



Ежедневный мониторинг СМИ

7 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

DUMA.GOV.RU; 2019.02.06; В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ ПРОШЕЛ «ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ЧАС» С УЧАСТИЕМ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА

В ходе своего выступления **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** напомнил, что реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» началась в 2017 году. Он нацелен на обеспечение россиян современной, качественной, безопасной, экономически эффективной дорожной инфраструктурой и как следствие – повышение качества жизни людей.

Усилия были сосредоточены на территории 38 крупнейших городских агломераций в 36 субъектах, было охвачено более 40 млн человек.

Он рассказал, что в 2016 году общая протяженность дорожной сети в выбранных агломерациях составляла 50 тысяч километров, в 2016 году из них в нормативном состоянии было 40%. Количество мест концентрации аварийности, мест ДТП составляла 2 830 точек по статистике ГИБДД.

В течение двух лет реализации проекта субъектам РФ предоставлялись средства из федбюджета в объеме 31 млрд 250 млн рублей ежегодно. Финансирование предоставлялось с условием направления на цели проекта консолидированных средств регионов в не меньшем объеме. В целом по проекту за два года направлено чуть менее чем по 65 млрд рублей ежегодно.

В течение 2017 и 2018 года выполнены работы по приведению в порядок свыше 11 тысяч километров дорог и улиц. Уложено порядка 113 млн кв. метров асфальто-бетонного покрытия – это почти 16 тысяч футбольных полей, сравнил Министр.

В итоге доля дорожной сети в нормативном состоянии в этих агломерациях составила 62,5%, что «даже выше, чем первоначальный план – 61% с небольшим».

Для обеспечения безопасности дорожного движения и ликвидации точек аварийности выполнен ряд мероприятий, в частности, установлено 3 480 светофорных объектов, порядка 60 тысяч дорожных знаков. Эти и другие мероприятия позволили ликвидировать более половины мест концентрации ДТП, рассказал Евгений **Дитрих**.

Добиться успешной реализации проекта позволила хорошая коммуникация как с исполнителями, так и с органами госвласти. В целом с учетом региональных команд проектом управляло более 1 000 человек. Почти еженедельно проводились селекторные совещания, в которых участвовали в том числе члены Комитета по транспорту и строительству.

Евгений **Дитрих** особое внимание уделил информационной открытости проекта. Он сообщил, что общественный контроль осуществлялся при помощи всех доступных современных методов коммуникации. На сайте проекта на обращения, поступившие через форму обратной связи с пользователями, ответ давался в течение 48 часов. Основной платформой в соцсетях была выбрана Вконтакте – создано 39 сообществ.

«Фактически впервые в России официальной приемной для обращения граждан стала социальная сеть», – отметил Министр.

Эта площадка оказалась удобной для осуществления общественного контроля, уверен он. Суммарная аудитория в участвовавших в проекте агломерациях превысила 5 млн человек.

Министерство транспорта РФ

В паспорте нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который стал по сути преемником приоритетного проекта, с 2019 года определены более масштабные целевые показатели. География нацпроекта также увеличена.

К 38 агломерациям приоритетного проекта были добавлены все столицы субъектов РФ, кроме Москвы и Санкт-Петербурга, и города с численностью населения более 200 тысяч человек. То есть сегодня в нацпроекте участвуют 104 городские агломерации.

Согласно нацпроекту, к 2024 году 85% улиц и дорог в этих городах будут в нормативном состоянии. Сегодняшний показатель – менее чем 50%, сообщил Министр.

Аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов напомнил, что финансирование по строительству, ремонту и содержанию дорог общего пользования идет из средств дорожных фондов. Финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» также предусмотрено за счет этих фондов. С момента принятия ФЗ, в котором были определены конкретные финансовые источники реализации мероприятий в сфере дорожного хозяйства, прошло уже восемь лет, сказал Валерий Богомолов. Объем бюджетных ассигнований дорожных фондов ежегодно увеличивается, за последние три года объем дорожных фондов составил примерно 100 млрд рублей в год. В 2018 году общий объем бюджетных ассигнований дорожных фондов всех уровней составил 1,6 трлн рублей. При этом, как отметил аудитор СП, доля федеральных автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, уменьшилась почти в три раза и на начало 2018 года составила всего 23%. Вместе с тем состояние региональной дорожной сети существенно не изменилось за это время. В целом по РФ доля таких дорог с 2012 по 2017 год уменьшилась всего на 7%. Более того, в некоторых субъектах доля автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, даже увеличилась. «Такая ситуация сложилась в Республике Адыгея, Марий Эл, Пермском и Хабаровском краях, Саратовской области и других регионах», – сказал аудитор СП.

Это связано с тем, что доходная база отдельных субъектов недостаточна для формирования дорожных фондов в необходимых объемах. «На наш взгляд, требуется анализ действующей системы формирования региональных дорожных фондов», – отметил Валерий Богомолов.

Также результаты проверки показали, что в отдельных субъектах имеются нарушения формирования дорожных фондов и использования этих средств. Так, средства из фонда направляются на другие нужды. «Это абсолютное нарушение Бюджетного кодекса», – заявил Валерий Богомолов.

Согласно паспорту проекта, в 2024 году доля региональных дорог, соответствующих нормативам, должна будет составить 50,9%. Это соответствует целевым показателям, но анализ плановых показателей проекта по субъектам РФ, принимающих участие в реализации нацпроекта, показал, что в результате реализации мероприятий в 21 субъекте доля таких дорог в 2024 году предполагается на уровне менее 50%. Аудитор СП отметил, что это связано с необходимостью серьезного объема работ и ограниченностью финансовых ресурсов.

<http://duma.gov.ru/news/29677/>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/ditrikh-bolee-60-rossiyskikh-dorog-privedeny-v-normativnoe-sostoyanie.html>

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/proekt-bezopasnye-i-kachestvennye-avtodorogi-rasshiryaet-masshtaby>

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=71215

<https://otr-online.ru/news/deputaty-gosdumy-obsuzhdayut-bezopasnost-na-rossiyskikh-dorogah-119925.html>

DUMA.GOV.RU; 2019.02.06; ПРЕДСТАВИТЕЛИ ФРАКЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ УКАЗАЛИ НА ПРОБЛЕМЫ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

В частности, законодательного регулирования требуют вопросы весогабаритного контроля, безопасности перевозок, качества дорог, исполнения новых ГОСТов. Об этом говорилось в ходе «правительственного часа» с участием **Министра транспорта РФ** Евгения **Дитриха**. Кроме этого, члены фракций ГД отметили важность строительства качественных дорог, обеспечения безопасности пассажирских перевозок, широкой транспортной сети для развития экономики страны.

Депутат фракции КПрФ Юрий Афонин, выступая в рамках «правительственного часа», отметил, мы живем в самой большой стране мира, и, «очевидно, что само существование России как государства зависит от транспортной связанности ее территории». Он указал, что «по официальным данным и грузооборот, и пассажирооборот транспортной системы России заметно меньше, чем был в РСФСР 30 лет назад». При этом парламентарий отметил и успехи в этой сфере: «Мы уверены, что строительство Крымского моста войдет в учебники истории». Также многое было сделано и в преддверии ЧМ по футболу.

«Но если посмотреть в целом на развитие транспортной системы России, то становится очевидной односторонность и несправедливость этого развития», – заявил Юрий Афонин и указал на тяжелую ситуацию в регионах. «Нынешние транспортные проекты – это в основном мегаполисы, их окрестности и транспортная связь между крупными городами. А в большей части страны дороги в плохом состоянии», – сказал депутат.

«Необходимо развитие транспорта в интересах всех страны», – заключил он.

Член Комитета по транспорту и строительству, член фракции ЛДПР Александр Старовойтов напомнил, что в течение 30 лет, по мнению фракции ЛДПР, залогом развития экономики России является транспортная отрасль. «У нас должна быть транспортная экономика и мы всегда расставляли на этом акценты», – подчеркнул парламентарий.

При этом он добавил, «из года в год нам приходится бороться за то, чтобы в транспортную отрасль было направлено больше денег».

В ходе своего выступления Александр Старовойтов акцентировал внимание на необходимости повышения качества российских дорог, а также призвал к обеспечению эффективного проведения предрейсового медицинского и технического осмотра.

Депутат фракции «Единая Россия» Владимир Афонский заявил, что из 12 нацпроектов по социально-экономическому развитию страны проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – один из самых масштабных и трудоемких. Он отметил, что с 2019 года проект в соответствии с Указом Президента стал национальным – «это запрос и гражданского общества в том числе». Задачи, стоящие перед отраслью, стали еще более масштабными – это факт, и надо отдавать себе отчет, указал депутат, что нацпроект содержит в себе и множество рисков. «Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» готов к реализации. 82 субъекта РФ уже подали проработанные заявки на участие в проекте», – отметил он. Владимир Афонский подчеркнул, что со своей стороны депутаты готовы к контролю ситуации и необходимой законотворческой работе. Так, по его словам, законодательного регулирования требуют вопросы весогабаритного контроля, безопасности перевозок, качества дорог, исполнения новых ГОСТов и другие вопросы. Кроме того, парламентарий сообщил, что на федеральном уровне «принято решение создать группы контроля, которые будут состоять из депутатов Государственной Думы и сенаторов». «Результаты национальных проектов должны выражаться не в цифрах и отчетах, а в реальных делах. Для нас это самое главное», – подчеркнул Владимир Афонский.

Заместитель Председателя Комитета по контролю и Регламенту, член фракции «Единая Россия» Михаил Романов отметил, что Правительство и Государственная Дума активно сотрудничают в рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные

дороги» при разработке нормативных правовых актов, направленных на совершенствование системы организации дорожного движения. Вместе с тем нельзя сказать, что Государственная Дума удовлетворена темпами принятия подзаконных правовых актов Правительства в этой сфере. Очевидно, что необходимо оптимизировать этот процесс, и в рамках своих полномочий Комитет по контролю и Регламенту намерен актуализировать работу по правовому сопровождению проекта.

«Конечно, невозможно игнорировать и замечания Счетной палаты, которая констатировала, что в целом по России доля дорог в ненормативном состоянии с 2012 по 2017 год уменьшилась всего на 7%, а в некоторых субъектах Федерации реализация проекта не успевает за износом трасс, и число некачественных магистралей растет», – сказал депутат. «Возможно, истоки этого – в том, что в ряде регионов средства дорожных фондов расходуются нецелевым образом, что также отметил аудитор. Очевидно, что необходим более жесткий контроль за соблюдением бюджетной дисциплины», – подчеркнул он.

Член Комитета по транспорту и строительству, член фракции «Справедливая Россия» Дмитрий Ионин отметил, что по мнению фракции, «команда, возглавляемая Евгением Дитрихом, действительно очень решительно взялась за реализацию нацпроекта с точки зрения планов и увеличения финансирования».

При этом, по мнению фракции, ряд вопросов в нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» следует скорректировать. В частности, нужно изменить параметры участия городов: необходимо «отсекать не по количеству населения (сейчас в нацпроекте могут участвовать города с населением более 200 тыс. человек – прим.ред.), а по потребностям конкретных муниципальных образований».

Кроме того, говоря о расширении дорожной сети, Дмитрий Ионин призвал **Министерство транспорта** подключиться к решению вопроса обеспечения равного доступа к вагонам Федеральной грузовой компании.

<http://duma.gov.ru/news/29687>

На ту же тему:

<http://www.er-duma.ru/news/vladimir-afonskiy-natsproekt-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi-vazhnyy-vklad-v-komfortn/>

<https://kprf.ru/party-live/cknews/182411.html>

<https://www.pnp.ru/politics/afonskiy-predlozhitel-mery-po-preduprezhdeniyu-avariynosti-na-dorogakh.html>

<https://www.1tv.ru/news/2019-02-06/359962->

[voprosy-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-deputaty-gosdumy-obsudili-s-glavoy-mintransa](https://www.1tv.ru/news/2019-02-06/359962-voprosy-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-deputaty-gosdumy-obsudili-s-glavoy-mintransa)

<https://kavkaz.mk.ru/social/2019/02/06/deputaty-gosdumy-trebuyut-garantii-bezopasnosti-na-dorogakh-ot-mintransa.html>

<https://otr-online.ru/news/deputaty-gosdumy-obsuzhdayut-bezopasnost-na-rossiyskih-dorogah-119925.html>

DUMA.GOV.RU; 2019.02.06; В ГД ПРИЗВАЛИ ВВЕСТИ ПАРЛАМЕНТСКИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ПОКАЗАТЕЛЯМИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Член Комитета по контролю и Регламенту Андрей Альшевских напомнил, что Президент РФ Владимир Путин неоднократно подчеркивал, что страну необходимо «прошить новейшей сетью коммуникаций».

«За последние годы в дорожной отрасли наглядно видны положительные тенденции. В том числе увеличилась протяженность автодорог, отвечающих нормативам. Вдвое уменьшилось количество мест концентрации ДТП», – сказал депутат. В ближайшей

перспективе нужно обновить региональные и местные дороги. Только 43% дорог в среднем внутри субъектов соответствуют нормативам, отметил он.

«В стране сохраняется низкий уровень транспортной доступности малых и средних городов, крупных сельских населенных пунктов», – подчеркнул Андрей Альшевских, добавив, что главы регионов, депутаты всех уровней, федеральные министерства взаимодействуют, чтобы воплотить в жизнь задачи, поставленные Президентом РФ.

По его словам, существует ряд проблем. Так, **Министерство транспорта** продолжает несвоевременно принимать нормативно-правовые акты.

Кроме того, отсутствует эффективное взаимодействие между **Минтрансом**, регионами и подведомственными организациями, а также должный контроль за использованием средств. Зачастую власти субъектов не используют межбюджетные трансферты, выделяемые Федерацией на развитие сети дорог.

Министерство не принимает действующих мер по снижению количества ДТП с участием автобусов, считает парламентарий. За прошлый год число аварий увеличилось на 2% по сравнению с 2017 годом.

Он напомнил о трагедии, произошедшей в воскресенье в Калужской области. Комитет по контролю и Регламенту выражает соболезнования семьям погибших и настаивает, чтобы Правительство усилило работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, особенно при перевозке детей.

«Мы высоко ценим усилия Правительства по разработке паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и трех сопутствующих проектов. Но Комитет предлагает установить парламентский контроль за выполнением установленных показателей. Учитывая, что дорожное строительство является темой национальной важности, депутаты подготовили рекомендации к органам исполнительной власти, которые помогут реализовать национальный проект», – сказал Андрей Альшевских.

«Мы оставляем на контроле соблюдение Правительством РФ сроков по разработке и утверждению нормативно-правовых документов. Дополнительно обращаем внимание на необходимость усиления контроля за организацией перевозки детей. По нашему мнению, требуется разработать комплекс мер, которые помогут избежать дефицита дорожно-строительных материалов, предоставить повышение их стоимости», – заключил депутат.

Без чего невозможно увеличение строительства и ремонта дорог

Председатель Комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев отметил, что Комитет уделяет большое внимание развитию дорожной сети, проводит встречи со всеми заинтересованными сторонами, чтобы «решить проблемы совместно, и пользователи дорог говорили нам «спасибо».

Он рассказал о тех вопросах, которые необходимо проработать вместе с **Министерством транспорта** РФ. В частности, он отметил, что депутаты Комитета займутся контролем расходования денег в этой сфере в регионах. «Государство направит в 2019 году 110 млрд рублей. Это почти в 2,5 раза больше, чем в 2018 году. Считаю, что здесь мы должны быть неравнодушными. В Комитете по транспорту у себя мы каждому депутату сказали, какой регион берет он на себя для контроля. И мы должны посмотреть, что происходит в регионах, что будет сделано в 2019 году для того, чтобы **Минтранс** в 2019 году или в январе 2020 года нам доложил, какие регионы деньги направили на другие нужды, что там сделано и кто в этом виноват», – сказал он.

Также Евгений Москвичев указал, что «то увеличение строительства и ремонта дорог, которое должно произойти в ближайшую пятилетку, невозможно без пересмотра подходов к производству, ценообразованию, транспортировке строительных материалов». Он привел в пример, что на 1 февраля 2018 года и в марте цена одной тонны битума составляла 8-9 тыс. рублей, мае-июне 2018 года – 14 тыс. рублей. «Сегодня, на февраль 2019 года, одна тонна битума стоит 12,5-13 тысяч. Наш прогноз – 20 тысяч и более.

Поэтому нам надо подумать, как решить вопрос, чтобы все инертные материалы не росли так», – сказал он.

Говоря о проблеме снижения числа ДТП, глава профильного комитета выступил с предложением снизить электротарифы регионам, что позволит лучше освещать пешеходные переходы. «Мы впервые в 2018 году сократили число дорожно-транспортных происшествий. Впервые в России на всех автомобильных дорогах погибло 18 тысяч человек вместо 36. Это говорит о том, что министерства, ведомства, муниципалитеты действительно работают в этих направлениях. Но из 18 тысяч погибших, прошу услышать, 5 104 человека погибло на пешеходных переходах и рядом с ними. Причина – отсутствие освещения на переходах и в радиусе 100 метров слева-справа. Предлагаю внести в закон об энергетике поправку, чтобы стоимость 1 киловатта электроэнергии стоила не больше, чем для населения. Это наша с вами безопасность граждан», – призвал депутат. <http://duma.gov.ru/news/29685/>

На ту же тему: <http://www.er-duma.ru/news/andrey-alshevskikh-neobkhodim-parlamentskiy-kontrol-za-realizatsiyey-natsproekta-bezopasnye-i-kachestv/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.06; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ В 3,5 РАЗА

К 2024 году **Минтранс** планирует привести в нормативное состояние 50 тысяч км городских дорог и 206 тысяч км региональных трасс, а также снизить смертность в ДТП в 3,5 раза, заявил глава министерства Евгений **Дитрих** на «правительственном часе» в Госдуме.

По словам **Дитриха**, с 2019 года задачи нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» существенно расширились. К 38 городам, которые участвовали в соответствующем приоритетном проекте в 2017 и 2018 годах, добавили все столицы регионов кроме Москвы и Санкт-Петербурга. К 2024 году 85% дорог и улиц нужно привести в нормативное состояние, это 50 тысяч км городских дорог, отметил **Дитрих**. Сегодня менее 50% из них находятся в хорошем состоянии.

В проект включена новая задача по ремонту региональных автодорог, которые соединяют агломерации, – их протяженность превышает 500 тысяч километров. Только 43% этих трасс находятся в нормативном состоянии, и этот показатель надо довести до 59%. Таким образом, отремонтируют более 206 тысяч км. В итоге на 10% планируется снизить уровень нагрузки на дороги, в 2 раза сократить число аварийных участков и в 3,5 раза – снизить количество погибших на дорогах.

В норму должны быть приведены также дороги регионального и межмуниципального значения, рассказал министр. По его словам, такой масштабной реконструкции дорог наша страна ещё не видела. При этом 22 региона с учётом очень плохого качества региональной дорожной сети не смогут выйти на показатель соответствия нормативам на 59%. В ряде регионов только 15-20% дорог в хорошем состоянии.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-planiruet-snizit-smertnost-na-dorogakh-v-35-raza.html>

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/news/mintrans-utverzhaet-cto-v-sostoyanii-snizit-smertnost-v-dtp-v-35-raza-119942.html>

ER-DUMA; 2019.02.06; МИХАИЛ РОМАНОВ: ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ОСТАЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ПРОБЛЕМНЫХ ОТРАСЛЕЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

По мнению депутата Госдумы, заместителя Председателя комитета ГД по контролю и Регламенту, члена фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ» Михаила Романова, тема, которой было посвящено выступление **министра транспорта** Евгения **Дитриха** в ходе прошедшего в Госдуме «правительственного часа» – итоги реализации приоритетного проекта

«Безопасные и качественные дороги» – является болезненной для всех регионов, острота и актуальность ее, к сожалению, не снижаются.

«Дорожная инфраструктура остается одной из самых проблемных отраслей российской экономики как в маленьких населенных пунктах, которые страдают от недостатка сообщения, так и в стремительно растущих мегаполисах, где темпы возведения жилья значительно превышают динамику строительства развязок и магистралей», – подчеркнул парламентарий.

И, по мнению депутата, хотя начатый в 2017 году проект «Безопасные и качественные дороги», который Правительство РФ реализует с высокой долей исполнения намеченных планов при активном сотрудничестве с Госдумой, а эксперты отмечают, что большая часть дорог в регионах, которые были включены в проект, приведены в нормативное состояние, значительно сокращено количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, оптимизированы транспортные потоки, обеспечена синхронизация развития всех видов транспорта в городах, нельзя сказать, что Государственная Дума удовлетворена темпами принятия подзаконных правовых актов Правительства в этой сфере.

«Очевидно, что необходимо оптимизировать этот процесс, и в рамках своих полномочий комитет по контролю и Регламенту намерен актуализировать работу по правовому сопровождению проекта», – заявил Романов.

Депутат также напомнил о существующих замечаниях Счетной палаты, которая констатировала, что в целом по России доля дорог в ненормативном состоянии с 2012 по 2017 год уменьшилась всего на 7%, а в некоторых субъектах Федерации реализация проекта не успевает за износом трасс, и число некачественных магистралей растет. Возможно, истоки этого – в том, что в ряде регионов средства дорожных фондов расходуются нецелевым образом, что также отметил аудитор. «Очевидно, что необходим более жесткий контроль за соблюдением бюджетной дисциплины», – сказал он.

«В связи с тем, что с 2019 года начинается новый этап реализации проекта с предоставлением поддержки за счет средств федерального бюджета, который рассчитан до 2021 года, очень важна и ценна информационная открытость, которой Евгений Дитрих сегодня уделил особое внимание», – подчеркнул Романов.

<http://www.er-duma.ru/news/mikhail-romanov-dorozhnaya-infrastruktura-ostaetsya-odnoy-iz-samykh-problemnykh-otrasley-rossiyskoy/>

На ту же тему:

<https://spbdnevnik.ru/news/2019-02-06/deputat-romanov-tempy-vozvedeniya-zhilya-prevyshayut-dinamiku-stroitelstva-magistralej>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.02.07; ПАРЛАМЕНТАРИИ ПРОСЛЕДЯТ ЗА ТРАТАМИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ; ЭТО ПОМОЖЕТ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА ПРИ ОБУСТРОЙСТВЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ

Расход денег, начиная с момента их поступления в региональные дорожные фонды и заканчивая выполнением всех пунктов запланированных работ в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», будет придирчиво и бескомпромиссно отслеживаться специально созданными контрольными группами. В них войдут депутаты Государственной Думы и члены Совета Федерации. К оценке качества реализации масштабных планов будут привлечены и жители регионов, которые получают возможность через различные каналы коммуникаций высказывать свои замечания, пожелания и конструктивные предложения. В среду, 6 февраля, в ходе «парламентского часа» в Госдуме министр транспорта Евгений Дитрих согласился, что такой парламентско-

общественный подход к выполнению поручения президента пойдёт на пользу делу и поможет уберечь бюджет от ненужных трат.

Что сделано, что предстоит сделать

Президент Владимир Путин во время прошлогоднего послания Федеральному Собранию призвал буквально «прошить» территорию России современными коммуникациями, отдельно указав на необходимость строительства и ремонта дорог во всех уголках страны. Это, по его словам, должно быть одной из главных задач в повестке региональных властей. Такой вполне созвучный с запросами россиян посыл был вскоре трансформирован в конкретный национальный проект «Безопасные и качественные дороги», рассчитанный на шесть лет – с 2019 по 2024 год.

Выполнить его в полном объёме поможет наработанный в прошлые годы министерством опыт. Евгений **Дитрих** напомнил, что в 2017 году в 36 регионах на территории 38 городских агломераций стартовал предтеча нацпроекта – приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». В ходе его выполнения предусматривалось сократить аварийность и привести в порядок дороги, доля которых в нормативном состоянии оценивалась на начало работ на уровне 40 процентов.

За два года действия программы регионами было освоено около 130 миллиардов рублей, что позволило отремонтировать свыше 11 тысяч километров дорог и улиц городов, а доля дорожной сети в нормативном состоянии выросла до 62,5 процента.

«Для обеспечения безопасности дорожного движения выполнены работы по инженерному устройству дорог и улиц, установлено более трёх тысяч светофоров, 60 тысяч дорожных знаков, что позволило ликвидировать более половины мест концентрации ДТП», – сказал Евгений **Дитрих**.

Масштабы национального проекта, отметил министр, значительно шире. «Безопасными и качественными автодорогами» предполагается охватить 104 городские агломерации в 83 регионах. В 2019-2024 годах планируется увеличить долю протяжённости автомобильных дорог регионального значения в нормативном состоянии до 50,9 процента и в два раза снизить количество мест концентрации ДТП на данной сети по сравнению с 2017 годом. Протяжённость «нормативных» дорог городских агломераций за тот же срок будет увеличена до 85 процентов.

Есть план, будут результаты

По словам Евгения **Дитриха**, все сметы для реализации проекта уже утверждены и в марте регионам-участникам предстоит провести конкурсы и заключить долгосрочные договоры с подрядчиками. Общий объём финансирования национального проекта за шесть лет составит 6,3 триллиона рублей. Уже в текущем году планируется отремонтировать 3,5 тысячи километров региональных автодорог, а до 2024 года предстоит построить или модернизировать 691 объект. За предстоящие шесть лет предполагается также увеличить протяжённость сети автодорог на 2230 километров. Попутно будет построено 70 путепроводов.

Кроме того, в планах транспортного ведомства до 2024 года строительство двух автомагистралей протяжённостью 826 километров, которые свяжут Москву, Казань и Самару в рамках проекта «Европа – Западный Китай». Затраты составят более 390 миллиардов рублей.

