспорте, реализация экологической парадигмы и беспилотные технологии на транспорте, – сказал он. – Мы сможем обеспечить цифровое взаимодействие хозяйствующим субъектам транспортной области, органам государственной власти и гражданам на основе внедрения цифровых серверов на базе разработанных платформенных решений, что приведет к ускорению интеграции в мировое цифровое транспортное пространство для развития экспорта и транзита транспортных услуг. Кроме того, будет достигнут принципиально новый уровень безопасности на транспорте и прекращение актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса».

Замглавы **Минтранса** также сообщил о планах по снижению уровня негативного воздействия объектов транспортного комплекса на окружающую среду, а также по интеграции отечественного транспортного комплекса в пространство таких объединений, как ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

Алексей Семенов подчеркнул, что государство уделяет большое внимание вопросам развития ОАО «РЖД» и перспективам его участия на транспортном рынке в целом. В частности, долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года направлена на обеспечение необходимого уровня безопасного движения, а также цифровизацию различных направлений деятельности компании.

«Цифровые технологии, внедренные в рамках проекта Московского центрального кольца, уже показали свою эффективность и получили необходимое обоснование для расширения области применения на всем железнодорожном транспорте Российской Федерации. А реализация проекта «Цифровая железная дорога» будет способствовать укреплению позиции ОАО «РЖД» как отраслевого драйвера в использовании информационных систем и инновационных решений», – отметил замминистра.

Заместитель генерального директора – начальник департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шевкет Шайдуллин заявил, что соблюдение требований обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в ходе цифровой трансформации в компании является основным приоритетом. Ее принципы в системе управления рисками и безопасности движения были рассмотрены главой холдинга Олегом Белозеровым на отдельном совещании и предложены к реализации всеми подразделениями компании с формированием дорожной карты, с этапами внедрения.

Стратегия безопасности движения железнодорожного транспорта, утвержденная в 2017 году, приносит свои результаты: за девять месяцев 2018 года общее число транспортных происшествий на инфраструктуре ОАО «РЖД» снизилось на 19%, а число происшествий, за которые несет ответственность холдинг, – на 20%.

В 2018 году возросло воздействие на инфраструктуру неблагоприятных внешних явлений: из–за техногенных и климатических факторов на железных дорогах шесть раз вводился режим функционирования «чрезвычайная ситуация», характеризовавшийся перерывом движения в общей сложности на 164 часа.

За счет перехода к интегральной оценке рисков с помощью цифровых технологий РЖД в дальнейшем планируют снизить показатель аварийности еще примерно на треть.

Глава департамента безопасности движения отметил также, что первоочередной задачей создания цифровой платформы на центральном уровне корпоративного управления ОАО «РЖД» является развитие и внедрение модели комплексной информатизации на основе систем управления, объединенных в единую корпоративную платформу (ЕКП) УРРАН. Это совокупность нормативно–методологического обеспечения и программно–аппаратных средств, предназначенных для управления объектами инфраструктуры, подвижным составом и технологическими процессами с целью обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге РЖД.

Практическое внедрение этой платформы будет реализовано на основе технологий больших данных (вig data) и искусственного интеллекта, систем диагностики с использованием Интернета вещей, цифровизации процессов производства и ремонта подвижного состава и инфраструктуры и др. Итогом станет интеграция системы менеджмента безопасности с производственными процессами на всех уровнях управления холдинга РЖД. По словам начальника департамента информатизации ОАО «РЖД» Кирилла Семиона, в основе происходящей в настоящее время цифровой трансформации компании лежат три фундаментальные составляющие – бизнесс–процессы, культура и технологии.

Он остановился на примерах конкретного применения новых цифровых технологий в ОАО «РЖД», которые уже доказали свою эффективность. Так, реализуются два пилотных проекта по использованию блокчейна в области контроля за жизненным циклом вагонов и запчастей (в первую очередь колесных пар) на Октябрьской железной дороге и цифрового взаимодействия железная дорога – порт при планировании подвода грузов. Использование электронных пломб (технология Интернета вещей) предоставляет перевозчику, грузоотправителю и оператору точную информацию не только о местонахождении, но и о состоянии грузов, в том числе опасных.

Еще один пример использования Интернета вещей – централизованная диспетчеризация инженерного оборудования, что обеспечивает необходимый уровень комфорта, безопасности и энергоэффективности зданий. Такая система внедрена в резервном региональном центре обработки данных в Екатеринбурге.

Примером применения технологии искусственного интеллекта является распознавание речи, что позволяет машинисту, не отрываясь от выполнения своих основных обязанностей, выдавать замечания по инфраструктуре в режиме реального времени. С большей эффективностью использовать все эти технологии позволит создание сквозной цифровой платформы с оптимизацией всех бизнесс–процессов, которые будут отвечать самым жестким требованиям в отношении безопасности движения.

Главный конструктор систем безопасности движения, первый заместитель генерального директора АО «НИИАС» доктор технических наук, профессор Ефим Розенберг проанализировал отечественный и зарубежный опыт в создании систем безопасности. Цифровизация железнодорожного транспорта позволяет коренным образом изменить не только подходы к обеспечению безопасности, но и роль самого транспортного средства во взаимодействии человек – машина, а также объектов инфраструктуры. Подвижной состав, оборудованный системами диагностики и самодиагностики, становится «умным», собирающим и обрабатывающим информацию о состоянии агрегатов, железнодорожной инфраструктуры. Машинный интеллект готовит решения для принятия их человеком, за которым все–таки остается последнее слово.

