



Ежедневный мониторинг СМИ

31 ЯНВАРЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2019.01.30; ПРЕЗИДЕНТ ОБСУДИЛ С МИНИСТРАМИ СИТУАЦИЮ С ГРИППОМ В РОССИИ, ТУРИЗМ И ПРОБЛЕМЫ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Сразу в нескольких регионах страны из-за всплеска заболеваемости гриппом закрыты школы. Так, в Ханты-Мансийском автономном округе детей временно перевели на дистанционное обучение. В Перми до 8 февраля в школах объявлен карантин, похожая ситуация и в Курганской области.

А всего рост заболеваемости гриппом и острыми респираторно-вирусными инфекциями отмечен в 23 регионах России. При этом ситуация лучше, чем год назад, заболевших по стране гораздо меньше: помогают прививки от гриппа, их ежегодно делают все больше россиян. А уже летом должна быть зарегистрирована новая вакцина – сразу от четырех штаммов вируса. Об этом на совещании президента с министрами сообщила глава Минздрава Вероника Скворцова. На заседании как раз с обсуждали эпидемиологическую ситуацию в стране.

Совет государственной важности, актуальный в сезон гриппа и для простых россиян, и для руководства страны, прозвучал в зале совещаний Кремля: избегать массовых скоплений людей, использовать индивидуальные средства защиты. Президент обсудил с членами правительства профилактику гриппа, вакцинацию, эпидемиологическую обстановку.

«У нас за последние 13 лет немало было сделано с точки зрения увеличения вакцинации населения в угрожаемый период, так скажем, в осенне-зимний. Как сейчас обстоят дело с заболеваемостью гриппом, ну, и с производством вакцины?» – спросил глава государства.

«В целом, пока ситуация оценивается как низкой интенсивности, но уже в 23 регионах эпидпорог существенно превышен. В этом году мы использовали наши высокотехнологичные отечественные три вакцины. Они содержат все актуальные штаммы, которые рекомендовала Всемирная Организация Здравоохранения, поэтому в целом население как бы готово к этой эпидемии», – рассказала министр здравоохранения Вероника Скворцова.

«В этом году с вакцинами попали?» – уточнил президент.

«В этом году все нормально, а год назад такая ситуация у нас была с гриппом штамма вируса В. В этой связи с 2018 года по рекомендации ВОЗ многие страны переходят от трехвалентных к четырехвалентным вакцинам. Совместно с Роспотребнадзором мы разработали план перехода от трехвалентных вакцин к четырехвалентным уже со следующего эпидсезона. И второй момент. Два наших научных центра Минздрава разработали три препарата универсальных вакцин против гриппа, прежде всего пандемического гриппа, не меняющегося при изменении штаммов», – пояснила Вероника Скворцова.

Министр также сообщила, что медицинские учреждения к эпидемии готовы. В каждом регионе сформирован двухнедельный, как выразилась Скворцова, «несгораемый» запас лекарств и средств защиты, подготовлено более 100 тысяч инфекционных коек и более 15 тысяч – реанимационных. После обсуждения темы здоровья президент предложил поговорить о спорте.

«Чтобы меньше болеть, нужно больше заниматься спортом, да? Есть такие соревнования «Дети Азии», расскажите нам, пожалуйста», – предложил Владимир Путин.

«Для проведения Игр мы обеспечили полную готовность спортивной инфраструктуры, будет задействовано основных шесть спортивных объектов, которые отвечают всем современным требованиям. Это спортивно-туристические и горнолыжный комплекс, это комплекс трамплинов, это два ледовых дворца, это сноуборд-парк и лыжно-биатлонный комплекс. Эти объекты готовы для того, чтобы встретить спортсменов, судей, тренеров и прочих специалистов из двадцати стран мира», – сообщил и.о. губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«Какая-то помощь вам нужна дополнительная?» – спросил президент.

«Нет, мы работаем тесно со всеми федеральными органами и организовались внутри области», – пояснил Валерий Лимаренко.

«Хорошо. Удачи!» – пожелал Владимир Путин.

Международные спортивные игры «Дети Азии» – это, по сути, детская олимпиада. Проводится она раз в четыре года под патронажем Международного олимпийского комитета. Впервые ребята будут состязаться в зимних видах спорта. И как раз в эти дни по России идет эстафета Олимпийского огня: факел зажгли в Якутске, несут в Южно-Сахалинск, в общей сложности он преодолеет более четырех тысяч километров. Церемония открытия – 9 февраля.

Основная тема совещания президента с членами правительства – туризм. По данным соответствующего федерального агентства, количество путешествующих по России отечественных и зарубежных туристов увеличилось за последние годы почти вдвое. Впрочем, есть над чем работать: субсидии на авиабилеты на Дальний Восток закончились в первую же неделю января.

«Дополнительно выделяемые на эти цели пять миллиардов рублей позволят перевезти в 2019 году порядка 780 тысяч пассажиров на Дальний Восток и обратно. Кроме того, продолжит практику предоставление билетов по «плоским» тарифам «Аэрофлот», что также даст возможность нам подкрепить нашего пассажира в перелетах на Дальний Восток», – сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Но еще до того, как на совещании затронули тему туризма, президент обратился к министру экономического развития Орешкину, который недавно вернулся из Давоса – с Международного экономического форума.

«У нас сегодня вопрос – туризм. Но перед тем, как мы начнем, спросим еще у одного туриста. Максим Станиславович, расскажите, как работа прошла с коллегами, какие были встречи, чего там было полезного, если что-то было?» – спросил глава государства.

«С точки зрения работы российской делегации, здесь у нас в целом прошло все позитивно, было очень много проведено двусторонних встреч с представителями разных стран. С каждой из этих стран у нас появляются новые проекты, мы продвигаем их вперед. И еще бы отметил то, что очень серьезно изменилось отношение европейских партнеров к России, оно постепенно улучшается, и связано это с тем, что, конечно же, европейцы очень недовольны введением Соединенными Штатами Америки, связанным в том числе с тем фактом, что и против Европы США ввели санкции, тарифы повышенные по стали и алюминию, еще ряд других действий», – рассказал Максим Орешкин.

«Вне зависимости от нас, – отметил президент. – Это как бы отдельное решение просто в отношении европейских экономик».

Общее настроение у мирового сообщества, если судить по Международному экономическому форуму в Давосе, по словам Орешкина, ухудшилось за последний год. Сильно. Экономика замедляется. Торговые войны и разные ограничения разбивают мир на блоки, и начинает рушиться отработавшая годами система.

В 2018 году мировая торговля потеряла из-за этого полтриллиона долларов.

https://www.itv.ru/news/2019-01-30/359583-prezident_obsudil_s_ministrami_situatsiyu_s_grippom_v_rossii_turizm_i_problemy_v_mirovoy_ekonomike

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; РЕШЕНИЕ О ДОПСУБСИДИРОВАНИИ РЕЙСОВ НА Д.ВОСТОК НА 5,2 МЛРД РУБ. БУДЕТ ПРИНЯТО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ – ТРУТНЕВ

Правительство РФ в ближайшее время примет решение о дополнительном субсидировании авиаперелетов на Дальний Восток.

«На эти цели (в 2019 году – ИФ) было профинансировано 2,8 млрд рублей. Мы уже подготовили проект постановления правительства и с (премьер-министром РФ – ИФ) Дмитрием Медведевым обсуждали дополнительные 5,2 млрд рублей. Это увеличивает сумму выделенных средств практически в три раза. Решение об этом будет принято в самое ближайшее время», – сообщил вице-премьер, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев журналистам в среду.

Он добавил, что появились новые категории льготников, которые подпадают под субсидированные авиаперевозки. «До конца емкости рынка и того количества людей, кто захочет воспользоваться, не знаем, но деньги будут увеличены в три раза», – сказал вице-премьер.

Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих**, комментируя этот же вопрос в среду, сообщил: «В первую неделю января подготовлены предложения по увеличению объема субсидирования, такого рода предложения, по моей информации, согласованы Минфином и находятся на рассмотрении в Правительстве РФ».

По данным **Росавиации**, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, их выполняют восемь авиакомпаний, общий объем выделенных им субсидий – 2,9 млрд рублей. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин – старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

Однако участвующий в программе «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил ранее, что распродал все билеты по субсидированным тарифам на рейсы с Дальнего Востока, а также внутри ДФО за шесть дней. Как отмечалось, перевозчик получил в этом году на эти цели всего 793,4 млн рублей субсидий, хотя запрашивал у **Росавиации** 2,092 млрд рублей. Руководство «Аэрофлота» обратилось в **Минтранс** с просьбой дать поручение **Росавиации** выделить ему всю запрошенную сумму.

После этого **Минтранс** РФ предложил выделить дополнительно 5,2 млрд рублей на субсидирование перелетов с Дальнего Востока в центральную часть страны. Реализация предложения, по данным министерства, позволит перевезти в 2019 году на льготных условиях дополнительно «не менее 785 тыс. пассажиров».

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3867871>

ПРАВДА УРФО; КСЕНИЯ МОРОЗОВА; 2019.01.30; МИНТРАНС РФ ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА ЧЕЛЯБИНСКА

Аэродром Челябинска будет реконструирован, как и планировалось, за год. Об этом сегодня, 30 января, журналистам сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Александр **Юрчик**.

«Построим за год. Для этого мы внимательно следим, участвуем, проектируем. Расписано все буквально по дням. Финансируется все очень четко и ясно. Большое внимание уделяет

этому вопросу регион и лично губернатор, а также вице-премьеры – **Акимов**, который курирует транспорт, Мутко, который курирует строительство. Они очень внимательно и плотно следят за реализацией этих проектов. **Министр транспорта Дитрих** поставил мне очень четкие, ясные, конкретные задачи по реализации всех транспортных объектов. У нас нет сомнений, что полосы и другая необходимая транспортная сеть будут реализованы в необходимый срок», – заявил замглавы федерального **Минтранса**.

Как передает корреспондент «Правды УрФО», также **Юрчик** отметил, что скорость реализации проекта не должна негативно сказаться на качестве готового аэродрома.

«Технологии отработаны таким образом, что качество не пострадает ни в коем случае. Безопасность в авиации даже впереди бизнеса. У всех коммерческих предприятий, работающих в авиации, на первом месте стоит не извлечение прибыли, а безопасность. Будьте спокойны. Качество будет хорошее, полоса будет очень достойной и будет использоваться перспективно», – заверил журналистов Александр **Юрчик**.

Напомним, строительство взлетно-посадочной полосы планируется осуществить за год. Притом что подобные проекты реализуются за срок порядка 2 лет.

<http://pravdaurfo.ru/news/173338-mintrans-rf-oproverg-informaciyu-o-sryve-srokov>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3868526>

<https://realty.ria.ru/20190130/1550138031.html>

<https://tass.ru/ural-news/6059353>

<https://ura.news/news/1052369963>

<https://rns.online/regions/V-CHelyabinske-rasskazali-o-tempah-rekonstruktsii-aeroporta-2019-01-30>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.01.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ НА 6,3 ТРЛН РУБЛЕЙ; СРЕДИ НИХ ПРОГРАММЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ», «СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ», СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Правительство готово начать тратить деньги на подготовленный по поручению президента Владимира Путина план развития магистральной инфраструктуры. Во вторник вице-премьер **Максим Акимов** утвердил все 9 федеральных проектов, из которых состоит транспортная часть этого плана, сообщило правительство. Расходы на них должны составить 6,3 трлн руб. до 2024 г. Среди них программы «Европа – Западный Китай», «Северный морской путь», о строительстве и развитии морских портов, аэропортов, железных дорог и проч.

Утвердило правительство и две методики – отбора проектов, а также их мониторинга и оценки эффективности («Ведомости» ознакомились с документами, подлинность подтвердил участник правительственных совещаний). Первую методику готовил Аналитический центр при правительстве. По ней проекты делятся на две категории: для развития экономики и для поддержки существующей инфраструктуры. По этой методике будет приниматься решение о включении новых проектов в план – их могут инициировать федеральные или региональные ведомства, говорит представитель **Акимова**. Аналитический центр работает, по сути, как проектный офис **Акимова**: неслучайно ему отведена такая роль, говорит другой чиновник.

Но утвержденная методика может оказаться временной – постоянную разрабатывает Минэкономразвития. Подготовленный им в прошлом году проект документа не устроил **Минтранс** и **Акимова**, рассказал участник совещаний в правительстве и подтвердил федеральный чиновник. Концепция отправлена на доработку, говорит один из собеседников «Ведомостей». Минэкономразвития предлагало оценивать прямые и косвенные эффекты от проектов. К прямым эффектам оно относило, к примеру, снижение транспортных затрат компаний, использующих инфраструктуру. К косвенным –

улучшение городской среды, экологии, транспортной доступности, увеличение продолжительности здоровой жизни и миграции. Методика требовала большого массива статистических данных, некоторыми из которых располагает только Минэкономразвития, рассказывает о претензиях к документу участник правительственных совещаний.

Инфраструктурные инвестиции побили рекорд

Представители **Минтранса**, Минэкономразвития не ответили на вопрос «Ведомостей» во вторник вечером.

При мониторинге проектов будут готовить множество отчетов. Например, специальный центр мониторинга будет составлять ежемесячные отчеты о соблюдении графика выполнения проектов. А Минэкономразвития – ежегодный доклад о влиянии транспортной части комплексного плана на экономику. Его предстоит утвердить правительственной комиссии по транспорту. После чего доклад будет отправлен премьер-министру и в администрацию президента.

При существенном отклонении от сметы или сроков, сложностях с госэкспертизой строительство может быть приостановлено. Изменения в комплексный план могут вноситься по поручению президента, премьера, его заместителей и правительственной комиссии по транспорту. Окончательное решение будет принимать специальный проектный комитет.

Участники рынка инфраструктурных инвестиций и строители сомневаются в том, что удастся полностью выполнить план. «Нет никаких оснований полагать, что можно реализовать более 10%», – скептически участник рынка инфраструктурных инвестиций. Аналитики InfraOne более оптимистичны и считают, что реализовать удастся примерно 30-40% планов – на большее не хватит существующих строительных мощностей. Владелец «Спецтрансстрой» Юрий Рейльян уверен, что план реализуем максимум на треть: строители уже отказываются от дополнительных контрактов из-за чрезмерно жесткого регулирования сектора, претензий силовиков и снижения рентабельности строек.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/01/30/792768-kak>

На ту же тему:

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1451611>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.01.31; АВИАКОМПАНИИ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТМЕНЯТЬ И ЗАДЕРЖИВАТЬ РЕЙСЫ ИЗ-ЗА ПРИКАЗА МИНТРАНСА; ОН УЖЕСТОЧИЛ ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТЕ АЭРОПОРТОВ В ПЛОХУЮ ПОГОДУ

Минтранс своим приказом от 24 ноября 2017 г. ввел новые требования к аэродромам – для взлетно-посадочных полос второй категории стала необходима радиолокационная станция обзора летного поля или многопозиционная система наблюдения. Ряд аэродромов, оснащенных самым современным оборудованием для захода на посадку по второй категории, оказались сертифицированы только по первой категории – это существенно ограничило их возможности по приему воздушных судов в сложных метеорологических условиях. Об этом говорится в письме исполнительного директора Международной ассоциации аэропортов Сергея Никотина министру транспорта Евгению **Дитриху**, отправленном в декабре 2018 г. («Ведомости» ознакомились с содержанием письма, его подтвердил представитель ассоциации).

Уникальное требование

При заходе на посадку по первой категории необходимо установить визуальный контакт с огнями полосы на расстоянии не менее 800 м, по второй категории – не менее 400 м, т. е. при значительно худшей видимости, объяснил человек, близкий к Госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД). ICAO (Международная организация

гражданской авиации) таких требований – обзорного локатора – к полосе второй категории не предъявляет, признает собеседник.

Абсурдность приказа, который не соответствует требованиям ИКАО, в том, что категория полосы отражает ее способность принимать суда, а локатор обзора нужен для контроля за вылетом и аэродромной техникой, говорит топ-менеджер российской авиакомпании. По его словам, приказ вышел как реакция на гибель президента Total Кристофа де Маржерии: в октябре 2014 г. его самолет при вылете из «Внуково» столкнулся с выехавшим на полосу снегоуборщиком, все люди на борту погибли.

«**Минтранс** выступает за реализацию мер, направленных на обеспечение безопасности полетов, сохранение жизни и здоровья пассажиров является безусловным приоритетом в деятельности министерства», – говорит его представитель.

Какие аэропорты пострадали

Никотин в письме называет два аэропорта, аэродромы которых из-за приказа **Минтранса** автоматически потеряли вторую категорию: Калининграда и Нижнего Новгорода, но указывает, что есть и другие. Примерно 25 крупнейших региональных аэропортов России имеют вторую категорию (московские имеют третью, позволяющую садиться «вслепую»), но локаторов обзора в стране намного меньше, говорит человек, близкий к Госкорпорации по ОрВД. «Такой локатор экономически оправдан только при очень интенсивном движении, так как при ухудшении погодных условий он позволяет поддерживать скорость взлетно-посадочных операций – но разумно ли их ставить в регионах?» – объясняет собеседник. Также из-за приказа вторую категорию потеряли аэропорты Краснодара, Минеральных Вод, Казани, знает сотрудник российской авиакомпании.

Официально все эти пять аэропортов имеют вторую категорию – это зафиксировано в сборнике аэронавигационной информации **Росавиации**, которым пользуются все российские и иностранные авиакомпании. Но они также получают NOTAM (Notices to Airmen) – это оперативная информация о временных поправках к основным сборникам – о том, что эти аэропорты временно не обеспечивают вторую категорию. Это «временно» длится уже больше года.

Светосигнальное оборудование для полосы первой категории стоит около 1 млн евро, второй – примерно 2-2,5 млн евро, говорит сотрудник крупного поставщика. Полосу строит **Росавиация**, получается, часть госинвестиций в оборудование оказалась неэффективной.

Задержки и отмены рейсов

Представитель «Уральских авиалиний» рассказал, что 95% всех случаев ухода на запасные аэродромы случаются из-за плохой погоды именно в региональных аэропортах, а не в Москве. В 2018 г. «Аэрофлот» отменял из-за плохой погоды рейсы в небазовые аэропорты в 5 раз чаще, чем рейсы в «Шереметьево», а уходы на запасные аэродромы в небазовых аэропортах случались в 10 раз чаще, чем в «Шереметьево», говорит человек, близкий к компании. Причем в российских региональных аэропортах уходы на запасные аэродромы случались в 10 раз чаще, чем в иностранных аэропортах, добавил собеседник. В Европе даже маленькие аэропорты принимают по второй и даже третьей категории, пояснил он.

Зимой как минимум раз в неделю случается, что региональные аэропорты не принимают рейсы из-за погоды, говорит сотрудник другой авиакомпании. Тогда рейс, если самолет еще не вылетел, задерживается, хуже – когда приходится уходить на запасной аэродром, объясняет он. Например, в среду, 30 января, аэропорт Краснодара из-за тумана задержал на прилет пять рейсов, еще два отправил на запасной аэродром. Краснодар имеет вторую категорию, если бы не приказ **Минтранса**, то все летели бы без задержек, уверен сотрудник российского перевозчика.

Для реализации требований приказа **Минтранса** предложил **Росавиации** внести изменения в план по оснащению аэродромов средствами наблюдения и контроля, говорит

представитель **Минтранса**. Никотин в письме **Дитриху** указывает, что для проектирования и строительства локаторов требуется продолжительный период времени, и просит отложить требование приказа до 2021 г. «В сложных метеоусловиях локатор обзора летного поля обеспечивает контроль за техникой на взлетно-посадочной полосе, рулежных дорожках – это требование логично. Но решение получилось слишком жестким, без переходного периода для аэропортов второй категории, многие из которых разом категорию потеряли», – передал Никотин «Ведомостям».