Чтобы процесс шёл гладко, уже введена и апробирована электронная система управления «Эталон», которая позволяет всем участникам в режиме онлайн оперативно, минуя бумажные носители, получать любую информацию, касающуюся проекта, а **Росавтодору** – оперативно руководить и анализировать поступающую информацию. «Самое главное, что была выстроена система оперативной отчётности, – подчеркнул **Дитрих**. – И **Минтранс**, и руководители регионов получили возможность реагировать на сбои, пока они не приобрели критический характер».

Помимо улучшения схемы внутреннего информобмена, министерством была отработана и система обратной связи с гражданами. Тему решено продолжить и в формате нацпроекта, установив общественный контроль при помощи всех доступных средств коммуникаций – сайта проекта, соцсетей, регулярных опросов и т.д.

Депутаты и сенаторы оценят результат

И тем не менее при всём позитивном настрое транспортного ведомства на грандиозные преобразования, нацпроект имеет и свои риски, считает член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. Так, в ходе прошлогодних проверок был выявлен разный уровень готовности регионов к запланированному в рамках предыдущего проекта обновлению дорожной инфраструктуры, что приводило к срывам графиков.

«У ряда регионов не было не только планов реализации выделяемых из федерального бюджета средств, но и достоверной информации по состоянию региональной дорожной сети, – сказал депутат. – При этом Счётная палата выявила недостаточный уровень освоения межбюджетных трансфертов, выделенных регионам на реализацию проекта».

Председатель профильного комитета Евгений Москвичёв отметил, что в 2019 году на реализацию нацпроекта будет направлено 110 миллиардов рублей – это почти в 2,5 раза больше, чем в 2018 году. В связи с этим он предложил взять процесс исполнения проекта под жёсткий парламентский контроль, начиная с поступления денежных средств и заканчивая выполнением всех пунктов запланированных работ. Для этого он предложил создать группы контроля с разбивкой по регионам, куда должны войти думские депутаты и сенаторы.

В то же время глава комитета убеждён, что целевые показатели нацпроекта нужно увеличить, «чтобы жители городов увидели реальное улучшение качества дорог». По словам Евгения Москвичёва, в России принято относиться к нацпроектам как к прорывным, «но если к 2024 году отремонтировать только 59 процентов дорог, как запланировано, то жители не увидят реального улучшения дорожной сети».

Недавняя трагедия в Калужской области, где перевернулся автобус с детьми, заставляет ещё раз вернуться к теме ужесточения медицинского контроля. Председатель Комитета Госдумы по охране здоровья Дмитрий Морозов, в частности, поднял вопрос модернизации системы организации предрейсовых медосмотров водителей.

«Вопрос касается здоровья водителей, особенно тех, кто совершает дальние рейсы. Мы все понимаем, что этот вопрос требует повышенного внимания и заслуживает тщательной и уже новой системы организации предрейсовых медицинских осмотров водителей», – отметил депутат, попросив **Дитриха** пояснить, считает ли он необходимыми изменение нормативно-правовой базы по данному вопросу.

Предполагается, что нормативно порядок дистанционного медицинского осмотра будет зафиксирован нормативными документами до конца этого года.

Глава **Минтранса** согласился, что дополнительный контроль при выпуске автобуса на линию необходим, так как «по ходу движения водитель может пребывать в различном состоянии здоровья, в различном состоянии усталости».

«Довольно давно уже обсуждается тема, связанная с возможностью применения дистанционного медицинского осмотра для тех водителей, которые находятся «на линии» или в удалённых посёлках, где медицинского работника «под рукой» нет. Хочу сказать, что были и поручения Правительства, на основе которых подготовлена дорожная карта по внедрению этого вида осмотра. В середине прошлого года эта дорожная карта была утверждена. Предполагается, что нормативно порядок такого дистанционного медицинского осмотра будет зафиксирован нормативными документами до конца этого года», – уточнил министр.

По словам **Дитриха**, дистанционный медосмотр позволит и контрольно-надзорным органам, и представителям работодателя более подробно контролировать вопрос медицинских осмотров, который снизит смертность и аварийность на дорогах.

Муниципальный транспорт оптимизируют

Законодатели также призвали **Минтранс** оптимизировать процесс создания межмуниципальных маршрутов. По словам депутата Владимира Катенева, сегодня открытие одного такого маршрута для сохранения транспортной доступности населённых пунктов может занимать до нескольких лет.

«Для закрытия межрегионального маршрута перевозчик обращается в **Минтранс** за три месяца до предполагаемой даты прекращения движения автобуса. А для открытия нового межрегионального или межмуниципального маршрута в случае создания инфраструктуры, предусмотренной нормативными актами, нужно несколько лет. Как можно оптимизировать эту работу?» – обратился депутат к министру.

Евгений **Дитрих** сослался на принятый ранее Федеральный закон №220-ФЗ, который призван эту работу упорядочить. Он пояснил, что к настоящему времени наработана достаточно большая практика, в том числе были изменены правила ведения реестров, которые, впрочем, по-прежнему нуждаются в совершенствовании.

Также министр рассказал о практике изменения времени прибытия автобусов – этот процесс тоже требует систематизации. Он добавил, что сегодня сложилась «интересная практика», когда автобусы, к примеру, с открытием Крымского моста поехали в Крым, и целый ряд маршрутов, которые проходили по переправе, требует корректировок, так как изменилось время прибытия.

«Мы открыты, собираем предложения регионов, каким образом этот порядок может быть изменён. С удовольствием приглашаю вас к участию в этой работе, чтобы мы могли вместе выработать подходы, позволяющие держать этот реестр в актуальном состоянии. Надеюсь, что в процессе формирования в рамках национального проекта программ по улучшению качества обслуживания общественным транспортом в городах и агломерациях мы эту работу улучшим и насытим новыми информационными технологиями, дадим людям возможность при помощи мобильных средств связи уточнять время прибытия автобусов», – заключил **Дитрих**.

<https://www.pnp.ru/economics/parlamentarii-prosledyat-za-tratami-na-stroitelstvo-dorog.html>

На ту же тему:

<https://www.vestifinance.ru/videos/45750>

ЕР-DUMA; 2019.02.06; ДЕПУТАТЫ ФРАКЦИИ ПРИЗВАЛИ МИНТРАНС ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ

Депутаты Госдумы в среду, 6 февраля, в ходе «правительственного часа» обсуждают с министром транспорта РФ Евгением **Дитрихом** итоги реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» и меры **министерства транспорта РФ** по реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Депутаты фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ», в частности, подняли перед министром вопрос оптимизации процесса создания межмуниципальных маршрутов. Как указал депутат фракции Владимир Катенев, чтобы закрыть межрегиональный маршрут, требуется три месяца, при этом открытие межмуниципального маршрута для сохранения транспортной доступности населённых пунктов может занимать до нескольких лет.

Депутат отметил, что сегодня **Минтранс** ведёт реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок – в том числе, это одна из мер контроля безопасности дорожного движения. На 1 февраля в этом реестре 3925 маршрутов, и первым в реестре значится маршрут из Санкт-Петербурга в карельский город Питкяранта, который с 2011 года осуществляет индивидуальный предприниматель. Однако периодически

межрегиональные маршруты закрываются, констатировал Катенев, и чтобы не прерывалось транспортное сообщение, региону приходится создавать межмуниципальный маршрут или новый межрегиональный.

«Для закрытия межрегионального маршрута перевозчик обращается в **Минтранс** за три месяца до предполагаемой даты прекращения движения автобуса. А для открытия нового межрегионального или межмуниципального маршрута в случае создания инфраструктуры, предусмотренной нормативными актами, нужно несколько лет. Как можно оптимизировать эту работу?» – обратился депутат к министру.

По словам Евгения **Дитриха**, тема межмуниципальных перевозок, действительно, актуальна. «С принятием 220 ФЗ, который был призван эту работу упорядочить, была наработана достаточно большая практика, в том числе, были изменены правила ведения реестров. Но они по-прежнему нуждаются в совершенствовании», – заметил министр.

Также он рассказал о практике изменения времени прибытия автобусов – этот процесс тоже требует систематизации. Он добавил, что сегодня сложилась «интересная практика», когда автобусы, к примеру, с открытием Крымского моста поехали в Крым, и целый ряд маршрутов, которые проходили по переправе, требует корректировок, так как изменилось время прибытия. «Мы открыты, собираем предложения регионов, каким образом этот порядок может быть изменен. С удовольствием приглашаю вас к участию в этой работе, чтобы мы могли вместе выработать подходы, позволяющие держать этот реестр в актуальном состоянии. Надеюсь, что в процессе формирования в рамках национального проекта программ по улучшению качества обслуживания общественным транспортом в городах и агломерациях, мы эту работу улучшим и насытим новыми информационными технологиями, дадим людям возможность при помощи мобильных средств связи уточнять время прибытия автобусов», – заключил **Дитрих**.

<http://www.er-duma.ru/news/deputaty-fraktsii-prizvali-mintrans-optimizirovat-protsess-sozdaniya-mezhmunitsipalnykh-marshrutov/>

ИА REGNUM; 2019.02.06; МИНТРАНС: МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ В КРЫМ ТРЕБУЮТ БОЛЬШИХ ИЗМЕНЕНИЙ

Порядок внесения изменений в межрегиональные маршруты пока несовершенен, признают в министерстве

Межрегиональные перевозки в Крым требуют серьезных изменений в связи с открытием Крымского моста. Как передает корреспондент ИА REGNUM, об этом 6 февраля заявил **министр транспорта** России Евгений **Дитрих** на пленарном заседании в Госдуме.

«Сейчас довольно интересная практика сложилась, когда автобусы поехали в Крым с началом открытия Крымского моста, и целый ряд маршрутов, которые раньше проходили по переправе, требует внесения изменений, потому что время прибытия на остановочные пункты изменилось. Это требует изменений в порядок, который сегодня существует», – заявил **Дитрих**.

Межрегиональные маршруты периодически закрываются или меняются, однако для закрытия маршрута перевозчик обращается в **Минтранс** за три месяца до предполагаемой даты прекращения движения автобуса, а для открытия нового межрегионального или межмуниципального маршрута в случае создания инфраструктуры, предусмотренной нормативными актами, нужно несколько лет.

По словам министра, 220-ФЗ был призван упорядочить эту работу, однако по-прежнему «правила нуждаются в совершенствовании».

Несмотря на то, что в ряде случаев «регион, который отслеживает правильность исполнения расписания по этим маршрутам, уже имеет возможность оперативно эти маршруты корректировать», **Минтранс** начал собирать предложения регионов, «каким образом этот порядок может быть изменен», добавил министр.

<https://regnum.ru/news/2567239.html>

ТАСС; 2019.02.06; КОМИТЕТ ДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ ПРОСИТ ДЕПУТАТОВ КОНТРОЛИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В СВОИХ РЕГИОНАХ

Комитет Госдумы по транспорту и строительству призвал депутатов следить за тем, как расходуются средства, выделенные на дорожный ремонт в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом сообщил глава комитета Евгений Москвичев.

«Государство направит в 2019 году 110 млрд рублей, это почти в два с половиной раза больше, чем в 2018 году», – сказал он, выступая на заседании Госдумы в рамках «правительственного часа» с участием **министра транспорта РФ** Евгения Дитриха.

«Считаю, что здесь мы должны быть неравнодушными. Комитет по транспорту каждому депутату сказал, какой регион берет он на себя по контролю, и мы должны посмотреть, что происходит в регионах, что будет сделано в 2019 году, чтобы **Министерство транспорта РФ** в 2019 году или в декабре 2020 года нам доложило: какие регионы деньги направили на другие нужды, что там сделано и кто в этом виноват», – добавил он.

При этом депутат призвал увеличить целевые показатели нацпроекта.

Кроме того, указал он, «то увеличение [объемов] строительства и ремонта дорог, которое должно произойти в ближайшую пятилетку, невозможно без пересмотра подхода к производству, ценообразованию, транспортировке строительных материалов».

Со своей стороны заместитель Москвичева, депутат-единоросс Владимир Афонский заверил, что партия готова организовать контроль за реализацией нацпроекта. «Законодательного регулирования требуют вопросы весогабаритного контроля, безопасности перевозок, качества дорог, исполнения новых ГОСТов и другие вопросы. Партийный проект «Единой России» «Безопасные дороги», депутатский корпус возьмут на себя контроль реализации программ дорожной сети, начиная с поступления денежных средств до момента выполнения строителями своих обязательств во всех субъектах», – сказал он на заседании палаты.

По словам Афонского, еще в январе 2019 года партией было принято решение о том, что к данной работе подключатся депутаты фракций региональных парламентов, члены местных советов.

<https://tass.ru/ekonomika/6085181>

На ту же тему:

<http://www.er-duma.ru/news/evgeniy-moskvichev-deputaty-v-regionakh-prosledyat-za-raskhodovaniem-sredstv-v-ramkakh-natsproekta-o/>

<http://www.er-duma.ru/news/vladimir-afonskiy-deputatskiy-korpus-edinoy-rossii-prokontroliрует-realizatsiyu-natsproekta-bezopasn/>

<https://er.ru/news/177128/>

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/komitet-dumy-po-transportu-prosit-deputatov-kontrolirovat-remont-dorog-v-svoikh-regionakh/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.06; ДИТРИХ ОТМЕТИЛ ВАЖНОСТЬ ЗАКОНОПРОЕКТА О ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Законопроект о возможности строительства на Крайнем Севере платных трасс без бесплатных дублёров даст возможность построить дороги там, где их нет вообще, за счёт инвесторов. Об этом **министр транспорта** Евгений Дитрих сказал на пресс-подходе по итогам «правчасы» в Госдуме.

Строить платные дороги без дублёров будут только в тех районах Крайнего Севера, где сейчас вообще нет никакого сообщения. «Если нет вообще сообщения, но есть инвестор, который говорит: мы хотим построить и какую-то часть расходов вернуть. Но при этом инвестор не имеет возможности и желания строить две дороги...» – объяснил Дитрих.

Как отметил министр, с инициативой строить за счёт инвесторов дороги на отдалённых территориях вышли сами северные регионы, потом её поддержали и доработали в **Минтрансе**.

Если закон будет принят, необходим жёсткий контроль за тарифами, обратил внимание глава **Минтранса**. Сегодня, отметил он, есть несколько режимов, связанных с развитием платных дорог. Первый, это – прямая оплата участка дороги пользователями. Второй – когда заказчик возмещает расходы концессионеру. «При этом пользователь не видит, что дорога платная, так как за него платит государство», – подчеркнул **Дитрих**.

Законопроект о строительстве платных дорог на Крайнем Севере Госдума приняла в первом чтении 5 февраля. Изменения вносятся в статью 37 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Правительственная инициатива уточняет, что решение об использовании трассы на платной основе не будет приниматься в отношении дороги, которая расположена в пределах населённого пункта.

<https://www.pnp.ru/economics/ditrikh-otmetil-vazhnost-zakonoproekta-o-platnykh-dorogakh-na-kraynem-severe.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6081626>

<https://www.kommersant.ru/doc/3874647>

<https://rg.ru/2019/02/05/reg-szfo/na-krajnem-severe-postroiat-bezalternativnye-platnye-dorogi.html>

<https://regnum.ru/news/2567938.html>

<https://otr-online.ru/news/glava-mintransa-rasskazal-o-tarifah-na-platnyh-trassah-kraynego-severa-119963.html>

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=71181

https://auto.vesti.ru/news/show/news_id/710502

<https://www.bfm.ru/news/406112>

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/117089>

<http://yamal-region.tv/news/35153>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; МИНТРАНС РФ ЗА УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРИ ТЕХОСМОТРЕ, ПРОЦЕДУРУ НАДО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ

Минтранс РФ выступает за совершенствование процедуры прохождения техосмотра автомобилей, а также за ужесточение наказания в случае нарушения процедуры, заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе правительственного часа в Госдуме в среду.

По его словам, «правительством подготовлены правила по совершенствованию техосмотра, в отношении отмены техосмотра для тех или иных категорий – я полагаю, правительство сформирует позицию после того, как этот документ будет рассмотрен».

«Техосмотр необходимо совершенствовать, наказание за его прохождение в ненадлежащей форме необходимо ужесточать, создавая необходимые механизмы проверки правильности проведения технического осмотра и обязательного устранения тех недостатков, которые были в ходе этого технического осмотра выявлены. И жестоко карать за те случаи, когда без прохождения документ о техосмотре подделывается, в случае, когда речь идет о перевозке опасных грузов, когда речь идет о перевозке детей и о различных услугах по перевозке социальных групп населения», – сказал министр.

В настоящее время активно обсуждается реформа процедуры проведения техосмотра. В частности, в конце января депутаты фракции «Справедливая Россия» внесли на рассмотрение Госдумы законопроект, предлагающий отменить техосмотр для личного автотранспорта россиян, не используемого в коммерческих целях.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190206/1550458755.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3875260>

<https://regnum.ru/news/2567266.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6083882>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c5ab7259a79473ea20434de>

<https://iz.ru/842512/2019-02-06/v-mintranse-predlozhili-uzhestochit-nakazanie-za-fiktivnoe-prokhozhdenie-tehosmotra>

<https://iz.ru/842512/2019-02-06/v-mintranse-predlozhili-uzhestochit-nakazanie-za-fiktivnoe-prokhozhdenie-tehosmotra>

<https://www.vedomosti.ru/auto/news/2019/02/06/793411-tehosmotr>

<https://realnoevremya.ru/news/128650-ministr-transporta-rossii-predlozhil-uzhestochit-nakazanie-za-fiktivnyy-tehosmotr>

<https://otr-online.ru/news/glavamintransapredlozhil-uzhestochit-nakazaniezafiktivnyytehosmotr-119945.html>

<https://www.ntv.ru/novosti/2149582/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/154665/>

https://www.kommersant.ru/doc/3875260?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201902062021-ggwu.htm

<https://mirnov.ru/lenta-novostej/za-fiktivnyi-tehosmotr-hotjat-zhestoko-karat.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.02.06; ПОЛИС С ГАРАНТИЕЙ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА ФИКТИВНЫЙ ТЕХОСМОТР

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих в ходе «правительственного часа» в Госдуме ответил на вопросы депутатов о несовершенстве процедуры техосмотра. Необходимо жестоко карать за те случаи, когда документы о прохождении техосмотра подделываются, заявил глава **Минтранса**. И когда речь идет о перевозке детей – особенно.

Тема приобрела особую актуальность из-за трагедии в Калужской области, где 3 февраля опрокинулся автобус с детьми. Погибли семь человек, в том числе трое детей и четверо взрослых, травмы получили 38 пассажиров. Как сообщалось, у следствия возникли сомнения в подлинности документов о техосмотре автобуса. Проверка на эту тему продолжается. Отвечая на обеспокоенность депутатов, министр выразил уверенность, что наказание за недобросовестное прохождение техосмотра необходимо ужесточать. А саму процедуру – усовершенствовать, заявил он.

- Необходимо жестко карать за те случаи, когда без прохождения документ о техосмотре подделывается, в случае, когда речь идет о перевозке опасных грузов, когда речь идет о перевозке детей и о различных услугах по перевозке социальных групп населения, – сказал глава **Минтранса**.

Законопроект кабмина на эту тему уже находится на рассмотрении в Госдуме. Одно из предлагаемых нововведений – обязательная фото- и видеофиксация процедуры техосмотра, что позволит достоверно установить факт проведения ТО. В пакете законопроектов также ужесточение наказания за выдачу диагностических карт без осмотра и ряд других нарушений в этой сфере.

В «Справедливой России» предложили сосредоточиться на усилении контроля над коммерческими перевозками, чтобы избежать таких трагедий впредь. При этом государство не должно отвлекать силы на контроль ТО автомобилей граждан – ответственность за техническое состояние личного автотранспорта должна лежать на самих водителях, считают депутаты. Ранее фракция внесла нашумевший законопроект на эту тему, предложив отменить ТО личного транспорта. Один из авторов – «эсер» Олег Нилов – поинтересовался мнением кабмина по этому поводу.

Дитрих в ответ отметил, что в отношении отмены техосмотра для тех или иных категорий автомобилей правительство сформирует позицию после того, как будет рассмотрен указанный законопроект кабмина о реформе техосмотра.

Председатель Комитета ГД по охране здоровья Дмитрий Морозов заострил внимание на еще одной проблеме, которая нередко приводит к ДТП – в том числе где жертвами становятся дети. Это здоровье водителей, особенно тех, кто совершает длительные рейсы. Глава комитета поинтересовался, назрела ли законодательная реформа системы организации предрейсовых осмотров водителей.

Вопрос чрезвычайно актуальный, согласился **Дитрих**. Водитель, отметил он, может «пребывать в различном состоянии усталости», что, по словам министра, требует дополнительного контроля при выпуске его на линию. Сегодня, напомнил он, действует порядок предсменных, предрейсовых и послесменных осмотров, который утвержден Минздравом в 2014 году.

По словам министра, обсуждается возможность применения дистанционного медицинского осмотра для тех, кто непосредственно находится на линии, а также для водителей в удаленных поселках, где медицинского работника, что называется, под рукою нет. Как заявил **Дитрих**, утверждена «дорожная карта» по внедрению этого вида осмотра.

«Предполагается, что нормативно порядок такого дистанционного медицинского осмотра будет зафиксирован нормативными документами до конца этого года», – сообщил он, уточнив, что для этого будут использоваться возможности телемедицины. В **Минтрансе** считают, что дистанционный медицинский осмотр позволит и контрольно-надзорным органам, и представителям работодателя более подробно контролировать процесс медицинских осмотров и снизит смертность и аварийность на дорогах.

<https://rg.ru/2019/02/06/v-mintranse-predlagaiut-uzhestochit-nakazanie-za-fiktivnyj-tehosmotr.html>

ИА REGNUM; 2019.02.06; СЕРГЕЙ МИРОНОВ ПРИЗВАЛ ПРЕКРАТИТЬ НИКОМУ НЕ НУЖНУЮ РЕФОРМУ ТЕХОСМОТРА

Лидер «Справедливой России» Сергей Миронов настаивает на отмене техосмотра, передает корреспондент ИА REGNUM 6 февраля.

«Мы предлагаем не «совершенствовать» техосмотр, а отменить его для личного автотранспорта, который не используется в коммерческих целях. Техосмотр легковых автомобилей следует оставить только для такси», – заявил Миронов.

Он недоволен тем, что правительство предлагает ужесточить требования к техосмотру.

«Вместо никому не нужной реформы следует уточнить установленный Правилами дорожного движения перечень неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, и значительно усилить административную ответственность за подобные нарушения», – уверен депутат Госдумы.

Правительство обсудит варианты отмены техосмотра для тех или иных категорий автотранспорта только после того, как в Госдуме рассмотрят дополнительные меры по совершенствованию системы техосмотра, заявил **министр транспорта** России Евгений **Дитрих**.

<https://regnum.ru/news/2567506.html>

ЕР-DUMA.RU; 2019.02.06; ДМИТРИЙ МОРОЗОВ: СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ НУЖДАЕТСЯ В МОДЕРНИЗАЦИИ

Председатель комитета ГД по охране здоровья, депутат фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ» Дмитрий Морозов в среду, 6 февраля, в ходе «правительственного часа» с участием **министра транспорта** РФ Евгения **Дитриха** поднял вопрос модернизации системы организации предрейсовых медицинских осмотров водителей

«Вопрос касается здоровья водителей, особенно тех, кто совершает дальние рейсы. Мы все понимаем, что этот вопрос требует повышенного внимания и заслуживает тщательной и уже новой системы организации предрейсовых медицинских осмотров водителей», – отметил депутат.

Председатель думского комитета попросил министра пояснить, считает ли **министерство транспорта** необходимыми изменение нормативно-правовой базы по данному вопросу.

Дитрих отметил актуальность вопроса: «По ходу движения водитель может прибывать в различном состоянии здоровья, в различном состоянии усталости. Это требует дополнительного контроля при выпуске его на линию».

Он напомнил, что сегодня действует порядок предсменных, предрейсовых и послесменных осмотров, который утвержден Минздравом в 2014 году. «Приказ по этому поводу существует, он предполагает, что как перед началом смены проводятся необходимые осмотры медицинскими работниками, так и по завершению смены. Есть исключения для водителей оперативных служб. Есть административная ответственность за несоблюдение этого порядка», – пояснил **Дитрих**.

«Довольно давно уже обсуждается тема, связанная с возможностью применения дистанционного медицинского осмотра для тех водителей, которые находятся «на линии» или в удаленных поселках, где медицинского работника «под рукой» нет. Хочу сказать, что были и поручения Правительства, на основе которых подготовлена дорожная карта по внедрению этого вида осмотра. В середине прошлого года эта дорожная карта была утверждена. Предполагается, что нормативно порядок такого дистанционного медицинского осмотра будет зафиксирован нормативными документами до конца этого года», – указал министр.

По словам **Дитриха**, дистанционный медицинский осмотр позволит и контрольно-надзорным органам, и представителям работодателя более подробно контролировать вопрос медицинских осмотров, который снизит смертность и аварийность на дорогах.

<http://www.er-duma.ru/news/dmitriy-morozov-sistema-organizatsii-predreysovykh-meditsinskikh-osmotrov-voditeley-nuzhdaetsya-v-mo/>

На ту же тему

<https://er.ru/news/177133/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.06; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ОПРЕДЕЛИТЬ ТИПЫ ТАХОГРАФОВ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР) предложил законодательно определить типы тахографов для грузоперевозчиков. Об этом он сообщил журналистам.

По его словам, фракция ЛДПР несколько лет с **Минтрансом** работали над вопросом режима труда и отдыха водителей. Еще в 2013 г. **Минтранс** обязал всех грузоперевозчиков поставить такой прибор как тахограф соответствующего образца. Поставить заставил, но вопрос контроля остается открытым. Кто-то поставил какие-то китайские тахографы, кто-то еще какие-то.