О такой технике рассказал генеральный директор Трансмашхолдинга Константин Липа. Именно насыщенные интеллектуальными системами машины, в разработке бортовых систем которых участвует АО «НИИАС», получают сегодня конкурентное преимущество и востребованы рынком.

Начальник Управления государственного железнодорожного надзора ФСНТ Александр Косарев тоже отметил, что несомненным лидером использования цифровых технологий является ОАО «РЖД». Именно в холдинге утверждена соответствующая концепция Цифровой железной дороги, которая включает в себя не только развитие цифровых технологий, но и достаточно большое количество подпрограмм. Это и промышленный интернет, и технологии цифровой связи, и искусственный интеллект.

В рамках реформы контрольно–надзорной деятельности **Ространснадзор**а разработана и внедряется Автоматизированная информационная система управления рисками. Ее основной задачей является создание реестра субъектов надзора, автоматический расчет категорий риска, формирование планов проверок, учитывающих эти категории, что позволит в ближайшее время сконцентрироваться на решении такой важной задачи, как предвидеть и предупредить риски транспортных происшествий.

К сожалению, в общий периметр пока не входят владельцы путей необщего пользования. Но это поправимо. Чему будет способствовать большая работа, проведенная ОАО «РЖД» совместно с **Ространснадзор**ом, в результате которой на свет появились нацио-

нальные правила порядка сбора, анализа и хранения данных о факторах опасности, создающих угрозу движению и эксплуатации железнодорожного транспорта.

…Помимо многочисленных специалистов в работе конференции приняли участие и студенты РТУ, а также Московского колледжа железнодорожного транспорта. Будем надеяться, что зерна полученных знаний упали на благодатную почву.

<http://transportrussia.ru/item/4653-v-odnom-vagone-v-pravilnom-napravlenii.html>

### ТАСС; 2018.11.22; ДВА ВАГОНА ПОЕЗДА СОШЛИ С РЕЛЬСОВ ИЗ-ЗА СТОЛКНОВЕНИЯ С ТЕПЛОВОЗОМ НА ЛЕНИНГРАДСКОМ ВОКЗАЛЕ

Тепловоз столкнулся с пассажирским поездом на Ленинградском вокзале в Москве, два вагона сошли с рельсов. Как сообщила ТАСС представитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СК России Наталья Федорова, по данному факту начата доследственная проверка.

«По предварительным данным, 21 ноября на соединительных путях 2-го и 4-го парков станции Москва-Пассажирская - Октябрьская на стрелочном переводе № 266 произошло боковое столкновение маневрового тепловоза с пассажирскими вагонами. Два вагона сошли с рельсов», - сообщала она.

В результате аварии никто не пострадал. По словам Федоровой, вагоны были пусты, а столкновение произошло при их перегоне. Следователи устанавливают все обстоятельства произошедшего. По результатам проверки будет принято процессуальное решение.

<https://tass.ru/proisshestviya/5820616>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИКТОРИЯ ЕЛЬНИК; 2018.11.23; АУКЦИОН ПРОВЕРИТ ПРОКУРАТУРА; ПОЧЕМУ ПЕТЕРБУРГСКИЙ АРБИТРАЖ ОТМЕНИЛ ПРЕДПИСАНИЕ УФАС ПО ТОРГАМ АКТИВАМИ ПОРТА УСТЬ-ЛУГА

В Арбитражном суде Петербурга развернулось противостояние за многомиллиардный актив - терминал в порту Усть-Луга. По решению судьи Е. Синициной было отменено предписание петербургского УФАС, требовавшее отменить результаты торгов по продаже имущества ОАО «Транспортно-логистический комплекс» (ТЛК) в порту Усть-Луга с начальной стоимостью в 9,3 миллиарда рублей.

Такое решение принял в четверг Арбитражный суд Петербурга и Ленинградской области, удовлетворив протест организатора аукциона ООО «Спутник».

По сообщениям СМИ, на торги были выставлены имущество и права аренды земельных участков в порту Усть-Луга. Однако на участие в торгах якобы не поступило ни одной заявки.

История с продажей территорий порта Усть-Луга началась, когда в отношении основного совладельца ТЛК Валерия Израйлита в декабре 2016 года, как писали СМИ, было возбуждено уголовное дело. После этого в январе 2017 года началась процедура банкротства предприятия. В августе этого года активы ТЛК, среди которых основной - многопрофильный перегрузочный комплекс (МПК) «ЮГ-2», были выставлены на торги.

Как пояснил директор желающего принять участие в торгах ООО «Капитал-М» Андрей Матюшин, который обращался в УФАС, компании (в числе которых АО ХК «Новотранс», ООО «Капитал М» и другие) не подавали заявки на торги, поскольку им не дали возможности ознакомиться со всеми документами, предоставляющими сведения об имуществе ТЛК. «В перечень реализуемого имущества входят в том числе договоры аренды с не известной никому на этом рынке компанией ООО «Новые коммунальные технологии»(НКТ), которые заключил с ней конкурсный управляющий ТЛК Андрей Мариничев. Сообщение о продаже имущества ТЛК не содержит условий этих договоров - а именно сроков аренды и субаренды, а также цены реализуемых договоров. Мы обратили на это внимание антимонопольной службы, которая потребовала признать результаты торгов незаконными»,- говорит Андрей Матюшин.