Представители **Росавиации**, «Аэрофлота», S7, «России», Utair, «Победы», а также холдингов «Базэл аэро» и «Аэропорты регионов» не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/30/792871-aviakompanii-chasche-otmenyat>

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.01.31; ВОПРОС ОСОБОЙ БАГАЖНОСТИ; НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ВВОЗА ТОВАРОВ ОБЕСПОКОИЛИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Ограничения на стоимость личного багажа, которые вступили в силу с 1 января, вызвали вопросы у железнодорожников. Теперь сухопутным и водным транспортом беспошлинно можно ввозить товар для личного пользования стоимостью до €500 и весом до 25 кг, тогда как для воздушного транспорта сохранились нормы в €10 тыс. и 50 кг. В результате железнодорожники опасаются оттока пассажиров, потерю доходов от которого ОАО РЖД может компенсировать ростом грузовых тарифов. Морские перевозчики пока не протестуют, зато операторы регулярных автобусных маршрутов разделяют опасения. Как и железнодорожников, их в первую очередь беспокоит линия Петербург-Хельсинки.

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) просит правительство получить изъятия для России или добиться смягчения решения Совета Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), снизившего предел стоимости товаров для личного пользования, которые можно ввозить беспошлинно в ЕЭС сухопутным и водным транспортом. Как сообщается в письме исполнительного директора СОЖТ Алексея Дружинина от 30 января первому вице-премьеру Антону Силуанову, это «серьезным образом повлияет на выбор пассажиров при определении видов транспорта для поездок». В Минфине пока письмо не получили, но отметили, что «установление порогов беспошлинного ввоза определяется на наднациональном уровне».

С 1 января любым транспортом, кроме воздушного, без пошлин в ЕЭС можно ввезти товары личного пользования весом до 25 кг (раньше 50 кг) и стоимостью €500 (раньше €1500). На авиатранспорте порог не изменился – €10 тыс. и 50 кг.

Алексей Дружинин отмечает, что теперь «подавляющее количество российских пассажиров, въезжающих на территорию ЕЭС всеми видами транспорта, кроме воздушного, будут вынуждены декларировать товары для личного пользования и уплачивать таможенные пошлины и налоги в связи с превышением». Причем для граждан РФ и ЕЭС, в отличие от иностранцев, нет перечня ввозимых беспошлинно б/у товаров для личного пользования, то есть формально в €500 должны уложиться в том числе одежда, обувь, мобильные телефоны, детские и инвалидные коляски и т. п.

«Понимаем, что целью принятых изменений является дальнейшая борьба с «челноками», – пишет он. – Вместе с тем последствия наступят для вполне законопослушных пассажиров». Новые нормы могут повлечь отток пассажиров с железных дорог на самолеты, снизив окупаемость международных поездов, которые, в отличие от автобусов, зачастую отменить невозможно, «в том числе по политическим причинам».

Выпадение доходов ОАО РЖД по опыту «приведет к росту тарифов на другие виды перевозок».

СОЖТ просит рассмотреть возможность применения к товарам для личного пользования альтернативных нормативов, что предусмотрено Таможенным кодексом ЕЭС, а также вынести на рассмотрение Совета ЕЭК предложения о корректировке решения. Глава

Федеральной пассажирской компании (ФПК, отвечает в ОАО РЖД за перевозки в дальнем следовании) Петр Иванов сообщил “Ъ”, что ФПК будет продолжать настаивать на равных условиях работы с авиатранспортом.

Ставить в зависимость предельный объем беспошлинного ввоза от вида транспорта – крайне странная идея, – говорит глава Союза пассажиров Кирилл Янков. – Получается, что на направлениях, где железнодорожное и авиасообщение конкурируют, государство поддерживает один из видов транспорта».

По мнению господина Янкова, новые нормативы могут заметно снизить конкурентоспособность железных дорог на направлении Петербург-Хельсинки, где поезда и самолеты конкурируют по цене, а с учетом пути в аэропорт и из него – даже по времени. Также мера может повлиять на поезда Москва-Берлин и Москва-Ницца и полностью лишить привлекательности организацию железнодорожного сообщения между Владивостоком и китайским Харбином.

Источники “Ъ” в круизных компаниях считают, что норма не отразится на их бизнесе, поскольку пассажиры традиционно не совершают крупных покупок. Но операторы трансграничных автобусных маршрутов разделяют опасения СОЖТ. «Можно ожидать снижения конкурентоспособности автобусных перевозок, – говорит гендиректор АО «Евролайнс» (российское представительство Lux Express Group) Райт Реммель. – В значительной степени это отразится на нерегулярных перевозчиках, которые организуют заказные рейсы в приграничные страны. Lux Express же является регулярным рейсовым перевозчиком. И в этой связи мы полагаем, что данный закон не сильно отразится на компаниях, подобных нашей, так как чаще всего шопинг-туристы выбирают именно заказных перевозчиков». Но и он признает риски для сообщения с Финляндией, поскольку «доля шопинг-туризма здесь очень велика, как и число тех туристов, кто возвращается в Россию через аэропорт Хельсинки-Вантаа с приобретенной техникой и иными товарами».

<https://www.kommersant.ru/doc/3868369>

РИА НОВОСТИ; 2019.01.30; В РОССИИ ОТКРЫЛИ ПРОДАЖИ ЕДИНЫХ БИЛЕТОВ В КРЫМ НА 2019 ГОД

Продажа единых билетов для поездки в Крым смешанным сообщением с использованием железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта открыта с 30 января, перевозки будут организованы с 20 апреля, сообщила пресс-служба АНО «Единая транспортная дирекция».

«Тридцатого января открыта продажа «единых» билетов для перевозки пассажиров в города Республики Крым и обратном направлении в прямом смешанном сообщении с использованием железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта. С 20 апреля начнутся интермодальные перевозки через аэропорт Симферополя, с 30 апреля – через железнодорожные вокзалы Анапы и Краснодара», – говорится в сообщении.

Железнодорожный вокзал в Симферополе в Крыму.

Перевозки по «единому» билету в туристический сезон 2019 года будут осуществляться в крымские города: Керчь, Симферополь, Севастополь, Феодосия, Судак, Евпатория и Ялта. Стоимость автобусной части «единого» билета с железнодорожной составляющей остается неизменной с 2015 года, ознакомиться с тарифами можно на сайте компании.

АНО «ЕТД» координирует перевозки пассажиров на всем протяжении пути от железнодорожных и аэровокзалов до курортов Крыма и обратно. Как указывается в сообщении, «Единый» билет с железнодорожной составляющей можно приобрести за 90 дней до отправления поезда в любой железнодорожной кассе и в интернете. «Единый» билет с использованием авиационного транспорта также можно оформить он-лайн и в авиакассах. С 2014 года «Единой транспортной дирекцией» перевезено порядка 2 миллионов пассажиров.

<https://ria.ru/20190130/1550113426.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЛИНА МИСЛИВСКАЯ; 2019.01.31; РУКА РЫНКА; ДМИТРИЙ КОЗАК РАССКАЗАЛ СЕНАТОРАМ О СИТУАЦИИ С ЦЕНАМИ НА ТОПЛИВО

Принятые правительством меры по сдерживанию роста цен на топливо позволят не допустить подорожания нефтепродуктов выше уровня инфляции, заявил вице-премьер Дмитрий Козак в ходе выступления на «правительственном часе» в Совете Федерации.

Козак напомнил, что в целях сбалансированности цен на топливо правительством был принят ряд мер. Летом 2018 года снижены акцизы, с крупнейшими нефтяными компаниями была достигнута договоренность по сдерживанию розничных цен на АЗС и ограничению мелкооптовых цен на бензин и дизельное топливо. Также были установлены минимальные объемы поставок на внутренний рынок для обеспечения безопасного и надежного снабжения регионов. «Одновременно было обеспечено наведение порядка на топливной бирже, пресечение неправомερных действий откровенных спекулянтов, усовершенствованы правила биржевой торговли», – подчеркнул вице-премьер.

В результате в 2018 году угрозу неконтролируемого роста цен удалось предотвратить, отметил он. «С 1 января текущего года заработал новый механизм так называемого демпфирующего акциза, когда дополнительные доходы нефтяных компаний при высоких экспортных ценах на сырую нефть через бюджетный механизм перераспределяются предприятиям нефтепереработки для частичной компенсации разницы между внутренней ценой и экспортной альтернативой», – рассказал Дмитрий Козак. По его словам, нефтяники соглашение соблюдают: январский рост цен на АЗС соответствует договоренностям и составляет 1,7%. «Ситуация с обеспечением топливом стабильная, доходность розничного сегмента достаточная для ведения бизнеса как крупных компаний, так и независимых АЗС», – отметил он. «Совокупность инструментов и главное оперативное и своевременное их применение позволит нам не допустить роста цен на нефтепродукты выше инфляции», – подчеркнул Козак.

Соглашение действует до 31 марта. Правительство не планирует продлевать договоренность с нефтяниками, если меры по сдерживанию роста цен на моторное топливо будут эффективными. «В случае если это сработает, мы очень надеемся на то, что эта модель сработает эффективно, – эти соглашения утратят свою силу. Мы не будем заключать новых соглашений при условии, что механизм работает эффективно», – сказал Дмитрий Козак. В правительстве рассчитывают, что дальнейшее вмешательство не потребуется. «Мы очень надеемся, что от этого ручного механизма нам удастся отказаться, а рынок останется стабильным. И нам удастся удержать динамику роста цен на уровне инфляции и при этом без резких скачков – не с 1 февраля сразу на 4%, а равными долями», – добавил Дмитрий Козак.

Особое внимание сенаторы уделили тарифам на ГСМ для сельхозпроизводителей. Они опасаются, что начало посевной кампании может привести к скачку цен на дизельное топливо. Сенатор Сергей Белоусов спросил, не стоит ли ограничить цены для этой категории потребителей. Коллегу поддержал сенатор Ирек Ялалов – он спросил о целесообразности государственного регулирования цен на топливном рынке.

«Считаю, что нет необходимости государственного регулирования цен, мы от этого отказались», – ответил Дмитрий Козак. «Начнется цепная реакция. Если будет падение цен, то кто будет компенсировать? Нефтяная отрасль будет требовать государственной поддержки», – пояснил он.

«Нужно системное решение, которое обеспечивает в обязательном порядке субсидии сельскому хозяйству в случае повышения цен. Об этом нужно подумать», – полагает вице-премьер. «Я не вижу оснований для введения государственного регулирования цен на горюче-смазочные материалы для отдельных категорий потребителей, в том числе для сельскохозяйственных потребителей», – заявил Козак.

Административное регулирование цен, считает он, может привести к дефициту на рынке. «Мы уже проходили регулирование цен на товары и услуги, которые должны находиться в конкурентной среде. Пришли к дефициту. У нас есть страны, в том числе нефтедобывающие, у которых тотальный дефицит из-за такого регулирования», – привел он пример. «Существующие инструменты экономического регулирования внутреннего рынка на ключевые товары и услуги необходимы и достаточны, и возвращаться к административному регулированию необходимости нет», – заявил он.

Говоря о перспективах развития нефтяной отрасли, вице-премьер отметил, что Россия приближается к пику объемов добычи. «Ресурс старых месторождений истощается, растет доля трудноизвлекаемых запасов, соответственно, растет себестоимость добычи. Необходимо приступить к разработке мер по стимулированию инвестиций, внедрению современных технологий в отрасль», – сказал он, добавив, что в связи с этим разработан и утвержден правительством план действий, «дорожная карта» по решению этой задачи. В 2019 году будет проведена инвентаризация разведанных месторождений, на основе единой методики будет дана оценка экономической целесообразности их освоения. Одновременно будет разработан комплекс стимулирующих фискальных мер для различных месторождений.

Тем временем

Отсутствие регистрации больше не будет способом избежать воинского учета. В среду Совет Федерации одобрил закон, обязывающий военнобязанных становиться на учет по месту фактического пребывания.

Как пояснил член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинецвич, это коснется в основном иногородних студентов, обучающихся в Москве и Санкт-Петербурге. «Не секрет, что многие ребята проживают там без регистрации. В результате они нередко не призывались на военную службу в случае, если лишались права на получение отсрочки», – отметил сенатор.

Он уверен, что документ «принят прежде всего в интересах самих ребят». «Ведь в силу своей молодости они не всегда понимают, что уклонение от военной службы закрывает многие перспективы для их будущего карьерного роста», – подчеркнул парламентарий. Вступление закона в силу повысит качество и достоверность воинского учета, уверен Клинецвич. «Мы должны точно знать, каким воинским контингентом сможем располагать в случае необходимости», – заключил он.

<https://rg.ru/2019/01/30/kozak-mery-pravitelstva-pozvoliat-ne-dopustit-skachka-cen-na-toplivo.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3868296>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/30/792843-neftyanikam-prividetsya-zaplatit>

ТАСС; 2019.01.30; КОНТРЕЙЛЕРНАЯ ПЕРЕВОЗКА УМЕНЬШИЛА СРОК ДОСТАВКИ ГРУЗА ИЗ НОВОСИБИРСКА В МОСКВУ НА ДВА ДНЯ

Контрейлерная перевозка, позволяющая перевозить большегрузные автомобили с полуприцепами с помощью железной дороги, сократила время доставки груза из Новосибирска в Москву на два дня. Об этом в среду на расширенном заседании коллегии **Минтранса** Новосибирской области сообщил заместитель начальника дороги по Новосибирскому территориальному управлению Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД, филиал РЖД) Георгий Манаков.

«В четвертом квартале 2018 года была осуществлена экспериментальная контрейлерная перевозка по маршруту Новосибирск – Москва – Новосибирск. Впервые это на сети железных дорог сделано, здесь у нас, в Новосибирске. Фактический срок доставки автомобиля с грузом на сети железной дороги быстрее, чем по автомобильной: порядка

двух суток ускорение движения в одну сторону. За 3-4 суток мы доставляем груз до Москвы», – сказал Манаков.

Он добавил, что дальнейшее распространение такого способа перевозки поможет существенно разгрузить автомобильные дороги и снизить уровень загрязнения окружающей среды. Кроме того, в настоящее время активно рассматривается возможность создания на существующей инфраструктуре станции «Мочище» контейнерно-контрейлерного терминала. «В числе преимуществ данного проекта – удобное географическое расположение, наличие инфраструктуры. <...> Тем более, он (терминал – прим. ТАСС) будет располагаться в том месте, где планируется развитие восточного логистического парка (Восточный обход)», – уточнил заместитель начальника. Контрейлерные перевозки – комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров (прицепов для тяжеловесных неделимых грузов) или съемных кузовов на железнодорожной платформе. В Европе такую технологию назвали «бегущее шоссе», т. е. перевозка автомобиля на железнодорожной платформе с пониженным полом. Недостатком контрейлерной технологии считается необходимость перевозки самого автомобиля (уменьшается коэффициент использования грузоподъемности вагона и происходит потеря производительности автомобиля), а также водителя.

В конце 2018 года АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочернее общество РЖД) запустило сервис контрейлерных перевозок на регулярной основе. Автомобили, которые будут перевезены с помощью данной услуги, оснастят электронными пломбировочными устройствами на основе системы навигации ГЛОНАСС для контроля сохранности автомобиля и груза, а также дополнительного контроля геопозиции автопоезда.

<https://tass.ru/sibir-news/6057139>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.01.30; ВОДИТЕЛИ РЯДА СТРАН СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ В РОССИИ СВИДЕТЕЛЬСТВО МЕЖДУНАРОДНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Водители ряда зарубежных стран смогут проходить в России аттестацию на получение свидетельства профессионального международного автомобильного перевозчика. Это право получают сотрудники российских компаний – международных перевозчиков, имеющие водительские удостоверения иностранного образца (государств, где русский язык имеет статус официального).

Соответствующие поправки приняты Минтрансом России к собственному более раннему приказу – № 87 от 31 марта 2016 года. Новый приказ от 19.12.2018 № 461 опубликован 25 января на официальном интернет-портале правовой информации; нововведение вступит в силу с 5 февраля.

Таким образом, к сдаче экзаменов на аттестацию в качестве международных автомобильных перевозчиков будут допущены, в частности, работающие в России водители Белоруссии, Армении, Казахстана.

Как пояснил редакции ГиД заместитель председателя РАС – член МОЭС Валерий Алексеев, ранее в нашей стране действовала отсрочка, которая позволяла зарубежным водителям работать в российских компаниях на зарубежных направлениях без наличия данного свидетельства. Однако с 14 декабря 2018 года они лишились такой возможности.

Напомним также, что в июне 2017 года обладатели водительских удостоверений зарубежного образца утратили возможность трудиться в России профессиональными водителями в сфере коммерческих автоперевозок. Впоследствии в данном праве были восстановлены шоферы тех стран бывшего СССР, где русский язык имеет статус официального (среди них Белоруссия, Казахстан и т. д.).

<http://truckandroad.ru/politics/voditeli-rjada-stran-smogut-poluchit-v-rossii-svidetelstvo-mezhdunarodnogo-perevozchika.html>

ВЕРСИЯ САРАТОВ; ИРИНА ЕСИКОВА; 2019.01.30; НА ОХРАНУ МОСТА САРАТОВ-ЭНГЕЛЬС ПОТРАТЯТ БОЛЬШЕ 14 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

На официальном сайте для размещения госзакупок появилось извещение о проведении торгов, предметом которых является охрана автомобильного моста Саратов-Энгельс. Заказчиком выступает Государственное казенное учреждение Саратовской области «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства».

Подрядчик должен будет оказывать содействие правоохранителям, не допускать противоправных действий, преступления и правонарушения на сооружении, а также обеспечивать «на охраняемом объекте пропускной и внутриобъектовый режим». Охранять мост будут с помощью двух стационарных постов, трех пеших патрулей (два ходят по сооружению, а один – под ним) и подвижного поста в специальном автомобиле.

Контракт будет действовать с момента его подписания и до 31 декабря. За вышеназванные услуги заплатят 14,1 миллиона рублей.

Так как торги проходят в форме закупки у единственного поставщика, победитель уже известен – это Средневолжский филиал ФГУП «УВО Минтранса России». Именно этому предприятию достанется вышеназванная сумма.

<https://nversia.ru/news/na-ohranu-mosta-saratov-engels-potratyat-bolshe-14-millionov-rublej/>

РБК; МАКСИМ ТАБУНОВ; 2019.01.31; ЖИТЕЛИ КРАСНОЯРСКА СМОГУТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ С ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ

Жители Красноярска смогут вернуть деньги с транспортных карт, если частные перевозчики перестанут их принимать, передает «ТБК» со ссылкой на **министерство транспорта** края.

Ранее РБК Красноярск писал, что частные перевозчики приняли решение с 1 февраля отказаться от оплаты проезда с помощью транспортных карт. Причина отказа – низкий уровень технического обслуживания. Старые терминалы оплаты часто ломаются, а их ремонт себя не окупает.

В **Минтрансе** объяснили, что деньги с карты можно будет вернуть, обратившись в один из офисов «Красноярскавтотранс»: на ул. Диктатуры Пролетариата, 31, Устиновича, 5 и Вавилова, 49В. С собой необходимо взять паспорт и транспортную карту, а также чек о ее последнем пополнении. Деньги вернут после написания заявления.

При этом в ведомстве подчеркнули, что торопиться с выводом средств пока не стоит – власти ведут переговоры с перевозчиками и надеются прийти к согласию. Ранее **министр транспорта** края Константин Димитров отмечал, что сохранение транспортных карт и устранение сбоев в работе – первоочередная задача для министерства.