«Режим труда и отдыха фактически не соблюдается. За время работы с **Минтрансом** мы привели в соответствие нормативно-правовую базу. Но все равно осталось до конца «дожать» какие-то пункты, внести изменения в закон о безопасности дорожного движения, чтобы уже четко определить, какие тахографы могут использоваться, какие нет. В противном случае, есть легальные перевозчики, которые используют правильные типы тахографов, и давно уже переоснастили свой транспорт, а есть те, которые продолжают ездить с каким-то хламом, и контрольно-надзорные органы при остановке ТС не могут проверить, сколько же водитель по-настоящему находится в пути», – сказал А.Старовойтов.

Он добавил, что состояние усталости водителя, который работает более 12 часов, необходимо приравнивать к состоянию алкогольного опьянения. «Если водитель находится в пути 12-14 часов, что чаще всего и происходит и не только в грузоперевозках, но и в автобусных перевозках, то давно уже эксперты, медики сказали, что такое состояние водителя приравнивается к алкогольному опьянению. Этот вопрос необходимо закончить до конца», – заключил А.Старовойтов.

<https://www.mskagency.ru/materials/2860921>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОСВЕТИТЬ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ ЗА СЧЕТ ФОНДОВ АВТОСТРАХОВЩИКОВ

Глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев предлагает использовать для оснащения пешеходных переходов проценты, начисляемые на резервные средства автостраховщиков.

«Мы впервые в 2018 году сократили большое количество ДТП, впервые в России на автомобильных дорогах погибло 18 тысяч вместо 36 тысяч. Это говорит о том, что вопросы безопасности дорожного движения работают. Но из 18 тысяч погибших, прошу услышать, 5 тыс. 104 человека погибли на пешеходных переходах и рядом с ними. Причина – отсутствие освещения пешеходных переходов в радиусе 100 метров», – сказал Москвичев, выступая на «правительственном часе» с участием **министра транспорта Евгения Дитриха**.

Он озвучил предложение, где изыскать средства на достойное оснащение переходов.

«По закону мы каждому погибшему должны выплатить 2 млн рублей, это 10 млрд рублей. У нас сегодня у страховщиков находится 180 млрд рублей в фонде, каждый год по 10 млрд рублей им начисляют проценты. Если мы 10 млрд каждый год будем использовать на пешеходные переходы, поверьте, мы эту проблему решим», – сказал Москвичев.

Он также считает правильным внести в закон «Об энергетике» поправку, чтобы стоимость 1 киловатта электроэнергии для организаций, отвечающих за освещение дорог, была не выше, чем для населения.

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/2567189.html>

ВЕЧЕРНИЕ ВЕДОМОСТИ; 2019.02.06; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ О РИСКЕ ПО СРЫВУ СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА ДОРОГ НА УРАЛЕ

Начало дорожно-строительного сезона в 2019 году в Свердловской области может быть сорвано. Речь об этом шла накануне, 6 февраля на заседании Государственной думы РФ. Депутат Госдумы Дмитрий Ионин в рамках правительственного часа рассказал министру транспорта РФ Евгению Дитриху о ситуации, сложившейся на рынке железнодорожных грузоперевозок, которая ведет к закрытию производств и ущемлению интересов добывающих компаний.

«Мы планируем амбициозные планы по строительству дорог, но дороги не строятся без строительных материалов, в первую очередь, без щебня. Я настаиваю на том, чтобы **Министерство транспорта** подключилось к вопросу неравного доступа к вагонам «Федеральной грузовой компании». Конкретно сейчас «РЖД» ведет проверку по нашему обращению, и, например, крупное предприятие «Первоуральское рудоуправление» в ответ на запрос службы безопасности «РЖД» написало, что из-за того, что «ФГК» искусственно ограничивает доступ и отдает вагоны близким к себе структурам, в компании было уволено 400 человек. Сегодня они ищут работу, в Первоуральске это достаточно сложно. Я могу привести такие примеры с предприятий «Ураласбест», «Щебень полуночное», и других производителей нерудных материалов, они сегодня не могут вывезти свою продукцию. И, так или иначе, не мытьем так катанием мы с вами обязаны этой ситуацией

заниматься, больше спасибо руководству «РЖД», оно подключилось, но и **Минтранс** не должен оставаться в стороне», – рассказал Дмитрий Ионин.

Напомним, что ранее этот вопрос обещал изучить также губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев. Он оценит, насколько обоснованно было предоставление налоговых льгот «Федеральной грузовой компании». Об этом он заявил, комментируя ранее озвученную Дмитрием Иониным информацию о, предположительно, фиктивном трудоустройстве сотрудников в ФГК, что позволило, по оценкам парламентария, получить налоговую выгоду в размере около 1,5 миллиарда рублей. Евгений Куйвашев намерен встретиться лично с Дмитрием Иониным, чтобы обсудить эту ситуацию.

Также по данным издания, у Дмитрия Ионина недавно состоялась встреча с заместителем Генпрокурора РФ Николаем Винниченко (бывшим Полпредом Президента в УрФО). В Генпрокуратуре взяли под контроль проведение доследственной проверки, которую продолжает проводить Уральское следственное управление на транспорте СК России. Следователям предстоит дать оценку действиям топ-менеджеров «ФГК» и принять решение о возбуждении либо об отказе в возбуждении уголовного дела по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 199 УК РФ («Уклонение от уплаты налогов»).

<http://veved.ru/news/120190-v-gosdume-zayavili-o-riske-po-sryvu-srokov-stroitelstva-i-remonta-dorog-na-urale.html>

ИА REGNUM; 2019.02.06; МИНТРАНС НЕ ГОТОВ К ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** выступил против отмены транспортного налога и напомнил регионам, что они имеют право поменять его структуру, передает корреспондент ИА REGNUM 6 февраля.

«Вопрос отмены мы бы с учетом мнения регионов не поддерживали», – заявил **Дитрих** в ходе пленарного заседания Госдумы.

Он призвал подумать о судьбе региональных дорожных фондов – не все субъекты РФ готовы сейчас к отмене транспортного налога.

«У регионов есть право структуру транспортного налога установить самостоятельно, снизив его, повысив или привязав его к экологическим или иным требованиям», – отметил министр.

<https://regnum.ru/news/2567143.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/ditrikh-vyskazalsya-protiv-otmeny-transportnogo-naloga.html>

<https://newdaynews.ru/moskow/654889.html>

ИА REGNUM; 2019.02.06; В МИНТРАНСЕ ОЦЕНИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОХОДЫ РЕГИОНОВ ОТ АКЦИЗОВ НА ТОПЛИВО

Для поддержки строительно-ремонтных дорожных работ в регионах национальными проектами предусмотрены внушительные объемы дополнительного финансирования. Как передает корреспондент ИА REGNUM, об этом 6 февраля заявил **министр транспорта** России Евгений **Дитрих** на пленарном заседании в Госдуме.

«К 2024 году, исходя из указаний, прозвучавший в послании, процент акциза, который поступает в регионы, составит 100%. Все деньги от акцизов, как и несколько лет назад, будут поступать напрямую в региональный дорожный фонд. Только по 2024 году эта сумма составит для субъектов объем дополнительного финансирования 384 млрд рублей», – заявил **Дитрих**.

«Суммы значимые, уверен, что к этому времени все процессы, связаны с контрактацией и поиском подрядчиков с разворачиванием их работы в субъектах РФ и городах будут отлажены и решены», – подчеркнул он.

Он напомнил, что, согласно указанию президента России Владимира Путина, поэтапное увеличение доли акцизов, которые поступают субъектам напрямую, минуя Федеральный дорожный фонд, предусмотрено с 2020 года.

«Это деньги, которые будут дополнительно направлены на реализацию мероприятий проекта, о чем будет написано в соглашении», – пояснил он.

Другим источником дополнительных средств федеральной поддержки для регионов уже в ближайшее время должны стать 3% от акцизов на нефтепродукты, которые сегодня поступают в федеральный бюджет, а вскоре будут направляться в регионы через механизм финансирования федерального дорожного фонда.

«Это будут трансферты по соглашениям, которые регионы будут получать на достижения показателей проекта по согласованным программам», – указал министр.

Он отметил, что с субъектами РФ ведется мониторинг состояния парка техники, в том числе ее фактического износа. По итогам этой работы, совместно с Минпромом будут подготовлены предложения отечественных производителей дорожно-строительной техники и локализации ее производства в России.

<https://regnum.ru/news/2567148.html>

ИА REGNUM; 2019.02.06; МИНТРАНС НЕ МОЖЕТ ГАРАНТИРОВАТЬ РОСТ ЦЕН НА ТОПЛИВО В ПРЕДЕЛАХ ИНФЛЯЦИИ

«Какие-либо гарантии по этому поводу сегодня и, я думаю, в дальнейшем вы вряд ли услышите»

Правительство активно работает над сдерживанием роста цен на топливо, однако гарантировать, что этот рост не будет превышать уровень инфляции, не может. Как передает корреспондент ИА REGNUM, об этом 6 февраля заявил **министр транспорта России Евгений Дитрих** на пленарном заседании в Госдуме, отвечая на вопрос о гарантиях роста цен на топливо, не превышающего уровень инфляции.

«Думаю, этот вопрос требует отдельного обсуждения. Правительство работает над вопросами, связанными (с этим)», – заявил **Дитрих**.

По его словам, эта комплексная работа определяется целым рядом параметров.

«Правительство предпринимает меры, чтобы цены на топливо не росли, в том числе и по линии изменения в законодательство, и по линии поправок в акцизные механизмы, с точки зрения оперативной работы с компаниями, производящими топливо», – указал министр.

«Какие-либо гарантии по этому поводу сегодня и, я думаю, в дальнейшем вы вряд ли услышите», – отметил он.

<https://regnum.ru/news/2567272.html>

ТАСС; 2019.02.06; МИНТРАНС НЕ ПОДДЕРЖИВАЕТ СМЯГЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К АВТОБУСНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ; РАНЕЕ ПРЕДЛАГАЛОСЬ ОТЛОЖИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ РЕГИСТРАЦИЮ ОСТАНОВОК АВТОБУСОВ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАССАХ

Минтранс РФ не поддерживает предложение отложить обязательную регистрацию остановок автобусов на региональных трассах, как просили в Объединении автопассажирских перевозчиков (ОАП), об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ведомства. Ранее в ОАП отмечали, что межрегиональные перевозчики могут приостановить свою деятельность из-за штрафов за остановки в пунктах, которые не успели внести в реестр.

«Установление отлагательного срока для внесения остановочных пунктов в реестр не решит проблему, а ограничит возможность перевозчиков принять решение по исключению остановочных пунктов из маршрутов и вынудит использовать не соответствующие требованиям законодательства остановочные пункты», – заявили в

Минтранс. Также в ведомстве отмечают, что ряд регионов сознательно не предоставляет заявления о включении в реестр использующихся остановок, объясняя это отсутствием необходимости в межрегиональных перевозках из данных остановочных пунктов.

Ранее сообщалось, что компании, работающие в сфере межрегиональных автобусных перевозок, могут приостановить свою деятельность из-за нарушений правил **Ространнадзора**. Об этом написала газета «Известия» со ссылкой на письмо Объединения автопассажижских перевозчиков в **Минтранс**. Проблема в том, что легальные перевозчики не могут получить свидетельства, если в маршрутной карте указаны остановки, не включенные в федеральный реестр, а без них они вынуждены платить штрафы. В ОАП просили вносить в реестр только начальный и конечный пункт маршрутов и дать еще три года на внесение промежуточных пунктов.

По данным **Ространнадзора**, сейчас федеральный реестр включает 3925 маршрутов, из них на 2053 оформлены свидетельства и карты. Как отмечают в **Минтрансе**, в течение 2018 года более 300 маршрутов были изменены и перевозчики получили карты и свидетельства. В министерстве напоминают, что за внесение в реестр остановочных пунктов, расположенных не на территории автовокзалов и автостанций, отвечают регионы, к властям которых ведомство неоднократно обращалось.

<https://tass.ru/ekonomika/6085704>

[Вернуться в оглавление](#)

ИА REGNUM; 2019.02.06; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ВЕСОВОЙ АНАЛОГ «ПЛАТОНА» С 10 МЛРД РУБЛЕЙ ДОХОДА В ГОД

Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** поддержал ужесточение требований к весогабаритному контролю, передает корреспондент ИА REGNUM 6 февраля.

«Это, действительно, сегодня бич для автомобильных дорог. Вы как, собственно, представители людей в регионах чувствуете и знаете, что региональные дороги не так оперативно повышают свое качество и состояние, в том числе из-за того, что серьезно загружены тяжелыми грузовиками», – заявил **Дитрих** в Госдуме.

«Мы с вами видели и, там, «КамАЗы» огромные с нарощенными бортами, которые сегодня возят разные сыпучие грузы, что запрещено законом. Это не только источник повышенного разрушения дорог, это и источник аварийности, дополнительный источник аварийности», – констатировал он.

«Мы ставили камеры, которые фиксировали такого рода нарушения, такой «КамАЗ» зимой, нагруженный до 90 тонн, остановить на дороге практически невозможно, это потенциальный убийца. Поэтому система весогабаритного контроля автоматического позволит эти вопросы снять и решить», – подчеркнул глава **Минтранса**.

Таким образом, министр ответил на вопрос депутата Госдумы от КПРФ Веры Ганзя, которая спросила **Дитриха**:

«Как вы относитесь к проекту создания автоматизированной системы весогабаритного контроля на федеральных дорогах, если учесть, что стоимость его порядка 234 млрд рублей, из них 121 млрд – это федеральные деньги, а оператор будет получать в год порядка 10 млрд рублей, в целом около 100 млрд, тем более, что есть такое предположение, что оператор может быть тем же самым, что и в системе «Платон»?»

Отметим, что оператор системы взимания платы с грузовиков «Платон» – «РТ-Инвест Транспортные Системы».

<https://regnum.ru/news/economy/2567380.html>

ДУМА ТВ; 2019.02.06; МИНТРАНС УПРОСТИТ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ

Министерство транспорта работает над упрощением требований для малой авиации. Об этом заявил Евгений Дитрих в среду, 6 февраля, выступая в рамках «правительственного часа» в Государственной Думе.

Таким образом министр транспорта ответил на соответствующий вопрос заместителя руководителя фракции «Справедливая Россия», первого зампреда Комитета по охране здоровья Федота Тумусова.

«Как бы вы отнеслись к предложениям расширить перечень авиационных перевозок вашим приказом как министра, хотя бы для районов Крайнего Севера и арктических территорий? Это дало бы мощный толчок для развития малой авиации на северах», спросил Федот Тумусов.

Евгений Дитрих в свою очередь подчеркнул, что в Минтрансе уже занимаются этим вопросом.

«Мы договорились с коллегами, что в течение полутора месяцев составим дорожную карту, которая упростит для малой авиации требования по коммерческим перевозкам, с тем чтобы они не были равны требованиям для больших компаний», ответил Евгений Дитрих.

«Ряд документов разработан, но (...) этого недостаточно. (...) Дорожную карту сделаем, вам покажем, будем по этому направлению работать, с тем чтобы упростить требования законодательства», – подчеркнул глава Министерства транспорта РФ.

<https://dumatv.ru/news/mintrans-uprostit-trebovaniya-dlya-maloj-aviacii>

ИА REGNUM; 2019.02.06; МИНТРАНС ПРИЗНАЛ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ СТРОИТЕЛЬСТВА В МОСКВЕ И ПЕТЕРБУРГЕ

Глава Минтранса Евгений Дитрих считает важным соблюдение прав граждан при строительстве, однако указал на трудности при строительстве в Москве, в частности в Ховрино, передает корреспондент ИА REGNUM 6 февраля.

«Соблюдение прав граждан во всех случаях необходимо, как при возведении больших строительных объектов, как на территории мегаполисов, так и в других населенных пунктах», – сказал министр.

Однако, говорит он, « не во всех случаях соблюдение этих правил бывает возможно ».

«Абсолютно очевидно, что Москва как чрезвычайно густонаселенный мегаполис, которых по пальцам можно пересчитать в стране, вынуждена в ряде ситуаций вписывать объекты транспортной инфраструктуры, которые в последующем упростят жизнь людей, в существующую застройку. Где-то это получается лучше, там где территории позволяют, удаленность жилых строений, где-то хуже», – отметил Дитрих.

Он выступил за тесное взаимодействие с местными жителями.

«Я за то, чтобы максимально взаимодействовать с жителями регионов. Во-первых, разъясняя те возможности, которые появятся в связи с введением тех или иных объектов, согласовывая с гражданами ведение работ, которые станут максимально комфортными», – пояснил он.

В частности, по словам министра, « работа в ночное время, дневное, по выходным – все графики могут быть скорректированы ».

Министр заявил, что ситуация в Ховрино требует особого внимания, и заверил в своем контроле.

Минтранс признал нарушения правил строительства в Москве и Петербурге

<https://regnum.ru/news/2567172.html>

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/news/v-gosdume-obsudili-proekt-terminala-i-transportnogo-uzla-v-stolichnom-rayone-hovrino-119955.html>

ВЕСТНИК СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ; 2019.02.06; ТИМОФЕЕВА: ОНФ ПРОКОНТРОЛИРУЕТ САМЫЙ МАСШТАБНЫЙ ПО ВЛОЖЕНИЯМ ФИНАНСОВ НАЦПРОЕКТ

Депутаты потребовали от **Минтранса** повысить безопасность дорог.

В среду, 6 февраля, они встретились с министром транспорта России Евгением **Дитрихом**. Особенно, как выяснилось, парламентариев волнует безопасность автодорог, на которых ежегодно гибнут более 18 000 человек. При том, что в последние годы огромное внимание уделялось состоянию федеральных автотрасс и их существенно обновили. Также улучшилось состояние дорог в 38 крупных российских городах, получивших федеральное финансирование. Но региональная сеть и дороги местного значения в отдельных территориях все еще остаются в плачевном состоянии.

Всерьез задуматься не только о качестве дорог, но и о состоянии автопарка депутатов заставила недавняя трагедия в Калужской области, где в результате ДТП погибли семь человек, из них – четверо детей.

«Кто и как перевозит людей? Почему у нас липовый техосмотр и медицинские справки?», – задала резонные вопросы зампред Госдумы России, член Центроштаба ОНФ Ольга Тимофеева.

Она сообщила, что законотворцы потребовали от **Минтранса** повысить безопасность дорог и особенно – при контроле перевозок детей, которых нельзя в целях безопасности посадить «под домашний арест». Ребятам необходимо выезжать и на экскурсии, и на соревнования. Посещать самые разные мероприятия дети должны с полной гарантией безопасности.

Ольга Тимофеева напомнила, что ОНФ реализует свой проект общественного контроля за состоянием дорог «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог». В его рамках интерактивные карты «убитых дорог» созданы во всех регионах страны. Так, жители родного депутату Ставрополья нанесли на карту 911 проблемных участков дорог, были отремонтированы 209, 24 – в планах.

Координатор проекта ОНФ в Ставропольском крае Алексей Гридин назвал «самыми убитыми» сельские дороги, на них всегда не хватает денег, но в маленьких населенных пунктах тоже живут люди.

«Сейчас лидер антирейтинга в регионе – улица Цветочная в хуторе Красный Пахарь. Мы взяли этот участок на контроль, и будем добиваться его ремонта в 2019 году», – обещал общественник.

В 2019 году в стране запустят новый нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» с участием практически всех регионов, городов с населением свыше 200 тысяч человек. Нацпроект обещает стать самым крупным по финансовым вложениям, с его помощью в порядок приведут 85% городских и региональных дорог. В связи с этим ожидается снижение аварийности вдвое. Ольга Тимофеева заверила, что ОНФ будет контролировать ход реализации проекта, сообщает пресс-служба краевого исполкома ОНФ.

<http://sevkavportal.ru/news/pub/politic/item/39679-timofeeva-onf-prokontroliruet-samyj-masshtabnyj-po-vlozheniyam-finansov-natsproekt.html>

ЕР.RU; 2019.02.06; ФРАКЦИЯ «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ПО ПРОСЬБЕ РЕГИОНОВ ОБСУДИЛА С МИНТРАНСОМ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ АВАРИЙНЫХ МОСТОВ

Депутаты Госдумы в среду, 6 февраля, в ходе «правительственного часа» обсуждают с министром транспорта РФ Евгением **Дитрихом** итоги реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» и меры **министерства транспорта РФ** по реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Депутат фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ» Галина Данчикова в рамках дискуссии напомнила, что фракция выступила с инициативой при подготовке к «правительственному часу»

проводить обсуждение предлагаемой темы во фракциях «ЕДИНАЯ РОССИЯ» в региональных парламентах, а также направлять нам вопросы. Парламентарий задала вопрос, который волнует большинство регионов и сформулирован коллегами из фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ» в Государственном Собрании (Ил Тумэне) Республики Саха (Якутия).

«В 2018 году Федеральным дорожным агентством в целях обеспечения безопасности и бесперебойности движения была разработана программа мероприятий по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту уникальных мостовых переходов, находящихся в предаварийном (аварийном) состоянии на период до 2025 года. Начало действия программы предполагалось с 2019 года», – сказала Данчикова.

«Когда планируется реализация программы мероприятий по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту уникальных мостовых переходов, находящихся в предаварийном (аварийном) состоянии? Будет ли данная программа реализована в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»? С каким объемом финансирования?» – спросила она.

По словам министра, проблема аварийных мостов крайне актуальна для Якутии, как и многих других регионов. «На этапе подготовки национальных проектов мы обсуждали с Федеральным дорожным агентством несколько «узких мест», которые нам необходимо «расшить» в рамках реализации национальных проектов. Тремя такими блоками являются ветхие, аварийные мосты, мосты, которые необходимо дополнительно построить. На том этапе мы говорили о количестве 1500 мостов, которые необходимо восстановить, чтобы обеспечить связанность дорожной сети. Были также обходы городов и ликвидация узких мест на участках дорог для ликвидации пробок», – рассказал **Дитрих**.

При этом министр «с сожалением» отметил, что «обосновать и получить финансирование под такого рода программы не получилось». Нет специальных источников и в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги». «Мы будем их точно рассматривать в рамках капиталоемких мероприятий при инициативе регионов», – сообщил он.

Дитрих добавил, что у министерства есть «второй проект, который называется Комплексный план по развитию и модернизации магистральной транспортной инфраструктуры, его паспорта были утверждены в конце января. Часть мероприятий по обеспечению связанности в нем есть. Нет программы как таковой, тем не менее, на мосты направлена значительная часть наших усилий. Дополнительные средства на эти цели дает система «Платон», в этом году планируем собрать за счет этого механизма порядка 25 млрд рублей дополнительно, и около 30 мостов планировали восстановить в 2019-2020 годах, и 30 мостов отремонтировано уже на этот момент», – заключил **Дитрих**.

<http://www.er-duma.ru/news/fraktsiya-edinaya-rossiya-po-prosbe-regionov-obsudila-s-mintransom-khod-rekonstruktsii-avariynykh-mo/>

СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ; 2019.02.06; ОЛЕГ ШЕИН: «СР» ВЫСТУПАЕТ ПРОТИВ ПЕРЕДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОЛНОМОЧИЙ В КОНЦЕССИОННЫЕ РУКИ

Член Комитета ГД по труду, социальной политике и делам ветеранов, заместитель руководителя фракции «СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ» Олег Шеин, выступая перед пленарным заседанием Госдумы, акцентировал внимание на «правительственном часе» с участием **Министра транспорта РФ** Евгения **Дитриха**.

Парламентарий рассказал о диалоге с министром на заседании фракции «СР», который состоялся два дня назад, и о вопросах, которые удалось обсудить.

«Речь шла о предпринятой менеджерами авиакомпаний попытке ликвидировать право на дополнительные отпуска для лётчиков и бортпроводников. СР, как социалистическая партия, выступала против этого вместе со свободными профсоюзами. И министерство нас поддержало», – отметил депутат.

Вместе с тем, у **Минтранса** и **СР** разные точки зрения на фиксацию нарушений правил дорожного движения. Как считает политик, правила дорожного движения, безусловно, должны соблюдаться, но когда контроль за ними отходит к участвующим компаниям, до добра это не доводит.

«Есть случаи, когда за нарушение габаритов штрафуют спецтехнику МЧС. То есть, спецтехника МЧС едет на ликвидацию пожара, но поскольку она не проходит по габаритам, государство берёт штраф в 300 тыс. руб. Аналогичные ситуации касаются строительных и фермерских перевозок», – пояснил он, добавив, что «СР» в принципе выступает против «передачи государственных полномочий в концессионные руки».

<http://www.spravedlivo.ru/9420410>

САХАЛИНСКИЙ НЕФТЯНИК; 2019.02.06; К СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГИ В ОХУ ХОТЯТ ПРИВЛЕЧЬ НЕФТЯНИКОВ

В Москве, в Государственной Думе, прошло обсуждение строительства качественных и безопасных дорог. На встрече с Министром транспорта РФ Евгением **Дитрихом** был поднят вопрос о строительстве асфальтированной трассы в Оху.

Про дороги Сахалина высокопоставленного чиновника спросил депутат Госдумы от КПрФ Алексей Корниенко. Он представляет в российском парламенте Приморский край, Еврейскую автономную область, Хабаровский край и Сахалинскую область.

«Евгений Иванович, Сахалин занимает одно из последних мест в России по количеству дорог с твердым покрытием. Если брать удельный всех дорог данной островной территории, то это не более 44,5 процента. Пока федеральная власть решает вопрос строительства мостового перехода на материк, на Сахалине до сих пор нет асфальтированной дороги с севера на юг. И особенно от этого страдают нефтегазовая столица Сахалинской области – Охинский район, город Оха. 276 км бездорожья, и людям приходится добираться в достаточно тяжелых условиях.