Что же собой представляют главные претенденты на имущество ТЛК? По данным СМИ, 45% акций НКТ принадлежит кипрскому офшору «Доломана Холдинг Лимитед», 25% - Ольге Брагиной, по 7,5% - у Артема Бегуна, Владимира Даниленко, Сергея Пупко и Рамиса Дебердеева. Компания с уставным капиталом 100 тыс. руб. имеет в штате одного (!) сотрудника. Дата образования - июль 2017 года. Убытки по итогам 2017 года - 331 тыс. руб. Все доли учредителей выведены в офшор на Маршалловых островах.

Как писали СМИ, АО ХК «Новотранс», которое уже стало собственником 76,55% акций ТЛК, имеет капитализацию более 55 млрд рублей. Чистая консолидированная прибыль холдинга по российским стандартам бухгалтерской отчетности (РСБУ) в 2017 году - свыше 3,5 млрд руб. В компании трудятся более 3,5 тыс. работников. Всех их холдинг обеспечивает медстраховкой, оплачивает обеды. Образован благотворительный фонд «Новотранс 5П», занимающийся поддержкой воспитанников детских домов, малоимущих граждан, а также финансированием поискового движения. По итогам 2017 года в бюджеты всех уровней было перечислено более 4 млрд руб. налогов. «Новотранс» - крупнейший оператор железнодорожного подвижного состава России с парком вагонов 28 тыс. единиц, владеет и собственными вагоноремонтными заводами. Входит в десятку рейтинга INFOLine Rail Russia TOP. Все капиталы холдинга находятся под российской юрисдикцией, в бюджеты всех уровней направляются миллиарды рублей налоговых отчислений. Перевозкой основного груза МПК «ЮГ-2» - угля занимается с 2004 года.

Совсем недавно на ежегодном форуме «Транспортная неделя» «Новотранс» и ФГУП «**Росморпорт**» подписали соглашение о взаимодействии сторон при проектировании объектов, предусмотренных проектом «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» (LUGAPORT). Документ подписали президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров и генеральный директор ФГУП «**Росморпорт**» Андрей Лаврищев в присутствии **министра транспорта** Евгения **Дитрих**а. Реализация проекта LUGAPORT позволит создать один из самых современных многопрофильных терминалов на Северо-Западе России, перегружающих широкую номенклатуру экспортных грузов. Совокупный проектный объем перевалки после строительства всех объектов составит порядка 25 млн тонн грузов в год. То есть холдинг работает в том числе на государство и для государства в соответствии со «Стратегией развития морской деятельности РФ до 2030 года», утвержденной правительством РФ 8 декабря 2010 года (распоряжение № 2205-р), а также с Морской доктриной Российской Федерации (утв. президентом РФ 26.07.2015).

Знают ли об этом судьи, принимавшие решение по делу?

«Вопиющий с юридической точки зрения случай, когда в рамках одного дня достаточно сложное дело рассмотрено судом без привлечения заинтересованных лиц, в том числе новых акционеров ТЛК и других потенциальных покупателей имущества. В текущей ситуации позиция арбитражного суда представляется весьма спорной: вместо того чтобы стоять на страже государственных интересов, суд поддержал организатора торгов и конкурсного управляющего», - заявлял Матюшин.

«Что дальше будет с имуществом ТЛК, пока не могу сказать», - заявил конкурсный управляющий Мариничев. По мнению Андрея Матюшина, организатор аукциона и конкурсный управляющий фактически создали преимущество для того, чтобы имущество ТЛК отошло залоговому кредитору. «Признанные законными несостоявшиеся торги дают формальные основания для передачи активов ТЛК залоговому кредитору - НКТ. Тут надо понимать, что 17,49 процента акций ТЛК принадлежат Ленинградской области, а 5,96 процентa - крупному государственному холдингу», - пояснил Матюшин.

Акционеры ТЛК, возмущенные таким проведением торгов, обратились в Генеральную прокуратуру РФ с заявлением о проверке соблюдения законности при проведении процедур банкротства предприятия и подадут апелляционную жалобу на решение суда в установленный законом срок.

<https://rg.ru/2018/11/22/v-sude-razvernulos-protivostoianie-za-terminal-v-portu-ust-luga.html>

### RNS; 2018.11.22; МИД ОТВЕТИЛ НА ПРЕТЕНЗИИ ЕС ПО ДЕЙСТВИЯМ В АЗОВСКОМ МОРЕ

Действия России в Азовском море законны, МИДу непонятна логика претензий Евросоюза, заявила официальный представитель российского внешнеполитического ведомства Мария Захарова.

«Нам абсолютно непонятна логика селективного выдвижения еэсовскими партнёрами претензий к законным действиям Российской Федерации в Азовском море. При том, что провокационные шаги Киева в регионе остаются без внимания со стороны Брюсселя», – сказала Захарова на брифинге в Москве.

Ранее представитель ЕС по иностранным делам и политике безопасности Федерика Могерини заявила, что Евросоюз планирует в скором времени принять «целевые меры» в отношении России из-за сложившейся ситуации в Азовском море.

<https://rns.online/economy/MID-otvetil-na-pretenzii-ES-po-deistviyam-v-azovskom-more-2018-11-22/>

### ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2018.11.22; «НОВАТЭК» ЗАКОНЧИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО «ЯМАЛ СПГ»; КОМПАНИЯ НА ГОД РАНЬШЕ ПЛАНА ЗАПУСТИЛА ТРЕТЬЮ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ ЛИНИЮ ЗАВОДА

В четверг, 22 ноября, «Новатэк» сообщил о завершении строительства третьей очереди «Ямал СПГ». Новый завод произвел первый СПГ в режиме пусконаладочных работ.