<https://krsk.rbc.ru/krsk/31/01/2019/5c5258cc9a79471f67aed560>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2019.01.31; ДОРОГАМ НУЖНЫ «УМНЫЕ ВЕСЫ»: ЗЕРНОВОЗЫ ПРОТИВ ПЕРЕГРУЗА И ЖАДНОСТИ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ТРЕБУЮТ ТОТАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ ГРУЗОВИКОВ

Недобросовестные автогрузоперевозчики не только разрушают дороги «из-за своей жадности», но и, допуская перегруз в 2-3 раза больше нормы, сокращают объем работ для своих коллег и снижают налоговые поступления в бюджет. Об этом говорится в обращении ассоциации «Грузавтотранс» к премьер-министру Дмитрию Медведеву (письмо есть в распоряжении «Известий»). Правильным методом решения этой проблемы, по мнению экспертов Высшей школы экономики, станет создаваемая в России государственная система весогабаритного контроля (АСВГК), которая является частью нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». Грузоперевозчики при этом подчеркивают, что отдельные владельцы грузовиков пытаются переложить ответственность на государство и сами загнали себя в тупик, десятилетиями соглашаясь на перегруз, увеличивая прицепы для загрузки 80 и более тонн вместо положенных 40.

Водители легковых машин и автобусов считают перегруженные фуры серьезной опасностью на дорогах.

Лишний вес

Как указано в письме «Грузавтотранса», большинство участников рынка перевозок – в частности, зерна – работают с грубейшими нарушениями. Основной проблемой были и остаются криминальные по сути перевозки с существенным перегрузом. При этом, отмечает ассоциация, в результате отсутствия тотальной системы контроля за соблюдением законодательства и происходят систематические нарушения. Кроме того, это способствует росту теневого сектора экономики и всё больше повышает опасность дорожного движения.

«Перевозчики, которые стараются не нарушать закон, в итоге теряют заказчиков, не имея возможности конкурировать по стоимости услуг с «махинаторами», – говорится в письме.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин подчеркивает, что это письмо можно рассматривать в качестве горячей поддержки АСВГК как важной составной части национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

- АСВГК создается именно для того, чтобы навести порядок на дорогах, исключить существующую сегодня массу злостных нарушителей-грузоперевозчиков. И АСВГК даст конкурентные преимущества честному перевозчику, который работает по правилам, – считает Михаил Блинкин.

До 2024 года на федеральных трассах будет построено 387 пунктов АСВГК. Сегодня в тестовом режиме работают 28 таких «умных весов». Они позволяют в безостановочном режиме проверять соблюдение грузовиками установленных весогабаритных норм. Предполагается, что штрафовать нарушителей в автоматическом режиме будет **Ространснадзор**. Статистика работы пилотных пунктов, как ранее отмечал **Росавтодор**, показала, что каждый третий грузовик едет с перегрузом. Учитывая, что в РФ зарегистрировано более 6,5 млн грузовиков, нарушителями могут являться свыше 2 млн большегрузов.

Необходимость автоматизированной системы взвешивания грузовиков на слушаниях проекта АСВГК в Общественной палате РФ, состоявшихся в конце прошлого года, поддержал и президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) депутат Госдумы Евгений Москвичев.

- Нужна автоматизированная система взвешивания. Никакая ручная на территории Российской Федерации неспособна отконтролировать 1,5 млн км дорог. Нами как депутатами был принят закон, что сыпучие грузы свыше 40 т мы запрещаем возить. К сожалению, этот закон не исполняется, – пояснял он.

Опрошенные «Известиями» грузоперевозчики отмечают, что значительное число владельцев грузовиков должны винить в проблеме перегруза самих себя.

- Вопрос десятилетней давности с перегрузом и отдельно по зерновозам никак не связан с федеральной системой весогабаритного контроля. Складывается дикая для нормального предпринимателя ситуация: дальнобойщики самыми разными способами увеличивают прицепы, нашивают доски, приваривают к самосвалам дополнительные борта, а потом загружаются по 100 т и винят всех вокруг. Это как пить водку вместо молока, а потом обвинять государство и врачей в больной печени, – говорит индивидуальный предприниматель Егор Федяев, владелец двух грузовиков с заводскими датчиками нагрузки на ось.

«Грузавтотранс» в своем письме перекладывает ответственность на грузовладельцев, которые «вынуждают перевозчика «гробить» дорогостоящее оборудование (тягач, прицеп), платить штрафы и разрушать дороги». Однако искать правых или виноватых не надо, считает Михаил Блинкин.

- Надо, чтобы на рынке не было перевозчиков, которые допускают перегрузы, превышения допустимой осевой нагрузки. АСВГК, полностью автоматическая, исключая «человеческий фактор» при проверках, нужна не для того, чтобы заработать деньги на перевозчиках с помощью штрафов, наоборот, цель заключается в том, чтобы штрафов вообще не было. Она должна в разы снизить число нарушителей, которые путем несправедливой конкуренции вышибают хороших перевозчиков с рынка, да еще и разрушают дороги, – заключил эксперт.

Также «Грузавтотранс» просит контролирующие органы организовать тотальный контроль во всех пунктах приемки зерна (терминалы, порты), чтобы ни одна машина не могла заехать к грузополучателю. Собеседник «Известий», работающий на рынке продажи зерна, выразил непонимание, почему государство должно обязать частные терминалы ставить дополнительные весы.

- Объем загрузки – вопрос коммерческих взаимоотношений заказчика и перевозчика. У нас больше половины дальнбойщиков – физические лица. Они работают без договоров через посредников, отдавая им половину заработка. И эта проблема существеннее, чем размер ставки за перевозку и перегруз. Работа в «серую» без юридического статуса оставляет перевозчика в бесправном состоянии, – пояснил он.

По мнению рядовых автомобилистов, перегруженные фуры являются серьезной угрозой безопасности дорожного движения.

У водителей легковых машин и автобусов нет и не будет понимания, почему владельцы перегруженных грузовиков не думают о безопасности, добавил координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов.

- Особенно тревожно, когда перегруженная фура ползет в гору. Всегда представляешь, как у нее отказывают тормоза, не рассчитанные на такой перегруз, и она летит в тебя на полном ходу. Был свидетелем происшествия, когда в Ставропольском крае зерновоз скатился с горки и «сложился». Зрелище не для слабонервных. Слава Богу, тогда никто не пострадал, но это была всего лишь счастливая случайность, – рассказал он.

<https://iz.ru/840065/aleksei-ivanov/dorogam-nuzhny-umnye-vesy-zernovozy-protiv-peregruza-i-zhadnosti>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕКАТЕРИНА БЕЛОКОНОВА; 2019.01.30; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА ПРОГРАММУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»; ЗАМГЛАВЫ ВЕДОМСТВА ИННОКЕНТИЙ АЛАФИНОВ ПООБЩАЛСЯ С ВЕДУЩИМИ РАДИО «КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА» В РАМКАХ ПЕРЕДАЧИ «РОССИЯ В ДВИЖЕНИИ»

Задача по реализации положений долгосрочного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» возложена на региональные власти. Об этом первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** рассказал в ходе разговора с ведущими Радио «Комсомольская правда» Антоном Чельшевым и Натальей Агре.

«В рамках программы «Безопасных и качественных автомобильных дорог» за все отвечают региональные власти. Им для этого передаются ресурсы – денежка общим объемом 1 триллион 400 млрд на шесть лет, прямые трансферты из федерального бюджета и дополнительные источники дохода», – сказал политик в рамках передачи «Россия в движении».

При этом он добавил, что к 2024 году часть акцизов с цен на бензин, передаваемая регионам будет увеличена с 60% до 100%. Однако даже после того, как субъекты получат необходимые средства, контакт не обрывается. Ответственные ведомства продолжают контролировать ход проекта через обратную связь с общественными организациями, поэтому информация о том, как проходит работа, и насколько качественно ее делают, будет иметься всегда.

«Федеральное дорожное агентство имеет специальных людей, которые приезжают и смотрят, реагируют на эти сигналы. У нас введена не просто какая-то бумажная отчетность, которую мы получаем и складываем, все сделано в электронном виде, ко всему должны быть приложены фотографии конкретных результатов и т.д.», – подчеркнул **Алафинов**.

По словам замминистра, сейчас к программе присоединяются все новые регионы, однако и их научат обращаться с бюджетом. Предусмотрено большое количество семинаров в каждом округе, а также всероссийские обучающие программы.

<https://www.kp.ru/online/news/3370395/>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕКАТЕРИНА БЕЛОКОНОВА; 2019.01.30; ЧИСЛО ДТП НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ СНИЗИЛОСЬ НА 4% В 2018 ГОДУ; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ИННОКЕНТИЙ АЛАФИНОВ В ЭФИРЕ РАДИО «КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА» ПЕРЕЧИСЛИЛ НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ПРИЧИНЫ АВАРИЙ

В минувшем году общее число аварий на федеральных дорогах России сократилось на 4% по сравнению с 2017-м годом. Об этом рассказал первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**.

Во вторник, 29 января, политик посетил студию Радио «Комсомольская правда» и в рамках передачи «Россия в движении» ответил на вопросы ведущих Антона Чельшева и Натальи Агре.

«Общее количество ДТП на федеральных дорогах в 2018 году по сравнению с 2017 годом снизилось на 4%. Соответственно, число погибших и раненых – страшные цифры, так или иначе – порядка 3%», – сообщил **Алафинов**.

При этом он подчеркнул, что основной причиной ДТП является не плохое состояние дорожного покрытия, а превышение скоростного режима – 80% аварий на федеральных трассах связаны именно с этим. На фоне такой статистики растет количество установленных на дорогах систем. На фоне такой статистики растет количество установленных на дорогах систем фотовидеофиксации. В ближайшее время система контроля скорости будет выведена на первый план.

Сайт kp.ru писал о том, что за последние десять лет количество погибших в результате ДТП на территории России сократилось почти в два раза.

<https://www.kp.ru/online/news/3370363/>

КОММЕРСАНТ; МИХАИЛ КОРОСТИКОВ; 2019.01.31; ТОРГОВЛЯ РОССИИ И КНДР ВЫХОДИТ ИЗ ТУМАННОЙ; ПРЕДСТАВИТЕЛИ МОСКВЫ И ПХЕНЬЯНА ОБСУДЯТ МОСТ, РАБОЧИХ И ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН

Как стало известно “Ъ”, на рабочей встрече представителей РФ и КНДР 31 января основными темами для обсуждения станут строительство автомобильного моста через реку Туманную, создание Торгового дома электронной коммерции РФ-КНДР, вопрос о северокорейских рабочих, а также подготовка к мартовской межправкомиссии двух стран. Фоном для встречи стало сообщение американской газеты The Washington Post, по данным которой Москва прошлой осенью предлагала Пхеньяну построить атомный реактор в обмен на отказ от военной ядерной программы. Посольство России в КНДР, впрочем, информацию об этом уже опровергло.

Обсуждение строительства автомобильного моста через реку Туманную станет одной из главных тем рабочей встречи замминистра по развитию Дальнего Востока Александра Крутикова и замминистра внешнеэкономической деятельности КНДР Ли Гван Гына, которая пройдет 31 января во Владивостоке. Рабочая группа по строительству моста была создана в марте 2018 года, и сейчас, по сведениям источников “Ъ” в органах государственной власти РФ, вышла на этап предварительного технико-экономического

обоснования. Строительство моста активно лоббируется северокорейской стороной, которая рассматривает его как важный символ укрепления добрососедских отношений между двумя странами. КНДР при этом указывает на Новый мост через реку Ялу, соединяющий китайский Даньдун с корейским Синьичжу: его открытие в перспективе должно привести к серьезному росту товарооборота между двумя государствами.

Строительство моста между РФ и Северной Кореей на первый взгляд выглядит спорной с точки зрения окупаемости идей.

Товарооборот между соседними странами из-за наложенных на Пхеньян санкций по итогам первых трех кварталов 2018 года упал на 71,3% и за весь год, по предварительным оценкам, в сумме немного превысил \$20 млн. Между странами уже существует железнодорожный мост, который эксплуатирует совместное российско-северокорейское предприятие «Расонконтранс», выведенное из-под санкций ООН, но испытывающее из-за них проблемы с загрузкой мощностей. Тем не менее собеседник “Ъ” в госорганах РФ уверен: в случае постройки новый мост будет иметь загрузку до 500 машин в сутки, ведь «многие предметы пищевой, текстильной промышленности санкциями ООН не затронуты». С железнодорожными перевозками по соседнему мосту конкуренции, по словам собеседника “Ъ”, не будет: автомобилями будут возить малые партии товаров, которые не интересны железнодорожным перевозчикам.

Более того, мост в перспективе может сыграть важную роль в развитии российского туризма в КНДР. «Москва и Пхеньян уже сделали встречные шаги по упрощению визовых ограничений, и если этот тренд будет продолжен, можно ожидать в ближайшем будущем роста турпотока из России до 20 тыс. человек при реалистичном и до 100 тыс. при оптимистичном сценарии», - добавил источник “Ъ”.

Существует, впрочем, проблема санкционных ограничений, которые обязательно всплывут, если идея строительства моста начнет воплощаться в жизнь.

Источник “Ъ” в структурах ООН заметил, что, «учитывая нынешний этап противостояния между США и Россией, американцы могут зарубить эту тему на корню просто из принципа».

Другая важная тема, которая будет подниматься на переговорах, - создание и функционирование Торгового дома электронной коммерции Россия-КНДР. Эта высказанная в 2018 году идея получила поддержку на прошлом Восточном экономическом форуме во Владивостоке и сейчас находится в финальной стадии. Сайт koquo2b.ru станет, по словам источника “Ъ”, «чуть ли не первым случаем стыковки обычного интернета с северокорейским интранетом». Когда сайт будет запущен, физические и юридические лица из РФ смогут закупать там произведенную в КНДР продукцию, не запрещенную санкциями. Остается, правда, неясным, как будет осуществляться перевод средств: любые финансовые транзакции с КНДР строго запрещены санкциями ООН.

Обсудят на мероприятии и актуальный для Дальнего Востока России вопрос северокорейских рабочих. Последние из них в соответствии с санкционными ограничениями должны покинуть территорию РФ до конца 2019 года. По информации источников “Ъ”, за последние годы число северокорейских рабочих в России уменьшилось в четыре раза и сейчас не превышает 10 тыс. человек.

Незадолго до начала рабочей встречи во Владивостоке газета The Washington Post опубликовала статью, в которой со ссылкой на американских дипломатов рассказала о еще одном примере взаимодействия Москвы и Пхеньяна – якобы первая предлагала построить в Северной Корее атомный реактор в обмен на отказ КНДР от своей ядерной программы. Предложение якобы было сделано Москвой Пхеньяну осенью 2018 года и было истолковано Вашингтоном как «оппортунизм» и саботаж американской стратегии давления на КНДР. Замминистра иностранных дел РФ Сергей Рябков и посол РФ в КНДР Александр Мацегора опровергли эти заявления. «АЭС стоит несколько миллиардов

долларов,- подчеркнул в беседе с ТАСС господин Мацегора.- Столько же, если не больше, пошло бы на полную модернизацию энергетической инфраструктуры КНДР. Кто готов сделать такой подарок – ведь у самих корейцев этих денег нет?»

Директор Центра энергетике и безопасности Антон Хлопков полагает: вне зависимости от того, предлагала ли российская сторона построить реактор или нет, эта идея имеет смысл в контексте денуклеаризации Корейского полуострова.

«Пхеньян пытается заполучить атомную электростанцию уже более полувека,- напомнил “Ъ” эксперт.- Впервые КНДР обратилась к Москве в конце 1960-х годов. В 1980-х годах были новые попытки построить ее с помощью СССР, в 1990-х – с помощью международного консорциума во главе с США, в 2000-х – самостоятельно. Но успехи были ограниченные». По словам эксперта, в настоящий момент в остро нуждающейся в электроэнергии стране существует только один реактор мощностью 5 МВт. Он расположен в Йонбёне и был построен северокорейскими специалистами в 1980-х годах на основе британской технологии Magnox.

«Возврат к проекту строительства АЭС на основе реакторов ВВЭР, который был свернут в начале 1990-х годов, мог бы удовлетворить потребности КНДР в электроэнергии и был бы хорошим предложением в рамках более широкого комплекса мер по денуклеаризации полуострова,- заметил господин Хлопков.- Россия в этом плане может сделать уникальное предложение: не только построить АЭС и поставлять в КНДР свежее ядерное топливо, но также забирать отработанное ядерное топливо, предотвращая, таким образом, его потенциальное использование для производства оружейных материалов». По словам собеседника “Ъ”, технологические возможности для такой операции есть у очень ограниченного круга стран, а среди соседей КНДР – только у РФ.

<https://www.kommersant.ru/doc/3868291>

ТАСС; 2019.01.30; ТРУТНЕВ: ВОПРОС ВЛАДИВОСТОКСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ НАДО РЕШАТЬ НА УРОВНЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Заместитель председателя правительства РФ Юрий Трутнев считает, что вопрос о строительстве во Владивостоке кольцевой автодороги (ВКАД) нужно решать на уровне правительства, а может быть и на уровне президента в связи с объемом предполагаемых затрат.

Возможность строительства во Владивостоке кольцевой автодороги предусмотрена новым генеральным планом города. Магистраль должна соединить мостами Владивосток с некоторыми новыми территориями острова Русский и таким образом закольцевать автомобильное движение вокруг центральной части города.

«Проект ВКАД может быть реализован, но там уже деньги другого порядка. Там 4,5 млрд (выделенными ранее на ремонт и реконструкцию улично-дорожной сети Владивостока – прим. ТАСС) мы ничего не сделаем. Поэтому этот вопрос надо подготовить, хотя бы общие расчеты сметной стоимости, и решать этот вопрос на уровне правительства, а может быть и президента Российской Федерации», – сказал Трутнев в беседе с журналистами.

Ранее власти Приморского края заключили соглашения с ВЭБ.РФ о сотрудничестве в реализации проектов по улучшению городской среды и поддержке в строительстве Владивостокской кольцевой автодороги.

По данным администрации города, уже проведен расчет технико-экономического обоснования и разработана предпроектная документация этого проекта. Предполагается, что дорога длиной 22,8 км пройдет вдоль Амурского залива. Также будет построен еще один мост на остров Русский от мыса Токаревского на материке.

<https://tass.ru/ekonomika/6056679>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; МАКСИМ АЛЕКСЕЕВ; 2019.01.30; ОЛЬГА ФЕДОТКИНА: «СОГЛАШЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ГРУЗОВАДЕЛЬЦЕВ МОЖЕТ СТАТЬ ОТПРАВНОЙ ТОЧКОЙ В ОБЕЛЕНИИ РЫНКА»

Исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина регулярно принимает участие в обсуждениях наиболее важных вопросов рынка грузовых автоперевозок на самых разных общественных площадках.

В интервью portalу Гид она поделилась мнением о разворачивании в стране автоматической системы весогабаритного контроля (АСВГК) и других наиболее острых проблемах отрасли. Также, будучи членом МОЭС, она оценила его работу за два года.

- Ольга Владимировна, 2018 год остался позади, начался 2019-й... Каких главных событий и изменений на рынке грузовых автоперевозок вы ждете в этом году?

- 2019 год обещает быть богатым на события и важные изменения на этом рынке. Конец прошлого и начало этого года принесли нам ряд существенных корректировок в затратах (топливо, НДС, отмена льготы по транспортному налогу), грядут нововведения по маркировке товаров, ужесточения по контролю уплаты НДС, индексация тарифов системы «Платон»...

Самым главным изменением этого года хотелось бы увидеть структурное изменение рынка, к которому должны привести все эти факторы. И, как следствие, – смещение баланса спроса-предложения в сторону более адекватных тарифов за транспортные услуги, которые в свою очередь дадут толчок обновлению парка, дальнейшей автоматизации и цифровизации рынка транспортной логистики, повышению уровня профподготовки кадров и стандартов качества на рынке.