В 2016 году софинансирование шло 50 на 50 – федералы и регион. С 2018 года – это, к большому сожалению, обязанность только регионального бюджета. Что Министерство может предложить сахалинцам в решение этого вопроса?» – спросил он министра.

Евгений **Дитрих** сообщил, что дорожное строительство он две недели назад обсуждал с врио губернатора Валерием Лимаренко. По его словам, Сахалин участвует в проекте по качественным и безопасным дорогам.

«Тоже у него будет достаточно серьезная прибавка в деньгах, начиная с этого года. Тоже, как и все остальные, они сделали свою программу. На условиях софинансирования, собственно говоря, пообещали, что в этой программе участвовать будут наряду с федеральным бюджетом», – пояснил министр.

«У меня какое предложение. Поскольку какая-то часть участников разных проектов на территории острова, они имеют какие-то деньги, их тоже можно подключить к этим процессам. И мы с Валерием Викторовичем тоже обсуждали эти вопросы. Потому что социальная ответственность присутствует», – сказал Евгений **Дитрих**. При этом участники заседания назвали в качестве одного из возможных участников строительства дороги компанию «Роснефть».

Руководитель фракции КПрФ Геннадий Зюганов добавил, что вопрос со строительством дороги в самый северный район острова прорабатывается.

<http://sakh-neftyanik.ru/news/obshchestvo/k-stroitelstvu-dorogi-v-okhu-khotyat-privlech-neftyanikov>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.06; В ГД ВНЕСЛИ ПРОЕКТ О СМЯГЧЕНИИ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, исключая необходимость получения перевозчиками специального разрешения на перевозки по автодорогам грузов

повышенной опасности, в том числе взрывчатых веществ, следует из базы данных нижней палаты парламента.

Согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), грузы повышенной опасности – те, которые могут быть использованы в террористических целях. К ним, в частности, относятся взрывчатые вещества и изделия, токсичные (за исключением аэрозолей) и воспламеняющиеся газы, легковоспламеняющиеся жидкости, радиоактивные материалы, инфекционные вещества.

Документ отменяет необходимость получения спецразрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, которое перевозит такие грузы в целях особо важных государственных и оборонных нужд или обеспечения безопасности страны. В связи с этим исключается и необходимость согласования маршрута их перевозки с владельцами автодорог. Сейчас такое исключение сделано при перевозках военной техники и вооружений.

«Освобождение перевозчиков от необходимости получения такого специального разрешения на перевозку специальных грузов, являющихся грузами повышенной опасности, не окажет влияния на безопасность перевозок, учитывая что в соответствии с Положением о специальных перевозках на них распространяются повышенные требования по обеспечению безопасности перевозок», – поясняет правительство. При этом будет исключен доступ к информации о таких перевозках лицам, не имеющим допуска к гостайне, поясняет кабмин.

По действующему законодательству движение по автодорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, отнесенных согласно ДОПОГ к грузам повышенной опасности, допускается при наличии спецразрешения, выдаваемого уполномоченным органом при условии согласования маршрута перевозки. После получения заявки на перевозку такого груза **Ространнадзор** должен согласовать маршрут перевозки с владельцами автодорог. Однако владельцы автодорог не отнесены к людям, наделенным полномочиями по распоряжению сведениями, отнесенными к гостайне.

<https://ria.ru/20190206/1550459091.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6083381>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; «АВТОДОР» ДОЛЖЕН НАЛАДИТЬ РАБОТУ С ПОДРЯДЧИКАМИ, СЛЕДИТЬ ЗА СРОКАМИ СДАЧИ И СТОИМОСТЬЮ ОБЪЕКТОВ – ДИТРИХ

Госкомпания «Автодор» должна наладить работу с подрядчиками, следить за соблюдением сроков ввода и стоимостью объектов, заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** журналистам в кулуарах выставки NAIS-2019 в среду в Москве.

«То, что сейчас тревожит очень сильно – это необходимость наладить конструктивную работу с подрядными организациями по крупнейшим стройкам, чтобы сроки выполнения работ более не переносились. Второе – в этом же направлении необходима более четкая и контролируемая работа с капитальными затратами на этих стройках. Как справедливо было отмечено и в заключении Счетной палаты, и в целом ряде позиций, решения по увеличению стоимости принимались госкомпанией в ряде ситуаций самостоятельно, без оглядки на общую стоимость этих проектов», – сказал он.

При этом министр также отметил, что «для нас сейчас важно, чтобы госкомпания обратила внимание на новые направления, ради реализации которых она и создавалась». «Это инновации в системе взимания платы, это безбарьерная система взимания платы, система free-flow», – перечислил он.

По словам **Е.Дитриха**, ряд перспективных проектов оказался «недостаточно активно продвигаемым». «Активнее можно работать по дальнему западному обходу Краснодара,

проекту, который должен дать дополнительные условия для проезда наших граждан в Крым при пользовании автомобильным транспортом», – пояснил чиновник.

Он также отметил, что важнейшая задача госкомпании, связанная с привлечением инвестиций в развитие автомобильных дорог, «требует большего внимания и отдачи». «То, что по сути отличает госкомпанию от агентств, которые распоряжаются федеральными деньгами, – это возможность взаимодействовать с инвесторами, привлекать их для осуществления тех или иных работ на автомобильных дорогах и предоставлять более высокое качество пользователям наших дорог, раз уж наши граждане за эти дороги платят», – добавил министр.

Также, по его словам, особое внимание будет уделяться вопросу привлечения инвесторов. «Предполагаю, что после реализации вчерашних решений, которые были приняты сегодня председателем правительства, председатель наблюдательного совета госкомпании господин (Вадим – ИФ) Семенов, по моей информации, необходимые документы с господином (Вячеславом – ИФ) Петушенко подписал. Соответственно, завтра планировал все эти задачи довести Вячеславу Петровичу и правлению госкомпании при его представлении от имени **министерства транспорта**», – заключил Е.Дитрих.

Комментируя сроки ввода участков Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), министр отметил, что они не поменялись. «Мы о них говорили: три участка – 2020 год, один участок – 2021 год», – сказал он.

Ранее сообщалось, что госкомпания «Автодор» предложила сдвинуть сроки сдачи участков ЦКАД, подготовила доклад в правительство. «Мы подготовили предложение в правительство РФ. Сегодняшнее состояние не позволит нам сдать участок ЦКАД-4 в декабре 2020 года. Сейчас срок (сдачи – ИФ) – это октябрь 2021 года. Что касается первого, третьего, пятого (участков – ИФ) – это октябрь 2020 года», – говорил журналистам В.Петушенко. При этом паспортом проекта ЦКАД было предусмотрено завершение строительства на пусковых комплексах N1 и N5 в декабре 2018 года, на пусковых комплексах N3 и N4 – в декабре 2019 года.

Ранее в среду сообщалось, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которым освободил Сергея Кельбаха от должности председателя правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» по его просьбе, на эту должность назначен В.Петушенко.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6086991>

<https://lprime.ru/transport/20190206/829690304.html>

КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.02.07; ИНВЕСТОРЫ ПОГРУЖАЮТСЯ В ЛАВНУ; У ТЕРМИНАЛА МОЖЕТ БЫТЬ ТРИ ЧАСТНЫХ СОВЛАДЕЛЬЦА

Спор потенциальных инвесторов за участие в строительстве угольного терминала «Лавна» в Мурманске может закончиться компромиссом. По данным “Ъ”, по новой схеме совладелец УГМК и «Кузбассразрезугля» Андрей Бокарев получит в проекте не 75%, как планировал, а 30%. Столько же может достаться «Центру развития портовой инфраструктуры», бенефициары которого неизвестны, а 25% – холдингу СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина. Еще 10% будет у «РЖД-Инфраструктурные проекты» и 5% – у ГТЛК. Эксперты отмечают, что такая структура собственности позволит гарантировать загрузку терминала и избежать вопросов ФАС.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) подготовила новый план развития порта Лавна в Мурманске, рассказали источники “Ъ”. Сначала планируется ликвидировать ООО «Розана», владеющее ООО «Морской торговый порт «Лавна»» (МТП «Лавна»). У ГТЛК 95% ООО «Розана», еще 5% – у совладельца УГМК и «Кузбассразрезугля» Андрея Бокарева. Эту долю должна выкупить «ГТЛК-Финанс» за

\$413,3 тыс. Также ГТЛК нужно потратить \$7,9 млн на досрочное погашение обязательств по приобретению 95% «Розаны». Только после этого в МТП «Лавна» планируется привлечь инвесторов.

Угольный терминал «Лавна» мощностью перевалки 18 млн тонн в год – ключевой объект Мурманского транспортного узла. Стоимость проекта – 24 млрд руб. В ноябре 2018 года **Росморречфлот** подписал концессионное соглашение с МТП «Лавна», по которому ООО должно построить терминал, а ведомство – обеспечить транспортную доступность порта, в том числе завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта должна быть гарантирована контрактами по схеме take-or-pay.

Проект задумывался давно, он долго буксовал и терял инвесторов (в том числе структуры холдинга СДС и Андрея Бокарева), однако осенью, на фоне роста экспорта угля, интерес к нему активизировался. В октябре стало известно, что ключевым владельцем Лавны может стать Андрей Бокарев: ФАС удовлетворила ходатайство «Бизнеглобуса» по покупке 70% в проекте (см. “Ъ” от 5 октября 2018 года). Эти планы возмутили международного трейдера Mercuria, которого называли стратегическим инвестором порта еще в 2017 году. Он собирался приобрести 75%, но, по данным “Ъ”, не смог договориться по финальным условиям (см. “Ъ” от 18 октября 2018 года). Третьим претендентом стал еще один крупный участник угольной отрасли, холдинг СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина (см. “Ъ” от 29 ноября 2018 года). В итоге **Минтранс** отозвал директиву совету директоров ГТЛК на одобрение сделки с господином Бокаревым (см. “Ъ” от 5 декабря 2018 года), а 7 декабря министр Евгений **Дитрих** сообщил, что поручил разработать долгосрочную концепцию порта.

По новой схеме, говорят источники “Ъ”, ГТЛК должна сохранить 5% МТП «Лавна» стоимостью 61,15 млн руб. По 30% за 366,9 млн руб. получают «Бизнеглобус» и «Центр развития портовой инфраструктуры» (ЦРПИ). Последняя компания создана только в сентябре 2018 года и формально принадлежит Борису Гутцову. О последнем известно немного: он также владеет АО «Сила Сибири» (не имеет отношения к одноименному газопроводу), а ранее ему принадлежала доля в «ТН-Столица» (в 2016 году к компании перешел выпуск журналов ИД «Популярная пресса» украинского бизнесмена Сергея Курченко).

В конце 2018 года ЦРПИ получил 24,8% в проекте морского порта Суходол Михаила Федяева и Владимира Гридина. Они будут партнерами и по Лавне, где «СДС-Уголь» должен купить 25% за 305,75 млн руб. Конечный бенефициар ЦРПИ неизвестен. Источники “Ъ” говорят, что речь может идти о структурах Бориса и Аркадия Ротенбергов, но их представитель эту информацию не подтвердил. Еще одним партнером по Суходолу с 25% выступает «РЖД-Инфраструктурные проекты» (подконтрольна ОАО РЖД), которая также войдет в Лавну, получив 10% за 122,3 млн руб.

В **Минтрансе**, ГТЛК, ОАО РЖД отказались от комментариев. В СДС, УГМК и секретариате Андрея Бокарева на запрос “Ъ” не ответили. В ФАС “Ъ” сообщили, что новые ходатайства по ООО «Розана» и МТП «Лавна» не поступали. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что как минимум 55% в терминале получают угольщики, способные гарантировать загрузку и минимизировать риски. Новая структура собственности, добавляет эксперт, также исключит претензии ФАС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3875354>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОКАЗАЛИ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В ЯНВАРЕ В ПРЕДЕЛАХ 10% – МИНТРАНС

Авиакомпании РФ в январе этого года показали рост пассажирских перевозок в пределах 10% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, сообщил замминистра транспорта РФ Александр **Юрчик**.

«По январю – рост. Динамика – в пределах 10%», – сказал замминистра журналистам в кулуарах выставки NAIS-2019.

Официальную статистику авиаперевозок в январе, как ожидается, **Росавиация** опубликует в конце февраля.

Как сообщалось, в 2018 году авиакомпании РФ увеличили перевозки на 10,6% относительно 2017 года, до 116,2 млн пассажиров. По итогам 2019 года **Минтранс** ожидает снижения темпов роста авиаперевозок, говорил ранее **А.Юрчик**, но рассчитывает, что показатель «подберется к 10%».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.07; ПОРА НА ВЗЛЕТ; РОСАВИАЦИЯ НАМЕРЕНА СДЕЛАТЬ ПОЛЕТЫ БОЛЕЕ ДОСТУПНЫМИ ДЛЯ ВСЕХ

Производители российского оборудования по обработке багажа в аэропортах обратились к главе **минтранса** Евгению **Дитриху** с просьбой сделать приоритетной закупку отечественных разработок.

Об этом зашла речь на Национальной выставке инфраструктуры гражданской авиации. Сейчас большая часть техники закупается за рубежом, хотя по многим направлениям есть отечественные аналоги. Переход на отечественное оборудование позволит снизить стоимость перевозки, уверяют производители. А техники для аэропортов в ближайшее время понадобится много. Как показывает статистика, отрасль активно развивается. Но пока не каждый гражданин России может воспользоваться услугами гражданской авиации. В **Росавиации** хотят сделать так, чтобы каждый мог это сделать. И летать не только через Москву, но и через региональные аэропорты. А для этого нужно реконструировать 68 аэропортов.

<https://rg.ru/2019/02/06/rosaviaciia-namerena-sdelat-polety-bole-dostupnymi-dlia-vseh.html>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, МОСКВА; АЛЕКСАНДР ЕВСТИГНЕЕВ, ДМИТРИЙ БОЛЬШАКОВ, АЛЕКСАНДР СКРИПКИН, МАКСИМ ЩЕПИЛОВ; 2019.02.06; ВЫСТАВКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В: В Москве сегодня открылась национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации. Воздушный транспорт в стране бьет все рекорды роста, самолетами россияне пользуются в два раза чаще, чем поездами. На выставке можно увидеть технологии будущего, которые будут сопровождать пассажиров с момента покупки билета до выхода из аэропорта назначения.

Репортаж Александра Евстигнеева.

(сюжет)

КОРР: Все самое интересное, что изобрели для гражданской авиации. Знакомиться будем по-порядку, как в аэропорту: сначала – зона досмотра. Здесь, как и по всей отрасли в целом, – курс на цифровизацию и «умную» электронику.

Если раньше дно автомобиля осматривал человек с зеркалом на палке, теперь компьютер и видеокамеры сверяют номера машины с базами спецслужб, анализируют, что подозрительного под днищем.

СПЕЦИАЛИСТ-1: Если у вас селектирование, если прикрепить какой-то объект, то он будет покрыт грязью.

СПЕЦИАЛИСТ-2: Сейчас мы ведем дополнительную разработку по форме типичных объектов опасных.

КОРР: Совершенствуется безопасность полетов в целом. Например, в Екатеринбурге создали современный аэронавигационный центр. Раньше это были шесть разрозненных региональных служб. Теперь тридцать диспетчеров в одной точке контролируют небо над Уралом и Поволжьем.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Отрасль на сегодняшний момент движется и динамично развивается.

КОРР: То, что министру показывают на макетах, уже существует. Вот – новый саратовский аэропорт достраивают с нуля в чистом поле. Назвали «Гагарин».

Новые аэропорты построены в Ростове-на-Дону, в Саранске. Еще шестьдесят шесть аэропортов реконструируют и построят в течение пятнадцати лет. В федеральных международных аэрохабах меняют оборудование на «умное» и быстрое. Чем меньше самолет простаивает между рейсами, тем эффективнее авиакомпания. Эталон – сорок пять минут.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Нашим серьезным конкурентным преимуществом будет именно сокращение вот этого времени отработки. И здесь высокотехнологичные системы, интеллектуальные системы, помогающие персоналу делать это быстрее, это наш, безусловно, завтрашний день.

КОРР: Российская гражданская авиация за год налетала на рекорд – перевезли почти сто двадцать миллионов пассажиров. Двести десять миллионов человек обслужили аэропорты. Награды – лучшим. У курсанта Егора Ознобихина это первый приз за филигранный полет. Пока на тренажере «Sukhoi Superjet».

ЕГОР ОЗНОБИХИН (ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА «ЛУЧШИЙ В НЕБЕ», КУРСАНТ УЛЬЯНОВСКОГО ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМЕНИ ГЛАВНОГО МАРШАЛА АВИАЦИИ Б. П. БУГАЕВА): В конкурсе, именно касающемся практики выполнения полета, я участвовал впервые. И это было честью.

КОРР: Представители отрасли говорят о дефиците пилотов. Выпускников обязательно трудоустраивают, ведь при всех новинках и цифровизации главным в авиации все равно остается человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; ТЕКУЩАЯ ОПЕРАЦИОННАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ЮТЭЙР НАХОДИТСЯ «В РАМКАХ ДОПУСТИМЫХ ОТКЛОНЕНИЙ» – МИНТРАНС

Текущая операционная задолженность авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) находится «в рамках допустимых отклонений», сообщил замминистра транспорта РФ Александр Юрчик.

«Мне пришли недавно справки по всем авиакомпаниям, по их финансово-экономическому состоянию – вы знаете, что Росавиация мониторит это, а мы за этим внимательно наблюдаем – у «ЮТэйра» нет больших задолженностей, есть текущие операционные, в рамках допустимых отклонений, перед контрагентами. Но критической задолженности нигде нет», – сказал замминистра журналистам в кулуарах выставки NAIS-2019.

«ЮТэйр», входящая в пятерку крупнейших авиакомпаний РФ, в настоящее время испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), перевозчик должен 38,6 млрд руб. По одному из кредитов – на 18,9 млрд руб. – «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации. На площадке Минтранса ведутся переговоры с участием представителей авиакомпании и кредиторов.

«Повлиять на кредиторов мы никак не можем, единственное, что мы можем – внимательно рассматривая финансово-экономическое состояние «ЮТэйра» и внимательно слушая аргументы кредиторов, найти взаимоприемлемое для них решение по финансовой модели, которую разрабатывает авиакомпания, – сказал А.Юрчик в среду. – Изучив ее, кредиторы будут принимать свое решение о возможности реструктуризации долгов».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6086950>

РБК; 2019.02.06; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ О ХОРОШИХ ПОКАЗАТЕЛЯХ UTAIR

Росавиация положительно оценивает деятельность Utair по итогам января 2019 года, рассказал в кулуарах форума NAIS (Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации) руководитель Росавиации Александр Нерадько, отвечая на вопрос РБК.

«Росавиация осуществляет постоянный мониторинг финансово-экономического состояния [Utair]. Хочу вам сказать, что за первый месяц года Utair продемонстрировала очень хорошие показатели своей производственной деятельности. Что касается прошлой задолженности авиакомпании, то это предмет дальнейшей работы авиакомпании с кредиторами», – сказал Нерадько.

Он добавил, что авиакомпания не обращалась за господдержкой. «Поэтому вопрос предоставления какого-либо госкредита не рассматривается сейчас», – сказал Нерадько.

Глава Росавиации сообщил, что им известны планы Utair по реструктуризации долга, но за детальной информацией попросил обратиться в авиакомпанию.

В 2015 году Utair в рамках реструктуризации долгов заключил два соглашения с синдикатом, в который вошли 11 банков: один кредит на 18,9 млрд руб. на семь лет, второй – на 24,1 млрд руб. на 12 лет. Как сообщил в январе источник РБК, более половины кредиторов Utair не поддержали план по реструктуризации. Сбербанк – единственный участник банковского синдиката, который согласился на перенос выплат процентов и отказался от части прав по кредиту на 18,9 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c5ac0669a794742290039f9>

На ту же тему:

<http://fedpress.ru/news/72/economy/2187297>

<http://www.ato.ru/content/yuteyr-sohranila-plany-obnovleniya-flota-nesmotrya-na-finansovye-problemy>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/02/06/793431-utair>

<https://ura.news/news/1052371011>

<https://ura.news/news/1052371011>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2019.02.06; В АЭРОПОРТУ МОЖЕТ БЫТЬ НЕСКОЛЬКО СЕРВИСНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

В аэропорту должно быть определенное количество сервисных авиакомпаний, сообщил руководитель федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько в рамках VI Национальной выставки и форума инфраструктуры гражданской авиации.

В аэропорту может быть несколько сервисных авиакомпаний

По его словам, это те компании, которые могут предоставлять услугу в одном и том же сегменте. Это способствует развитию конкуренции, что в конечном итоге способствует снижению цены перевозки для конечного потребителя, то есть пассажира или грузоотправителя.

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/v-aerportu-mozhet-byt-neskolko-servisnykh-aviakompaniy/>

АВИАПОРТ; 2019.02.06; АЭРОПОРТ ВНУКОВО СНОВА ПРИЗНАН ЛУЧШИМ В КАТЕГОРИИ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ» ПРЕМИИ «ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА РОССИИ»

Аэропорт Внуково уже второй год подряд становится лучшим аэропортом в категории «Международный аэропорт с пассажиропотоком свыше 10 млн пассажиров в год» национальной премии «Воздушные ворота России». Награждение прошло в рамках VI Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2019. Награду генеральному директору аэропорта Внуково Дмитрию Петровичу Сапрыкину вручил помощник Президента Российской Федерации Игорь Евгеньевич Левитин. Кроме того,

Д.П. Сапрыкин также вручил награды партнеру аэропорта Внуково – авиакомпании Turkish Airlines, ставшей лучшей в категориях «Лучший бизнес-класс среди иностранных авиакомпаний» и «Лучший эконом-класс среди иностранных авиакомпаний». Еще один партнер Внуково – авиакомпания AZUR air получила награду в номинации «Международные чартерные перевозки».

На выставке, посвященной развитию инфраструктуры аэропортов, аэродромов, вертолетных площадок и гражданской авиации России и стран СНГ, аэропорт Внуково представлен на совместном стенде с базовыми перевозчиками – авиакомпаниями Utair и Turkish Airlines. **Министр транспорта** Российской Федерации Евгений Иванович **Дитрих** посетил стенд аэропорта Внуково и задал несколько вопросов о планах по развитию аэропорта. На вопросы Министра ответил заместитель генерального директора по коммерции Международного аэропорта Внуково Антон Викторович Кузнецов.

В рамках NAIS проходят различные заседания и конференции. Так, директор по информационным технологиям Международного аэропорта Внуково выступил модератором на конференции «Цифровые технологии в авиаотрасли».

Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2019 проходит 6 и 7 февраля в Москве. В выставке принимают участие более 120 экспонентов из 15 стран.

<https://www.aviaport.ru/digest/2019/02/06/574663.html>

АВИАПОРТ; 2019.02.06; «РОССИЯ» СТАЛА ЛАУРЕАТОМ ПРЕМИИ SKYWAY SERVICE AWARD В ТРЕХ НОМИНАЦИЯХ

Skyway Service Award – международная отраслевая премия, которая присуждается по итогам голосования путешественников за лучший сервис и клиентские программы. Торжественная церемония награждения прошла в рамках Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2019. Выставка, которая проводится уже 6-ой год подряд, является авторитетной профессиональной площадкой, демонстрирующей новые проекты, решения и технологии. NAIS проводится при участии **Министерства транспорта** Российской Федерации, **Федерального агентства воздушного транспорта** и **Федерального агентства по туризму**.

«Для авиакомпании «Россия» участие в выставке – отличная возможность подвести итоги и наметить планы на будущее – заявил генеральный директор «России» Сергей Александровский – У «России» есть все основания гордиться тем, что было сделано в 2018 году. За минувший год авиакомпания перевезла более 11 миллионов пассажиров, а также вошла в тройку самых пунктуальных перевозчиков. Знаковыми событиями в развитии компании стали перевод части рейсов в Шереметьево и запуск новых направлений из крупнейшего аэропорта страны. Это позволило повысить интегрированность в маршрутную сеть Группы «Аэрофлот» и эффективность использования широкофюзеляжного флота на социально важных дальневосточных направлениях, а также востребованных зарубежных туристических маршрутах».

Награды генеральному директору авиакомпании вручил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр **Нерадько**.

- «Лучшая авиакомпания на туристических направлениях»

Благодаря постоянному развитию маршрутной сети пассажиры авиакомпании «Россия» имеют возможность выбрать место для отдыха среди значительного количества стран и городов. География полетов постоянно расширяется и составляет уже более 130 направлений. Только с перехода на зимнее расписание в 2018 году «Россия» начала выполнять прямые рейсы в Коломбо, Бангкок и на остров Бали.

- «Лучший эконом-класс, внутренние регулярные перевозки»

Наряду с расширением географии полетов, авиакомпания на протяжении прошлого года существенно улучшила качество сервиса, предоставляемого пассажирам на борту. На воздушных судах, вылетающих из Шереметьево, реализован проект доступа к

стриминговой системе развлечений по раздаче контента на мобильные устройства пассажиров. В 2018 году авиакомпания обновила меню питания для классов Бизнес и Эконом, ввела дорожные наборы для класса Бизнес, а также разработала инновационные детские наборы.

Отдельной наградой для авиакомпании стало вручение премии в специальной номинации «Лучший перевозчик спортивных команд – Крылья спорта»

«Россия» активно принимает участие в перевозке спортивных команд на соревнования как местного, так и мирового значения. Авиакомпания является официальным перевозчиком футбольного клуба «Зенит». В мае 2018 года авиакомпания «Россия» представила Airbus A319 «Спортолет» в эксклюзивной ливрее, посвященной теме российского спорта. Проект реализован с целью укрепления сплоченности болельщиков, спортивного духа и ценностей активного образа жизни.