«Мы не только добились соблюдения запланированного бюджета, но и запустили третью очередь c опережением первоначального графика более чем на год. Этот факт не имеет аналогов в отрасли, известной частым превышением бюджетов и задержками реализации проектов», – заявил предправления «Новатэка» Леонид Михельсон (цитата по сообщению компании).

Третья технологическая линия «Ямал СПГ» – последняя из запланированных в начальном проекте. По завершении пусковых работ весь завод достигнет проектной мощности в 16,5 млн т в год.

«Новатэк» нашел газ для третьего завода по производству СПГ

Инвестиционное решение о строительстве завода СПГ стоимостью $27 млрд на базе месторождений полуострова Ямал было принято в 2013 г. Опыт первой и второй технологических линий показывает, что от начала пусконаладочных работ до промышленного производства и первой отгрузки СПГ у «Новатэка» проходит не более месяца.

Досрочное начало производства на второй и предположительно третьей линии «Ямал СПГ» позволит произвести дополнительно около 8 млн т сжиженного газа, говорил летом Михельсон. Продажа такого количества СПГ может принести компании около $4 млрд дополнительной выручки, или более $2 млрд дополнительного операционного денежного потока, считал директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко.

Фактическая мощность «Ямал СПГ» (а значит, и денежный поток) может оказаться выше заявленной, говорил Михельсон. Это объясняется в том числе климатическими особенностями региона: эффективность работы установок сжижения на Крайнем Севере оказалась выше проектной.

Досрочный ввод третьей линии «Ямал СПГ» создал некоторые сложности с вывозом СПГ, так как оставшиеся пять танкеров класса Arc7 будут сданы ближе к концу следующего года, напоминает аналитик Центра энергетики Московской школы управления «Сколково» Александр Собко. Компания договорилась о перевалке СПГ с судов арктического класса на традиционные газовозы в Норвегии, такая схема будет использоваться до создания полноценного перевалочного комплекса в Мурманске, напоминает он. В 2019 г. для отгрузки 16,5 млн т СПГ – а это порядка 230 партий – «Новатэку» потребуется минимум 30 танкеров, подсчитала директор по исследованиям Vygon Consulting Мария Белова. Флот газовозов класса Arc7 к концу года будет составлять всего 8 судов из 15 заказанных, чтобы вывезти из Сабетты этот объем сжиженного газа, компании придется активно привлекать суда с меньшим ледовым классом, но, судя по практике перевозок в 2018 г., это не станет проблемой, полагает Белова.

В декабре 2017 г. стало известно, что «Ямал СПГ» дополнит четвертая технологическая линия мощностью около 900 000 т СПГ в год. На ней «Новатэк» планирует обкатать собственную технологию сжижения газа под названием «Арктический каскад». «Ямал СПГ» формально остается единственным СПГ-проектом «Новатэка». Вторым может стать «Арктик СПГ – 2» на базе Утреннего месторождения (Гыдан). Менеджмент «Новатэка» говорил о плане к 2030 г. довести производство СПГ до 57–58 млн т в год.

Досрочный запуск проекта – и в рамках бюджета – положительно скажется на привлечении партнеров в новый проект («Арктик СПГ – 2»), это демонстрирует возможности компании по организации всех процессов, говорит Собко: «В то же время новый проект не дублирует «Ямал СПГ», а существенно отличается от него – и по технологии сжижения, и в связи с использованием гравитационных платформ. Как ожидается, это принесет экономию на капитальных затратах до 30%».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/22/787218-novatek-ranshe>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3807334>

### ТАСС; 2018.11.22; ВОЗЛЕ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА ЗАТОНУЛ СУХОГРУЗ С ЗЕРНОМ

Сухогруз, на борту которого находилось 3300 тонн зерна, затонул на выходе из Керчь-Еникальского канала в Крыму, пострадавших нет, говорится в сообщении на сайте Главного управления МЧС по Крыму.

«В ЦУКС ГУ МЧС поступила информация о том, что на выходе из Керчь-Еникальского канала севернее мыса Борзовка на глубине 10 метров затонула баржа с зерном (масса груза - 3300 тонн). Инцидент произошел в 600 метрах от берега. Порт приписки - Ростов-на-Дону. Владелец груза и причина происшествия устанавливаются, движение судоходства не затруднено, разлива топлива нет, жертв и пострадавших нет», - говорится в сообщении.

Подразделения МЧС не привлекались.

В свою очередь в судоходной компании «Аракс», которой принадлежат баржа и буксир заявили, что поднимать баржу не планируют.

«Члены экипажа не пострадали [на буксире], 10 человек, россияне. Баржа вряд ли будет поднята, операция крайне дорогостоящая. Баржа не имеет топливных танков, нет загрязнения окружающей среды», - сказал собеседник.

Он уточнил, что судно шло на выгрузку в порт Кавказ. И баржа, и груз были застрахованы, уточнили в компании. Ущерб компании пока не установлен.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе **Росморречфлот**а, буксир шел под российским флагом. Он пока остается в зоне затопления баржи.