- Вы были в числе участников слушаний по АСВГК, прошедших в конце прошлого года в Общественной палате. Напомните те ключевые и принципиально новые тезисы, которые прозвучали в вашем докладе.

- Со стороны СЭЛ были заявлены два основных пункта касательно автоматической системы весогабаритного контроля в России. Прежде всего работа системы должна быть прозрачной для бизнеса, а для этого необходимо создать рабочую группу при **Минтрансе** для регулярного подведения итогов, обсуждения возникающих проблем – по примеру обсуждений при запуске системы «Платон».

Во-вторых, мы поддержали бизнес-ориентированную позицию **Минтранса** по ряду вопросов. Речь идет о том, что касается тестового периода: когда перевозчики получают не штрафы, а электронные уведомления с зафиксированным превышением весогабаритных параметров. Кроме того, это готовность ведомства при фиксации нарушения на уровне измерительной погрешности учитывать ее в пользу перевозчика.

Самым главным изменением этого года хотелось бы увидеть структурное изменение рынка.

Также нужно разработать регламент оспаривания с использованием коммерческих весов, данным которых необходимо придать юридическую значимость. Наконец, это передача **Ространснадзору** полномочий по контролю работы АСВГК для обеспечения должного контроля. Когда функция по контролю находится в ведении одного ведомства, это обеспечивает равный подход по всей стране.

В целом мы считаем открытое обсуждение такой масштабной системы и создание АСВГК на основе требований перевозчиков определенно правильными шагами **Минтранса** на этапе формирования проекта. А сама система необходима для создания равных условий всем предпринимателям и для повышения безопасности.

- Насколько удачной, на ваш взгляд, будет передача – как это планируется – функций оператора АСВГК компании РТИТС, действующему оператору системы «Платон»? В чем плюсы и минусы такого решения для участников отрасли?

- В пользу этого выбора следующие аргументы. Во-первых, «Платон» уже пережил период адаптации к нему бизнеса и свои организационные болезни роста, что существенно облегчит переходный период для новой системы. Во-вторых, «Платон» сможет использовать часть своей инфраструктуры, физической и информационной, что оптимизирует расходы. В-третьих, система «Платон» как цифровая платформа, развивающая комплекс сервисов для автотранспортной и автодорожной отрасли, должна в перспективе получить синергетический эффект от их объединения – самой системы «Платон», электронной пломбы и АСВГК.

Давайте отталкиваться от интересов транспортно-логистического рынка: предпринимательское сообщество заинтересовано прежде всего в конструктивном диалоге с контрагентами. На наш взгляд, выбор действующего оператора системы взимания платы «Платон» имеет больше преимуществ. Коллеги из РТИТС так или иначе вместе с перевозчиками прошли через запуск самого «Платона». Мы все хорошо помним, как поступательно развивалось наше взаимодействие. Этот опыт показал, что методом проб и ошибок обе стороны способны прийти к взаимопониманию по большинству спорных и конфликтных ситуаций.

- Одним из горячо обсуждаемых вопросов по АСВГК является способ информирования водителей и владельцев большегрузного транспорта о выявленных на пунктах контроля нарушениях весовых нормативов. Каким, по вашему мнению, может быть оптимальный способ оповещения?

- На мой взгляд, наиболее удобным было бы объединить оповещение по АСВГК с личным кабинетом на сайте системы «Платон». Возможность подключить информирование о штрафах с помощью этого ресурса подходит для большинства ответственных перевозчиков, поскольку они зарегистрированы в данной системе и регулярно ею пользуются.

Уведомление перевозчика о нарушении преследует две задачи: исполнение оператором обязанности по информированию и обеспечение перевозчику возможности принять меры по устранению. Обе решаются уведомлением прежде всего пункта диспетчеризации перевозчика, из которого в свою очередь указание водителю может быть направлено в наиболее удобной форме.

При этом, конечно, создание нескольких каналов уведомления (СМС, личный кабинет и информационное табло) повысит вероятность того, что информация дойдет до перевозчика сразу.

Наиболее удобным было бы объединить оповещение по АСВГК с личным кабинетом на сайте системы «Платон».

- Насколько я понимаю, сегодня вы сами представляете сегмент ритейла. Что происходит сейчас в данном секторе? С какими основными проблемами сталкиваются его участники – перевозчики и грузовладельцы?

- Для начала скажу, что участниками СЭЛ сегодня выступают не только производители продуктов питания и напитков со своим собственным парком и не только продуктовый сегмент, а также профессиональные игроки рынка транспортных услуг в России и СНГ.

Особенности всего сектора FMCG под углом транспортной составляющей в целом те же, что и для всех остальных игроков рынка: бизнесу необходимо долгосрочное прогнозирование, чтобы обеспечить устойчивое развитие. Это значит, что нужна прозрачная государственная политика как на федеральном уровне, так и – особенно – на региональном. Понимать свою фискальную и административную нагрузку в длительной перспективе – значит иметь возможность строить стратегические прогнозы ведения бизнеса. От этого выиграет вся экономика страны.

И второе (это напрямую связано с первым): бизнесу нужен диалог. У нас есть примеры, скажем так, худших практик, когда власти отдельных субъектов легким росчерком пера вводят в действие такие ограничения на движение грузового транспорта, что работа целых

предприятий оказывается под угрозой. Слушать и слышать предпринимателей, активно приглашать их к диалогу с властью и учитывать комментарии при принятии решений – значит формировать благоприятную среду для развития бизнеса и экономики в регионе.

Слушать предпринимателей, приглашать к диалогу и учитывать их мнение при принятии решений – значит формировать благоприятную среду для развития бизнеса.

- Как вы думаете, могли бы участники рынка грузовых автоперевозок последовать примеру крупнейших аграрных компаний-грузовладельцев и подписать свою аналогичную хартию о добросовестности работы?

- Это важный вопрос. Более того, уже сейчас мы видим, что по большинству федеральных инициатив позиции добросовестных игроков, как правило, сходятся. Те или иные предложения органов власти поддерживаются или ставятся под сомнение участниками рынка, которые играют «вбелую» просто потому, что их подходы к ведению бизнеса, несмотря на множество отличий и отраслевую специфику, во многом совпадают. Все они направлены на прозрачность и рациональность бизнес-процессов, а также предсказуемость условий ведения бизнеса.

По оценкам Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, общий оборот рынка перевозок грузовым автотранспортом в России превышает 2,5 трлн руб. Хотя налоговые органы и работают сегодня активно над обелением рынка, но доля серого рынка все равно остается довольно высокой. Ее оценивают не менее чем в 50% от общего объема перевозок.

Очевидно, что для добросовестных перевозчиков это означает игру с явно неконкурентными преимуществами «серых» участников рынка. Так что подобное соглашение могло бы стать отправной точкой в обелении рынка, от которого выиграет и транспортная отрасль, и государство, и конечный потребитель.

- Ольга, вы являетесь членом МОЭС с самого начала его функционирования. Какие положительные моменты вы видите в его работе и эволюции за два прошедших года?

- За прошедший период МОЭС достиг многого – в первую очередь в рамках задачи по консолидации отраслевых позиций и мнений. Запущен диалог по основным ключевым вопросам отрасли, создан механизм оперативной консолидации позиции бизнеса и трансформации его в обращения к регуляторам, начата систематизация статистической и аналитической экспертизы по грузовому автотранспорту, а также создана регулярная публичная площадка для обсуждения вопросов профессиональным сообществом – ежегодная конференция по грузовым автоперевозкам.

- В чем, по-вашему, ему следует еще прибавить – прежде всего в выстраивании своей работы?

- Думаю, сейчас пришло время для регламентации функционирования самого МОЭС, который уже нуждается в более регулярном администрировании для решения своих задач.

- На одном из последних заседаний Совета была озвучена точка зрения, что МОЭС не должен выполнять функции инструмента GR. Что вы думаете по этому поводу?

- С одной стороны, Совет в любом случае является площадкой для диалога бизнеса и власти – как в стратегическом, так и в регуляторном смысле. С другой стороны, GR – это очень специфическая функция и такая структура, как МОЭС, не может полноценно выполнять роль GR-инструмента для отрасли.

<http://truckandroad.ru/business/o-fedotkina-soglashenie-perevozchikov-i-gruzovladelcev-mozhet-stat-otpravnoj-tochkoj-v-obelenii-rynka.html>

ТАСС; АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ; 2019.01.30; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ: ЧИСЛО СЛУЧАЕВ УКЛАДКИ АСФАЛЬТА В СНЕГ В РФ УВЕЛИЧИЛОСЬ ВДВОЕ

Число случаев, когда подрядчики кладут асфальт в снег, в 2018 году увеличилось в России вдвое по сравнению с предыдущим годом, сообщил ТАСС депутат Госдумы от Псковской

области, лидер межрегионального общественного движения «Убитые дороги» Александр Васильев.

«Официально зафиксировано более 100 случаев укладки асфальта в снег в 2018 году по всей стране, это в два раза больше, чем в прошлом году. Мы будем разбираться в причинах всего этого и с помощью лабораторий проверять, насколько качественно это было сделано. Мы понимаем, что это происходит потому, что перед субъектами были поставлены сложные задачи и условия, через программы нужно было использовать выделенные средства», – сказал собеседник агентства.

По словам Васильева, нарушение технологий укладки асфальта происходит из-за недобросовестных подрядчиков, а также из-за ошибок властей в муниципалитетах.

«Есть несколько причин: подрядчики нахватили объектов и не справились. Второе – это неграмотные чиновники, которые не могут сделать переходящий конкурс и начать работы с наступлением весны. И третье – это федеральные программы, у которых срок реализации стоит на конец декабря, и подрядчикам не успеть. По каждому случаю в запросах к властям мы указываем перечень вопросов, – откуда было финансирование, какие были условия, по какой программе делалось и почему асфальт пришлось класть с нарушением технологии», – уточнил депутат.

Он также добавил, что активисты движения «Убитые дороги» стали получать все больше жалоб от населения на подрядчиков, которые укладывают асфальт в снег. «Мы проводим работу с гражданами, они стали нам сообщать активнее о таких фактах, стали внимательнее смотреть за работой подрядчиков. В этой работе чудес не бывает, при укладке в снег образуется расслоение, в поры асфальта затекает вода, и покрытие постепенно приходит в негодность», – сказал Васильев.

<https://tass.ru/obschestvo/6055306>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.31; КТО СКАЗАЛ «КАР»; КОРРЕСПОНДЕНТЫ «РТ» ВЫЯСНИЛИ, КАК В РАЗНЫХ СТРАНАХ МИРА РАБОТАЕТ СЕРВИС КАРШЕРИНГА

В городах Франции широко распространены специальные парковки, на которых можно подзарядить электрокары, принадлежащие компаниям каршеринга (на фото – одна из таких стоянок в Марселе). А в соседней Германии водителям начисляются бонусы за использование электрических автомобилей, поэтому последние пользуются большой популярностью, даже несмотря на то, что аренда таких машин обходится на пару центов дороже по сравнению с обычными авто. В городах Франции широко распространены специальные парковки, на которых можно подзарядить электрокары, принадлежащие компаниям каршеринга (на фото – одна из таких стоянок в Марселе). А в соседней Германии водителям начисляются бонусы за использование электрических автомобилей, поэтому последние пользуются большой популярностью, даже несмотря на то, что аренда таких машин обходится на пару центов дороже по сравнению с обычными авто.

Знай свою парковку

Текст: Игорь Дунаевский

США – первопроходцы в области каршеринга. Один из наиболее популярных сервисов – ZipCar, работающий примерно в трех десятках городов и заметно отличающийся от распространенного в России вида каршеринга.

Прежде всего каждый автомобиль привязан к конкретному парковочному месту. То есть завершать аренду необходимо в том же месте, где пользователь ее начал. Бронировать автомобили можно через приложение или сайт. Приложение показывает пользователю график уже имеющихся заявок на машину. Кроме того, при такой системе необходимо заранее указывать временной период, в течение которого планируется использование машины, а если вернуть ее на место позже, предусмотрены штрафные санкции, поскольку это может создать трудности для следующего пользователя. Открывать и закрывать автомобиль необходимо специальной пластиковой картой, а ключи ждут пользователя внутри.

«Флот» компании состоит примерно из 50 моделей, от грузовых фургонов до небольших электрокаров. Бензин, городские парковки, страховка и обслуживание включены в стоимость поездки.

В Вашингтоне цены на аренду стартуют от 9 долларов в час, а дневной пробег ограничен 180 милями (около 290 километров. – Прим. ред.). Кроме того, пользователи платят единовременный взнос в 25 долларов за регистрацию, а также 7 долларов в месяц в качестве абонентской платы вне зависимости от того, использовался сервис в этот период или нет.

Есть и сервисы каршеринга, более схожие с российскими проектами, как, например, car2go, работающий примерно в 10 городах США. Завершать поездку можно где угодно в пределах города. Стоимость аренды стартует от 41 цента в минуту. Можно существенно сэкономить, если при бронировании сразу указать продолжительность поездки. Например, аренда сразу на полчаса обойдется в 7 долларов вместо 12, которые пришлось бы заплатить при поминутной тарификации. Абонентской платы не предусмотрено, а за регистрацию в сервисе надо заплатить 5 долларов.

Из района не выезжать!

Текст: Юрий Когалов

Каршеринг в Испании развит весьма слабо: этой услугой можно воспользоваться только в крупных городах.

Чаще всего компании, занимающие эту нишу, предлагают своим клиентам электромобили. Пользоваться ими обычно можно лишь в одном городе или даже только в определенном районе. Конечно, можно выехать и за его пределы, но оставить там авто, чтобы им мог воспользоваться другой человек, уже нельзя. Условия во многом зависят от конкретной компании. Так, некоторые из них обязывают застраховать машину на 500 евро. И если автомобиль будет поврежден после того, как вы его оставили, и до того, как его арендует другой пользователь, именно вам будет выписан штраф на эту сумму. Другие требуют оставлять машину на исходном месте. Третьи берут плату не за минуты, а за часы или даже дни.

Каршеринг встречает туристов в аэропортах страны

Текст: Александр Ленин

В Японии каршеринг начал развиваться более 15 лет назад. Наибольшее распространение получил в крупных городах, среди которых Токио, Осака и Киото. А сегодня эта услуга быстрыми темпами покоряет местные регионы, осваивая главным образом территории рядом с аэропортами и крупными железнодорожными станциями.

На японском рынке представлено немало компаний. Самая крупная – Times Car Plus – готова предоставить своим клиентам около 30 различных моделей авто. Это дает возможность выбрать машину на любой вкус – от популярной среди японцев малолитражки до вместительного микроавтобуса. В основном клиентам предлагаются транспортные средства местного производства, однако в люксовом сегменте можно найти и немецкие авто. Машина обязательно будет оборудована навигатором, системой проезда по платным дорогам и детским бустером.

Стоимость каршеринга в Японии составляет от 150 до 206 иен (1,4-1,83 доллара США. – Прим. ред.) за 15 минут. Машина уже будет заправлена и застрахована. Клиент может понести дополнительные расходы, которые зависят от пройденного расстояния. Но это регулируется условиями оператора. Примечательно, что если пользователь тратит время на заправку авто топливом или мойку, к зарезервированному им времени использования машины автоматически прибавляется 15 бесплатных минут.

Пользоваться каршерингом в Японии довольно просто. После регистрации на сайте компании, где необходимо внести личные данные и номер кредитки, можно почти сразу приступить к поездкам. Предварительно, правда, потребуется получить членскую карту. Она понадобится, чтобы открыть дверь автомобиля и сесть за руль.

Определенным неудобством является отсутствие возможности оставить машину в любом понравившемся месте. По окончании эксплуатации ее следует вернуть на прежнее место. Кстати, если водитель после окончания поездки забыл в машине личные вещи, в течение 15 минут он может с помощью карты снова открыть авто и без лишних хлопот забрать их. Следует признать, что далеко не все в Стране восходящего солнца полюбили каршеринг. Некоторые отдают предпочтение аренде. Впрочем, последний вариант больше подходит для желающих использовать авто в течение относительно долгого периода времени – от одного дня до недели. Как показывают социологические исследования, каршеринг на японских островах выбирает прежде всего молодежь. Старшее поколение больше доверяет собственному авто, несмотря на внушительные расходы по его содержанию. Только месячная стоимость аренды парковочного места, к примеру, в Токио в среднем составляет от 40 до 60 тысяч иен (от 365 до 548 долларов США). Не стоит забывать также и о страховке и налогах, которые в Японии довольно высоки. Да и цены на бензин кусаются.

Парижане отдают автомобили в хорошие руки

Текст: Вячеслав Прокофьев (Париж)

Каршеринг прописался во Франции в самом начале первого десятилетия этого века. Напомним, что каршеринг – услуга краткосрочной аренды автомобилей по минутам и часам, и в этом ее основное отличие от обычной долгосрочной аренды.

Пионером был «Аутолиб» – сеть в Париже, которая насчитывала несколько сотен стоянок и свыше четырех тысяч автомобилей. Она просуществовала до середины прошлого года, когда из-за финансового конфликта между городским муниципалитетом и концерном «Боллоре», обладавшим контрактом на реализацию этого проекта, включая предоставление электрокаров, ее закрыли.

Однако на освободившемся месте сразу появились новые компании. Среди них, пожалуй, самая успешная – Ubeeqo. Только во французской столице она к концу года задействовала 400 машин, и это всего лишь начало. Для того чтобы иметь возможность пользоваться услугами Ubeeqo, надо зарегистрироваться на ее сайте, отправить копию водительских прав (необходимый опыт вождения – не менее двух лет. – Прим. ред.). После этого выбрать автомобиль. Расценки варьируются в зависимости от его класса. К примеру, Fiat 500 обойдется в 4 евро в час (29 евро в день), а Volkswagen Golf – 6 евро в час и 45 – в день. Причем в эту сумму входит страховка, а также техобслуживание, если оно вдруг срочно понадобится.

Все большее распространение также получает каршеринг между частными лицами. Как правило, это происходит при посредничестве специализирующихся в этой области фирм. Во Франции в последние два-три года они плодятся как грибы. Одна из них – CITIZ – активно работает в 100 городах страны, сводя между собой более 1200 владельцев автомобилей. На сайте фирмы регистрируются как желающие поделить свою машину, так и потенциальные клиенты. Причем тарифы весьма щадящие – от 2 евро в час до 4,5 (также зависимость от типа машины) и от 16 евро в день до 45. Понятно, что CITIZ – не филантропическая организация и за свои услуги берет абонентскую плату. Те, кто

намеревается использовать частный автомобиль до 10 часов в месяц, должны заплатить фирме 8 евро, если свыше – то 16 евро.

Ночью поездка стоит дешевле

Текст: Олег Кирьянов (Сеул)

Практически в каждой корейской семье есть автомобиль, а часто и не один. Поэтому власти крупных городов, в особенности Сеула, придумывают разные способы, чтобы решить проблему загруженности дорог.

В южнокорейской столице каршеринг реализуется в форме партнерства администрации города и частной компании и называется «Сеул Нанум Кар», в переводе на русский: «автомобили Сеула, которые мы делим друг с другом». Условия пользования стандартные – необходимо скачать специальное приложение, зарегистрироваться, ввести свои данные, привязать банковскую карточку к аккаунту, и можно отправляться в путь. Цена обычно рассчитывается исходя из времени аренды автомобиля и зависит в первую очередь от вида машины. За легковую каждые 10 минут аренды стоят от 1200 до 2170 вон (1,07 – 1,93 доллара. – Прим. ред.). Но чем больше и шикарнее машина, тем дороже. Можно взять автомобиль и на целый день по специальному тарифу. Предусмотрена система скидок, которыми поощряется пользование услугой в ночное время и на выходных, а также использование автомобилей с гибридными двигателями, которые меньше загрязняют окружающую среду.