<https://www.aviaport.ru/digest/2019/02/06/574641.html>

ТАСС; 2019.02.06; В «АЭРОФЛОТЕ» ОТМЕТИЛИ, ЧТО СМОТР «ЛУЧШИЙ В НЕБЕ» ПОЗВОЛЯЕТ ВЫБРАТЬ ПИЛОТОВ ДЛЯ КОМПАНИИ

Конкурс «Лучший в небе» позволяет авиакомпании «Аэрофлот» выбирать будущих пилотов гражданской авиации для компании. Об этом в среду рассказал заместитель генерального директора – летный директор компании Игорь Чалик, подводя итоги конкурса.

Смотр организован авиакомпанией совместно с Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиацией**) и ОАК. В состязаниях приняли участие курсанты Ульяновского института гражданской авиации и двух его филиалов, а также Санкт-Петербургского госуниверситета гражданской авиации и Бугурусланского летного училища.

«Это соревнование проводится уже третий год подряд и позволяет нам выбирать самых достойных среди будущих пилотов», – сказал Чалик, напомнив, что перевозчик заинтересован в популяризации профессии пилота гражданской авиации и развитии отраслевого образования в целом.

Победителями конкурса стали Егор Ознобихин, курсант Ульяновского института гражданской авиации, вторым в конкурсе стал Михаил Орловский, также курсант Ульяновского института. Тройку победителей замыкает Андрей Кондаков, курсант Санкт-Петербургского института гражданской авиации. Победителям конкурса были вручены награды и памятные подарки.

В свою очередь, руководитель **Росавиации** Александр **Нерадько**, слова которого приводит пресс-служба авиакомпании, рассказал, что состязание проводилось на базе Ульяновского института гражданской авиации имени Б.П. Бугаева и включало в себя два этапа – теоретический и практический. В рамках первого курсанты должны были ответить на вопрос по основным авиационным дисциплинам, а также показать свои знания английского языка. В рамках практической части им нужно было показать свой уровень летной подготовки на полнопилотажном тренажере. **Нерадько** заметил, что ребята показали очень достойный результат и подтвердили высокий уровень знаний и навыков, которые они получают в государственных летных учебных заведениях.

«Ставший уже традиционным, конкурс позволяет курсантам летных училищ освоить новые высоты профессионального мастерства, дает возможность получить престижную работу пилота современного пассажирского самолета и служит укреплению престижа российских самолетов. Надеемся, что «Аэрофлот» продолжит свою политику пополнения парка отечественными воздушными судами и в будущем будет расширять его, как за счет новых Superjet 100, так и принимая в эксплуатацию новые магистральные лайнеры МС-21», – сказал в свою очередь президент ОАК Юрий Слюсарь, слова которого приводит пресс-служба авиакомпании.

<https://tass.ru/obschestvo/6086656>

На ту же тему:

<https://www.aviaport.ru/digest/2019/02/06/574625.html>

https://www.kp.ru/daily/26939.4/3989742/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

http://www.aif.ru/money/business/nebo_lyubit_luchshih_kak_zavershilysya_konkurs_budushchih_pilotov?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://lenta.ru/news/2019/02/06/the_best_of_the_sky/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://www.gazeta.ru/social/news/2019/02/06/n_12609721.shtml?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://www.bfm.ru/news/406288?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» ВПЕРВЫЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В АЭРОПОРТЫ; УСПЕХОМ ОПЕРАТОР ОБЯЗАН ПЕРЕХОДУ К ГИБКОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ, ПОЗВОЛИВШЕЙ ЛУЧШЕ КОНКУРИРОВАТЬ С ТАКСИ

Пассажиropoтoк «Аэpoэкспресса» в 2018 г. вырос на 3,4% и составил 12,1 млн человек, рассказал «Ведомостям» представитель компании. В том числе 5,2 млн человек (рост на 11%) было перевезено в аэpoпoрт «Шереметьево», 4,4 млн (-7%) – в «Домoдeдoвo» и 2,5 млн (+12%) – вo «Внуковo».

Последний раз трафик заметно рос в 2013 г., после этого он сокращался или оставался неизменным. Падала и доля «Аэpoэкспресса» в доставке пассажиров в аэpoпoрты. В 2014 г. она составляла 21,6%, а в 2018 г. – 12,7%, говорит представитель «Аэpoэкспресса».

Увеличить трафик помогла смена тарифной политики, объясняет представитель «Аэpoэкспресса». Раньше билеты на поезда продавались по единой цене. В 2018 г. были введены тарифы «Семья&Друзья» и «Пара». Разовый стандартный билет стоит 500 руб. А новые тарифы позволяют совершить поездку в одном направлении трем-четырем или двум пассажирам за 950 и 850 руб. соответственно, то есть не дороже, чем на такси. Также появился тариф туда-обратно за 850 руб.

Были открыты промежуточные остановки по пути в «Шереметьево» и «Домодедово», с которых удобно пересаживаться на метро и МЦК, увеличено количество рейсов в «Домодедово», а на Внуковском и Домодедовском направлениях полностью обновлен подвижной состав – здесь теперь курсируют только двухэтажные поезда, продолжает представитель «Аэpoэкспресса».

«Высокая доля «Аэpoэкспресса» в доставке пассажиров в московские аэpoпoрты в начале 2010-х гг. была в первую очередь обусловлена неразвитостью сервисов такси, а последующее снижение этой доли – повышением качества сервиса (удобство заказа, время подачи, время в пути) и снижением стоимости такси», – говорит руководитель проектов Strategy Partners Михаил Сквирский. В 2014-2017 гг. стало проще добраться до аэpoпoртoв на автомобиле благодаря агрегаторам такси и строительству платной трассы в «Шереметьево», согласен эксперт авиационной практики Bain & Company Михаил Ворожейкин.

Показатели компании достигли уровня крупных европейских столиц, таких как Лондон или Вена, где аналогами «Аэpoэкспресса» до аэpoпoртoв добираются соответственно 10% и 9% пассажиров, говорит Сквирский из Strategy Partners. В мировой практике доля аналогов в поездках в аэpoпoрт обычно колеблется в интервале 8-15%.

«Мы намерены продолжить тенденцию роста и планируем реализовать ряд мероприятий, которые позволят привлекать новых пассажиров и сделать поездку в аэpoпoрт более комфортной, – передала «Ведомостям» гендиректор «Аэpoэкспресса» Алина Бисембаева. – В 2019 г. мы прогнозируем рост пассажиропотока на 2,5-3% – до 12,5 млн человек».

«Продолжение роста будет зависеть как от общего роста трафика в Московском авиаузле, так и от строительства ветки к северному терминальному комплексу «Шереметьево», в котором сосредоточены внутрироссийские перевозки «Аэрофлота», – говорит Ворожейкин из Bain & Company. Сейчас эта ветка проектируется, строительство займет около двух лет, «Шереметьево» просит, чтобы ветку запустили не позже 2021 г.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/06/793471-aeroekspres-vpervie>

РГ-НЕДЕЛЯ, ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.02.07; ВСЕ ПОД ОДНОЙ КРЫШЕЙ; В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ В СТОЛИЦЕ ПОСТРОЯТ 250 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

Построив за восемь лет более 800 километров новых дорог и 72 станции метро и Московского центрального кольца, столичные власти пришли к выводу, что самое сложное, оказывается, вовсе не стройка. «Сейчас мы стараемся поднять пешеходную доступность для москвичей всех видов общественного транспорта, – рассказал «РГ» заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Москвы Марат Хуснуллин. – Чем выше она, тем комфортнее город. Время же, сэкономленное в пути, человек может потратить более эффективно на себя – на учебу, спорт, семью». Помочь же в этом горожанам должны 250 транспортно-пересадочных узлов, которые планируется построить в Москве в ближайшие годы.

Все под одной крышей

Транспортно-пересадочный узел для московских строителей, признался Хуснуллин, – явление новое. Прежде их не строили и даже не проектировали. Хотя нельзя сказать, что в столице не понимали, что неплохо иметь возможность быстро пересест с одного вида транспорта на другой. Иначе разве появилась бы у нас еще в 30-е годы прошлого века Площадь трех вокзалов, где сошлись три железнодорожных направления, три вокзала и две станции подземки?

Но объединить железную дорогу, подземку и наземный городской транспорт под одной крышей в Москве никому, в отличие от японцев, в голову не приходило. Теперь же такая задача, по словам Марата Хуснуллина, для правительства города – в числе приоритетных. Объясняется это тем, что из гигантских пробок, в которых москвичи прочно сидели к 2010 году, столица начала выходить лишь благодаря развитию нормального общественного транспорта. Ну а какой горожанин оставит дома свою иномарку, если на работу придется ехать, скажем, с тремя пересадками? Вот и строит город метро темпами, каких не знал за все 80 с лишним лет существования подземки. Подводит к новым станциям железнодорожные пути, чтобы народ, доехав на электричке до ближайшей станции метро, мог дальше поехать под землей. Или на МЦК, автобусе, трамвае... Словом, на том, что удобнее. Главное, чтобы рукой было подать и в непогоду не приходилось для пересадки выходить на улицу: принцип «сухие ноги» – основа для большинства ТПУ.

Электробус рядом

- 100 транспортно-пересадочных узлов из 250 будут плоскостными, – рассказал корреспонденту «РГ» первый замгенерального директора по развитию «Мосинжпроекта» Альберт Суниев. – Это значит, что возле метро будут оборудованы перехватывающие парковки, на которых можно оставить автомобиль и дальше отправиться на общественном транспорте. А 150 – капитальными многофункциональными комплексами. Проекты 96 из них уже разработаны, а первые шесть частично даже сданы в эксплуатацию. Это ТПУ «Новохоловская», «Окружная», «Ленинградская», «Озерная», «Шелепиха», «Рязанская», «Расказовка» и «Ховрино».

В «Ховрино», который формируется на севере столицы, уже открылся новый автовокзал «Северные ворота». Пока возле него останавливаются пригородные и городские автобусы, а в феврале-марте запустят и международные рейсы – в Финляндию, Беларусь, Украину, Молдавию и страны Прибалтики. Но уже сейчас пассажиры могут пересест на

одноименную станцию подземки. В ближайшее время появится и капитальный паркинг на 400 машин. Полностью же ТПУ будет готов в 2020 году.

К 2022 году один из крупнейших ТПУ появится на площади Савеловского вокзала. Это место и сейчас достаточно бойкое. В канун Нового года здесь, в частности, открылась вторая станция метро «Савеловская» – Большой кольцевой линии – в дополнение к серой ветке. И в будущем именно подземка возьмет на себя большую часть пассажиропотока – 125 тысяч человек из ожидаемых здесь 245 тысяч в сутки. На втором месте по загруженности будет железная дорога – 50 тысяч пассажиров в сутки. Сейчас через этот вокзал идут только пригородные электрички Савеловского и Белорусского направлений. А в конце 2019-го – начале 2020 года планируется запустить поезда первого Московского центрального диаметра – «Лобня – Одинцово». Придет сюда и электробус – для него построят зарядную станцию. Ожидать наземный транспорт горожане тоже будут с комфортом – под крышей и на лавочках. Для любителей покрутить педали в планах строителей – велодорожка и велопарковка.

Но самым мощным, не сравнимым ни с каким другим, станет ТПУ «Рязанская», который строится на юго-востоке столицы. Ввод его полностью намечен также на 2022 год. «Расположенная на пересечении Рязанского проспекта с Нижегородской улицей, эта подземная стройка – крупнейшая в Европе, с восемь пятиэтажных домов и площадью более семи тысяч квадратных метров, – рассказал Марат Хуснуллин. – Мы ведем ее поэтапно. Сначала перенесли на 500 метров железнодорожную платформу «Карачарово», чтобы приблизить Горьковское направление железной дороги к МЦК. Впереди – объединение станций метро «Нижегородская» Кожуховской и Большой кольцевой линии». Когда это произойдет, пассажирам, чтобы пересесть на другой вид транспорта, не придется ездить, как сейчас, на Курский вокзал, а можно будет выйти по тоннелю, подняться на лифтах и эскалаторах и выбрать свой дальнейший путь.

Что интересно, строительство ТПУ сейчас как никогда прежде привлекает частных инвесторов. На аукционах на каждый проект – по несколько претендентов. Есть среди них и иностранцы. Например, в строительстве ТПУ «Савеловская» очень заинтересованы и французы, и японцы: хотят построить в его составе отель на 180 номеров с подземной парковкой на 60 машин, которой смогут пользоваться все проживающие и работающие поблизости. Альберт Суниев объяснил такой интерес изменениями правил игры. Если раньше город предлагал застройщикам взять на себя в виде обременения сооружение и всей технологической части – железнодорожных путей, платформ и т.д., то сейчас технология строится на бюджетные деньги. Бизнесу же остается вложиться в магазины, гостиницы, офисы. «Бюджет от этого не проиграл, – объяснил Суниев. – Получает свое за счет повышения арендной платы на землю. Зато частники пошли». В итоге город выделил из бюджета на ТПУ 53 млрд руб., а инвесторы готовы вложить втрое больше. Проекты 24 транспортных узлов будут выставлены на торги в первом полугодии этого года. Вокруг них планируется построить примерно один миллион квадратных метров различной недвижимости – от спортивных центров и объектов торговли до офисов и жилья. На пяти площадках выделены места и для строительства домов по программе реновации. А значит, еще больше москвичей будут иметь и работу, и квартиру поблизости.

<https://rg.ru/2019/02/06/reg-cfo/v-blizhajshie-gody-v-moskve-postroiat-250-transportno-peresadochnyh-uzlov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ ОТНОШЕНИЙ РФ И КНР – ТРУТНЕВ

Погранпереходы между Россией и Китаем в Приморье находятся в неудовлетворительном состоянии, что мешает развитию отношений между странами, считает вице-премьер,

полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

«С погранпереходами все очень плохо. Владимир Путин на заседании президиума госсовета во Владивостоке дал поручения **Минтрансу** очень жесткие, но пока они не выполняются. Мы еще какое-то количество времени будем общаться с ними на эту тему, потом необходимо будет докладывать президенту. Погранпереходы значительно сдерживают наши отношения, они в неудовлетворительном состоянии», – сообщил Ю.Трутнев журналистам в среду.

По его словам, пять переходов принадлежат частным компаниям, в настоящее время идет работа по их выкупу. В будущем они будут оборудованы на необходимом уровне.

Ю.Трутнев также отметил, что вопрос развития транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2 активно обсуждается, в том числе на уровне лидеров стран.

«Основная цель коридоров связана с загрузкой наших портов. Эта работа пока продолжается, она идет несколько медленнее, чем хотелось бы, но мы будем стараться довести ее до конца. Эта тема неоднократно обсуждалась на встрече лидеров наших стран. Есть поручения для профильных ведомств, но пока сформулированной позиции китайской стороны у нас нет», – отметил полпред президента в ДФО.

МТК «Приморье-1» связывает приграничный китайский город Суйфэньхэ, станцию Гродеково, Пограничный район Приморья и порты на востоке края.

МТК «Приморье-2» соединяет китайскую провинцию Цилинь (Чанчунь – Цилинь – Хунчунь) с портами Славянка, Зарубино и Посъет. Действующий железнодорожный участок от перехода Махалино – Хунчунь до припортовой станции Сухановка (Зарубино) протяженностью около 60 км является ключевым звеном МТК.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6083297>

<https://www.kommersant.ru/doc/3875226>

ТАСС; 2019.02.06; ТРУТНЕВ ПОКА НЕ ВИДИТ СБАЛАНСИРОВАННОГО ОБОСНОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕНСКОГО МОСТА В ЯКУТИИ

Вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев пока не видит сбалансированного технико-экономического обоснования проекта строительства Ленского моста в Якутии. Об этом он заявил в среду во время пресс-конференции в ТАСС.

В декабре 2018 года президент РФ Владимир Путин призвал сопоставить расходы и результат, который будет достигнут в случае строительства моста.

«Я считаю, что каждый рубль бюджетных средств может тратиться только тогда, когда он эффективен, у нас нет бесконечного количества ресурсов, много надо построить еще мостов и дорог на Дальнем Востоке и на других территориях России. Мы должны считать, сколько транспорта пройдет, через какое количество времени вложенные в мост деньги окупятся. С этой точки зрения я пока не вижу сбалансированного технико-экономического обоснования строительства моста. Как только увижу и соглашусь с ним, буду этот проект поддерживать», – сказал Трутнев.

Аргументы Якутии

Сейчас в Якутии нет ни одного моста через Лену, по всему течению реки имеется лишь Осетровский мост в Иркутской области. Строительство моста в Якутске оценивается в 70-80 млрд рублей, считается, что проект позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся три федеральных маршрута – железная дорога, речной и авиационный транспорт, а также три региональные автодороги. Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза – до 6 млн т в год.

Власти Якутии считают, что при строительстве моста ежегодный рост валового регионального продукта (ВРП) составит 2,5-3%. По расчетам Минэкономики республики,

в бюджете семьи из трех человек «высвободится около 6 тыс. рублей в месяц, если считать по текущим ценам». Кроме того, в зону круглогодичного транспортного сообщения будут интегрированы жители не только города Якутска, но и центральных, восточных и западных районов республики, а это 83% населения Якутии (сейчас 12%).

Строительство Ленского моста позволит вовлечь в хозяйственный оборот страны с круглогодичным транспортным доступом ресурсы, которые оцениваются в 216 трлн рублей, считают в регионе. Речь идет о 894,2 тыс. т золота, 918,8 млн т нефти, 2279,2 млрд кубометров природного газа, 6888 млн т каменного угля, 1057,5 млн карат алмазов.

О заинтересованности в строительстве моста на основе частной концессии ранее заявляли китайская компания PowerChina International Group Ltd. и российская инвестиционно-строительная группа «ВИС». Стороны представляли два варианта строительства объекта, сообщил ранее **Росавтодор**. Концессионер из Китая рассматривает возможность строительства неразрезной стальной конструкции, российская компания выступает за вантовую.

<https://tass.ru/ekonomika/6083968>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; РЕКТОР ПЕТЕРБУРГСКОГО ПОЛИТЕХА РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О СВОЕМ ВИДЕНИИ ПЕРСПЕКТИВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НАУКИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Президент РФ Владимир Путин в среду встретился с ректором Санкт-Петербургского политехнического университета Андреем Руцким, который рассказал ему о своем видении перспектив взаимодействия науки и промышленности, а также доложил о налаживании взаимодействия с новыми петербургскими властями.

«Мы для себя определили такой путь развития, и я бы хотел его более подробно изложить. Считаю, это совершенно новое видение того, как нам надо работать – высшему образованию, Академии наук с промышленностью, чтобы действительно уйти от слов, внешних эпатажных отчетов о выполненных работах к конкретному и вполне понятному взаимодействию науки, образования и производства», – сказал он на встрече с президентом.

А.Руцкой заметил, что возглавляемый им вуз имеет богатейший опыт в этом направлении.

«За последние пять лет мы выполнили целый ряд серьезнейших проектов, именно конкретных и реальных, для промышленности. Причем, мы работаем не на полку, а делаем реальные проекты и решаем реальные технологические задачи», – сказал он.

«Мы создали консорциум, причем, к нам пришли сами предприятия и системообразующие фирмы. Это Ростех, ОАК, ОСК, Росатом, конечно же, Курчатовский институт», – отметил ректор университета.

Отдельно А.Руцкой остановился на сотрудничестве его вуза с КамАЗом. «Мы заключили договор с КамАЗом о том, что мы разрабатываем технологию базовой универсальной платформы для новейших средств общественного транспорта: автобусы, электробусы, троллейбусы. Мы делаем конструкторскую документацию и внедряем», – рассказал ректор.

Кроме того, А.Руцкой доложил главе государства о сотрудничестве петербургского Политеха с новой администрацией города.

«Они формируются, но у них есть понимание, и пришли люди, которых мы знаем», – сказал А.Руцкой. В этой связи он заметил, что вице-губернатор Санкт-Петербурга Евгений Елин является выпускником Политеха.

«Комфортные люди, с точки зрения понимания основных функций, куда нам двигаться. Им сейчас сложновато, они находятся на этапе становления, но мы им плечо подставим», – сказал А.Руцкой.

В свою очередь В.Путин поздравил собеседника с грядущим юбилеем Политеха, который будет отмечаться 19 февраля.

РГ-НЕДЕЛЯ; ЕКАТЕРИНА КОПЫТКОВА; 2019.02.07; НАДЕНЬ В ДОРОГУ НЕЙРОКЕПКУ; КАКИЕ ГАДЖЕТЫ НЕ ДАДУТ ВОДИТЕЛЮ УСНУТЬ ЗА РУЛЕМ

По прогнозам специалистов, уже в конце 2019 года будет реализована новая система контроля бодрствования водителей. Специальные нейрокепки наденут на водителей общественного транспорта. Начнут с Подмосковья. К этому времени появится необходимое законодательство. Об этом сообщил исполнительный директор отраслевого союза Национальной технической инициативы «Нейронет» Александр Семенов.

Проект нейрокепки был представлен в 2017 году. На международной выставке «Иннопром-2017» Владимир Путин отметил изобретение и сказал, что нужно сделать его доступным для всех водителей, которые совершают длительные перевозки. Нейрокепка Sleep Alert была разработана группой специалистов НТИ. Головной убор оснащен козырьком и ушной клипсой. Когда водитель начинает засыпать, датчики передают сигнал клипсе и раздается неприятный звук, от которого человек просыпается.

Разработкой уже заинтересовались компании-перевозчики. Дополнительно для водителей будет доступно мобильное приложение. Сейчас оно находится на стадии тестирования. При помощи приложения компания сможет отслеживать физическое состояние водителя на расстоянии.

При этом цену нейрокепки планируют снизить до 3-4 тысяч рублей, с условием платной подписки. В настоящий момент цена кепки составляет около 10 тысяч рублей.

Надо заметить, что на рынке уже давно существуют гаджеты для водителей, которые могут «разбудить» его в случае повышенной опасности. Помимо нейрокепок есть и другие, зачастую более компактные и удобные приборы контроля водительского состояния.

Антисон

В интернет-магазинах предлагают приобрести беспроводной наушник-оповещатель. Цена варьируется от 70 до 200 рублей. Но есть модели и подороже. Одна из наиболее распространенных – Drive Alert Master.

Работает прибор на аккумуляторе. Принцип действия устройства заключается в контроле наклона головы водителя. Настройки устанавливаются заранее. Как только голова падает ниже запрограммированного уровня, наушник пищит неприятным слуху звуком. По задумке, водитель должен мгновенно проснуться. Но есть один минус. Если водитель запрокидывает голову назад, на подголовник, наушник не распознает наклона. Тогда можно обратиться к другим гаджетам.

Гаджет на пульсе

Определить состояние водителя можно и по руке, измерив пульс человека. Для этого есть два устройства – браслет и кольцо. Выбор браслетов на рынке большой. Сюда же идут смарт-часы, фитнес-трекеры и все, что надевается на руку и способно измерить пульс. Соответственно, ценовой диапазон тоже широкий.

Еще в продаже есть кольцо Stop Sleep. Правда, с ним сложнее – его редко встретишь на маркете. Но суть такая же. Если пульс снижается до уровня сна, приборы начинают вибрировать.

«Сонная» камера

Одна российская компания предлагает водителям камеру наподобие видеорегистратора. Прибор Dupobil Insomnia крепится на лобовое стекло. Только объектив направлен на самого водителя. Гаджет отслеживает движения головы и даже улавливает моргание глаз. Как только веки опустятся дольше чем на две секунды, прибор начнет верещать – и водитель тут же придет в чувства. А если человек умеет спать с открытыми глазами, камера увидит невольное падение головы вниз и опять же издаст звуковой сигнал. Цена такого устройства составляет около 7 тысяч рублей.

Мозговой контроль

Компания Ferrari представила разработку для водительских кресел. В подголовник сиденья встроены биометрические беспроводные датчики. Они измеряют мозговую биоэлектрическую активность водителя. То есть напрямую получают информацию от человеческого мозга. В зависимости от состояния водителя происходит автоматическое снижение подачи топлива, и автомобиль останавливается.

Гаджет-сигнализатор внешне напоминает небольшой маячок. Его устанавливают на панель автомобиля. Перед первым применением нужно создать водительский профайл и внести свои данные касательно стиля вождения. При помощи датчиков сигнализатор контролирует состояние шофера.

Периодически гаджет просит выполнить какие-либо задания, чтобы проверить бдительность управляющего. И если реакция окажется подозрительно медленной, робот предложит водителю остановиться и отдохнуть. Такой вот интерактивный способ контроля.

Активная безопасность

Куда более интерактивной может показаться система салона фирмы Ford. Здесь целый комплекс средств контроля состояния водителя. Машина способна распознавать дорожное покрытие и плотность потока. Отслеживать действия водителя, его маневренность. Исходя из этого транспортное средство может скорректировать свое движение на дороге. Более того, сам водитель «прослеживается» по всем параметрам. Рулевое покрытие измеряет пульс и температуру ладоней, инфракрасный датчик фиксирует температуру лица, а ремень безопасности замеряет частоту дыхания. И когда машина «поймет», что водитель уснул, то она не спеша остановится и сама включит аварийку.

Компания Toyota предлагает похожие системы контроля для водителей-пенсионеров и сердечников. В экстренной ситуации автомобиль способен затормозить или при помощи встроенной навигационной системы отвезти больного до ближайшего медпункта.

Усталость водителя при ДТП – очень важный фактор. Но, в отличие от количества алкоголя в крови, посчитать усталость на сегодняшний день невозможно. Она зависит от ряда обстоятельств. На водителя могут влиять и погодные условия, и состояние здоровья, и количество часов за рулем. Для последнего аспекта есть тахографы. Они учитывают режим труда и отдыха водителя. Но этот прибор способен лишь зафиксировать данные, но уж никак не воздействовать на самого водителя.