<https://tass.ru/proisshestviya/5820607>

### ТАСС; 2018.11.22; ТРОЕ ПРОПАВШИХ НА КАМЧАТКЕ МОРЯКОВ НЕ СМОГЛИ ВЫБРАТЬСЯ С СУДНА

Пропавшие без вести трое моряков с затонувшего 9 ноября в Охотском море судна «Анатолий Крашенинников» на Камчатке не смогли выбраться с корабля во время крушения. Это установило следствие по результатам допроса спасшихся членов экипажа и пассажиров судна, сообщила ТАСС в четверг старший помощник руководителя Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ Дарья Немцева.

«Следствием допрошены спасшиеся люди. Согласно полученной информации, на судне находились восемь членов экипажа и пять пассажиров. По словам очевидцев, капитану, вахтенному помощнику и вахтенному механику спастись не удалось», - сказала Немцева.

Ранее транспортная прокуратура Камчатки установила, что сухогруз «Анатолий Крашенинников» отправился из порта Петропавловск-Камчатский в поселок Палана с нарушениями. Они касаются недокомплекта экипажа и неучтенных пассажиров. Сейчас следствие выдвинуло три версии случившегося: нарушение правил судовождения и загрузки судна, техническая неисправность судна, неблагоприятные погодные условия.

17 ноября по трем морякам с затонувшего плашкоута по просьбе родственников в морском соборе Петропавловска- Камчатского прошла панихида. Активная фаза поисков пропавших моряков прекращена. Расследование дела продолжается.

Частный плашкоут «Анатолий Крашенинников» 9 ноября затонул в акватории залива Камбальный Охотского моря, на его борту были 13 человек, 10 из них спасены находившимся рядом судном. По данным российского морского регистра судоходства, затонувшее судно зарегистрировано в Петропавловске-Камчатском. Теплоход занимался перевозкой грузов на север, в момент крушения он вез груз в поселок Палана, объем груза составлял 280 тонн, это были стройматериалы и техника.

<https://tass.ru/proisshestviya/5821141>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2018.11.23; МИНТРАНС ОТЛОЖИЛ БРОНИРОВАНИЕ; АВИАКОМПАНИЯМ ДАЛИ ВРЕМЯ НА АДАПТАЦИЮ К НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ

Правительство отсрочит введение новых требований по хранению персональных данных в России при бронировании и покупке авиабилетов с 1 января 2020 года на 31 октября 2021 года. Государство пошло на уступки авиакомпаниям, у которых нет технической возможности в срок завершить реорганизацию работы с данными. Сначала задача казалась в принципе неразрешимой, но в итоге крупные западные системы бронирования согласились обрабатывать информацию в России. Такие планы уже подтвердила работающая с «Аэрофлотом» Sabre, S7 ведет переговоры с Amadeus. По оценкам экспертов, затраты на трансфер данных и технологий могут достигнуть сотен миллионов долларов.

Зам**министра транспорта** Александр **Юрчик**, курирующий авиацию, на форуме «Транспортная неделя» 22 ноября заявил, что министерство готовит изменения в июльский проект постановления, обязывающий все компании, предоставляющие авиаперевозчикам услуги онлайн-бронирования и покупки авиабилетов, с 1 января 2020 года размещать персональные данные в хранилищах в России и обрабатывать их на местных серверах. После «консультаций с авиакомпаниями» срок исполнения требований отложен до 31 октября 2021 года.

Исходный документ вызвал напряжение на авиарынке – уже не первый год его ключевые участники и их партнеры среди систем бронирования в один голос говорили о фактической невозможности применять эти требования в отрасли. Профильных отечественных продуктов всего два: новая и малоизвестная Национальная система бронирования (НСБ), разработанная «Ростехом», аэропортом Внуково и ТАИС, и традиционная «Сирена-Трэвел», развитие которой началось еще во времена СССР. Мнения участников рынка и экспертов об адекватности этих систем задачам крупных авиакомпаний расходятся, но в любом случае сам по себе переход был бы дорогим и чреватым массой технологических рисков.

Западные системы бронирования до сих пор не высказывали готовности пойти навстречу клиентам и регуляторам и перевести хранение и обработку данных в Россию, скорее наоборот. Однако теперь ситуация изменилась.

Заместитель гендиректора «Аэрофлота» по информационным технологиям Кирилл Богданов заявил, что Sabre, с которой работает авиакомпания, перенесет данные и процессинг в РФ, причем за свои средства.

Согласно планам партнеров, в 2019 году в России будет зарегистрировано СП Sabre и некой российской компании, где последняя получит контроль. В «Аэрофлоте» не раскрыли название отечественного участника, подчеркнув лишь, что он не связан с авиакомпанией. В Sabre “Ъ” не ответили. Господин Богданов пообещал завершить перенос данных к январю 2022 года, но сделать это раньше технически невозможно, заверил топ-менеджер. Отказ от российских систем он объяснил тем, что они уступают в функционале, «не могут обеспечить потребности авиакомпании на глобальном уровне» и годятся только для перевозчиков «второго эшелона» (5–7 млн пассажиров в год).

Второй по величине российский перевозчик S7 в ноябре 2018 года перешел с принадлежащей SITA системы Horizon на Amadeus. Глава директората развития технологий S7 Руслан Верещагин говорит, что компании сейчас также ведут переговоры о переносе данных в Россию. «После решения Sabre у нас появился дополнительный аргумент»,– пояснил он. В S7 рассчитывают подписать меморандум с Amadeus в течение нескольких недель.