В Сеуле каршеринг позволяет существенно снизить количество автомобилей у населения, а также положительно отражается на экологии. Так, один автомобиль каршеринга заменяет 8-9 обычных частных машин, а сама услуга в целом позволяет снизить выбросы вредных веществ в атмосферу на 486 тонн в год. Кроме того, для семейных бюджетов жителей Сеула ежегодная совокупная экономия от использования каршеринга – 28,9 миллиарда вон, или почти 26 миллионов долларов.

Любимый сервис водителей

Текст: Нива Миракян (Рим)

Италия одной из первых в Европе внедрила на своей территории каршеринг, поклонников которого с каждым годом становится все больше.

В Милане, который давно зарекомендовал себя как «самый умный город» в Италии, этот сервис по аренде автомобилей для коротких внутригородских поездок существует дольше, чем в других городах, – с 2001 года. За это время на каршеринг подседа и остальная часть страны. На сегодня в Италии зафиксирован один из лучших показателей количества видов шерингового транспорта, операторов и машин на душу населения. Так, по данным агентства AlixPartners, в Европе каршерингом пользуются 4,5 миллиона человек, из которых 1,1 миллиона клиентов приходится непосредственно на Италию. Эксперты полагают, что каршеринг популярен среди практичных итальянцев по ряду объективных причин. Во-первых, этот сервис освобождает их от постоянной головной боли – не нужно иметь гараж и тратить время на поиск парковки, ведь машину можно взять и оставить практически в любом месте. Во-вторых, позволяет одновременно неплохо сэкономить – не приходится тратить деньги на бензин и страховку, которые включены в стоимость проката. И в-третьих, наличие каршеринга позволяет разгрузить дороги и тем самым улучшить экологию крупных городов, особенно в случае использования электрокаров, что немаловажно.

В Милане, Риме и других крупных городах работают 7 сервисов каршеринга. Сравнивая их, итальянские СМИ приходят к выводу, что на данном этапе самым экономичным и практичным сервисом по передвижению по городу является Enjoy. Цена – 0,25 цента за минуту поездки. Его сильными сторонами являются: быстрый процесс регистрации – всего 5 минут, повсеместная доступность и возможность «бросить» машину практически в любой точке города. Из минусов – с российскими правами, в том числе международного образца, зарегистрироваться не получится. Второе почетное место занимает GuidaMi –

единственный сервис, на машинах которого можно ездить по всем странам Европейского союза и Швейцарии.

Заправка в электрической розетке

Текст: Кирилл Милкус (Берлин)

В Германии распространен сервис car2go, которым можно пользоваться при наличии аккаунта, даже если он зарегистрирован в другой стране. Всего, кроме 10 городов США, он работает в 9 странах. Входят в него мерседесы А и В класса и Smart. Стоимость аренды зависит от класса машины: от 24 до 34 центов за минуту (18-26 рублей). Парковка – 19 центов. По той же схеме работает и второй каршеринг – OneDrive – с той лишь разницей, что в парк входят автомобили концерна BMW, а аренда начинается с 31 цента за MINI (23 рубля). По сути, это два каршеринга, которые похожи на наши. Автомобилей очень много, они разбросаны по городу и оставлять их можно на любой парковке. Интересная особенность – и в тот и в другой сервис входит много электрических автомобилей и плата за них на пару центов дороже, однако люди с охотой их берут, потому что стараются заботиться об окружающей среде. Да и заряжать их проще: воткнул в розетку на парковке и все, а за это начисляют бонусы.

Но больше каршерингов, работающих по другой схеме: машины можно оставлять только на определенных парковочных станциях, а стоят они, в среднем, от 3 до 7 евро в час. Кроме того, приходится платить еще около 20-30 центов за километр (15-23 рубля). Потом все складывается. Для обычных поездок по городу это очень неудобно, но на день такие машины стоят гораздо дешевле (на 20-40 евро), поэтому их используют для однодневных поездок за город, например.

Помимо автомобилей в Берлине распространены мопеды. Их предоставляют также две фирмы – Соур и Етму. Работают они в теплое время года, а для Берлина это с середины марта по начало ноября. Етму стоит немного дешевле автомобиля, 19 центов в минуту за поездку и 5 центов за парковку, но зато в багажнике лежат два шлема и можно с собой взять попутчика. Соур же снимет с вас 3 евро за первые полчаса и 1 евро за каждые последующие 10 минут. Кататься на нем можно только одному. Вот уж точно считайте сами, решайте сами.

Также каршерингами нет-нет, да и назовут совместное такси. Таких компаний по Берлину уже три. Они работают как такси, только берут не тебя одного, а еще и всех, кому с тобой по пути. Время в дороге увеличивается, но стоимость сильно снижается. Некоторые такие компании работают только на востоке Берлина и только на выходных, потому что там расположены все клубы и кипит ночная жизнь.

Однако самый большой бум – это велосипеды. Компаний, предоставляющих городские велосипеды – пруд пруди. Есть американские Lime с электрическим двигателем, которые можно оставлять даже за городом, есть гонконгские Mobike, есть Nextbike, которые стоят дешевле, если у пользователя есть абонемент на городской транспорт, или Lidl-bike, которые обслуживают немецкие железные дороги в партнерстве с одноименным супермаркетом. Принципиальное отличие не только от России, но и от большинства европейских стран в том, что практически ни у одной компании нет физических станций. Велосипед можно оставлять где угодно в пределах города, просто нужно защелкнуть замок. Можно оставить на виртуальной станции, которой нет нигде кроме как на карте в приложении, но, если оставишь в другом месте, то заплатишь всего лишь на 50 центов больше (38 рублей). Велосипеды пользуются огромным спросом и это не удивительно: для них сделана лучшая в Германии инфраструктура, а иногда на них очень удобно доехать за 10 минут там, где на транспорте пришлось бы делать несколько пересадок.

Практически все названные выше компании работают и в других крупных городах Германии, только со своими небольшими особенностями. Отличаться могут модели и стоимость.

<https://rg.ru/2019/01/30/kak-rabotaet-karshering-v-raznyh-stranah-mira.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЯНА ШАМАЕВА; 2019.01.31; СПОТКНУЛСЯ НА МОСТУ; В СУДЕ РАССКАЗАЛИ, КАК БЫВШИЙ ГЛАВА УДМУРТИИ ПОЛУЧИЛ ВЗЯТКУ В 139 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

30 января в Завьяловском районном суде Удмуртии начали зачитывать обвинение бывшему главе республики Александру Соловьеву. Ему инкриминируют получение взятки в 139 миллионов рублей при строительстве мостов через реки Кама и Буй в Камбарском районе. По словам гособвинителя Дмитрия Малыгина, посредником со стороны Соловьева при получении денег выступал его тезка, тогда еще замглавы миндортранса Удмуртии Александр Михайлович Соловьев.

По версии следствия, 10 апреля 2014 года тогда еще врио главы республики на Павелецком вокзале в Москве сообщил о своих планах «подзаработать» однофамильцу и попросил его договориться с доверенным лицом владельца компании-концессионера по строительству мостов Александром Забарским о личной встрече. Чиновник, чтобы сохранить дружеские отношения с Соловьевым, согласился быть его посредником. В общей сложности обвиняемый хотел получить от Забарского 300 миллионов рублей.

Чуть позже замглавы миндортранса там же, на Павелецком вокзале, переговорил с посредником Забарского и передал, что при согласии стороны дать взятку руководитель республики обеспечит компании-концессионеру покровительство и отсутствие проблем при строительстве. Забарский предложение принял, но рассчитывал снизить сумму. 23 апреля 2014 года он во время визита в Удмуртию договорился с Соловьевым о том, что размер «подношения» составит один процент от общей стоимости строительства мостов, то есть не менее 139 миллионов рублей.

Через два дня Соловьев потребовал от Забарского передать ему первую часть взятки – 43 миллиона рублей – и установил крайний срок: до дня выборов главы Удмуртской Республики, то есть до 14 сентября. При этом уточнил, что деньги ему нужны на финансирование своей избирательной кампании. Летом 2014-го Соловьев дал распоряжение министру транспорта и дорожного хозяйства Виктору Вахромееву и главе минфина региона Станиславу Евдокимову обеспечивать приемку работ «в условиях ослабленного контроля».

25 августа посредник Забарского разместил первую часть взятки для Соловьева в ячейке одного из банков и уведомил его посредника о готовности передать деньги. Для ее получения посредник Соловьева привлек еще одного человека, который приехал в офис банка, получил там 33 миллиона, а после этого доставил деньги домой замглавы миндортранса Удмуртии. Он передал их Соловьеву в его доме. Оставшуюся часть взятки в 10 миллионов рублей Забарский отдал лично замглавы миндортранса региона в московском торговом центре.

С октября по декабрь 2014-го глава Удмуртии начал требовать у Забарского очередную часть взятки в 50 миллионов рублей. 16 декабря посредник бизнесмена привез эту сумму из банка в аэропорт в картонной коробке и передал самому Забарскому. Бизнесмен улетел в Ижевск и отдал эти деньги лично Соловьеву в аэропорту столицы Удмуртии. В тот же день руководитель региона привез взятку к себе в дом в деревню Каменное.

20 февраля следующего года Соловьев потребовал передать ему еще одну часть взятки в виде 30-процентной доли от создаваемого собственником концессионера предприятия на территории Удмуртии. Документы оформили на дочь **замминистра транспорта** республики. Также Соловьев пообещал Забарскому обеспечивать их компанию государственными заказами. После создания ООО «Удмуртстальмост» с уставным капиталом в девять миллионов Соловьев получил еще одну взятку в размере 30 процентов от номинальной стоимости – 2,7 миллиона рублей.

Остальные подробности получения взяток Соловьевым станут известны позже. Суд объявил перерыв в чтении обвинения.

Напомним, первое открытое заседание по делу экс-губернатора прошло 9 января. Сейчас Соловьев, который ранее полностью признал свою вину, находится под домашним арестом в своем коттедже в деревне Каменное. Ему нельзя выходить из дома, отправлять корреспонденцию и общаться с участниками уголовного дела.

Его объем – более 70 томов, в списке свидетелей значатся 144 человека. Среди них есть члены правительства и администрации Ижевска. 50 человек – жители других регионов России.

<https://rg.ru/2019/01/30/reg-pfo/v-sude-rasskazali-podrobnosti-prestupenij-eks-glavy-udmurtii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2019.01.31; ДОРОГУ – МОЛОДЫМ; В МОСКВЕ ДУМАЮТ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ДЛЯ СТАРЫХ МАШИН

Столичные власти поддержали идею ограничить въезд неэкологичных машин в отдельные районы города. Положительный отзыв на эту инициативу в Совет при президенте РФ по правам человека направил мэр Москвы Сергей Собянин. В Совете по правам человека предложили целый пакет инициатив, направленных на борьбу за экологию крупных городов.

В числе прочего инициаторы рекомендуют определить районы, в которые въезд «чадящего» транспорта нежелателен. В неблагонадежные с точки зрения выбросов общественники записали все машины класса ниже «Евро-4». Отметим, что в Москве и так действуют экологические ограничения на дорогах, но они относятся к грузовикам. Фурам класса ниже «Евро-3» запрещено въезжать в пределах Третьего транспортного кольца, а длинномерам хуже «Евро-2» – в пределы Московской кольцевой автодороги. Но в данном случае ограничения предлагаются и для легкового транспорта.

«Под эти категории прежде всего подпадают автомобили, выпущенные в России и Японии до 2010 года», – разъяснил «РГ» заместитель генерального директора «Русского АвтоМотоКлуба» Андрей Барсуков. Контролировать автовладельцев члены СПЧ предлагают с помощью видеонаблюдения. Теоретически это возможно: в Москве разветвленная сеть камер на дорогах. Экологический класс машины прописан в ПТС. Так что программная «начинка» камер быстро найдет нарушителя по базам.

«Правительство Москвы поддерживает инициативу и готово оказать содействие в этом вопросе», – говорится в отзыве мэра на инициативу Совета.

Проблема в том, что возможные ограничения могут коснуться малообеспеченных москвичей, говорят в «Русском АвтоМотоКлубе». Эти люди ездят на «старье» не от хорошей жизни. У них нет денег на новое авто. «И повысить класс своей машины владельцам авто ниже «Евро-4» вряд ли получится, – считает Андрей Барсуков.

<https://rg.ru/2019/01/30/reg-cfo/vlasti-moskvy-podderzhali-ideiu-ogranichit-vezd-neekologichnyh-mashin.html>

ТАСС; 2019.01.30; СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАТНОЙ ДОРОГИ МЕЖДУ БЛАГОВЕЩЕНСКОМ И ХЭЙХЭ ОБОЙДЕТСЯ В 2,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Группа Компаний «Регион», ставшая новым инвестором проекта по строительству трансграничной канатной дороги через реку Амур между Благовещенском (Амурская область) и китайским городом Хэйхэ, вложит в проект 2,2 млрд рублей. Об этом сообщила в среду пресс-служба правительства Амурской области.

Соглашение о строительстве канатной дороги из Благовещенска в пограничный китайский город Хэйхэ между двумя странами было подписано в 2012 году. Ожидается, что канатная дорога позволит российским и иностранным туристам максимально комфортно пересекать границу. Длина дороги составит примерно 1 км, а время в пути не превысит трех минут. Всесезонная канатная дорога сможет перевозить до двух тыс. человек в час.

НА ЭТУ ТЕМУ

Строительство канатной дороги из Благовещенска в Хэйхэ начнется в апреле 2019 года. Амурская область сменила инвестора для строительства канатной дороги через реку Амур в КНР.

«Согласно ТЭО (технико-экономическому обоснованию), общая стоимость проекта составит 2,2 млрд руб. (без учета НДС). Финансирование предполагается за счет частных средств», – говорится в сообщении.

Также на сайте уточняется, что в среду на комиссии по приоритетным инвестпроектам и улучшению инвестиционного климата при правительстве области обсуждался вопрос изменения параметров данного проекта. «В конце 2018 года сменился собственник, [ранее им было] ООО «ЗЭД Девелопмент». Новым инвестором является Группа компаний «Регион». Внесены изменения в ТЭО проекта в части уточнения мощности канатной дороги, стоимости и сроков реализации», – отметили в пресс-службе.

Разработано уточненное технико-экономическое обоснование, с китайской стороны согласована техническая концепция и утвержден план совместных действий. Идет конкурсный отбор исполнителя на разработку архитектурной концепции здания и терминала станции канатной дороги. Параллельно проходят переговоры с европейскими производителями оборудования, необходимого для функционирования канатной дороги. Совместно с **министерством транспорта** идет работа по согласованию транспортной системы в данном районе – предполагается строительство наземной парковки ориентировочно на 250 машиномест на территории прилегающей к терминалу канатной дороги.

В пресс-службе регионального министерства экономического развития ТАСС сообщили, что для реализации проекта сформирован земельный участок площадью 49 184 га для размещения трансграничной канатной дороги с пассажирским терминалом и торговым комплексом беспошлинной торговли. Предполагается приступить к строительству в 2019 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6059387>

РБК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.01.31; В «СИБУПРАВТОДОРЕ» ОЗВУЧИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА

Замначальника федерального управления автомобильных дорог «Сибуправтодор» Дмитрий Батурин на расширенном заседании коллегии регионального **Минтранса** сообщил, что Главгосэкапертиза одобрила продолжение строительства Восточного обхода.

«Больше двух миллиардов рублей в этом году будет направлено на продолжение строительства Восточного обхода на участке первого этапа и реконструкции автодороги Р254. <...> Нами разработана проектно-сметная документация на продолжение строительства обхода и получено одобрение Главгосэкспертизы», – сообщил Батурин на коллегии.

Восточный обход – 80-километровая дорога, которая должна соединить Северный объезд через Гусинобродское шоссе с «Чуйским трактом», разгрузив восточный и южный въезды в Новосибирск. Строительство объекта должно было проходить в четыре этапа. На первом этапе планировалось довести трассу «Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий» до Академгородка и Кольцово. Общая стоимость проекта оценивалась в 10,3 млрд руб. Строительство трассы началось в 2013 году. Однако из-за проблем с федеральным финансированием, а также подрядной организацией «Сибмост» реализация проекта приостановилась.

Чтобы не создавать проблемы транспортного движения по Академгородку, отметил Батурин, «Сибуправтодор» планирует приступить к работам на третьем участке с 2020 года. «Пока подтверждено финансирование. И продолжить проектной документацией четвертого этапа», – сообщил Батурин.

По его словам, проектную документацию будут разрабатывать с 2020 по 2023 гг. Строительство этого участка планируется в 2023-2028 гг. «Завершающим этапом станет строительство нулевого участка, который соединит две федеральные дороги: Северный обход и Чуйский тракт».

Батурин отметил, что после строительства Восточного обхода «Сибуправтодор» намерен продолжить реконструкцию участка федеральной трассы в сторону Алтайского края и дороги в сторону Кузбасса.

Всего, по словам эксперта, «Сибуправтодор» в текущем год получит из федерального бюджета 5,5 млрд руб. «Из них, 2,4 млрд руб. уже направлены на ремонт и содержание дороги [федерального значения]», – заявил Батурин.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/31/01/2019/5c5269579a79472312ec80e2>

ТАСС; 2019.01.30; ЧЕТВЕРТЬ ДТП В ПЕТЕРБУРГЕ В 2018 ГОДУ ПРОИЗОШЛА ИЗ-ЗА ПЛОХОГО СОСТОЯНИЯ ДОРОГ

Четверть автомобильных аварий в Санкт-Петербурге в 2018 году произошли из-за неудовлетворительного состояния дорог. Такие данные озвучил в своем отчете на заседании Законодательного собрания города в среду начальник Главного управления Министерства внутренних дел РФ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области Сергей Умнов.

«Значительная часть ДТП совершается из-за неудовлетворительного состояния улично-дорожной сети – это четверть всех аварий, а если брать в расчете количественном, то это 1571 ДТП. Сосредоточены усилия на привлечении внимания уполномоченных структур, в первую очередь, конечно, органов власти», – сказал Умнов.

По его словам, в рамках надзорной деятельности выдано почти 4,8 тыс. предписаний и возбуждено 695 административных дел за нарушение правил содержания и ремонта дорог и железнодорожных переездов. «Серьезный акцент сделан на создании безопасных условий и для пешеходов. Так, за игнорирование правил дорожного движения автомобилисты наказывались почти 60 тыс. раз», – добавил он.

Камеры фото- и видеослежения в прошлом году зафиксировали более 2,4 тыс. нарушений скоростного режима автомобилистами, в бюджет города перечислено свыше 1 млрд рублей, сказал Умнов. Он также отметил, что объективы – в городе работают 197 стационарных и 46 передвижных комплексов – способствовали снижению смертности на дорогах. «Смертность уменьшилась на 50%, о чем это говорит: стоит видеочамера, стоит знак, и граждане или водители снижают скорость. И мы настаивали и настаиваем на том, чтобы город больше и больше ставил таких фото-видеофиксаторов», – сказал он, добавив, что общее количество ДТП в городе по итогам года снизилось на 25%.

<https://tass.ru/obschestvo/6058212>

ТАСС; 2019.01.31; НА ЮГЕ САХАЛИНА ПРИОСТАНОВЛЕНО АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ

Управление автомобильных дорог Сахалинской области ограничило движение для междугородних пассажирских автобусов на юге острова из-за сильной метели. Об этом сообщили ТАСС в управлении ГИБДД УМВД России в регионе.

«В 08:30 (00:30 мск) до улучшения погоды закрыто движение на участках Южно-Сахалинск – Холмск, Южно-Сахалинск – Невельск, Южно-Сахалинск – Анива», – сообщил собеседник агентства.