На данный момент снабжать водителей общественного и грузового транспорта нашумевшими нейрокепками на самом деле невыгодно. Пока что цена слишком завышена. Есть гаджеты более компактные и доступные. Частные автовладельцы уже давно пользуются такими приборами.

Плюс к этому надо учитывать изменения в сфере коммерческих автоперевозок. Требования к автовладельцам, будь то физические или юридические лица, одинаковые. Но суммы штрафов сильно разнятся. Поэтому и происходит перерегистрация владения с юрлица на физлицо. Но бизнес, по сути, остается тем же. Проще говоря, люди не хотят платить больше и готовы прибегать к самым разным способам увиливания от ответственности. Если они не могут оплатить штраф, то где тогда взять деньги на кепку, пускай даже и за 4 тысячи рублей? Можно же купить наушник за 70 рублей. Тем не менее некоторые компании-перевозчики все же разработкой заинтересовались.

Заместитель председателя общественного совета при **минтрансе** Наталья Агре поддержала идею введения гаджетов против сна для водителей коммерческого автотранспорта.

- Работа профессиональных водителей – это безопасность человеческих жизней. При ДТП с грузо-пассажирским транспортом наносится гораздо больше ущерба жизни и здоровью человека, чем при любом другом виде аварии. При вождении любая подсказка дает управляющему дополнительное время на принятие срочного решения. Поэтому вводить такие гаджеты можно и нужно, – считает Наталья Агре.

Бороться со сном за рулем водители пытаются давно. Самый первый гаджет для этого был придуман еще во время Великой Отечественной войны. Водители, которые ездили на полупортаках по Дороге жизни, крепили к потолку кабины простой армейский котелок, набитый гайками и болтами. Мало того, что он гремел всю дорогу, не давая заснуть, но, если у водителя от усталости падала голова, он бился об этот котелок и тут же просыпался.

<https://rg.ru/2019/02/06/kakie-gadzhety-ne-dadut-voditeliu-usnut-za-rulem.html>

РГ-НЕДЕЛЯ; ЕКАТЕРИНА ЗАБРОДИНА, ЮРИЙ КОГАЛОВ, АЛЕКСАНДР ЛЕНИН, ВЯЧЕСЛАВ ПРОКОФЬЕВ; 2019.02.07; ПАРТИТУРА ДЛЯ «БАСА»; КАК ОБЕСПЕЧИВАЮТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ АВТОБУСОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ МИРА

По официальным статистическим данным, во Франции автобус остается самым надежным видом пассажирских перевозок: по сравнению с железной дорогой на нем в три раза меньше смертельных случаев и в 30 раз меньше, чем в автомобильных ДТП.

Но для французов стала настоящим шоком авария, которая произошла в феврале 2016 года. На дороге местного значения в департаменте Ду на востоке страны перевернулся автобус. Два подростка-школьника погибли, несколько получили травмы разной тяжести. С тех пор этот вид транспорта во Франции находится под особым надзором.

Безопасность автобусных перевозок обусловлена несколькими факторами. Постоянный контроль за водителями. Им запрещено находиться за рулем свыше четырех с половиной часов. Регулярные проверки на алкоголь. С 1 сентября 2015 года автобусы оборудованы электронными устройствами, которые проверяют содержание спирта в организме водителя (по принципу алкотестера) перед тем, как тот повернет ключ зажигания. При наличии оно не заводится. Более того, автобусы оснащены ограничителями, которые не допускают развивать скорость свыше 100 км/ч, а также хронометрами, регистрирующими пробег и нарушения скоростного режима. Это уже не говоря о ежемесячном техническом контроле автобуса и обязательных для всех пассажиров ремнях безопасности. Если кто-либо нарушит это правило, то его оштрафуют на 135 евро.

Между тем

Самой страшной аварией с 1982 года во Франции стало столкновение автобуса и грузовика в департаменте Жиронда на юго-западе Франции в октябре 2015 года. Погибли более 40 человек, преимущественно пенсионеры, отправившиеся в однодневную экскурсию. В живых остались восемь человек, среди которых водитель автобуса.

С тех пор как в 2013 году в ФРГ сняли ограничения на междугороднее автобусное сообщение (они были введены во времена Веймарской республики в интересах Германской имперской железной дороги), в стране начался автобусный бум. Немцы быстро взяли его под контроль путем установления строжайших регламентов и требований как к компаниям – операторам транспортных средств и водителям, так и к самим пассажирам. Оснащенность автобусов, где найдется все – от огнетушителя и аптечки до автоматических систем ночного видения и предупреждения об опасном сближении, подготовка водителей к самым экстремальным условиям, а главное – дисциплина всех участников дорожного движения остаются тремя китами, на которых зиждется его безопасность.

Конечно, и в Германии автобусы попадают в ДТП. Так, в июле 2017 года страну потрясла трагедия в Баварии: там из-за столкновения с фурией загорелся туристический автобус из Саксонии. Один из двух его водителей и 17 пассажиров-пенсионеров погибли. И все же автобусные перевозки признаны Федеральным статистическим агентством самым безопасным видом дорожного движения.

Помимо ежегодного техосмотра каждые три месяца автобусы дополнительно проверяют на соответствие стандартам безопасности. К тому же каждый год на рынке появляются

электронные новинки – их называют «умными помощниками водителя». Впрочем, некоторые из них – например, датчик-сигнализация, срабатывающий, если водитель случайно заснул за рулем или сделал резкое движение, – слишком дороги для широкого внедрения, сетуют эксперты. Так что требования к водителям остаются высокими. Они обязаны постоянно проходить курсы повышения квалификации и, конечно же, медосмотры. Справка о зрении действительна в течение двух лет, а медицинское заключение для продления прав не может быть старше года. Водитель не имеет права находиться за рулем дольше четырех с половиной часов и обязан сделать перерыв на 45 минут. Если рейс превышает девять часов, водитель обязательно сменяется. А еще он должен подавать пассажирам пример и первым пристегиваться. За нарушение следует штраф – 30 евро. Кроме того, родители с маленькими пассажирами обязаны брать в салон детские кресла.

В Испании установлены определенные требования к школьным автобусам. Последние изменения в законодательстве были приняты в 2017 году и позволили существенно сократить риск возникновения несчастного случая, а при аварии уменьшить количество травм, получаемых детьми.

В соответствии с новыми правилами каждый ребенок должен сидеть на отдельном кресле. Раньше это правило не соблюдалось, и в школьный автобус могло набиться в 2-3 раза больше детей, чем он должен был перевозить. Максимальный срок эксплуатации транспортного средства не может превышать 16 лет. При этом автобус должен проходить техосмотр каждый год в первые пять лет эксплуатации, а затем каждые полгода.

В самом транспортном средстве должно быть предусмотрено место для детей с ограниченными возможностями, пол не может быть скользким, входы должны быть оснащены поручнями, облегчающими спуск и подъем, а края ступенек окрашены в яркие цвета. Проверить автобус на соответствие этим нормам, а также потребовать техническую документацию, в том числе разрешение на перевозку детей и страховку (обязательную и дополнительную), может любой родитель или опекун.

Кстати, закон также требует, чтобы поездка на школьном автобусе не превышала 60 минут. При этом водитель должен придерживаться скорости на 10 км в час ниже максимально разрешенной, за исключением городов, где она составляет 50 км в час.

В Японии безопасности принято уделять повышенное внимание. Не зря жители Страны восходящего солнца без конца любят повторять: «андзэн дайити», что в переводе означает «безопасность превыше всего».

Тем не менее даже на территории островного государства то и дело случаются крупные аварии, которые повергают в шоковое состояние все население страны. И это несмотря на дисциплинированность японских водителей и строгое соблюдение ими Правил дорожного движения.

Так, в январе 2016 года в префектуре Нагано туристический автобус пробил дорожное ограждение и улетел с большой высоты в кювет. В салоне находился 41 пассажир. В результате двое водителей и 13 молодых людей студенческого возраста погибли.

В Японии эту аварию признали самой крупной за последние 30 лет. Как показали результаты расследования, виновником трагедии был перевозчик, который пренебрег проверкой состояния здоровья водителей накануне выезда на маршрут. Позже выяснилось, что за рулем автобуса сидел шофер, который не имел достаточного опыта управления такого вида транспортом. К тому же большинство жертв во время поездки не были пристегнуты.

Японские власти после этого инцидента в 100 раз увеличили штрафы для автобусных компаний в случае выявления фактов несоблюдения мер безопасности. Максимальная сумма, которую теперь можно взыскать с операторов за нарушения, составляет 100 миллионов иен (около 910 тысяч долларов США). Помимо этого представителей автобусного бизнеса обязали обновлять лицензии не реже одного раза в пять лет и

увеличили количество ревизоров, которые строго следят за выполнением указанных требований.

<https://rg.ru/2019/02/06/kak-obespechivaiut-bezopasnost-passazhirov-avtobusov-v-raznyh-stranah-mira.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.06; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ПРОЕКТЫ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП

Государственная дума на пленарном заседании в четверг рассмотрит в первом чтении правительственные законопроекты об усилении уголовной ответственности для водителей, которые скрылись с места ДТП, повлекшего тяжкие последствия.

«Законопроектом вносятся изменения в части вторую, четвертую и шестую статьи 264 УК, усиливающие ответственность лица, управляющего транспортным средством и нарушившего ПДД или эксплуатации транспортных средств, при условии наступления тяжких последствий, если это лицо скрылось с места совершения противоправного деяния», – говорится в пояснительной записке к документу.

Как следует из поправок, если в ДТП не было погибших, но пострадавшие получили тяжкий вред, ответственность для покинувшего место происшествия водителям будет такой же, как для нетрезвого. За такое нарушение предусматривается лишение свободы на срок до четырех лет. Если в ДТП погиб человек, водителя могут лишить свободы на срок от двух до семи лет, а в случае гибели двух и более лиц – на срок от четырех до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Как отмечает правительство, закрепление в уголовном законе обязанности водителя, нарушившего ПДД, оставаться на месте происшествия, направлено на защиту интересов всех участников дорожного движения и связано с необходимостью обеспечения выполнения ими взаимных обязательств, порождаемых фактом ДТП.

В первом чтении также предполагается рассмотреть еще один проект закона, которым вносятся корреспондирующие изменения в статью Кодекса об административных нарушениях (КоАП) «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием».

<https://ria.ru/20190207/1550505641.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/videoregistrator-im-v-pomoshh.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.06; ПОЕДЕМ И ПОЕДИМ; АВТОДОР ПЕРЕСТРАИВАЕТ КОМАНДУ

Новым председателем правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» назначен Вячеслав Петушенко. Распоряжение правительства опубликовано в среду на сайте кабинета министров.

Вячеслав Петушенко давно работает в дорожной отрасли. В **Федеральном дорожном агентстве** занимался строительством транспортного обхода Санкт-Петербурга. Был **замминистра транспорта** Республики Крым, возглавлял Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия». А в августе 2018 года стал первым зампредом правления госкомпании «Автодор».

Глава **минтранса** Евгений **Дитрих** в разговоре с «РГ» обозначил круг задач, которые стоят перед Петушенко как перед руководителем «Автодора». Необходимо исключить случаи, когда «по ходу пьесы» (во время строительства) идет серьезное удорожание проектов, улучшить качество проектирования объектов и их строительства, учитывая те нарекания, которые были в адрес «Автодора».

Кроме исключения огреха проектирования нужно повысить эффективность расходов, более жестко контролировать соблюдение сроков и более плотно взаимодействовать с

подрядными организациями в процессе строительства. «Это нужно для того, чтобы не было конфликтных тематик, которые возникали до сих пор», – пояснил **Дитрих**. Конфликты возникали из-за того, например, что часть объемов не подтверждалась заказчиком.

Перед Петушенко также стоит задача «оптимизации команды». «Часть мероприятий уже провели. Часть ждем в ближайшее время», – сказал министр. Больше внимание новая команда должна уделять тем задачам, для которых создавалась госкомпания, в том числе привлечению частных инвестиций. «Ждем новых решений по интеллектуальным транспортным системам и системам взимания платы. В основном интересует безконтактная система взимания платы. Сейчас пункты пропуска на дорогах являются узким местом», – пояснил **Дитрих**.

Предстоит активно развивать дорожный сервис. Платная современная дорога должна предлагать не просто возможность хорошо ехать, но и отдохнуть, перекусить, заправить машину. «К этому были вопросы в предыдущий период», – отметил министр. Также надо улучшить взаимодействие с **Росавтодором**. И при строительстве платных дорог более активно прорабатывать региональные проекты. «Не секрет, что часто у регионов на них нет достаточных средств. Будем увязывать инвестиции, которые делает регион при поддержке Федерального дорожного фонда с тем, чтобы проекты реализовывались с привлечением частных инвестиций», – сказал **Дитрих**.

<https://rg.ru/2019/02/06/novym-predsedatelem-pravleniia-avtodora-naznachen-viacheslav-petushenko.html>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.02.07; ПОВТОРЕНИЕ БЕЗ КОЛЬЦА: ЧТО ИЗМЕНИТ ОТСТАВКА ГЛАВЫ «АВТОДОРА»; УХОД СЕРГЕЯ КЕЛЬБАХА СВЯЗЫВАЮТ СО СРЫВОМ СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

Смена главы госкомпании «Автодор» вряд ли позволит форсировать сроки завершения строительства Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), считают опрошенные «Известиями» эксперты. Их срыв источники «Известий» называют главной причиной отставки председателя правления ГК Сергея Кельбаха. 500-километровая трасса, которую должны были сдать еще в 2018 году, по последним данным, не будет открыта раньше 2020-2021-го. Процесс затягивается в том числе из-за проблем с выделением земель под стройку и низкой заинтересованности инвесторов. Чтобы его ускорить, нужны корректировки законодательства. Смена руководства «Автодора» проходила на фоне проверок правоохранительных органов.

Трудная ЦКАД

Распоряжение об отставке главы «Автодора» премьер-министр Дмитрий Медведев подписал 5 февраля, но известно об этом стало на следующий день. Сергей Кельбах руководил госкомпанией с конца 2011-го. А до этого, в 2009-2011 годах, занимал пост первого зампреда правления.

Новым главой «Автодора» назначен 59-летний Вячеслав Петушенко, который с августа 2018 года занимал должность первого зампреда правления госкомпании. По данным источника «Известий», близкого к ГК, «новую команду, в частности Вячеслава Петушенко, привел в компанию **министр транспорта** (Евгений **Дитрих**. – «Известия») и его поддерживает».

Источник в одном из профильных ведомств сказал «Известиям», что причиной отставки Сергея Кельбаха стал срыв сроков строительства ЦКАД.

О том, что к работе «Автодора» есть большие вопросы, стало известно еще в 2017 году. В отрасли предрекали его отставку после проверок Счетной палаты (СП), которая обрушилась на госкомпанию с критикой именно по поводу срыва сроков. В проект ЦКАД

планировалось вложить 300 млрд рублей. Заказчиком стал «Автодор», который должен был организовать государственно-частное партнерство.

Сдать ЦКАД планировалось в 2018 году. В 2014-м были разыграны первые лоты. В апреле 2017 года СП вынесла предписание «Автодору» в связи со срывом сроков строительства третьего и четвертого участков. Сообщалось, что в отношении госкомпании может быть принято решение о приостановлении всех видов операций по счетам.

Ранее коллегия СП также рассмотрела результаты проверки использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование ЦКАД. Для строительства дороги из ФНБ в 2015 году было выделено 21,7 млрд рублей. На 30 ноября 2016 года стоимость принятых работ по пусковому комплексу № 1 составила 1,03 млрд рублей, или 2,1% объема работ, предусмотренных долгосрочным инвестиционным соглашением. А по пусковому комплексу № 5 – 2,9 млрд рублей, или 6,8% объема работ. В целом было отмечено, что «Автодор» не выполняет сроков проведения конкурсов и подрядчики также не выполняют своих обязательств в срок. За несколько лет проект подорожал на 13,5 млрд рублей.

Осенью 2018 года на проблему обратил внимание Владимир Путин, он поручил Генпрокуратуре, Следственному комитету и СП «провести проверку соблюдения интересов Российской Федерации при заключении и выполнении государственных контрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства ЦКАД».

В начале этого года госкомпания попросила **Минтранс** в очередной раз перенести сроки завершения работ. «Мы подготовили предложение в правительство РФ. Сегодняшнее состояние не позволит нам сдать участок ЦКАД-4 в декабре 2020 года. Сейчас срок – это октябрь 2021 года. Что касается первого, третьего, пятого (участков) – это октябрь 2020 года», – сообщал ранее Вячеслав Петушенко.

В **Минтрансе** и ГК «Автодор» отказались от комментариев по поводу того, сможет ли смена руководства компании повлиять на сроки строительства ЦКАД.

Госкомпания также не успела сдать в срок еще один свой крупный проект – трассу М-11 (Москва-Санкт-Петербург). Дорогу длиной более 600 км должны были открыть к ЧМ по футболу, в итоге ее обещают сдать в 2019 году. Стоимость проекта – около 450 млрд рублей.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

«Автодор» управляет федеральными трассами М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-1 «Беларусь», скоростной автодорогой М-11 (Москва-Санкт-Петербург). Задача госкомпании – развивать платные автодороги в рамках государственно-частного партнерства и управлять ими. В частности, были построены в рамках концессионных соглашений с частными инвесторами выход на МКАД с автомобильной дороги М-1 «Беларусь» в обход города Одинцово и участок автодороги М-11 от МКАД до Солнечногорска. На всех перечисленных выше трассах есть платные участки, больше всего их на М-4.

По заданному вектору

Директор ассоциации «Дормост» Кирилл Иванов сказал «Известиям», что и Сергей Кельбах, и Вячеслав Петушенко – профессионалы. Однако он считает, что при новом руководстве не стоит ждать «никаких изменений в работе над крупными проектами», так как их фактически невозможно скорректировать.

- Для примера: у инвестиционного цикла серьезная протяженность во времени, то есть от идеи до подписания строительного контракта проходит пять лет. Поэтому развитие будет идти по уже заданному вектору. Отойти от намеченного пути вряд ли удастся, – отметил Кирилл Иванов.

Схожего мнения придерживается и председатель общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин. Он считает: для того чтобы ускорить строительство крупных инфраструктурных проектов, нужно кардинально изменить законодательство. По словам

эксперта, в США и Европе планирование таких проектов начинается задолго до их начала – иногда за несколько десятков лет.

- И законодательство за рубежом позволяет запретить строить что-либо на этих территориях (зарезервированных под дорогу). В России действующие нормы не позволяют запретить стройку, для этого нужно внести изменения в Земельный, Градостроительный, Гражданский кодексы и другие акты. У нас чрезвычайно плохо решен вопрос с землеотводом для самых важных федеральных строек. Мы принимаем штучные законы, например для строительства к Олимпиаде в Сочи, но на системном уровне проблема не решена, – отметил Михаил Блинкин.

В целом, по его мнению, «Автодор» свои задачи выполнил: были созданы структуры, позволяющие строить платные дороги на основании государственно-частного партнерства (ГЧП).

Еще одна причина затягивания сроков – безответственное поведение концессионеров.

- Обычно компания, участвующая в концессии, более заинтересована в соблюдении сроков, чем подрядчик, поскольку вложены частные средства. Но в России вклад частного концессионера очень маленький, поэтому и мотивация низкая, – указал Михаил Блинкин. Ранее Счетная палата отмечала, что по состоянию на ноябрь 2018 года объем внебюджетного финансирования ЦКАД составил всего 14 млрд рублей. То есть инвесторы не выполняют своих обязательств, что «не соответствует принципам ГЧП».

Назначение с проверкой

Так совпало, что в день назначения в офис к Вячеславу Петушенко, который тогда еще был первым зампредом правления госкомпании, с допросом пришли правоохранительные органы. Это подтвердил «Известиям» источник, близкий к «Автодору».

- Приходили представители правоохранительных органов, беседовали с ним, задавали вопросы, – отметил он.

Предмет беседы он не назвал, как не раскрыл и другие подробности. Представитель «Автодора» отказалась от комментариев, но подчеркнула, что проверяющие органы приходят в компанию регулярно и «Автодор» всегда сотрудничает с ними. Сообщалось, что проверка была связана не с работой Вячеслава Петушенко в госкомпании, а с его прежней деятельностью.

По данным источника «Известий», близкого к силовым структурам, у правоохранительных органов к нему действительно есть вопросы. В частности, Вячеслав Петушенко «подозревается в участии в ОПГ, похищавшей лес в Шатурском районе Московской области».

- Ориентировочный ущерб от незаконной вырубki – более 1 млрд рублей, – отметил он.

Вячеслав Петушенко с марта 2006 года работал в структурах **Росавтодора**, занимая должности сначала первого замгендиректора, а затем гендиректора ФКУ «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербурга **Росавтодора**». В 2014-2015 годах – замминистра транспорта Республики Крым, после – советника руководителя **Федерального дорожного агентства**.

Директор ассоциации «Дормост» Кирилл Иванов сказал «Известиям», что проверки силовых структур не говорят о наличии вопросов к деятельности руководства госкомпании.

- У силовиков такая работа, приходится и что-то проверять, в любом госучреждении есть отдельное помещение для подобных проверок. Это абсолютно рабочая ситуация. Сам факт проверки еще мало о чем говорит, – подчеркнул он.

Куда перейдет на работу Сергей Кельбах, в «Автодоре» не говорят. Представитель компании лишь отметила, что «у него есть предложения». Ранее «Ведомости» допустили его назначение на должность заместителя гендиректора РЖД. Подтверждений получить не удалось, представитель РЖД отказался от комментариев.

Источник «Известий», близкий к РЖД, отметил, что на ближайший совет директоров компании, который должен пройти на следующей неделе, вопрос о назначении Сергея Кельбаха на руководящую должность не запланирован.

<https://iz.ru/842668/irina-tyruleva-aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva/povtorenie-bez-koltca-hto-izmenit-otstavka-glavy-avtodora>

РБК; 2019.02.06; ГУБЕРНАТОР ТРАВНИКОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА

На встрече с журналистами 6 февраля губернатор Новосибирской области Андрей Травников заявил, что запланированные в прошлом году объемы строительства Восточного обхода выполнены менее, чем на половину.

«Было стабилизировано финансовое состояние компании [АО «Сибмост»], удалось реанимировать строительство первого этапа Восточного обхода. Темпами этих работ, тем не менее, я недоволен – из средств, запланированных в 2018 году, было освоено менее половины», – заявил губернатор.

Травников отметил, что в этом году «Росавтодор» выделит не менее 1 млрд. руб. на продолжение строительства Восточного обхода.

В конце января на расширенном заседании коллегии регионального Минтранса замначальника федерального управления автомобильных дорог «Сибуправтодор» Дмитрий Батулин заявил: «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».

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

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», – добавил Батулин.

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.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/06/02/2019/5c5abba19a7947404407112c>

ИРКУТСКМЕДИА; 2019.02.06; ПЛАТНЫЕ БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ДОРОГИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ НА СЕВЕРЕ ПРИАНГАРЬЯ ВМЕСТО БЕЗДОРОЖЬЯ; ОБСУЖДАЕМЫЙ В ГД ЗАКОНОПРОЕКТ ДОЛЖЕН ПРИВЛЕЧЬ ИНВЕСТИЦИИ В ДОРОГИ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ, ПРИ ЭТОМ ОСТАВИВ ИХ БЕСПЛАТНЫМИ ДЛЯ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ

Платные дороги без альтернативного бесплатного объезда могут появиться в девяти районах Иркутской области. В Минтрансе отметили, что только таким методом можно привлечь частные инвестиции в дорожное строительство на территориях Крайнего Севера. Сегодня этого не позволяет сделать закон, запрещающий строительство исключительно платных дорог по направлениям, где отсутствуют бесплатные аналоги при

этом платная дорога не может быть короче бесплатной менее чем в три раза. Но в **Минтрансе** предлагают определить в законе исключение: бесплатная альтернатива необязательна, если дорога расположена «в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях». В свою очередь, Депутат Госдумы от Приангарья Сергей Тен подчеркнул, что цель обсуждаемого в ГД закона – строительство объектов в тех местах, где их бы никогда в обратном случае не оказалось. А также там где жители северных территорий из-за отсутствия трасс не обеспечены связью с сетью дорог общего пользования круглый год. Кроме того, по мнению парламентария, при принятии закона необходимо будет исключить всякую возможность введения платы на уже существующих бесплатных дорогах, а плату с местных жителей при проезде по вновь возведенным коммерческим магистралям не взимать, даже если они передвигаются на транспортных средствах не только категории М1, но и L, а также N1. По словам замглавы **Минтранса** Иннокентия **Алафинова**, согласно законодательной инициативе, деньги за проезд по данному типу дорогам планируется брать с владельцев грузового автотранспорта которые зачастую обслуживают интересы добытчиков минерально-сырьевой базы в таких районах. Об этом сообщает ИА IrkutskMedia.

В текущей редакции ст. 37 закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» указано, что плата за проезд по автодороге может быть введена только при условии, что существует альтернативный бесплатный объезд (его протяженность не может превышать длину платной дороги более чем втрое). Согласно законодательной инициативе, которую приняли в первом чтении в Госдуме накануне, 5 февраля, платные дороги, не предусматривающие бесплатную альтернативу, хотят сделать в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях – это 70% территории России, пишет «Коммерсантъ».

Минтранс отметил, что полноценных дорог во многих поселениях Крайнего Севера не существует, есть только зимники, пользоваться которыми круглый год нельзя. Создание автодорог общего пользования до большинства отдаленных и труднодоступных поселений не представляется возможным даже в долгосрочном периоде по причине высокой стоимости строительства.