Точных данных о стоимости услуг иностранных сервисов для российских авиаперевозчиков в открытом доступе нет: стороны не раскрывают цены контрактов, ссылаясь на коммерческую тайну. По оценкам экспертов, трансфер данных и технологий может обойтись IT-компаниям в десятки, а то и сотни миллионов долларов. «В период активного альянсостроительства в начале 2000-х годов переход авиакомпании из альянса в альянс оценивался в $100–150 млн. С тех пор многое изменилось: технологии ушли вперед, потому и расходы на трансфер должны снизиться»,– отмечает глава Infomost Борис Рыбак. По его словам, для работы на глобальном рынке локальный сервис должен быть связан с сервисами других стран шлюзами и интерфейсами. Российские системы не могут этого обеспечить. Собеседник “Ъ”, связанный с разработкой НСБ, признает, что продукт «Ростеха» и ТАИС не в состоянии конкурировать с Sabre и Amadeus, но рассчитывает на «постепенную экспансию» после принятия новых требований.

<https://www.kommersant.ru/doc/3807293>

### ТАСС; 2018.11.22; МАК ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ СОТРУДНИЧАТЬ С МЕЖДУНАРОДНЫМ БЮРО ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРОИСШЕСТВИЙ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) поддерживает создание Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов и готов сотрудничать с его экспертами. Об этом в четверг сообщила пресс-служба ведомства.

«Понимая высочайший приоритет безопасности на воздушном транспорте, как одном из важных сегментов транспортной системы, МАК поддерживает создание новой экспертной организации в этой области, - говорится в сообщении. - Учитывая свой 27-летний опыт в расследовании 850 авиационных происшествий и серьезных инцидентов, проведенных на территориях 76 стран в соответствии со стандартами ИКАО, международными соглашениями и национальными законодательствами заинтересованных государств, МАК готов сотрудничать с бюро и привлекать его экспертов».

В четверг Россия и Армения подписали соглашение о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Как пояснил журналистам **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**, новое бюро будет постепенно забирать те полномочия МАК, которые в рамках межправсоглашения были переданы новому бюро расследования по мере присоединения стран. Сейчас планируется, что бюро будет вести свою деятельность между странами ЕАЭС. Основной функцией нового бюро станет экспертное расследование обстоятельств авиапроисшествий.

<https://tass.ru/ekonomika/5823070>

### КОММЕРСАНТ САНКТ ПЕТЕРБУРГ; СОФЬЯ САМОХИНА, ЛАДА ШАМАРДИНА; МАРИЯ КАРПЕНКО; 2018.11.23; ПЕТРУ I ДАЮТ ПОСАДКУ В ВОРОНЕЖЕ; В НЕКОТОРЫХ РЕГИОНАХ КОНКУРС «ВЕЛИКИЕ ИМЕНА РОССИИ» ПРОЙДЕТ В ДВА ТУРА

В четверг экспертный совет проекта «Великие имена России», в рамках которого 47 российским аэропортам присвоят имена выдающихся соотечественников, обсуждал, как подводить итоги конкурса. Сейчас есть несколько аэропортов, в голосовании по которым побеждают одни и те же исторические персонажи. Например, Петр I одновременно лидирует в Санкт-Петербурге, Воронеже и Астрахани. Если организаторы конкурса решат в таких случаях выбирать победителя голосования в зависимости от общего числа проголосовавших за аэропорт, а не от жителей города, то Петр I отойдет Воронежу. Из-за этого в некоторых регионах конкурс пройдет в два тура.

В начале декабря будут подведены итоги конкурса «Великие имена России», в рамках которого 47 аэропортов получат имена выдающихся соотечественников. С 12 по 30 ноября на сайте «Великиеимена.рф» проходит общенациональное голосование по выбору одной из трех или четырех фамилий для каждого аэропорта (шорт-лист с помощью опросов ранее определил ВЦИОМ).

Сейчас несколько выдающихся людей побеждают в голосовании сразу у нескольких аэропортов. Например, Петр I одновременно лидирует в Санкт-Петербурге, Воронеже и Астрахани; Михаил Ломоносов – в Архангельске и Москве (Домодедово); Михаил Лермонтов – в Пензе и Минеральных Водах; Сергей Королев – в Самаре и Москве (Внуково); Фарман Салманов – в Сургуте и Нижневартовске. Как в таких случаях определять победителя, обсуждал экспертный совет конкурса.

Секретарь Общественной палаты Валерий Фадеев сказал “Ъ”, что на заседании «возникла дискуссия». «Мы вывели две формулы: либо считать победителя по проценту от проголосовавших, либо по проценту от жителей этого региона. По первой формуле Петр I побеждает в Петербурге, по второй – в Воронеже, так как этот регион проявил восьмикратную активность в голосовании»,– рассказал он.

По словам господина Фадеева, «в ближайшие дни эти формулы расчета победителей разошлют всем членам оргкомитета, которые не присутствовали на заседании, и они проголосуют за один из вариантов» (на заседании совета было только 5 из 33 членов совета). Сам господин Фадеев считает, что имя Петра I должен получить аэропорт Пулково в Санкт-Петербурге.

Питер также хотел бы оставить Петра I за собой. «Я сторонник позиции, что Пулково вполне может остаться Пулково. Но если аэропорт все же будет переименован, логичнее было бы имя Петра I отдать именно ему. Петербург – его основное творение»,– заявил “Ъ” глава фракции «Единой России» в петербургском заксобрании Александр Тетердинко. «Но Питер почти не голосует (проголосовали 40 тыс. человек.– “Ъ”), значит, пусть тогда ездят в аэропорт с другим именем (на втором месте Александр Невский.– “Ъ”) и не жалуются»,– возражает входящий в оргкомитет конкурса глава ВЦИОМа Валерий Федоров. По его мнению, если имя Петра I в итоге получит воронежский аэропорт, недовольство петербуржцев будет «необоснованным».