По информации синоптиков, в южной части Сахалина наблюдается метель, ветер от умеренного до сильного. Температура воздуха около минус девять градусов. В Южно-Сахалинске спокойная погода, идет легкий снег, безветренно, температура воздуха минус четыре градуса.

<https://tass.ru/v-strane/6061335>

ИНТЕРФАКС СИБИРЬ; 2019.01.31; ЖЕРТВАМИ СТОЛКНОВЕНИЯ МАРШРУТКИ С ЛЕСОВОЗОМ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ СТАЛИ ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА

Маршрутное такси столкнулось с лесовозом на автодороге Иркутск-Усть-Уда в Иркутской области, четыре человека погибли, сообщает пресс-служба главного управления МВД по региону.

«В результате произошедшего погибли четыре человека, еще пять госпитализированы. Количество пострадавших устанавливается», – говорится в сообщении.

В пресс-службе ГУ МВД агентству уточнили, что среди погибших водитель и три пассажира маршрутки, детей нет.

По предварительным данным, водитель маршрутного такси «Тойота Хайс», следовавшего в областной центр, допустил столкновение со стоявшим на проезжей части лесовозом «Камаз».

Сотрудники полиции выясняют обстоятельства случившегося.

В министерстве здравоохранения Иркутской области агентству «Интерфакс-Сибирь» уточнили, что среди пяти пострадавших один ребенок – по предварительной информации, он получил травмы средней степени тяжести.

«Среди четырех взрослых пострадавших двое находятся в тяжелом состоянии», – сказал сотрудник пресс-службы.

На месте аварии работают четыре бригады медиков – три скорой помощи Боханского района и одна областного центра медицины катастроф из Иркутска.

PHC; 2019.01.31; В КАЗАНИ ПРОИЗОШЛО ДТП С АВТОБУСОМ

Автобус маршрута №37 в Казани врезался в фонарный столб возле остановки «ЦУМ», пишет Inkazan со ссылкой на ГИБДД города.

В результате у автобуса треснуло лобовое стекло и разбилась часть бампера, информации о пострадавших не поступало. Обстоятельства ДТП выясняются.

<https://rns.online/regions/V-Kazani-proizoshlo-DTP-s-avtobusom-2019-01-30/>

ИНТЕРФАКС УРАЛ; 2019.01.30; ВСЕ ЗИМНИЕ ТРАССЫ ЗАКРЫТЫ НА ЯМАЛЕ ИЗ-ЗА МОРОЗОВ

Все четыре зимних автодороги регионального значения в Ямало-Ненецком автономном округе в среду закрыты из-за сильных морозов, сообщает пресс-служба правительства ЯНАО.

В частности, движение временно запрещено по зимникам «Аксарка – Салемал – Панаевск – Яр-Сале», «Салехард – Надым», «Уренгой – Красноселькуп» и «Лабытнанги – Мужы – Азовы – Теги». В некоторых районах ЯНАО температура воздуха опустилась до 46 градусов.

На каждом контрольно-пропускном пункте вводится усиленное дежурство. Дорожная техника приведена в режим повышенной готовности. Также будут приняты дополнительные меры, чтобы не допустить выезд машин на зимники в объезд КПП.

«При таких погодных условиях движение по зимнику крайне небезопасно. Специалисты призывают жителей округа не выезжать на закрытые зимники – это опасно для жизни», – говорится в сообщении.

Зимники проходят в местах, где нет мобильной связи, и в случае происшествия будет невозможно вызвать помощь.

По прогнозам синоптиков, морозы продержатся до субботы. Среднесуточная температура воздуха будет ниже климатической нормы на 15 градусов и больше. Ожидается, что в пятницу температура воздуха может достигать минус 50 градусов.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ГТЛК ЗАНЯЛА У ВБРР 6,6 МЛРД РУБЛЕЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ В ЛИЗИНГ РТК 2 ТЫС. ХОППЕРОВ

Всероссийский банк развития регионов (ВБРР) откроет ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» кредитную линию с лимитом 6,551 млрд рублей, следует из материалов, опубликованных на сайте госзакупок.

Кредитные средства привлекаются в рамках объявленной ГТЛК закупки у единственного поставщика.

Средства предоставляются для финансирования передачи в лизинг ООО «РТК Лизинг» в соответствии с заключенным в августе прошлого года договором 2 тыс. вагонов-хопперов производства АО «Барнаульский ВРЗ», на пополнение оборотных средств, финансирование приобретения основных средств для последующей передачи в лизинг, рефинансирование кредитов других банков, предоставления займов GTLK Europe Designated Activity Company и погашения обязательств GTLK Europe Designated Activity Company.

Выбирать кредитные средства можно в течение 18 месяцев с даты заключения договора. Срок действия кредитной линии – по декабрь 2033 года.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

ВБРР по итогам третьего квартала 2018 года занимает 15-е место по размеру активов в рейтинге «Интерфакс-100», подготовленном «Интерфакс-ЦЭА».

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; РЖД СДЕЛАЛИ БЕСПЛАТНЫМ ДОСТУП К ИНФОРМАЦИИ О РАБОТЕ СЕТИ, ВКЛЮЧАЯ ОГРАНИЧЕНИЯ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) сделало бесплатным доступ о работе сети грузовых перевозок, включая ограничения.

Согласно сообщению РЖД, разработан и принят новый прейскурант на оказание клиентам информационных услуг, связанных с организацией грузовых перевозок. В соответствии с ним базовые IT-сервисы теперь предоставляются на безвозмездной основе.

Это касается доступа клиентов к IT-инфраструктуре РЖД, организации электронного документооборота, расчета тарифов, информирования о состоянии работы сети железных дорог (включая конвенционные запреты), предоставления справочных данных по подвижному составу и перевозкам, финансово-расчетных документов, говорится в сообщении.

В частности, с клиентов РЖД теперь не взимается плата за подключение и сопровождение автоматизированной системы «ЭТРАН» (Электронная ТРАНспортная Накладная), а также за предоставление лицензии VipNet – программного средства защиты информации при обмене данными. Для предприятий малого и среднего бизнеса в «ЭТРАН» реализована бесплатная функция «простая электронная подпись», которая дает возможность оформлять перевозочные документы с подтверждением через sms.

Предоставление базовых информационных услуг на безвозмездной основе позволит снизить затраты клиентов компании на организацию перевозочного процесса и транспортную составляющую в цене грузов, отмечают в РЖД.

Кроме того, в 2018 году РЖД внедрили технологию персонализации взаимодействия с клиентом через Единый информационный сервисный центр (ЕИСЦ, ранее – Единый call-центр по грузовым перевозкам), пишет корпоративное издание монополии. Так, клиенты РЖД могут обратиться в Информационный центр по бесплатным телефонам, через сайт РЖД (cargo.rzd.ru), через службу клиентской поддержки по вопросам грузовых перевозок и «Личный кабинет клиента» (mycargo.rzd.ru), а также мобильное приложение «РЖД-груз», которое можно установить из магазинов приложений Apple и Google, отмечает издание.

В 2018 году в call-центр поступило более 65 тыс. обращений, в среднем за информацией по грузовым перевозкам обращаются не менее 5 тыс. клиентов ежемесячно, пишет издание со ссылкой на данные ЦФТО.

«Наша цель – добиться, чтобы клиент не ходил на станцию, в подразделения ОАО «РЖД», и не вникал в ход производственных процессов компании, а мог быстро и качественно решить все свои вопросы удалённо. Кроме того, мы планируем развивать омниканальное обслуживание клиентов, то есть интегрировать разрозненные каналы коммуникации в единую систему с целью повышения уровня обслуживания клиентов», – сообщил изданию планы дальнейшего развития Информационного центра главный инженер центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Дмитрий Мурев.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; РЖД НЕ ВИДЯТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ВЫВОЗА СУГ В 2019 Г., ХОТЕЛИ БЫ ДОЛГОСРОЧНЫХ КОНТРАКТОВ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) не видит препятствий для вывоза сжиженных углеводородных газов (СУГ), надеется на долгосрочные контракты.

«В структуре перевозок нефтепродуктов доля сжиженных углеводородных газов постоянно растёт. Поэтому амбициозные планы производителей СУГ по увеличению перевозок в 2019 году, на мой взгляд, вполне выполнимы. Мы с ними тоже готовы работать в этом направлении, причём нам были бы интереснее всего долгосрочные отношения, чтобы зафиксировать объём, который будет перевозиться по железной дороге», – заявил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило корпоративному изданию монополии.

По словам А.Шило, инвестиционные проекты, реализуемые РЖД, расширят возможности инфраструктуры. В этих условиях ограничить экспорт СУГ могут только стивидорные мощности.

«Что касается оценки возможностей инфраструктуры РЖД для доставки этой грузовой номенклатуры, то, как правило, перевозка СУГ осуществляется в европейской части. И здесь вариантов, как подъехать к порту на северо-западе или на юге, у нас достаточно много», – добавил он.

«А если учесть инвестиционные проекты, которые сейчас реализует компания, инфраструктурные возможности будут только расширяться. В том числе мы запускаем в ближайшее время обход Краснодарского узла Северо-Кавказской железной дороги. И если будут какие-то проблемы с точки зрения инфраструктуры, то скорее они будут связаны с перевалочными мощностями портов. В январе это самый характерный пример. В настоящий момент без ограничений по инфраструктуре может приниматься вся погрузка», – резюмировал А.Шило.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; РЖД ОТМЕЧАЮТ ПРОБЛЕМЫ С ВЫГРУЗКОЙ ВАГОНОВ В РЯДЕ ПОРТОВ, ВВОДЯТ ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) отмечает проблемы с выгрузкой вагонов в некоторых российских портах, вводит временные ограничения на погрузку в адрес отдельных операторов морских терминалов.

«В целом рост погрузки к уровню аналогичного периода января 2018 года составил 6,5%, однако портовики не приняли должных мер по освоению возросшего грузопотока, и выгрузка осуществляется на прежнем уровне, не превышающем 80% от перерабатывающих способностей морских терминалов», – сообщил замглавы РЖД – начальник центральной дирекции управления движением Павел Иванов газете «Гудок».

«В сложившихся условиях для обеспечения стабилизации эксплуатационной обстановки на всём направлении следования грузопотока в соответствии со статьёй 29 Устава железнодорожного транспорта РФ ОАО «РЖД» вынуждено временно ввести ограничения на погрузку в адреса отдельных операторов морских терминалов», – добавил П.Иванов.

По его словам, компания несет невосполнимые потери в выгрузке, которые составили более 65 тыс. вагонов. В результате в настоящее время на инфраструктуре железнодорожного транспорта из-за неприёма портами задержано в продвижении более 400 поездов с различными грузами.

«Невыполнение отдельными российскими портами и терминалами договорных обязательств по выгрузке значительно осложняет эксплуатационную работу сети железных дорог, приводит к финансовым потерям ОАО «РЖД», связанным с неэффективным использованием железнодорожной инфраструктуры, снижает пропускную способность и негативно отражается на продвижении грузопотока в адреса других терминалов, не имеющих трудностей по выгрузке грузов», – уточнил он.

В частности, проблемы с выгрузкой вагонов зафиксированы в портах Усть-Луга, Новороссийск, Туапсе, а также в Восточном, Находке и в порту Посьет.

П.Иванов отметил, что железнодорожники заинтересованы в привлечении дополнительных объёмов перевозок через российские порты, а также в совместной и ритмичной работе с основными участниками перевозочного процесса по исключению возможных сбоев. «В то же время мы вправе ожидать от своих партнёров более чётких и скоординированных действий по выполнению взятых ими обязательств», – резюмировал топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ФГК НА ФОНЕ ДЕФИЦИТА ВАГОНОВ В РФ СТРЕМИТСЯ СНИЗИТЬ ПРОСТОЙ СВОЕГО ПАРКА В РЕМОНТЕ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) на фоне дефицита вагонов в РФ стремится снизить простой своего парка в ремонте.

«По итогам производственной деятельности за 2018 год количество отцепок вагонов АО «ФГК» в текущий отцепочный ремонт уменьшилось на 16%, число отремонтированных плановыми видами ремонта вагонов выросло на 35%, простой вагонов в плановых видах ремонта сократился на 3% (до 5 суток) к уровню прошлого года», – сообщила ФГК.

В условиях дефицита подвижного состава и нехватки запасных частей компания повышает эффективность работы вагонного блока, ускоряя оборот вагона в части снижения простоев в нерабочем парке, сообщил загендиректор по техническому развитию – главный инженер ФГК Андрей Швецов, слова которого приводятся в сообщении.

«Для обеспечения клиентов необходимым объемом подвижного состава мы стараемся максимально снизить долю нерабочего парка в общем парке вагонов АО «ФГК». Компания анализирует обоснованность отцепки вагонов в ТОРы, следит за работой вагоноремонтных предприятий, осуществляет контроль и, при необходимости, оперативное вмешательство в логистику движения вагонов. Кроме того, тесное взаимодействие с участниками рынка ремонта помогает определять узкие места и принимать совместные меры по устранению замечаний и своевременному обеспечению запасными частями», – подчеркнул А.Швецов.

По его словам, ФГК проводит системную профилактическую работу, которая позволяет выявить повреждения вагонов в морских портах при выгрузке угля. Например, на полигоне Дальневосточной железной дороги в 2018 году количество такого подвижного состава снизилось на 3%. Таким образом, удалось избежать отправки неисправных вагонов к местам погрузки и предъявить их портам для осуществления ремонта. Время простоя в ремонте сократилось на 26%, количество отцепок снизилось на 37%.

ФГК отмечает улучшение показателей на всей сети российских железных дорог. В том числе на полигоне Юго-Восточной железной дороги простои в плановых видах ремонта снизились на 20%, Северной – на 8%, Южно-Уральской – на 7%, Северо-Кавказской железной дороге – на 3%.

В то же время, в 2018 году отмечен существенный рост обращений в Единый информационный сервисный центр по грузовым перевозкам (ЕИСЦ) с претензиями по

вопросам процесс перевозки грузов, пишет корпоративное издание РЖД со ссылкой на данные центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) монополии. «К сожалению, более 90% из них относятся непосредственно к производственному процессу перевозки груза: в 2018 году отмечен восьмикратный рост по теме «задержка вагонов в пути следования», в четыре раза выросли жалобы на «несвоевременную подачу/уборку вагонов», – отмечает издание.

«Федеральная грузовая компания» – один из крупнейших владельцев грузовых вагонов в РФ (около 127 тыс. в эксплуатации). Оператор был создан в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. Имеет представительство в Казахстане. «Российским железным дорогам» принадлежит 100% минус 1 акция.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫЩЕЧКИН; 2019.01.31; ВЕРА НА ПРОВОДЕ; РОБОТ НАНИМАЕТ НА РАБОТУ МАШИНИСТОВ ЭЛЕКТРИЧЕК, СВЯЗИСТОВ, ТОРГОВЫХ РАБОТНИКОВ И ДРУГИХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Соискатели вакансий на должность машинистов в пригородных столичных электричках теперь прежде всего проходят интервью с роботом. Всего за несколько месяцев искусственный интеллект провел 3,5 тысячи бесед с будущими сотрудниками. Оказывается, «Вера» – именно так зовут электронного рекрутера – хорошо понимает человеческую речь и отлично помогает сотрудникам «фильтровать» кандидатов. Как работает эта система, выяснил обозреватель «РГ».

«Вера» может пообщаться не только с машинистами – она легко побеседует со многими, кто хочет устроиться работать на железной дороге, работу, например билетным кассиром, кассиром-контролером или помощником машиниста. «Вера внимательно уточняет вакансию, на которую претендует кандидат, его место жительства, уровень образования, интересующие соискателя условия работы и откуда он узнал о вакансии», – рассказали «РГ» в пресс-службе Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), испытывающей нового рекрутера. Выяснилось, что после внедрения этой технологии производительность при обработке входящих звонков увеличилась вдвое. Если раньше кандидатам приходилось ожидать ответа, пока сотрудники управления персоналом пообщаются с другими соискателями, то робот отвечает сразу – программа может одновременно разговаривать хоть с десятью кандидатами. «Вера» хорошо распознает речь, лишь бы не было на фоне ее большого шума.

Долго «пытать» кандидата искусственный интеллект не стремится – разговор строго на конкретную тему длится в среднем три минуты. За это время робот успеваает задать 7-10 вопросов. Этого вполне достаточно, чтобы определить, насколько тот или иной специалист соответствует предъявляемым для данной работы требованиям.

Возникает резонный вопрос – неужели работники отделов кадров больше не нужны и пришло время их увольнять? «Робот пока не заменяет сотрудников, а лишь помогает им более эффективно использовать рабочее время для общения с кандидатами и обсуждения вопросов, которые не задает виртуальный помощник», – успокоили в ЦППК. Живое общение по-прежнему необходимо, тем более, что речь идет о железнодорожном транспорте. Например, «Вера» не обсуждает опыта работы будущих машинистов. Все-таки искусственный интеллект еще не так силен, чтобы воспринимать настолько сложную информацию.

Отдельно отмечу, что «Вера» – отечественная разработка, созданная российской компанией Stafogy. «В настоящее время «Веру» используют более 300 компаний в шести странах мира. Технологическая составляющая «Веры» постоянно совершенствуется, что позволяет расширять функционал и объем выполняемых ею задач», – рассказал «РГ» сооснователь сервиса «Робот Вера» Александр Ураксин.

Среди компаний, которые используют эту технологию, такие гиганты, как МТС, ИКЕА и PepsiCo.

<https://rg.ru/2019/01/30/reg-cfo/kak-robot-vera-nanimaet-na-rabotu-mashinistov-elektrichek.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ПРОЕКТ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА В ПРИАМУРЬЕ ИСКЛЮЧЕН ИЗ ЧИСЛА ПРИОРИТЕТНЫХ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ

Проект по созданию горно-металлургического кластера в Амурской области исключен из перечня приоритетных инвестиционных проектов региона из-за отсутствия финансирования.

Пресс-служба регионального правительства сообщает, что решение принято на заседании комиссии по приоритетным инвестиционным проектам и улучшению инвестиционного климата области на основании заявления ООО «Петропавловск – Черная металлургия» (IRC). «Проект исключен из списка с возможностью восстановления после того, как будет финансирование проекта. Минтрансу области губернатор Василий Орлов дал поручение отработать с ОАО «РЖД» возможность включения этого объекта в инвестпрограмму компании, чтобы построить железнодорожную ветку Шимановская – Гарь с выходом на Транссиб», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что в рамках проекта разработки Гаринского железорудного месторождения (проект группы IRC, входит в Petropavlovsk) в 2014-2015 годах планировалось строительство железной дороги от месторождения до станции Шимановская. В строительстве планировала участвовать Забайкальская железная дорога (филиал ОАО «РЖД»).

В январе 2019 года министерство РФ по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития) не допустило проект Гаринского ГОКа к отбору инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории Дальнего Востока при государственной поддержке.

IRC планировала создать на Дальнем Востоке горно-металлургический кластер, куда должны были войти Олекминский, Кимкано-Сутарский и Гаринский ГОКи, а также в перспективе Дальневосточный металлургический комбинат.

В материалах ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года», представленной в 2014 году, отмечалось, что предварительно-обогащенная руда Гаринского месторождения по проектируемой железной дороге Гарь – Шимановск будет доставляться сначала на Транссиб в районе станции Шимановск (Дальневосточная железная дорога, филиал РЖД, а затем на обогатительную фабрику Кимкано-Сутарского ГОКа для глубокого обогащения с местной рудой. Полученный концентрат пойдет на металлургический завод на промплощадке Кимкано-Сутарского ГОКа.