- Построить объект там, где его бы никогда в обратном случае не оказалось – вот цель закона. Сегодня из-за отсутствия дорог с твердым покрытием порядка 10% жителей страны в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях не обеспечены круглогодичной связью с сетью дорог общего пользования. Эти районы расположены на территории 21 субъекта РФ. Они занимают примерно 70% территории России. В Иркутской области это два города – Братск и Усть-Илимск, а также девять муниципальных районов. Ряд из них – к примеру, Бодайбинский, Катангский, Киренский, Мамско-Чуйский – это порядка 45 тысяч граждан – в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций, – сообщил Сергей Тен.

Кроме того, депутат Госдумы от Иркутской области добавил, что сегодня мало кто задумывается о том, какой вред окружающей среде наносят зимники: загрязнение воздуха выхлопными газами, ущерб лесу, загрязнение почв и водоемов горюче-смазочными материалами, различным мусором, брошенной сломанной техникой. Строительство постоянных объектов транспортной инфраструктуры с соблюдением необходимых ГОСТов и СНИПов и их дальнейшее круглогодичное содержание позволят минимизировать это негативное воздействие.

В свою очередь авторы документа подчеркнули, что отсутствие полноценных дорог на Крайнем Севере связано с тем, что возможности региональных бюджетов «существенно ограничены». Решить проблему могли бы частные инвестиции в дорожную отрасль и строительство платных дорог, но в условиях Крайнего Севера механизмы государственно-частного партнерства использовать невозможно из-за ограничений закона. По сути, инвестору надо строить две дороги – платную и бесплатную.

В настоящее время в регионах Крайнего Севера готовы еще 22 инфраструктурных проекта в области дорожного строительства с проработанными финансовыми моделями, частные компании могли бы обеспечить инвестиции в объеме 400 млрд рублей, но для этого нужен закон, отметил Иннокентий **Алафинов**.

«Много грузовых автомобилей обслуживают интересы добытчиков минерально-сырьевой базы, они, по сути, и будут источником окупания этих инвестиций», - заявил он.

Сергей Тен добавил, что, учитывая особенности северных территорий, а также высокую стоимость строительства в таких районах автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, важным является обеспечение возможности использования уже существующих частных дорог, которые возведены и используются для обеспечения деятельности добывающих и иных предприятий. При этом зачастую для жителей эти дороги остаются недоступными.

- В связи с этим положения законопроекта должны распространяться на указанные дороги, а также на вновь строящиеся автомобильные дороги и участки дорог. Возможность же принятия решения о платности в отношении существующих бесплатных автомобильных дорог общего пользования без обеспечения бесплатного альтернативного проезда должна быть исключена, – сообщил депутат ГД от Приангарья.

Также Сергей Тен отметил, что ко второму чтению уточнят положение статьи, которое касается движения по платным дорогам и участкам дорог, не имеющим бесплатного альтернативного проезда, легкового транспорта.

- Требуется дополнительно обсудить вопрос категорий транспортных средств, имеющих право бесплатного проезда, так как под определение легкового транспорта подпадает только категория М1, как быть с категориями L и N1, часто используемыми жителями таких территорий как основное транспортное средство в семье? – подчеркнул парламентарий.

Глава комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов не исключил, что цена за проезд для грузовика по платным дорогам Крайнего Севера может достигать 15-30 тысяч рублей, что отразится на стоимости товаров.

«Реализация положений законопроекта не повлечет увеличения цен на перевозку грузов и, как следствие, повышения цен на товары», – заверил Иннокентий **Алафинов**.

Депутат ГД Валерий Гартунг предположил, что правительство может впоследствии масштабировать инициативу: «Сейчас для Крайнего Севера принимается решение, а потом маленькой поправочкой распространится на любую точку России». Парламентарий Сергей Катарасов в подтверждение этих слов предложил сделать правительственную инициативу «пилотным проектом», чтобы «рассмотреть» использование его на других территориях. Принятие закона может привести к тому, что ушлые люди, аффилированные с властными структурами, сделают платным то, что вчера было доступно для всех, заметил депутат Николай Коломейцев.

В свою очередь, Сергей Тен подчеркнул, что данным законопроектом дается возможность для реализации проектов, связывающих районы, где целые поколения граждан выросли в ожидании строительства современных дорог и мостовых сооружений.

Подробнее: <https://irkutskmedia.ru/news/784686/>

КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.02.07; FLIXBUS ВЗЯЛ БИЛЕТ ДО РОССИИ; НЕМЕЦКИЙ АВТОБУСНЫЙ СЕРВИС ГОТОВИТ ЭКСПАНСИЮ

Как стало известно “Ъ”, сервис для поездок на междугородных автобусах FlixBus в ближайшее время планирует начать работу в России. Компания ведет переговоры с перевозчиками, предлагая продавать 50% мест в автобусах и рассчитывая на 30-

процентную долю в доходах. Некоторые из местных участников рынка считают модель работы сервиса «спорной» и сомневаются, что она сработает в России.

Немецкая FlixBus GmbH (бренд FlixBus) выходит на российский рынок, сообщил «Ъ» источник в транспортной отрасли. Анонс выхода FlixBus в Россию запланирован на 21 февраля, подтверждал «Ъ» представитель компании на прошлой неделе. На запустившемся сайте flixbus.ru пока нельзя заказать поездку по России. Сейчас сервис ведет переговоры с перевозчиками и автотранспортными ассоциациями и набирает персонал в московский офис, говорит собеседник «Ъ» в отрасли.

FlixBus представлен на внутренних рынках Германии, Бельгии, Австрии, Швейцарии, Франции, Италии, Дании, Нидерландов, Венгрии, Чехии, Швеции, Польши и США, а также выполняет международные рейсы в 28 странах. Бизнес-модель FlixBus похожа на ту, что использовал до недавнего времени сервис «Яндекс.Автобусы», отмечает президент ассоциации ЕТС «Автобусные линии страны» Борис Лоран: автобусы водят партнеры под брендом FlixBus, а сама компания планирует сети маршрутов, определяет ценовую политику, осуществляет продажи онлайн и через собственные кассы. Но такая модель «не очень вписывается в нашу отрасль с учетом действующего законодательства», отмечает он. Эксперт опасается демпинга, который обернется «искусственно спровоцированной ситуацией перетекания пассажиропотока» из междугородных перевозок в сервисы попутчиков и социальные сети.

В России FlixBus предлагает перевозчикам контракт минимум на полтора года и претендует на 30% выручки от проданных через сервис билетов, следует из презентации компании (есть у «Ъ»). Сам FlixBus готов продавать минимум 50% мест автобуса. Кроме того, компания планирует заниматься тренировкой водителей и оснащать их фирменным приложением. В программу подготовки перевозчика к выходу на линию включено брендинг и техническое оснащение автобусов смартфонами, принтерами, WiFi-роутерами, GPS и ГЛОНАСС, а водителей – униформой, говорится в документе.

Источник «Ъ» на рынке перевозок утверждает, что ряд крупных российских компаний уже отказались сотрудничать с FlixBus «из-за спорной модели». Такая бизнес-модель может привести к монополизации рынка, что и произошло в Германии и ряде других стран, где под контролем FlixBus находится большая часть перевозок, предупреждает CEO Busfor Илья Екушевский. По его словам, «тотальный демпинг и консолидация» за рубежом «привели к закрытию многих перевозчиков». Сам Busfor отказался от подобной модели, два года назад решив закрыть «фирменные» рейсы, выполняемые на автобусах партнеров под брендом компании.

«Выход нового сильного игрока, конечно, может подстегнуть российский рынок, однако европейская модель один в один не применима к нашей действительности», – согласен заместитель директора по развитию бизнеса «Туту.ру» Игорь Сивец. По его мнению, все будет зависеть от того, как компания адаптирует модель под законодательство, что может сделать ее катализатором развития рынка или «поставить в оппозицию официальным перевозчикам и автовокзалам».

FlixBus начал развитие с рынка Германии, который изначально сильно отличался от того, что есть сейчас в России, говорит руководитель BlaBlaCar в России Ирина Рейдер. «Их бизнес-модель хорошо сработала в Западной Европе. Но рынок России отличается, например, размерами, большим количеством перевозчиков и традиционно сильным влиянием автовокзалов. Скорее всего, FlixBus придется предложить оригинальное локальное решение», – полагает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/3875317>

RNS; 2019.02.06; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ РЕЕСТРЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Первый замглавы комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов («Единая Россия») внес в нижнюю палату парламента законопроект, которым, в частности, предлагается создать реестры грузоперевозчиков. Документ размещен в автоматизированной системе обеспечения законодательной деятельности (АСОЗД).

«Снижение доли присутствия на рынке нелегальных перевозчиков, обеспечение государственного транспортного надзора и статистического наблюдения за деятельностью грузового автомобильного транспорта всех форм собственности законопроектом предполагается решить путем создания и ведения реестров перевозчиков грузов за плату и для собственных нужд», – говорится в пояснении к законопроекту.

Автор документа предлагает ввести обязательную регистрацию таких автовладельцев в реестре перевозчиков грузов для собственных нужд.

В пояснительной записке отмечается, что, по данным ГИБДД, парк грузовых автомобилей (исходя из выданных государственных номерных знаков) составляет порядка 6,5 млн. единиц – они принадлежат 300 тыс. владельцев. При этом 80% из них имеют не более 10 автомобилей и часто совмещают обязанности собственника и водителя.

Экспертные оценки показывают, что в России свыше 50% грузовых автомобилей, занятых на коммерческих перевозках, принадлежат физлицам, которые не зарегистрировались как индивидуальные предприниматели, то есть работают нелегально. Автор законопроекта указывает на то, что значительная часть нелегальных перевозчиков снижает цены за счет экономии на необходимых расходах, связанных с выполнением обязательных требований по безопасности перевозок и технического содержания автомобилей, и это создает для них конкурентные преимущества относительно добросовестных перевозчиков.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-mogut-poyavitsya-reestri-gruzoperevozchikov-2019-02-06/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; ТАРИФЫ В ОСАГО С НАЧАЛА РЕФОРМЫ, ЗА ТРИ НЕДЕЛИ ЯНВАРЯ СНИЗИЛИСЬ В СРЕДНЕМ ПО РФ НА 3,5% – РСА

Тарифы по заключенным договорам ОСАГО за период с 9 января по 27 января 2019 года (с начала реформы, связанной с расширением границ тарифного коридора в ОСАГО), согласно данным мониторинга Российского союза автостраховщиков (РСА), в среднем снизились на 3,5%, сообщил «Интерфаксу» исполнительный директор РСА Евгений Уфимцев

«При этом для легковых автомобилей физических лиц снижение составило в среднем 1,7%, в то время как для легковых автомобилей юридических лиц такое снижение оказалось более значительным – на уровне более 11%. Самое высокое снижение тарифа ОСАГО за первые декады реформы продемонстрировала группа мотоциклистов и владельцев мотороллеров, здесь показатель упал на 57,6%. Мы пока не можем объяснить этого», – отметил Е.Уфимцев.

Он также подчеркнул, что «данные мониторинга РСА пока не могут считаться показателями устойчивых тенденций, поскольку с момента изменения порядка применения тарифов прошло слишком мало времени».

Ожидаемо рост тарифов зафиксирован в транспортной группе, осуществляющей пассажирские перевозки. При этом для троллейбусов и трамваев показатель вырос на 0,4% и на 6,5% соответственно (традиционно там высокая убыточность по ОСАГО – ИФ). Для такси средняя стоимость ОСАГО выросла на 1,5%. Обращает на себя внимание снижение общего показателя среднего тарифа для автобусных перевозок в целом – на 2,3%. При этом средняя цена полиса по новым заключенным договорам для участников регулярных автобусных перевозок, напротив, выросла существенно – на 11,5%.

Вместе с тем за рассматриваемый период отмечено снижение средней величины стоимости полиса ОСАГО для грузового транспорта – на 9%.

Как сообщил ранее директор департамента страхового рынка Банка России Филипп Габуня, «за 22 дня с начала работы нашего указания средний тариф по стране снизился на 1,6%. Но это примерно 5,3% полисов, которые за год продаются». «С одной стороны, это достаточно репрезентативно, но тем не менее, прошло не так много времени, а во-вторых, компании все равно вправе менять свои тарифы, и поэтому делать какие-то выводы о том, что у нас есть устойчивый тренд, пока преждевременно», – сказал он.

Как сообщалось ранее, с 9 января 2019 года в России стал применяться новый порядок расчета стоимости полиса ОСАГО. Тарифный коридор был расширен вверх и вниз на 20%, а коэффициент «возраст-стаж» получил 58 градаций вместо прежних четырех. С 1 апреля ожидается еще одно изменение: коэффициент «бонус-малус» будет назначаться водителю один раз в год, причем если у автовладельца в системе АИС РСА будет числиться несколько коэффициентов «бонус-малус», то ему будет присвоен самый низкий из них.

ИА REGNUM; 2019.02.06; ОБНОВЛЕННЫЙ ТРАМВАЙ «УРАЛТРАНСМАША» ПРОШЕЛ СЕРТИФИКАЦИЮ

Допущенный в промышленное производство трамвай серии 71–412, выпускаемый на «Уралтрансмаше», получил сертификат соответствия **министерства транспорта России**, сообщает 6 февраля пресс-служба «Уралвагонзавода» на странице Вконтакте.

Трамвайный вагон модели 71–412 также с низким полом в серединной части салона (доля низкого пола составляет более 35% от общей площади салона) позволяет осуществлять перевозку маломобильных групп пассажиров.

Вагон комплектуется дверями прислонно-поворотного типа с системой антизащемления. Створки дверей имеют кнопки доступа пассажиров как снаружи, так и изнутри вагонов. Двери средней группы оборудованы кнопкой связи с водителем для пассажиров с ограниченными возможностями. Также, для перевозки этой категории пассажиров в средней части установлена аппарель. Максимальная вместимость салона – 178 человек. Количество мест для сидения – 28+1.

Отмечается, что кабина водителя трамвая оснащается новой экономичной панелью управления и современной системой вентиляции и отопления. Установленная система видеонаблюдения, видео- и аудиоинформирования улучшает безопасность перевозки пассажиров.

Ранее специалисты Северного депо Екатеринбурга провели предварительные приемочные испытания трамвая серии 71–412.

<https://regnum.ru/news/2567242.html>

НОВОСТИ ВЛАДИВОСТОКА; 2019.02.06; ДЕПУТАТ АНДРЕЙЧЕНКО СПРОСИЛ У МИНИСТРА ТРАНСПОРТА О ПРОБЛЕМАХ СЕРТИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ В СПЕЦЛАБОРАТОРИЯХ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Будут ли на Дальнем Востоке созданы дополнительные лаборатории для получения СБКТС, сколько будет стоить сертификат безопасности и как решится проблема с отсутствием VIN у японских машин? Об этом депутат Госдумы от Приморья Андрей Андрейченко (ЛДПР) спрашивает **министра транспорта** Евгения Дитриха в официальном обращении.

Обращение отправлено 6 февраля. В нем депутат напоминает, что с 1 июля 2019 года по новому ГОСТу ввезенный на территорию таможенного союза автотранспорт надо будет передавать в спецлабораторию для получения сертификата безопасности.

Дальневосточники, которые два года до этого стояли в очередях на получение кнопки ЭРА-ГЛОНАСС (вплоть до отмены обязательной установки), обеспокоились еще и тем, что стоимость автомобилей повысится из-за недостаточного количества аккредитованных лабораторий и простоя ввезенных автомобилей на таможне.

Сейчас на Дальнем Востоке действует всего одна аккредитованная лаборатория (во Владивостоке), и в день она может принять лишь 50 машин. Проводить выездную проверку специалисты не имеют права. «При этом у данной лаборатории нет права на выдачу сертификата безопасности для коммерческого транспорта и спецтехники», – отмечается в документе.

Депутат спрашивает министра, планируется ли создать на Дальнем Востоке (в частности, на Сахалине) еще одну лабораторию и когда, проводились ли расчеты – сколько лабораторий вообще нужно автомобильным регионам, как решится проблема с отсутствием VIN у праворульных авто. Еще один важный вопрос – будут ли специалисты делать выездные осмотры (иначе жителям островного региона придется везти машины на материк). Кроме того, в обращении поднимается вопрос стоимости услуг лабораторий.

<https://www.newsvl.ru/vlad/2019/02/07/177884/#ixzz5epe8GCrT>

RNS; 2019.02.06; В ПЕРМИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ТРОЛЛЕЙБУСОВ

Администрация Перми приняла решение ликвидировать в городе троллейбусы из-за их убыточности, пишет URA.RU со ссылкой на мэра города Дмитрия Самойлова.

«Троллейбусов в Перми не будет вообще – это убыточный вид транспорта. Будем серьезно развивать трамвайную сеть. А по Комсомольскому проспекту вместо троллейбусов пустим автобусы», – заявил Самойлов.

<https://rns.online/regions/V-Permi-izbavilis-ot-trolleibusov-2019-02-05/>

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.02.07; БАМСКАЯ ДОЛЯ: РЖД ХОЧЕТ СМЕНИТЬ ЛИТРЫ НА КИЛОВАТТЫ; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ И ТРАНССИБА ПОЗВОЛИТ ГОСКОМПАНИИ ЭКОНОМИТЬ МИЛЛИАРДЫ НА ЗАКУПКАХ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА

«Российские железные дороги» (РЖД) хотят экономить на солярке по 25 млрд рублей в год к 2024-му. Компания планирует снизить ежегодное потребление дизельного топлива на 440 тыс. т за счет перехода на электротягу, сообщили «Известиям» в холдинге. В первую очередь это коснется БАМа и Транссиба. По словам экспертов, стремление компании к электрификации обусловлено в том числе и резким ростом цен на нефтепродукты. Дизельное топливо на НПЗ в прошлом году подорожало примерно на четверть. Вероятные скачки цен также ожидаются после 31 марта.

РЖД планирует к 2024 году более чем на 20% снизить ежегодное потребление дизельного топлива – с 2,5 млн т до 2,06 млн т, сообщили «Известиям» в компании. В ценовом агентстве Argus Media сообщили, что в январе этого года, судя по информации сайта госзакупок, РЖД приобретали зимнее дизтопливо (ДТЗ) по максимальной цене 59,7 тыс. рублей за тонну с отсрочкой платежа более месяца. В агентстве, правда, отметили, что часть топлива могла быть приобретена и по чуть более низкой цене. Таким образом, сокращение на 440 тыс. т в закупочных ценах января 2019-го позволило бы компании за год сэкономить на закупке дизеля около 25 млрд рублей. В Argus Media сказали, что в 2018 году дизтопливо на НПЗ, которые регулярно отгружают крупные объемы для РЖД, подорожало примерно на 25%.

В РЖД сообщили, что запланированное снижение потребления дизеля позволит уменьшить энергоемкость перевозок на 5,6% относительно 2018 года.

Один из ключевых путей для достижения такой цели – увеличение доли перевозок на электровозах, которые в разы более экономичны тепловозов. Сейчас, по данным РЖД, доля электротяги достигла уже 86% при перевозке грузов и 85% при пассажирских перевозках, но железнодорожники совместно с энергокомпаниями усиливают свою активность в этом направлении. Федеральная сетевая компания Единой энергетической системы (ФСК ЕЭС) реализует план мероприятий по электроснабжению БАМа и

Транссиба. Рассчитанная до 2024 года программа общей стоимостью 105 млрд рублей предусматривает ввод 4,2 тыс. ЛЭП и 4 тыс. мегавольт-ампер трансформаторной мощности. В результате будут созданы условия для увеличения грузопотока на железной дороге до 120 млн т в год с ожидаемым приростом мощности тяги 1,2 ГВт.

Как сообщили в ФСК, на 2019 и 2020 годы запланированный объем инвестиций энергохолдинга в этот проект составит 47 млрд рублей – сразу в нескольких регионах будут строиться и модернизироваться подстанции и прокладываться высоковольтные линии электропередач (порядка 1,5 тыс. км). На днях ФСК завершила строительство двухцепной воздушной линии в Иркутской области «Тира-Надеждинская» – один из ключевых объектов для электроснабжения БАМа.

Майский указ президента дал еще более масштабную задачу: пропускная способность БАМа и Транссиба должна быть увеличена к 2024 году в полтора раза – до 180 млн т грузов. В ФСК ЕЭС пояснили, что это может потребовать дополнительных мероприятий по электроснабжению магистралей после 2020 года, необходимые расчеты сейчас проводятся с РЖД.

В Минэнерго подтвердили «Известиям», что второй этап расширения Восточного полигона (БАМ и Транссиб) железных дорог учитывает возможный дополнительный прирост нагрузки на Объединенную энергосистему Сибири на 18% к 2025 году.

- Еще не электрифицированный участок БАМа Таксимо – Советская Гавань (составляет примерно 2/3 длины магистрали) находится на территории Объединенной энергосистемы Востока, и электроэнергия для него может быть подана с тепловых электростанций «Дальневосточной генерирующей компании», Зейской и Бурейской ГЭС. Эти же электростанции сейчас используются для энергоснабжения Транссиба в той его части, которая находится на территории Объединенной энергосистемы Востока, – рассказали «Известиям» в «Русгидро».

В Минэнерго не исключили, что для второго этапа расширения Восточного полигона могут понадобиться и дополнительные генерирующие мощности.

Цена не тянет

БАМ – не единственный железнодорожный маршрут, который в перспективе полностью перейдет на электрическую тягу. Как сообщили «Известиям» в Институте проблем естественных монополий (ИПЕМ), запланирована также электрификация подходов к Крымскому мосту и портам Азово-Черноморского бассейна, к электричеству также подключат обходы крупных грузонапряженных узлов – Саратовского, Кочетовки-Ртищево.

В РЖД также собираются экономить топливо и на тех тепловозах, которые продолжают эксплуатировать. В компании пояснили «Известиям», что за счет современных систем автоматического запуска дизеля, которыми планируется оснастить 4 тыс. тепловозов, железнодорожники будут сокращать расход топлива на прогрев локомотивов.

БАМ – не единственный железнодорожный маршрут, который полностью перейдет на электрическую тягу – в Институте проблем естественных монополий (ИПЕМ) запланирована также электрификация подходов к Крымскому мосту и портам Азово-Черноморского бассейна, к электричеству также подключат обходы крупных грузонапряженных узлов – Саратовского, Кочетовки-Ртищево.

Полоса отчуждения

Железнодорожники активно работают и над внедрением локомотивов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), отметил заместитель гендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. Цены на дизельное топливо сильно выросли в 2017 и особенно в 2018 году, и СПГ становится всё более реальной альтернативой дизелю, отмечает эксперт. Он не исключил и того, что после 31 марта возможны ценовые скачки на нефтепродукты, если предусмотренные правительством механизмы сдерживания цен не дадут должного эффекта.

В РЖД отметили, что постепенный переход на электротягу на отдельных участках «заложен в стратегических документах компании». Это позволяет РЖД увеличивать пропускную способность сети, снижать издержки, а также способствует повышению экологичности железнодорожного транспорта, сказал «Известиям» представитель компании.

В свою очередь глава InfraNews Алексей Безбородов уверен, что, хотя электрификация Транссиба и БАМа и заложена в стратегии РЖД, но очевидно, что из-за резкого роста цен на дизтопливо в 2017-2018 годах госкомпания будет еще более интенсивно отказываться от него в пользу электроэнергии.

<https://iz.ru/841795/nikolai-khrenkov-aleksandr-volobuev/bamskaia-dolia-rzhd-khochet-smenit-litry-na-kilovatty>

ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.02.07; ЕВРОКОМИССИЯ ЗАПРЕТИЛА СДЕЛКУ ALSTOM И SIEMENS; ОБЪЕДИНЕНИЕ АКТИВОВ КОМПАНИЙ НАРУШИТ КОНКУРЕНЦИЮ НА РЫНКАХ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ И СИГНАЛЬНЫХ СИСТЕМ

Еврокомиссия запретила сделку по объединению активов французской Alstom и немецкого Siemens, сообщило ведомство 6 февраля. Объединение их активов нарушит конкуренцию на рынках высокоскоростных поездов и сигнальных систем, указано в сообщении. Комиссар Евросоюза по вопросам конкуренции Маргарет Вестагер заявила, что миллионы пассажиров в Европе ежедневно нуждаются в современном и безопасном железнодорожном транспорте. А объединение двух крупнейших игроков – Alstom и Siemens – могло бы привести к повышению цен на сигнальные системы, обеспечивающие безопасность пассажиров, и цен на следующее поколение скоростных поездов, приводятся ее слова в пресс-релизе комиссии.

В сегменте скоростных поездов запланированное объединение сократило бы число поставщиков, так как новое предприятие стало бы крупнейшим игроком на всех рынках, кроме Южной Кореи, Японии и Китая, закрытых для конкуренции, следует из сообщения: «В результате снижения конкуренции пострадали бы в первую очередь европейские клиенты. Сами заинтересованные в слиянии компании не привели убедительных аргументов в пользу того, что проект позволит сделать отрасль более эффективной».

Siemens и Alstom договорились объединить свои мощности по производству поездов осенью 2017 г. Siemens должен был получить 50% капитала Alstom в обмен на передачу в СП своих мощностей по производству поездов и сигнального оборудования. Ожидалось, что выручка новой компании Siemens Alstom составит 15,3 млрд евро, скорректированная EBIT – 1,2 млрд евро. Намерения объединиться компании пояснили необходимостью конкурировать с китайской CRRC.

В России Alstom владеет 20% крупнейшего производителя локомотивов – «Трансмашхолдинга» (ТМХ), долей в компании по обслуживанию локомотивов «Локотех», Siemens владеет 50% конкурента ТМХ – «Уральских локомотивов». Немецкий концерн также занимался разработкой поездов «Ласточка» и скоростных «Сапсанов», а Alstom – составов «Аллегро».