В Москве конкурс сопровождает информационная кампания. В городе можно увидеть баннеры с рекламой конкурса. В департаменте СМИ и рекламы города Москвы сказали “Ъ”, что размещает рекламу конкурса «Великие имена России» в качестве социальной, но количество баннеров и потраченную на это сумму в департаменте назвать затруднились.

Из-за того, что некоторые фамилии победят сразу в нескольких голосованиях, в ряде регионов придется проводить второй тур конкурса.

По словам господина Фадеева, о нем организаторы объявят 5–6 декабря. «Если имя победителя отойдет другому аэропорту, оно будет снято, а к кандидатам, занявшим второе и третье места, добавятся те, кто занял на первом этапе четвертое и пятое места, чтобы из новой четверки жители смогли выбрать нового победителя»,– объяснил “Ъ” господин Федоров. Он добавил, что другой особенностью второго тура будет голосование «только онлайн (сейчас можно голосовать онлайн, в самих аэропортах и заполнив анкету в спецномерах «Аргументов и фактов» и «Комсомольской правды».– “Ъ”)».

<https://www.kommersant.ru/doc/3807307>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2018.11.22; НА ОЛЕНЯХ ХОРОШО, НО…; О ПРОБЛЕМАХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

На оленях, конечно же, хорошо! И даже романтично. Но повседневная жизнь в регионах нашей страны с суровым климатом далека от романтики. Одна из главных проблем здесь – транспортная. Сегодня гость «ТР» Андрей Федотов, исполняющий обязанности постоянного представителя Республики Саха (Якутия) при Президенте РФ, рассматривает ситуацию с точки зрения возможного развития межрегиональных и местных авиаперевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях на примере якутских просторов:

– В республике площадью более 3 млн кв. км на 85% территории авиация является единственным круглогодичным средством транспортного сообщения. Поэтому особое внимание уделяется авиации, задачи развития которой с 2002 года решаются в республике программными методами. В результате достигнут ежегодный рост объема пассажирских перевозок на воздушном транспорте в среднем на 6,3%.

Поставленные в майских указах Президента РФ задачи по повышению уровня экономической связанности территории нашей страны посредством расширения в том числе авиационной инфраструктуры имеют особую актуальность для Республики Саха (Якутия). Для более ясного понимая задач и проблематики постараюсь быть системным и по возможности кратким.

Однозначно на первом месте стоит вопрос состояния аэропортовой инфраструктуры. Без реанимации воздушных гаваней заниматься развитием маршрутных сетей невозможно.

Итак, мы имеем дело с самой обширной по географии в стране аэропортовой сетью республики, представленной 32 аэропортами и 133 посадочными площадками. Увы, находится она в критическом состоянии. Только 9 аэропортов имеют искусственное покрытие взлетно–посадочных полос (Алдан, Вилюйск, Мирный, Нерюнгри, Полярный, Талакан, Тикси, Чокурдах, Якутск). Износ основных фондов составляет 80%.

В целом для комплексного обеспечения транспортной безопасности аэропортовой сети требуется реконструкция 25 северных аэропортов. Оценочно для перевода всех полос в искусственные требуется 74,32 млрд руб., в том числе в первоочередном порядке по 15 аэропортам с разработанной по ним проектно–сметной документацией – 37,1 млрд руб.

Данная задача тесно связана с проблемой списания устаревшего парка воздушных судов Ан–24 и высокими требованиями современных самолетов (как отечественный проект Ил–114 и иностранные аналоги типа Bombrdier Q– 300, ATR–42) к качественным характеристикам покрытия посадочных полос. Так, к 2026 году будут полностью выведены из эксплуатации на внутрирегиональных маршрутах устаревшие воздушные суда типа Ан–24/26.

Тем самым мы подошли к вопросу обновления парка воздушных судов республики. Средний возраст самолетов Ан–24/26 приближается к предельному сроку эксплуатации 50 лет. Как было уже сказано ранее, 23 аэродрома из 32, расположенные в основном в северных и арктических районах, имеют грунтовое покрытие с включениями песчано–гравийной смеси различных фракций, отсевом скальных грунтов с низкой прочностью грунта в среднем 6 кг/см2.

Минпромторг России полагает, что основу парка региональных авиакомпаний в ближайшем времени составит самолет Ил–114–300 (64 кресла), начало поставок которого коммерческим заказчикам запланировано на 2023 год.

В настоящее время для замены ВС Ан–2 правительством Якутии совместно с правительством Бурятии в рамках заключенного в феврале текущего года пятистороннего соглашения (Минпромторг России, **Минтранс** России, Республика Саха (Якутия), Республика Бурятия, холдинг «Вертолеты России») реализуется проект по внедрению в авиатранспортный комплекс регионов России самолета «Байкал» (ТВС–2ДТС, 12 мест). Серийное производство самолетов будет запущено Улан–Удэнским авиационным заводом в 2021 году.

Основной задачей здесь является расширение местной маршрутной сети на основе подготовки авиационных площадок для приема ВС типа ТВС–2ДТС и подготовки летного и инженерно–технического состава. В связи с этим в 2018 году авиакомпанией «Якутия» открыт маршрут Маган – Амга, планируются к открытию маршруты Маган – Ытык–Кюель, Маган – Борогонцы.