Проектная мощность Гаринского ГОКа оценивалась в 10 млн тонн по руде и 7,3 млн тонн по промпродукту. Большую часть продукции планировалось экспортировать в Китай.

Согласно паспорту ФЦП, реализация проекта строительства горно-обогатительного комбината на Гаринском железорудном месторождении в Амурской области обойдется в 101,7 млрд рублей. В том числе 17,9 млрд рублей – бюджетные средства (на создание 36 объектов обеспечивающей инфраструктуры). Финансирование за счет внебюджетных средств оценивалось в 83,8 млрд рублей.

Гаринское железорудное месторождение расположено в Амурской области между участками Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. По IRC, на объекте около 32 млн тонн богатой (53% железа) руды, которая может быть обогащена до 60% железорудной мелочи, востребованной у конечных потребителей на северо-востоке КНР.

IRC – единственный производитель железной руды на Дальнем Востоке РФ. Крупнейшим акционером IRC остается золотодобывающий альянс Petropavlovsk с долей 31,1%.

РИА НОВОСТИ; 2019.01.30; РОСТЕХНАДЗОР ВЫЯВИЛ РЯД НАРУШЕНИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НА УЧАСТКАХ МЖД

Ростехнадзор выявил ряд нарушений при строительстве участка ускоренного движения электричек на маршруте Москва – Одинцово, а также при строительстве главных путей на участке Кунцево-1 – станция Одинцово, сообщается на сайте ведомства.

«В ходе проверки были выявлены нарушения требований градостроительного законодательства, в том числе нарушения требований проектной документации, а также эксплуатация объекта капитального строительства без разрешения на ввод его в эксплуатацию», – говорится в сообщении.

По результатам проверки компании «РЖД», «РЖДстрой», «Магистраль» и их должностные лица привлечены к административной ответственности и оштрафованы на общую сумму 677 тысяч рублей.

<https://ria.ru/20190130/1550114749.html>

ТАСС; 2019.01.30; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ НА 3-М КМ ТРАССЫ А-107 В ПОДМОСКОВЬЕ ЗАКРОЮТ НА РЕМОНТ

Подмосковная Госавтоинспекция сообщила о закрытии железнодорожного моста на трассе А-107 Минско-Можайского направления в Подмосковье. Как сообщили ТАСС в пресс-службе областного управления ГИБДД, мост будет закрыт в ночь с 30 на 31 января.

«В связи с производством ремонтных работ в ночь с 30 января 2019 года на 31 января 2019 года с 00:00 до 05:00 мск на 3-м километре автодороги Московского малого кольца А-107 Минско-Можайского направления будет закрытие железнодорожного переезда», – сказал собеседник агентства.

В связи с этим, сотрудники Госавтоинспекции рекомендует всем участникам дорожного движения выбирать альтернативные маршруты движения и оптимальные временные промежутки для поездок на личном автотранспорте.

Кроме того, в управлении отметили, что водители могут обращаться в Центр Управления ГИБДД ГУ МВД России по Московской области в случае возникновения нештатных ситуаций.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6059410>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; СУД ОПРЕДЕЛИЛ ВЗЫСКАТЬ С МАХАЧКАЛИНСКОГО МОРПОРТА 47 МЛН РУБ. В ПОЛЬЗУ РОСМОРРЕЧФЛОТА

Арбитражный суд Дагестана определил взыскать с АО «Махачкалинский морской торговый порт» 46,8 млн рублей в пользу **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот)**, сообщает пресс-служба суда.

В том числе 37,1 млн рублей составляет необоснованное обогащение, 9,7 млн рублей – проценты за пользование чужими денежными средствами.

Суд частично удовлетворил требования Росморречфлота, добивавшегося в суде взыскания с порта 59,4 млн рублей. Текст определения суда пока не опубликован.

Росморречфлот обратился в Арбитражный суд Дагестана с иском о взыскании с махачкалинского морпорта 59,4 млн рублей в мае 2018 года. В том числе 44,861 млн рублей из суммы иска составляло необоснованное, по мнению истца, обогащение за пользование 8 земельными участками в период с 1 июля 2014 года по 1 апреля 2018 года и двумя участками с 1 июля 2014 года по 21 апреля 2017 года, а 14,579 млн рублей – проценты за пользование чужими денежными средствами.

Махачкалинский МТП включает в себя комплексы по перевалке сухих грузов мощностью 3 млн тонн в год, светлых и темных нефтепродуктов мощностью 7,9 млн тонн, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью 1,2 млн тонн, железнодорожный и автопаромный терминалы мощностью 1,3 млн тонн, зерновой

терминал мощностью 0,5 млн тонн в год. В декабре 2016 года ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» было преобразовано в акционерное общество.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ПОРТ ПОСЬЕТ ПРИОБРЕЛ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПЫЛЕПОДАВЛЕНИЯ НА ОТКРЫТЫХ ПЛОЩАДКАХ

АО «Торговый порт Посьет» (МОЕХ: ТРОР) (Приморский край, входит в транспортный дивизион группы «Мечел» (МОЕХ: MTLR)) запустило в тестовом режиме специализированное оборудование для пылеподавления на открытых складских площадках, сообщила пресс-служба ПАО «Мечел».

Стационарная система орошения угольных складов была приобретена у корпорации ThyssenKrupp (Германия) в рамках реализации инвестпроекта технического перевооружения порта.

Система состоит из 22 автоматических установок, работающих по принципу натурального дождя, которые должны обеспечить круглогодичное пылеподавление в производственной зоне. Расход воды составит до 96 кубометров в час.

Оборудование планируется ввести в эксплуатацию в течение первого квартала текущего года.

В сообщении отмечается, что проектом техперевооружения торгового порта Посьет предусмотрены различные решения по уменьшению экологической нагрузки. В частности, разгрузка угля ведется вагоноопрокидывателями в закрытом здании, оснащенной системой аспирации, что исключает попадание угольной пыли в воздух.

Ранее сообщалось, что вложения группы «Мечел» в создание автоматизированного терминала в порту Посьет в рамках техперевооружения превышают 4 млрд рублей.

Стивидор еще не раскрывал данных по перевалке угля за 2018 год.

Торговый порт Посьет, расположенный на побережье Японского моря, обеспечивает поставки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Железная дорога связывает его с Транссибирской железнодорожной магистралью, северо-восточным Китаем и КНДР. Посьет является удобным терминалом для вывоза угля, добытого на месторождениях предприятий «Мечела», в том числе «Южного Кузбасса», «Якутугля», «Эльгаугля». Перевалочные мощности порта позволяют перегружать на экспорт до 9 млн тонн угольной продукции в год.

ООО «Мечел-Транс» владеет 97,49% акций АО «Торговый порт «Посьет»

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ПРОДАВЕЦ СУДОВЫХ МАСЕЛ ВНОВЬ ОБРАТИЛСЯ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

ООО «Альянс Плюс» (Мурманск) повторно обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Сумма исковых требований составляет 18,1 млн рублей.

«Альянс Плюс», специализирующийся на продаже судовых масел, уже обращался в суд с иском о банкротстве ММП в декабре 2018 года с требованиями в размере 17,9 млн рублей. Решением суда заявление было оставлено без движения до 11 января 2019 года для устранения допущенных при обращении в арбитраж нарушений. Позднее суд вернул это заявление, поскольку в указанный срок замечания не были устранены.

Кроме того, в Арбитражный суд Мурманской области с двумя исками к ММП на общую сумму 991 тыс. рублей обратился Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова.

Кроме того, с заявлениями о банкротстве ММП в суд в разное время обращались ООО «Газпромнефть Марин Бункер», оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN), и ООО «Бизнесконсалтсервис» (Санкт-Петербург). В первом случае заявленная

задолженность составляла 8,3 млн рублей, во втором – 2,7 млн рублей. Впоследствии оба заявления были возвращены истцам.

ММП в настоящее время испытывает трудности с финансированием. В 2018 году произошли задержания и аресты нескольких судов пароходства в портах разных стран. Были проблемы с задолженностью по заработной плате. Северо-Западное следственное управление СКР на транспорте сообщало о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.145.1 УК РФ (частичная невыплата свыше трех месяцев заработной платы). По данным следствия, сотрудники пароходства не получили зарплату на общую сумму более 8,7 млн рублей.

Ранее сообщалось, что ММП обратилось в Арбитражный суд Мурманской области, чтобы взыскать 45,6 млн рублей с мурманского «Северного логистического центра», который занимается оптовой торговлей топливом.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году пароходство получило 3,9 млрд рублей выручки и 90,1 млн рублей чистой прибыли, по итогам трех кварталов 2018 года выручка составила 1,1 млрд рублей, при этом предприятие зафиксировало чистый убыток в размере 645 млн рублей.

По данным, «СПАРКа», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% – Николаю Куликову, 0,91% – АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск) и 0,0025 -Александру Брынцеву. При этом Н.Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии».

ООО «Альянс Плюс» принадлежит Андрею Борецкому (50%), Дмитрию Воробьеву (40%) и Игорю Матвееву (10%). В 2017 году ее выручка равнялась 76,2 млн рублей, чистый убыток – 9,9 млн рублей.

Компания «Альянс Плюс» специализируется на продаже судовых и промышленных масел, в частности, масел бренда Lukoil Marine, как на российском, так и зарубежном рынке, сообщается на сайте компании.

ТАСС; 2019.01.30; ПОГРАНИЧНУЮ ЗОНУ СОЗДАДУТ ВОКРУГ СЕВШЕГО НА МЕЛЬ НА КУБАНИ КОРАБЛЯ

Зона пограничного и таможенного контроля будет создана вокруг теплохода «Рио» (флаг Того), севшего на мель в селе Кабардинка под Геленджиком на Кубани и уже превратившегося в местную достопримечательность. Это обусловлено присутствием на борту иностранных граждан, сказали ТАСС в среду в пресс-службе администрации Геленджика.

Жители Новороссийска и Геленджика, между которыми находится село Кабардинка, в первые же дни после инцидента с теплоходом начали организовывать к нему экскурсии. В новогодние праздники на горных тропах образовывались автомобильные пробки из туристов, желающих спуститься к кораблю «Рио». Власти Геленджика на Кубани проведут субботник с привлечением волонтеров и местных жителей, чтобы очистить от мусора, оставленного туристами прибрежную зону возле теплохода.

«Там [на борту корабля] до сих пор находятся граждане другого государства, Сирии. Закон требует, чтобы была оборудована зона пограничного и таможенного контроля в связи с этим. Сегодня прошло селекторное совещание с участием главы Кабардинки. Сейчас прорабатывается возможность эту зону организовать для того, чтобы закрыть доступ к кораблю жителям нашего государства», – сказали ТАСС в пресс-службе.

Собеседник агентства добавила, что ажиотаж вокруг теплохода среди туристов и местных жителей пошел на спад. Однако, по ее словам, спуск людей, желающих посмотреть на теплоход не безопасен. «Чтобы туда [к кораблю] добраться, есть несколько опасных

скальных спусков, которые, видимо, нужно дополнительно оборудовать, чтобы обеспечить безопасность людей. Пока это все стихийно», – сказала она.

Ранее сообщалось, что 12 декабря 2018 года в морском порту Новороссийск у теплохода «Рио» оторвался якорь, после дрейфа судно село на мель в районе села Кабардинка. На борту находился 21 человек, никто не пострадал.

<https://tass.ru/obschestvo/6060673>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ЗАХВАЧЕННЫЕ ПИРАТАМИ У БЕРЕГОВ БЕНИНА РОССИЙСКИЕ МОРЯКИ ОСВОБОЖДЕНЫ – МИД РФ

Российские моряки, захваченные пиратами 2 января в Гвинейском заливе, освобождены и уже вернулись в РФ, сообщил в среду МИД России.

«По информации Посольства России в Абудже (столица Нигерии – ИФ), 28 января освобождены российские граждане – члены экипажа контейнеровоза «Манди», захваченные пиратами 2 января в Гвинейском заливе», – говорится в сообщении внешнеполитического ведомства, размещенном на сайте ведомства.

В нем отмечается, что в настоящее время моряки уже прибыли на Родину. «Состояние их здоровья удовлетворительное», – информирует МИД.

«В Москве выражают признательность всем, кто содействовал освобождению россиян», – подчеркивается в сообщении.

По данным **Росморречфлота**, нападение на контейнеровоз «MSC Mandy» (флаг Панамы) произошло у берегов Бенина в Гвинейском заливе. По данным Государственного морского спасательно-координационного центра **Росморречфлота**, на борт ворвались 7-9 человек, вооруженные огнестрельным оружием и мачете. Бандиты ограбили экипаж и взяли в плен шестерых моряков – капитана, старшего помощника капитана, третьего помощника капитана, боцмана, сварщика и повара. Похищенные моряки из Санкт-Петербурга, Новороссийска и Таганрога. Среди тех, кто остался на судне, пострадавших не было.

После нападения по указанию судовладельца – компании «Mediterranean Shipping Company» – контейнеровоз последовал на рейд порта Лагос.

РГ-НЕДЕЛЯ; : НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА , ВЛАДИМИР БОГДАНОВ; 2019.01.31; ПОСАДКА СЕБЕ ДОРОЖЕ; СЕНАТОР ФРАНЦ КЛИНЦЕВИЧ УВЕРЕН, ЧТО ЗА ХУЛИГАНСТВО НА БОРТУ НАДО ОТВЕЧАТЬ ИМУЩЕСТВОМ

Авиадебоширы должны отвечать всем своим имуществом за безобразное поведение на глазах у законопослушных пассажиров. Об этом объявил член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинецвич. Его заявление об ужесточении наказания для дебоширов оказалось как никогда вовремя.

Буквально накануне правоохранительные органы опубликовали видео с авиадебоширом, которого вывели из лайнера, совершавшего рейс Санкт-Петербург – Анталья. Самолет с хулиганом на борту вынужденно сел в Сочи. Хулиганом оказался 33-летний житель города Санкт-Петербурга. Теперь он – фигурант уголовного дела.

В прошлом году вступили в силу поправки в Уголовный кодекс. Они устанавливают уголовную ответственность за хулиганство на транспорте. В отечественном Уголовном кодексе есть статья 213 – «Хулиганство». Статью дополнили пунктом «в», который предусматривает ответственность за хулиганские действия «на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования».

По закону сегодня за дебош на борту можно максимально получить до 5 лет лишения свободы или штраф до полумиллиона рублей.

- Видимо, этого недостаточно. Тем более что авиационное хулиганство представляет особую опасность, – заявил Клинецвич информагентствам.

Предложение сенатора – ужесточить наказание по этой статье. «Считаю, что в ряде случаев дебошир должен отвечать всем своим имуществом – в случае особо злостного хулиганства, приведшего к крайне опасной ситуации на борту самолета, ущерб авиакомпании в особо крупном размере, а также в случае рецидива», – заявил он.

В прошлом году замначальника Главного управления на транспорте МВД России генерал-майор полиции Василий Ярцев привел статистику по авиадебоширам. По его словам, только за шесть месяцев прошлого года к уголовной ответственности были привлечены 26 авиапассажиров. За противоправные действия были сняты с воздушных судов более 430 авиапассажиров, из них 150 находились в состоянии алкогольного опьянения. Не допущены на борт самолета больше 1 тысячи пассажиров. 89 из них привлечены к уголовной ответственности, 960 – к административной.

Российские авиакомпании с 4 июня получили возможность составлять «черные списки» дебоширов и отказывать им в перевозке сроком на один год.

Основанием для внесения в такой список являются невыполнение распоряжений командира воздушного судна, хулиганство на борту, действия, угрожающие безопасной эксплуатации самолета. Авиакомпании вносят нарушителей в реестр на год. При возбуждении административного дела в отношении гражданина, который нарушил правила поведения на борту, хулигану должны выслать копию постановления соответствующей авиакомпании. Компания должна письменно уведомить граждан о внесении их в «черный список».

В столичном аэропорту Шереметьево началось тестирование кабинок для автоматического прохождения паспортного контроля. Подобные системы будут установлены также в Домодедово и Внуково.

Систему тестируют пограничники. Ведь именно они отвечают за законный переход границы. «Система проверяет загранпаспорт и биометрические данные пассажира по фотографии и отпечаткам пальцев. И решает, пропустить человека или нет. Например, если есть непогашенные кредиты или неоплаченные штрафы. Пока идет тестирование, документы нужно будет предъявить на паспортном контроле», – рассказали в пресс-службе Шереметьево.

Система пока доступна только россиянам. Ведь все биометрические данные, как и отпечатки пальцев, заложены в новые загранпаспорта. Да и список лиц, которым закрыт выезд из страны, есть у пограничников. По некоторым данным, новую систему собираются дополнить подробными списками международных террористов.

Кстати, во время крупных международных мероприятий вроде Олимпиады на оформление документов пограничнику-контролеру отводилось 30-45 секунд. А пассажиров за смену проходят сотни. И остроту проверки документов контролер теряет через несколько часов. Специалисты уверены: новые приборы существенно облегчат службу «зеленых фуражек». Подобные системы уже есть в Великобритании, Германии, Нидерландах.

<https://rg.ru/2019/01/30/klinkevich-predlozhit-konfiskovyvat-imushchestvo-u-aviadeboshirov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; В ГОСДУМЕ РАЗРАБОТАН ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ ПОЛЕТОВ ДРОНОВ НАД МИТИНГАМИ, ПОЛИЦИИ ДАЁТСЯ ПРАВО СБИВАТЬ ИХ

В Госдуме разработан законопроект о регулировании использования беспилотных летательных аппаратов, сообщает пресс-служба комитета палаты по безопасности и противодействию коррупции.

Авторами законопроекта выступила группа депутатов Государственной Думы во главе с председателем комитета по безопасности и противодействию коррупции Василием Пискаревым и членом комитета Николаем Ковалевым.

Полиция в соответствии с проектом закона получит право «временно ограничивать нахождение беспилотных воздушных судов (БВС) в воздушном пространстве над местом проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории», а также «пресекать несанкционированное нахождение БВС в воздушном пространстве, в том числе посредством уничтожения и повреждения таких судов, подавления или преобразования сигналов дистанционного управления ими», говорится в сообщении.

О необходимости введения таких ограничений полиция должна будет уведомить **Росавиацию** и организаторов соответствующего массового мероприятия, говорится в сообщении.

Полномочиями по регулированию использования беспилотников предложено наделить Росгвардию, Федеральную службу охраны (ФСО) и ФСБ.

Авторы законопроекта указывают, что регулирование необходимо для защиты жизни и здоровья граждан, в антитеррористических целях, при этом поправки не вводят никаких новых ограничений или запретов на использование беспилотных воздушных судов.

«Цель (поправок) упорядочить и законодательство, поскольку массовое использование беспилотников стало возможным совсем недавно, и многие правовые вопросы, в первую очередь, касающиеся безопасности использования БВС и защиты жизни и здоровья граждан, остаются неурегулированными», – отметил В.Пискарев.

«В соответствии с Воздушным кодексом РФ любые БВС весом от 250 грамм подлежат учету, а о планируемом полете, его месте и времени обязательно необходимо уведомлять соответствующие органы. Человек, который просто купил в интернете дрон и решил запустить его на улице без соответствующего разрешения, уже нарушает закон, за это предусмотрен административный штраф», – сказал он.

В.Пискарев напомнил, что в Москве использование беспилотников – коптеров, дронов, авиамodelей – в пределах МКАД полностью запрещено с 2016 года, но не законом, а приказом **Министерства транспорта**.

За последние годы число нарушений закона с использованием БВС выросло вдвое.

«Было несколько случаев, когда дроны приближались к авиационной технике во время военных парадов и их репетиций – так было в Екатеринбурге и в Хабаровске, и лишь мастерство летчиков позволило избежать столкновения и самых трагических последствий. А в 2016 году из-за очень низко летящего дрона чуть было не пострадали дети – школьники, приехавшие на экскурсию на Куликово поле. Очевидно, что дополнительные меры регулирования здесь необходимы, и наши правоохранительные органы и спецслужбы должны иметь все необходимые полномочия, чтобы обеспечить безопасность граждан», – сказал В.Пискарев.

Такое регулирование, по его словам, есть в США, Канаде, Китае, странах Евросоюза.

На ту же тему:

https://ria.ru/20190130/1550116746.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2019/01/30/792823-bespilotniki>

https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c518b3a9a7947e3c305d3cd?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://www.kommersant.ru/doc/3868300>

https://rg.ru/2019/01/30/v-gosdume-razrabotali-proekt-o-regulirovanii-ispolzovaniia-bespilotnikov.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://russian.rt.com/russia/news/597769-gosduma-proekt-bespilotniki?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://lenta.ru/news/2019/01/30/dron/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://otr-online.ru/news/zapushchennye-nad-mitingami-drony-predlozhili-sbivat-119431.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ЧЕЛЯБИНСКЕ

Расходы федерального бюджета на реконструкцию аэродромной части челябинского аэропорта «Баландино» составят более 6 млрд рублей, сообщил журналистам во вторник замминистра транспорта РФ Александр Юрчик.

«Финансирование только транспортной части аэропорта (челябинского – ИФ) превысит 6 млрд рублей. Поступление денег из федерального бюджета ожидается в самое ближайшее время», – сказал А.Юрчик.

Как сообщалось, реализация первого этапа проекта реконструкции уже началась.

Генеральный директор АО «Челябинское авиапредприятие» (управляет аэропортом) Юрий Коньков отметил, что реконструкция воздушной гавани идет по плану.

«Мы успеваем сдать объект к лету 2020 года – у нас будут и новый аэровокзал, и новый аэродром», – сказал он журналистам.

«Что касается аэровокзала, то (. . .) летом мы закроем тепловой контур и сдадим объект раньше срока на месяц – в октябре будем иметь техническую готовность, а в ноябре планируем запустить объект», – уточнил Ю.Коньков.

Ранее сообщалось, что из федерального бюджета в 2019-2020 годах будет направлено на реконструкцию аэродромной инфраструктуры челябинского аэропорта 5,3 млрд рублей. Средства запланированы в рамках подготовки к саммитам ШОС и БРИКС, которые пройдут в Челябинске в 2020 году.

Первый этап реконструкции включает ремонт взлетно-посадочной полосы, нескольких рулежных дорожек, перронов для стоянки самолетов и периметрового ограждения. На эти работы Челябинская область получит через Фонд развития 2,3 млрд рублей в 2019 году, еще 1 млрд рублей в 2020 году.

На второй этап реконструкции аэропорта из федерального бюджета планируется выделить 2 млрд рублей (1,8 млрд в 2019 году, 0,2 млрд – в 2020-м). Этап предполагает реновацию нескольких рулежных полос, в том числе магистральной, и строительство новых перронов. Кроме того, аэропорт «Челябинск» за счет федеральных средств рассчитывает до 2020 года сертифицировать взлетно-посадочную полосу по III категории ИКАО. Это даст возможность круглогодично при любой погоде принимать все типы воздушных судов без ограничений по взлетной массе.

«Баландино» находится под управлением холдинга «Новпорт». К концу 2019 года инвестор планирует закончить реконструкцию терминала для внутренних рейсов пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год. В дальнейшем планируется развитие этого проекта, а также строительство международного терминала и гостиничного комплекса.

На ту же тему:

https://www.chelvtv.ru/na-rekonstruktsiyu-chelyabinskogo-aeroporta-napravyat-bolshe-sredstv-chem-planirovalos/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://gubernia74.ru/articles/details/1088439/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В 2019 ГОДУ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 10%

- Минтранс РФ прогнозирует в 2019 году снижение темпов роста авиаперевозок относительно прошлогоднего результата.

«Процент роста? Трудно сказать... Конечно, темпы немножко уменьшатся. В этом (2018 – ИФ) году почти на 11% мы росли, надеюсь, что (в 2019 году – ИФ) где-то близко к 10% мы будем подбираться», – заявил замглавы Минтранса Александр Юрчик журналистам в среду.

Как сообщалось, в 2018 году авиакомпании РФ увеличили перевозки на 10,6% относительно 2017 года, до 116,2 млн пассажиров.

«Учитывая, что определенный внутренний ресурс исчерпан, мы работаем над этим и сейчас развиваем региональную сеть, – добавил А.Юрчик. – Президентом поставлена задача количество региональных маршрутов резко увеличить, к 2024 году довести количество маршрутов, минуя Москву, до 50%. Мы над этим работаем, мы этого добьемся, поэтому авиация будет расти».

На ту же тему:

https://tass.ru/ekonomika/6058914?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://iz.ru/839952/2019-01-30/v-mintrans-rasskazali-ob-uvelichenii-perevozok-passazhirov-aviakompaniiami>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; МИНТРАНС ВЫДЕЛИЛ 3,6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АЭРОПОРТА НА ЧУКОТКЕ

Реконструкция аэропорта Певек в Чукотском автономном округе начнется в этом году, **Минтранс** РФ выделил 3,6 млрд рублей на ремонт аэропорта в рамках проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», сообщила пресс-служба Минвостокразвития.

За четыре года предполагается отремонтировать взлетно-посадочную полосу и здание аэропорта, а также обновить оборудование.

«В связи с предстоящей реконструкцией региональными властями совместно с ФКП «Аэропорты Чукотки» и авиакомпаниями прорабатывается вопрос организации воздушных перевозок жителей города в центральные районы страны как через Анадырь, так и через Якутск и Петропавловск-Камчатский», – говорится в сообщении.

Аэропорт Певек – второй по размерам на Чукотке после аэропорта Анадырь («Угольный»). Из Певека регулярно летают рейсы в Москву.

Минвостокразвития напоминает, что Чукотка лидирует по числу аэропортов, которые предстоит реконструировать. Так, через три года в этом регионе планируется модернизировать еще шесть аэропортовых комплексов: Беринговский, Кепервеем, Залив Креста, Бухта Провидения, Марково и Лаврентия. Здесь приведут в порядок взлетно-посадочные полосы, установят радиотехническое и метеорологическое оборудование, построят аварийно-спасательные станции и складские здания.

Аэропорт Певек имеет ВПП размером 2,5 тыс. метров на 42 метра, принимает самолеты и вертолеты.

ФКП «Аэропорты Чукотки» создано в 2010 году на базе ФГУП «Чукотавиа», которое является в Чукотском АО основным региональным авиаперевозчиком. Предприятие включает 10 аэропортов Чукотки в населенных пунктах Анадырь, Беринговский, Залив Креста, Кепервеем, Лаврентия, Марково, Мыс Шмидта, Омолон, Певек и Провидения.

КОММЕРСАНТ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2019.01.30; В ПЕНЗЕ ПРИЛЕТЕТЬ НЕКУДА; МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ ХОТЯТ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА

Правительство Пензенской области рассчитывает получить федеральное финансирование на строительство нового здания аэровокзала. Как сообщили „Ъ“ в обладминистрации, Совет Федерации РФ рекомендовал **Министерству транспорта** России включить проект по возведению инфраструктурного объекта в федеральную программу «Развитие транспортной системы РФ». Впоследствии региональные власти рассчитывают получить для аэропорта статус международного. Эксперты считают, что у пензенского аэропорта есть перспективы наращивания пассажиропотока, однако отмечают, что обычно на строительство аэровокзалов тратятся средства частных инвесторов.

Проект «Строительство нового здания аэровокзала в городе Пензе» может быть включен в перечень объектов и мероприятий федеральной адресной инвестиционной программы «Развитие транспортной системы РФ». Как сообщили в правительстве Пензенской области, соответствующая рекомендация **Министерству транспорта** России дана по

итогах работы комитета Совета Федерации по экономической политике. В верхней палате парламента уточнили, что **Минтранс** РФ совместно с Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиацией**) и правительством Пензенской области должны провести дополнительные расчеты и экономические обоснования проекта.

На заседании комитета было сказано, что **Минтранс** РФ готов поддержать проект.

Как сообщил на заседании комитета СФ зампред правительства Пензенской области Валерий Беспалов, по инициативе губернатора региона уже разработана архитектурная концепция нового здания аэровокзала и проектно-сметная документация на объект. «В настоящее время она проходит государственную экспертизу. Проект разработан за счет средств бюджета Пензенской области, сметная стоимость строительства объекта 760,5 млн руб.», – пояснил господин Беспалов.

В правительстве Пензенской области „Ъ“ пояснили, что пензенский аэропорт устарел и не удовлетворяет потребностям региона. «Область активно развивается, к нам едут инвесторы, пассажиропоток растет и действующий аэропорт не справляется с нагрузкой. При том что после недавней реконструкции взлетная полоса отвечает современным требованиям», – отметила представитель губернатора области Дина Черемушкина. По ее словам, впоследствии правительство рассчитывает получить для аэропорта статус международного, но без строительства нового здания, которое позволит увеличить пропускную способность аэропорта, это невозможно. Госпожа Черемушкина отметила, что область готова взять на себя часть финансовой нагрузки, но в каком объеме, пока не решено. В бюджете этого года средств на строительство здания аэровокзала не заложено.

Разговоры о необходимости строительства нового помещения ведутся давно, в 2017 году стоимость нового здания аэровокзала оценивалась в 250-300 млн руб., но, как пояснили в правительстве, на тот момент проекта еще не было и сумма была приблизительной.

Как писал „Ъ“, реконструкция пензенского аэропорта началась в 2013 году. Тогда в рамках двух федеральных целевых программ – «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» – был проведен ремонт аэродрома. Работы шли в три этапа: сначала были обновлены объекты управления воздушным движением, радионавигации и связи, средств посадки, линии электроснабжения, было заменено технологическое оборудование в командно-диспетчерском пункте. На втором этапе была удлинена искусственная взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки, расширен пассажирский перрон с увеличением мест стоянок воздушных судов. На третьем этапе было заменено покрытие ИВП, для чего аэропорт был закрыт на полтора месяца. Длина обновленной полосы составила 2800 метров, ширина – до 45 метров. Сейчас аэропорт может принимать воздушные суда типов Ил-76 Т/ТД, Аэробус-319, Аэробус-320, Боинг-737. Работы по обновлению взлетно-посадочной полосы профинансировало ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», они обошлись в 29,01 млн руб. Остальные 567 млн руб. выделил федеральный бюджет.

По данным облправительства, после реконструкции полосы пассажиропоток увеличился с 75,4 тыс. пассажиров в 2014 году до 181,5 тыс. – в 2018 году. Пропускная способность действующего аэровокзала составляет 100 человек в час, отсутствует зона прилета и выдачи багажа. После строительства нового здания, по прогнозам властей, пассажиропоток может увеличиться до 500 тыс. человек в год. ГБУ ПО «Аэропорт Пензы» принадлежит областному правительству.

Сейчас в пензенском аэропорту работают авиакомпании «Руслайн», «ЮТэйр» и S7 – они выполняют пять рейсов в день до Москвы. Авиакомпания «Оренбуржье» по программе субсидирования региональных перевозок летает в Казань.

Олег Пантелеев из агентства «Авиапорт» считает, что перспектива расширения пассажиропотока до заявленного пензенским правительством уровня существует. «Вряд ли это произойдет через год после открытия нового здания аэропорта, но то, какими

темпами развивается гражданская авиация в стране, дает основания считать, что такой рост возможен и расширение аэровокзала будет востребовано. Обычно в таких случаях в здании проектируются блоки расширения, чтобы иметь возможность увеличивать здание без пересмотра проекта», – отмечает господин Пантелеев. При этом, по его словам, современная практика не подразумевает строительства аэровокзалов за счет федерального бюджета, этим занимаются частные инвесторы или балансодержатели аэропортов, реже тратятся средства бюджетов регионов.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что даже при достижении пассажиропотока в 500 тыс. человек в год аэропорт Пензы «останется небольшим и сложным для бизнеса», а окупаемость проекта будет зависеть от условий, предложенных правительством региона.

Как пояснили в правительстве области, власти искали инвестора на строительство аэровокзала, но пока никто не изъявил желания вложить средства в инфраструктурный объект.

<https://www.kommersant.ru/doc/3868328>

ТАСС; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2019.01.30; АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ В ШЕРЕМЕТЬЕВО: КАК ЭТО РАБОТАЕТ И КТО МОЖЕТ ЕГО ПРОЙТИ

В московском аэропорту Шереметьево с лета 2018 года тестируется система автоматического паспортного контроля, и скоро она будет действовать в Домодедово и Внуково. ТАСС – о том, что известно о новации.

Что представляет из себя автоматический паспортный контроль?

?

Пассажир самостоятельно проходит контроль без помощи оператора у привычной стойки, в автоматизированной кабине. Система проверяет действительность загранпаспорта, биометрические данные пассажира: фото и отпечатки пальцев и, если нет никаких проблем, пропускает в «чистую зону» аэропорта.

Сейчас в Шереметьево тестовые кабины установлены в терминалах E и D.

Любой пассажир сможет пройти автоматическую проверку?

?

Нет, сейчас систему тестируют только россияне, прибывающие или вылетающие из страны.

И еще для прохождения такого контроля должен быть биометрический загранпаспорт, а не документ старого образца.

Получается, программа принимает решение: выпускать ли меня из страны?

?

Да, но это не нововведение. И сейчас данные пассажира обрабатывает программа и выдает свое решение о допуске на рейс. Понятно, что сотрудники аэропорта и погранслужбы также контролируют процесс посадки. Но смысл автоматической системы именно в том, чтобы позволить людям проходить проверку без оператора.

И эта система появится во всех аэропортах?

?

Установка таких кабин планируется в Домодедово и Внуково.

Автоматический паспортный контроль действует в разных аэропортах мира: в Схипхолье (Амстердам, Нидерланды), в Хитроу (Лондон, Великобритания), в аэропортах Германии (Берлине, Мюнхене, Гамбурге, Франкфурте, Бонне, Дюссельдорфе).

В целом в аэропортах внедряются технологии, которые позволят упростить систему прохождения контроля. Ранее ТАСС сообщал, что компания «Аэрофлот» планирует применять биометрические технологии с 2019 года при посадке на рейс.

«Вы будете прикладывать свой посадочный [талон], камера моментально сфотографирует ваше лицо, распознает, и уже на гейте достаточно также будет приложить посадочный – камера сфотографирует и сравнит ваше лицо с тем, что было на спецконтроле, и если оно совпадает, вы проходите автоматически на посадку», – объяснил Кирилл Богданов, замгендиректора авиакомпании по информационным технологиям. Эта новация, по его мнению, поможет ускорить процесс посадки на 30%.

<https://tass.ru/obschestvo/6057599>

ТАСС; 2019.01.30; ПАССАЖИРЫ ЗАГОРЕВШЕГОСЯ ПРИ ПОСАДКЕ В СОЧИ САМОЛЕТА ПОДАЛИ ИСК НА ВОЗМЕЩЕНИЕ 11 МЛН РУБЛЕЙ

Три пассажира самолета авиакомпании «Ютэйр», который 1 сентября при посадке в Сочи выкатился в реку и загорелся, подали иски в суд на возмещение морального вреда и материального ущерба на общую сумму более 11,7 млн рублей. Об этом в среду сообщил ТАСС адвокат Андрей Лухин, защищающий интересы этих пассажиров.

«Сегодня по трем пассажирам мы подали два исковых заявления (один пассажир отдельно и двое совместно по их решению) в суд на сумму более 11,7 млн рублей», – сказал адвокат.

По его словам, ранее в адрес авиакомпании были направлены претензии от четырех пассажиров для компенсации морального и материального ущерба, а также затрат на медицинское обслуживание. Перевозчик ответил на три претензии из четырех, отказавшись удовлетворить требования пассажиров, отметил Лухин. «Авиакомпания в очередной раз предложила компенсировать каждому пострадавшему по 100 тыс. рублей за моральный ущерб и по 23 тыс. рублей – материальный. Данная сумма людей не устраивает», – подчеркнул адвокат.

Комментарием перевозчика ТАСС пока не располагает.

Самолет авиакомпании «Ютэйр», прибывший в ночь на 1 сентября из Москвы в Сочи, выкатился со взлетно-посадочной полосы в реку, в результате оказались разрушены крыло и шасси, загорелся левый двигатель. При возникшем на борту пожаре сгорело левое крыло самолета, а также была повреждена носовая часть воздушного судна.

На борту находились 164 пассажира и шесть членов экипажа, 18 пассажирам была оказана медицинская помощь. Троице потребовалась госпитализация. Один человек погиб – сотрудник аэропорта, который участвовал в спасательной операции и скончался в результате сердечного приступа.

<https://tass.ru/proisshestiya/6060122>

РИА НОВОСТИ; 2019.01.30; АВИАКОМПАНИЮ «АЛРОСА» ОШТРАФОВАЛИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВ ЖЕНЩИНЫ-ИНВАЛИДА

Суд в Новосибирской области по материалам проверки транспортной прокуратуры оштрафовал авиакомпанию «Алроса» за нарушение прав маломобильного инвалида, сообщает в среду Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

В ведомстве пояснили, что женщина-инвалид первой группы 21 октября 2018 следовала рейсом по маршруту Москва-Новосибирск, заблаговременно сообщив авиакомпании о том, что нуждается в помощи при высадке в аэропорту прилета.

«В связи с тем, что авиакомпания не уведомила аэропорт о следовании маломобильного пассажира, аэропортовые службы оказались лишены возможности предоставить женщине-инвалиду помощь непосредственно при высадке из воздушного судна по его прибытию», – рассказали в прокуратуре, пояснив, что сотрудники аэропорта по вине авиакомпании не знали о маломобильном пассажире на борту и не смогли быстро помочь женщине.

По результатам проверки Новосибирский транспортный прокурор внес представление об устранении нарушений законодательства о защите прав инвалидов директору

авиакомпаний. Также в отношении «Алросы» было возбуждено административное дело, по результатам рассмотрения которого суд назначил авиакомпании-перевозчику наказание в виде штрафа в размере 20 тысяч рублей.

<https://ria.ru/20190130/1550115321.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.30; ЛАЙНЕР МОСКВА-БАРНАУЛ ЭКСТРЕННО ВЕРНУЛСЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ИЗ-ЗА РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ

Пассажирский лайнер Москва-Барнаул экстренно вернулся в московский аэропорт «Шереметьево» из-за разгерметизации, спровоцированной незакрытием двери, сообщил «Интерфаксу» источник в экстренных службах.

«Накануне вечером после вылета из «Шереметьево» командир Эйрбаса, направлявшегося в Барнаул, сообщил, что на борту сработала сигнализация незакрытия двери. Затем датчики показали изменение давления, характерное для разгерметизации», – сказал источник.

Командир запросил экстренную посадку.

«Ему была предоставлена возможность незамедлительно вернуться в аэропорт вылета в Шереметьево. Посадка прошла благополучно», – сказал источник.

ТАСС; 2019.01.30; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ВОЗОБНОВИЛ ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЙСОВ

Все рейсы, задержанные в аэропорту Краснодара из-за тумана, отправлены по направлениям, сообщила ТАСС в среду пресс-секретарь авиаузла Анна Шалимова.

Ранее сообщалось, что четыре рейса задержаны на вылет из аэропорта в Краснодаре, еще пять – на прилет, два борта были направлены на запасной аэродром из-за тумана.

«По данным на 14:30, все задержанные ранее рейсы обслужены в аэропорту Краснодар и вылетели по направлениям», – сказала Шалимова, уточнив, что аэропорт работает в штатном режиме.

По данным Краснодарского центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, туман сохранится до конца суток.

<https://tass.ru/obschestvo/6059103>