Образование перспективной маршрутной сети при условии восстановления и строительства авиационных площадок для приема самолетов типа ТВС–2ДТС планируется в 25 улусах республики, или 95% от всех внутриулусных маршрутов, что позволит к 2030 году практически полностью заменить вертолеты Ми–8 на более экономичные самолеты ТВС–2ДТС.

Экономическая составляющая лежит в основе транспортных коммуникаций. Задача повышения доступности авиа-

сообщения в силу огромных расстояний как с центром страны, так и внутри республики остается одной из самых сложных. Протяженность маршрутов в республике составляет от 604 до 1612 км и сопоставима с межрегиональными перелетами, тарифы из райцентров до узлового аэропорта Якутска составляют от 15 до 30 тыс. руб. Например, авиабилет Якутск – Черский стоит 29,7 тыс. руб. (в одну сторону полета), а Санкт–Петербург – Симферополь с аналогичным расстоянием – всего 6 тыс. руб.

Региональные авиаперевозчики «Якутия» и «Алроса» активно участвуют в двух федеральных программах субсидирования пассажирских перевозок. В 2017 году по магистральным и межрегиональным маршрутам перевезены 150,5 тыс. пассажиров, в том числе из аэропортов республики – 123,8 тыс. пассажиров. В 2018 году заключены соглашения о предоставлении субсидии из федерального бюджета по 39 маршрутам на сумму 1 318,5 млн руб.

В то же время Правилами предоставления субсидий на межрегиональные перевозки определены 24 труднодоступных населенных пункта республики, нуждающихся в таких субсидиях. При этом прямые перевозки осуществляются фактически только из пяти аэропортов по причине низкой плотности населения, дальности расстояний и неудовлетворительного состояния взлетно–посадочных полос. В остальных 19 населенных пунктах, где авиация является единственным видом круглогодичного транспортного сообщения, население фактически не может воспользоваться действующими федеральными программами авиаперевозок.

Поэтому мы считаем, что в первую очередь необходимо выработать отдельный механизм для обеспечения равного доступа населения, проживающего в отдаленных и труднодоступных населенных пунктах Дальневосточного федерального округа с низким уровнем доходов населения, к магистральным и межрегиональным маршрутам, где сформированы наиболее высокие авиатарифы.

Еще одна проблема – это подготовка авиационных кадров. Наибольшая потребность – в летном составе. Подавляющее большинство летного состава местных воздушных линий находится в возрасте 50–55 лет, что создает угрозу значительного дефицита пилотов, особенно командиров ВС, в случае их ухода с летной работы, в т. ч. по состоянию здоровья и возрасту. К примеру, в АО «Полярные авиалинии» дополнительная потребность в командирах и вторых пилотах составляет 26 человек. При этом полеты в Якутии выполняются в суровых климатических условиях, экипажу требуются особая подготовка и выносливость. Как показала практика, подготовка командира на вертолет Ми–8 составляет не менее 5–7 лет.

Особо отмечу, что первоначальная подготовка пилотов на вертолет Ми–8 проводится в единственном учебном центре – в Омском летно–техническом колледже гражданской авиации, который не в состоянии обеспечить потребности всей отрасли. Для частичного решения вопроса нехватки летного состава необходимо провести переподготовку (переучивание) курсантов по программе переподготовки летного состава, утвержденной заинтересованным (в этой программе) учебным центром в **Росавиаци**и.

В связи с этим в целях сокращения недостатка пилотов на Ми–8 необходимы учебные программы переучивания летного состава с самолетов Ан–2, Ан–3 на вертолет Ми–8Т(МТВ), которые не утверждены ни в одном учебном центре гражданской авиации РФ. И решать данную и вышеперечисленные задачи необходимо как можно оперативнее.

<http://transportrussia.ru/item/4651-na-olenyakh-khorosho-no.html>

### ТАСС; 2018.11.22; РОСТРАНСНАДЗОР СЧИТАЕТ МАЛОВЕРОЯТНОЙ ВИНУ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА» В ИНЦИДЕНТЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ

Вероятность виновности пилотов «Аэрофлота» в инциденте со смертью пассажира на взлетно-посадочной полосе аэропорта Шереметьево наименьшая. Об этом журналистам сообщил руководитель **Ространснадзор**а Виктор Басаргин.

«По крайней мере, если выстраивать цепочку всех участников, то как раз самая меньшая вероятность - это то, что виноват в этом «Аэрофлот», - сказал он, отвечая на вопрос о том, можно ли исключить вину авиакомпании в этом инциденте.

Вечером 20 ноября Boeing 737, выполнявший рейс Москва - Афины, при рулении на взлет столкнулся с 25-летним мужчиной, который оказался на летном поле. В результате пострадавший погиб.

Свою проверку по факту происшествия начала прокуратура. Следователи возбудили уголовное дело по факту гибели мужчины.

Как сообщал ранее источник ТАСС, гражданин Армении Альберт Епремян, депортированный из Испании, следовал в Армению транзитом через Москву. На борту самолета он устроил драку и скандал, в результате чего при посадке в Шереметьево его задержали сотрудники транспортной полиции. После этого полицейские сопроводили Епремяна до автобуса, который должен был отвезти его к самолету, следовавшему до Еревана. Однако мужчина сбежал от стражей порядка и выбежал на взлетную полосу, где его и сбил самолет.

<https://tass.ru/proisshestviya/5820678>