Объединение Siemens и Alstom поставило бы ТМХ, «Локотех» и «Уральские локомотивы» перед сложными вызовами с точки зрения конкуренции за заказы РЖД и обеспечения конфиденциальности информации, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Это повысило бы риски монополизации российского рынка производства железнодорожной техники, добавляет он. С другой стороны, появление у российских производителей железнодорожной техники единого акционера могло бы содействовать усилению позиций на международном рынке. Особенно в сегменте сервиса подвижного и тягового состава, где «Локотех» и «Синара» сейчас активно развиваются в ряде стран, например в ЮАР, Аргентине, на Кубе и т. д., отмечает эксперт.

Во Франции и Германии бурно отреагировали на запрет сделки. Alstom и Siemens выразили сожаление по поводу решения Еврокомиссии. «Это неудача для европейской промышленности, – пишут компании в совместном заявлении. – Слияние позволило бы повысить эффективность железнодорожных перевозок в мире, европейской железнодорожной промышленности и создать европейского игрока, способного противостоять растущей международной конкуренции». Премьер-министр Франции Эдуар Филипп раскритиковал решение. «Плохое решение, принятое на плохих основаниях и наносящее удар по европейской промышленности», – цитирует его Le Monde.

Министр экономики и финансов Франции Бруно ле Мэр назвал решение Еврокомиссии «экономической и политической ошибкой» в эфире France 2. По его словам, запрет на совершение сделки «служит экономическим и промышленным интересам Китая», цитирует министра Les Echos. «Чтобы играть с Китаем на равных условиях, Германия и Франция, вся Европа должны объединить свои силы и свою промышленность», – приводит слова ле Мэра Le Monde.

Немецкая Handelsblatt пишет со ссылкой на источники в отрасли, что надежды на пересмотр решения после переизбрания состава Еврокомиссии у компаний почти нет: «Дело не в личности Маргарет Вестагер. Аппарат, принимающий решения, не изменится». Формально с точки зрения антимонопольного права ЕС решение комиссии правильное, пишет Der Spiegel: после слияния Alstom и Siemens они заняли бы 90% рынка сигнальной аппаратуры для железных дорог. «Европа должна конкурировать с Китаем, но другими способами: изобретательностью и креативностью опережать своих конкурентов и соблюдением законов, которые защищают чувствительные отрасли от поглощений», – заключает издание.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/06/793433-evrokomissiya-alstom>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; РЖД ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ В ОБХОД КРАСНОДАРА, ПЕРЕВЕЛИ НА НЕГО ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА

ОАО «Российские железные дороги» запустило движение по новому участку Козырьки-Гречаная (обходу краснодарского ж/д узла), сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии отправления первого поезда.

«Транзитный грузопоток, ранее проходивший через Краснодар, теперь будет отклоняться на новый обход», – говорится в информационных материалах компании. Это позволит улучшить транспортную доступность Азово-Черноморского бассейна, а также оптимизировать объем и график пассажирских перевозок в южном направлении.

Проектирование обхода началось в 2013 г., активная фаза строительства – в 2017 г. Построен новый двухпутный электрифицированный участок протяженностью примерно 65 км с двумя новыми грузовыми станциями – Кирпили и Бейсужек. С его вводом в эксплуатацию РЖД получили полностью электрифицированную двухпутную магистраль, соединяющую Поволжье с портами Азовского и Черного морей.

Все пересечения с автомобильными дорогами на участке выполнены на разных уровнях. Построено почти три десятка искусственных сооружений, включая мосты, путепроводы и проезды для сельхозтехники.

«Проект важен не только для края, юга России, для инфраструктуры, которая обеспечивает деятельность портов Азово-Черноморского бассейна, он важен для всей страны, поскольку груз стекается со всех (ее – ИФ) уголков – с Северо-Запада, Дальнего Востока, Сибири», – отметил в ходе мероприятия вице-премьер РФ **Максим Акимов**. Кроме того, он напомнил, что проект решает задачи «майского указа» президента РФ.

«Это важно и для города, поскольку уход магистрального грузового движения – это решение многих экологических задач и высвобождение возможностей для пригородного

сообщения, чтобы растущий мегаполис юга России был обеспечен качественными транспортными услугами», – добавил он.

«Работы на объекте завершены на год раньше срока, это означает, что (пойдет – ИФ) большой объем грузов – в Краснодарском крае (на подходах – ИФ) к портам наблюдался дефицит пропускных способностей. Эти 65 километров на 10 часов сократят срок передвижения грузов. Это очень важно для экономики страны», – в свою очередь отметил генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

Объем инвестиций из федерального бюджета и собственных средств «Российских железных дорог» на создание обхода составил более 36 млрд руб. Проект является частью большой программы по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна – реконструкции линии им. Максима Горького (Волгоград) – Котельниково (Волгоградская обл.) – Тихорецкая – Крымская (Краснодарский край), проходящей через юго-восток Ростовской области. Она позволит увеличить пропускную способность в направлении южных портов (включая новые, в том числе на Тамани) до 154 пар поездов в сутки с весовой нормой поездов в 7,1 тыс. тонн.

Реализация программы началась в 2007 г. За это время построено порядка 900 км новых путей. Общий объем вложений превысил 150 млрд руб. В 2019-2020 гг. планируется ввести в эксплуатацию еще порядка 200 км путей различного назначения, на завершение проекта потребуется 62,5 млрд руб. После этого провозная способность железной дороги в направлении портов удвоится и достигнет 125 млн тонн в год, что соответствует прогнозам и заявкам грузоотправителей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6085674>

ТЕЛЕКАНАЛ НТВ; 2019.02.06; АЛЕКСАНДР ТЕРЕХИН, АЛЕКСАНДР ТИУНОВ, ИВАН НИКОЗОВ; ДОРОГА ОТКРЫТА

В2: Сегодня на Кубани открылся новый участок железной дороги, благодаря которому удастся в буквальном смысле разгрузить Краснодар. Грузовые составы теперь пойдут в обход города, ну то есть пассажирских перевозок в городе станет больше.

В1: Ну, в «РЖД» добавляют, что после ввода нового участка появилась полностью электрифицированная магистраль, соединяющая Поволжье с портами Азовского и Черного морей. За торжественной церемонией открытия движения наблюдал Александр Терехин.

КОР: Ну какое открытие чего-то большого обойдется без перерезания ленты? Впрочем, на железной дороге свои традиции. Это со стороны все больше напоминает финиш. На этом участке с пересечением красной полосы движение только начинается.

(видеосюжет)

КОР: 44 вагона с углем, пункт назначения – Новороссийск. Первый состав, пущенный по новому направлению. Только в этом году по дороге планируют перевести 120 миллионов тонн грузов. При этом привычный любому машинисту крюк через Краснодар больше необязательный элемент маршрута. Поезда теперь могут двигаться и в обход столицы Кубани.

От станции «Козырьки» до Краснодара около 50 километров – это единственная дорога, соединяющая Волгоград с Черноморским побережьем. По сути, это артерия, по которой циркулируют составы с металлом и углем – больше 150-ти пар в сутки. Такую нагрузку столица Кубани уже перестает выдерживать, потому и объездную дорогу здесь называют спасением для задыхающегося города.

Новая развязка – это 60 километров пути, пересекающих Волгоградское и Ростовское направление. Через станцию «Козырьки» поезда будут идти к местам сортировки. Такая логистика, говорят в «РЖД», должна значительно облегчить движение в столице Кубани. В город будут заезжать только пассажирские составы.

МАКСИМ АКИМОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ):

Проект важен не только для края, не только для юга России, для инфраструктуры, которая обеспечивает деятельность портов Азово-Черноморского бассейна, он важен для всей страны, поскольку груз сюда стекается со всех уголков нашей необъятной родины.

ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР – ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД»): Вот эти 65 километров на 10 часов сократят срок передвижения грузов. Это очень важно для экономики нашей страны, это дополнительные налоги, это дополнительная возможность работы. При этом обход построен по самым современным экологичным требованиям.

КОР: Благодаря бесшовной конструкции рельсов, максимальная скорость на участке выросла до 120 километров в час. В самой компании такую систему называют «бархатный путь», потому что гладко и бесшумно.

ОЛЕГ САБЛИН (МАШИНИСТ): Дорога новая, все сделано, как говорится, по новым технологиям. Путь идет мягкий, не качает, ни бросает. То есть как машинисту – очень приятно ездить по такому пути.

КОР: Строительство нового участка, говорят железнодорожники, закончили на год раньше срока. При этом Краснодарская развязка – только первая из серии объездных путей. Такие же маршруты планируют проложить в Саратове и Перми. Проект уже обсуждают в правительстве.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1452487>

ТАСС; 2019.02.06; МЕЖДУ ЕКАТЕРИНБУРГОМ И СИМФЕРОПОЛЕМ ПЛАНИРУЮТ ПУСТИТЬ ЧАРТЕРНЫЕ СКОРЫЕ ПОЕЗДА

Власти и туроператоры рассматривают возможность начала движения чартерных поездов из Екатеринбурга до Симферополя с минимальным количеством остановок, сообщил ТАСС председатель комитета по санаторно-курортному комплексу и туризму Государственного совета Республики Крым Алексей Черняк в среду на Региональном туристическом форуме в Екатеринбурге.

«Есть прямой авиарейс [из Екатеринбурга], но он не всегда [летает] и не все могут на него попасть. С туроператорами мы ведем разговоры о создании чартерных поездов, которые бы шли прямо, практически без остановок, и тем самым сократить время в пути. На этот же поезд сядут и краснодарцы, и ростовчане», – сказал Черняк.

Он уточнил, что железнодорожное сообщение в целом будет запущено между Крымом и Екатеринбургом с декабря 2019 года, когда будет завершено строительство железнодорожной части Крымского моста.

По словам Черняка, развитие железнодорожного сообщения поможет развивать туризм, в том числе в межсезонье. «Мы надеемся, что в осенне-зимний период [будет развиваться] детский отдых. У нас сейчас 65 детских организаций, в том числе тех, которые могут принимать круглый год», – добавил глава комитета.

Ранее сообщалось, что в 2018 году полуостров посетили рекордные за весь постсоветский период 6,8 млн туристов, в том числе гости из 132 стран мира. Власти региона ожидают, что в ближайшие годы число туристов продолжит расти, и в течение пяти лет удастся увеличить турпоток почти в 1,5 раза – до 10 млн человек в год.

Крымский мост

Крымский мост протяженностью 19 км – самый длинный в России и Европе. Строительство подходов и железнодорожной части моста идет по графику, они будут запущены синхронно в декабре 2019 года.

Эксплуатация автодорожной части началась 16 мая 2018 года, и за восемь месяцев по мосту в обе стороны проехало около 3,5 млн транспортных средств, в том числе более 175 тысяч грузовиков. Среднесуточный трафик составляет около 15 тысяч машин, что выше прогнозных оценок (12-13 тысяч).

Ранее министр транспорта РФ Евгений Дитрих допустил возможность пуска движения по железнодорожной части Крымского моста раньше декабря 2019 года.

<https://tass.ru/ural-news/6084345>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; ГЛАВА ОРЛОВСКОГО ЗАВОДА ПОПРОСИЛ ПУТИНА РАЗОБРАТЬСЯ С ЗАКАЗОМ РЖД НА РЕЛЬСОВЫЕ СКРЕПЛЕНИЯ

Глава Мценского литейного завода (МЛЗ, Орловская обл.) Игорь Сычкин просит президента РФ Владимира Путина разобраться с исполнением заказа ОАО «Российские железные дороги» на рельсовые скрепления АРС-4.

«Наш завод с 2001 г. поставляет (такую продукцию – ИФ). Это разработка Московского института инженеров транспорта (МИИТ – ИФ). Доля ее при укладке железных дорог достигала 50% до настоящего момента. Но по непонятным нам причинам – несмотря на наличие у нас контракта на три года, подписанного в апреле 2018 г. по 2020 г. включительно, – руководство РЖД принимает решение почти о снятии этого изделия с производства. То есть минимального его использования», – заявил топ-менеджер в ходе пленарного заседания форума «Деловой России» в среду.

Он отметил, что в 2014 г. по итогам «глобального исследования», проведенного «независимым экспертным сообществом с участием ВНИИЖТ (АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта», «дочка» монополии – ИФ), МИИТ и других институтов», АРС-4 было признано «одним из лучших и по техническим, и по экономическим характеристикам». В частности, скрепления используются на линии скоростного движения (Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород), на сочинских объектах и на Крымском мосту, уточнил глава МЛЗ.

«И вот сейчас принимается решение, что на наш взгляд очень эффективное скрепление, которое не требует капитальных ремонтов (пути – ИФ), снимают с производства, при этом, по сути, нарушая наш контракт. Тысяча человек на сегодняшний момент осталась без работы», – подчеркнул он, попросив помощи президента в этом вопросе, инициировав «объективную комплексную проверку» с участием экспертов.

«Чтобы государственная компания как минимум до 2020 г. обеспечила выборку объемов, за которые они взяли обязательства. (...) Чтобы понять, действительно ли скрепление АРС-4 такое плохое, и почему его тогда на Крымском мосту уложили», – уточнил И.Сычкин.

«Для стабильного развития промышленного производства государству необходимо реализовывать стратегию долгосрочного планирования посредством создания условий для заключения между хозяйствующими субъектами долгосрочных контрактов и обеспечения их исполнения, в первую очередь государственными компаниями», – считает он.

«Это очень частный, конкретный вопрос, связанный с технологиями, и мне трудно что-то ответить по существу, но что точно совершенно непонятно – как РЖД могут так свободно распоряжаться контрактом. Там же, наверное, должны быть предусмотрены и санкции какие-то, и обязательства с обеих сторон. Поэтому, во-первых, с этим нужно разобраться – может быть, у них появились какие-то другие поставщики, и почему-то они отдают предпочтение другим своим клиентам», – ответил В.Путин.

«А в целом, конечно, государственные компании, тем более инфраструктурные монополии, безусловно, должны делать все, чтобы соблюдать свои юридические контрактные обязательства. Иначе работать с ними будет очень сложно. Я вас в этом абсолютно поддерживаю. Разберемся, проведем соответствующую экспертизу. Это точно мы сделаем, причем в самое ближайшее время», – добавил глава государства.

Мценский литейный завод выпускает более 300 видов чугунолитейной продукции. Занимается изготовлением технологической оснастки, механической обработкой деталей. Цех чугунолитейного производства располагает пятью десятитонными печами производства Англии, Дании, Италии и Словении. Общая производственная мощность достигает 40 тыс. тонн

чугунного литья в год. Численность сотрудников – 1,05 тыс. человек. Помимо железной дороги, МЛЗ поставляет продукцию строительным и машиностроительным предприятиям (более пятидесяти компаний в России и СНГ).

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», по 27% акций завода принадлежит кипрской Mapleto Investments Ltd и Trigonia Anstalt (Лихтенштейн), 25% – у Halden Management Ltd, 15% – у Taver Investments Ltd, 6% – у Intex Consulting Ltd (все – Кипр). Конечные собственники не указаны.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190206/1550488666.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; Ж/Д ПОГРУЗКА УГЛЯ В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ БАМА И ПРИМОРЬЕ В ЯНВАРЕ УПАЛА НА 12%

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе 2019 года сократила погрузку по сравнению с январем 2018 года на 2,7%, до 3,87 млн тонн, сообщает служба корпоративных коммуникаций ДВЖД.

В том числе в январе на ДВЖД погружено 1,5 млн тонн угля (снижение на 12% относительно января 2018 года), 939 тыс. тонн нефтепродуктов (рост на 10,7%), 359 тыс. тонн лесных грузов (снижение на 8,4%), 26,7 тыс. тонн цемента (снижение на 14,4%), 60 тыс. тонн черных металлов (рост на 88,9%), 8 тыс. тонн лома черных металлов (рост на 28,8%).

При этом грузооборот в январе составил 18,7 млрд тонно-километров (рост на 9%).

Ранее сообщалось, что ДВЖД в 2018 году сократила погрузку на 0,1% по сравнению с показателем 2017 года, до 48,68 млн тонн (в том числе погружено 17,8 млн тонн угля – снижение на 5,5% к 2017 году). При этом в декабре 2018 года общая погрузка возросла на 4,8% по сравнению с показателем декабря 2017 года, до 4,2 млн тонн.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

ГУДОК; АБДРИМОВА МАРИЯ; 2019.02.06; БАМ ОТМЕТЯТ МЕДАЛЬЮ

В ОАО «РЖД» учредят памятную юбилейную медаль «45 лет Байкало-Амурской магистрали». Награда будет вручаться за значительный вклад в строительство и развитие БАМа действующим и бывшим работникам магистрали.

В этом году отмечается 45 лет с начала строительства Байкало-Амурской магистрали. В июле в Тында и других городах БАМа пройдут торжественные мероприятия, приуроченные к юбилею. Памятным событием для работников и ветеранов должно стать вручение корпоративной награды – медали ОАО «РЖД» «45 лет Байкало-Амурской магистрали».

«Эта награда является элементом нематериальной мотивации. Цель ее создания – сохранение исторической значимости события, воспитание патриотизма и признание заслуг участников грандиозного строительства XX века», – прокомментировал «Гудку» начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

По словам Сергея Саратова, к выпуску планируется 2 тыс. юбилейных медалей.

«Они будут вручены нынешним и бывшим работникам железнодорожного транспорта, внесшим значительный вклад в строительство и развитие Байкало-Амурской магистрали», – уточнил он.

Окончательного решения, что будет изображено на юбилейной медали, в компании пока не приняли. Как рассказали в Департаменте управления персоналом ОАО «РЖД», было разработано несколько эскизов. Лучшими из них признаны макеты, которые представил ведущий специалист по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги Алексей Жуланов.

«В его работах нашли отражение и символика БАМа, и история великой стройки. Отрадно, что среди железнодорожников есть специалисты с творческим подходом, способные выполнить и такую нестандартную задачу», – заметил Сергей Саратов.

Пять лет назад, к 40-летию юбилею Байкало-Амурской магистрали, памятную медаль для работников железнодорожного транспорта, принимавших участие в строительстве и обслуживании БАМа, выпускало **Министерство транспорта РФ**. Награда имела статус ведомственной и давала право на получение звания «Ветеран труда» и сопутствующие ему льготы. В этот раз **Минтранс** не планирует учреждать новую награду.

Памятная юбилейная медаль – не единственный подарок, который ОАО «РЖД» готовит к юбилею БАМа. С начала года работникам подразделений ОАО «РЖД», расположенных на участке от станции Лена до станции Комсомольск-на-Амуре, установлена надбавка к зарплате в размере 10% от оклада. Это закреплено изменениями, которые внесены в Положение о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» и утверждены правлением компании.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1452515>

RNS; 2019.02.06; НА УКРАИНЕ ЗАЯВИЛИ ОБ «УМИРАНИИ» Ж/Д ПАССАЖИРОПОТОКА С РОССИЕЙ

Министр инфраструктуры Владимир Омелян заявил, что железнодорожное сообщение с Россией может прекратиться и без решения правительства, поскольку пассажиропоток между странами «умирает» сам по себе. Об этом сообщает УНИАН.

«Мы видим, что пассажиропоток сам по себе умирает. Я хотел, чтобы было принято решение на государственном уровне, но если такого решения не будет, то это произойдет объективно», – заявил Омелян.

Он отметил, что в 2018 году пассажиропоток между двумя странами упал на 20%.

Накануне «Украинские железные дороги» («Укрзалізниця») сообщили, что с 5 февраля 2019 года сокращают периодичность движения двух поездов, выполняющих поездки из Одессы и Харькова в Москву. В компании пояснили, что решение принято в связи со «стремительным падением пассажиропотока между странами».

Ранее, в декабре 2018 года, Омелян сообщил агентству УНН, что министерство инфраструктуры внесло в кабинет министров предложение прекратить железнодорожное сообщение с Россией. До этого Омелян заявлял, что прекращение ж/д сообщения с Россией принесет стране только пользу, как это уже произошло с авиасообщением. Кроме того, в Киеве призвали рассмотреть вопрос о прекращении автобусного сообщения с Россией.

Позже Омелян, отвечая на вопрос, что делать украинцам, у которых в России есть родственники, если между странами прекратится транспортное сообщение, призвал сограждан вывезти родственников из РФ. Кроме того, в начале сентября «Украинские новости» сообщили, что Мининфраструктуры Украины засекретило собственные предложения по прекращению железнодорожного сообщения с Россией.

<https://rns.online/transport/Na-Ukraine-zayavili-ob-umiranii-zhd-passazhiropotoka-s-Rossiei--2019-02-06/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190206/1550496476.html>

ТАСС; 2019.02.07; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ВОССТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ, ПРЕРВАННОЕ ИЗ-ЗА СХОДА ВАГОНОВ

Движение поездов в Верхнебуреинском районе Хабаровского края, прерванное в среду из-за схода вагонов, восстановлено в полном объеме. Об этом сообщили журналистам в пресс-службе Главного управления МЧС по Хабаровскому краю.

«По состоянию на 00:49 7 февраля (17:49 6 февраля мск) на однопутном участке железной дороги на перегоне Дуссе-Алинь – Сулук Верхнебуреинского района завершены аварийно-восстановительные работы по расчистке и восстановлению железнодорожного полотна, восстановлению контактной сети. Движение составов возобновлено в полном объеме», – говорится в сообщении регионального управления МЧС.

Утром в среду на однопутном участке железной дороги на перегоне Дуссе-Алинь – Сулук участка Новый Ургал – Постышево в Верхнебуреинском районе Хабаровского края произошел сход 27 вагонов с углем. Было повреждено 250 метров железнодорожного полотна и три опоры линии электропередачи. Было приостановлено движение грузовых поездов, задержан один пассажирский состав, следовавший из Тынды в Комсомольск-на-Амуре.

Восстановительные работы проводились аварийно-ремонтными бригадами Дальневосточной железной дороги. Всего было задействовано более 280 человек.

<https://tass.ru/proisshestviya/6087573>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190207/829690581.html>

ТАСС; 2019.02.06; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ПОРТА ТАГАНРОГА ВЫРОСЛИ В 2,3 РАЗА

Размер инвестиций в инфраструктуру АО «Таганрогский морской торговый порт» (ТМТП, входит в UCL Holding) увеличился в 2,3 раза в 2018 году по сравнению с 2017-м и составил 292 млн руб. В 2018 году в порту начали строить очистные сооружения, говорится в официальном пресс-релизе UCL Holding.

«В 2018 году на реализацию программы развития портовой инфраструктуры АО «Таганрогский морской торговый порт» направлено 292 млн рублей, что в 2,3 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Порт приступил к реализации инвестиционного проекта по строительству очистных сооружений и выполнил работы по их проектированию», – говорится в сообщении.

В 2017 году на развитие инфраструктуры было направлено 125 млн руб. Таким образом, размер вложений увеличился более чем в два раза. Как следует из сообщения, в числе работ по техническому перевооружению компания приобрела два рельсовых крана грузоподъемностью до 32 т, приспособления для перевалки зерна и угля, а также подогреватель мазута для снижения потери давления при перевалке нефтепродуктов.

АО «Таганрогский морской торговый порт» (ТМТП, входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding) – основная стивидорная компания, работающая на территории Таганрогского порта в Ростовской области. Через порт Таганрога проходят маршруты из Центральной России, Сибири, Урала и Центральной Азии в страны Средиземноморья, Каспийского бассейна, в том числе водным транспортом через Волго-Донскую систему внутренних водных путей России.

По итогам девяти месяцев 2018 году грузооборот порта в 2018 году составил 925 тыс. т, что было на 17% ниже 2017 года. Снижение показателя в компании объяснили «падением деловой активности на внешнеторговых рынках основной номенклатуры грузов порта».

<https://tass.ru/ekonomika/6083516>

ТАСС; 2019.02.06; ТРУТНЕВ ПОДДЕРЖАЛ КАБОТАЖ НА СЕВМОРПУТИ ДЛЯ «НОВАТЭКА»

Вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев готов вмешаться в вопрос о временном разрешении «Новатэку» каботажных перевозок по Северному морскому пути, если решение вопроса будет затягиваться.

Ранее, в августе 2018 года, глава «Новатэка» Леонид Михельсон сообщил, что компания попросила **Минтранс** РФ разрешить каботаж газозовов с «Ямал СПГ» до перевалочных пунктов в Мурманской области и на Камчатке, поскольку в настоящее время закон не позволяет использовать газозовы «Ямал СПГ» для каботажа.

«Я недавно подписывал соответствующий документ, мы поддерживаем предоставление «Новатэку» возможностей каботажа до того, как они смогут построить суда на российских верфях. Но главным здесь является **Минтранс**, у них есть соответствующий вице-премьер [Максим] **Акимов**, и я знаю, что на его уровне пока они этот вопрос не решили. Если замедление будет продолжаться, я буду как-то вмешиваться», – сказал Трутнев журналистам в среду на пресс-конференции в ТАСС.

Кодекс торгового мореплавания (КТМ РФ) устанавливает запрет на использование с 1 января 2019 года новых иностранных судов для перевозки нефти и газа в российской Арктике. Исключительное право на эти работы получают суда, построенные на территории РФ. Зарубежные суда могут быть допущены к такой перевозке только по отдельному решению правительства РФ. Оператор проекта «Ямал СПГ» компания «Новатэк», заказавшая 15 газозовов на иностранных верфях еще до принятия изменений в КТМ, летом 2018 года просила исключить их из-под действия кодекса.

<https://tass.ru/ekonomika/6084166>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190206/1550473591.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6084166>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ, УПРОЩАЮЩИЙ ДЛЯ НОВАТЭКА СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ХАБА НА КАМЧАТКЕ

Комитет Госдумы по природным ресурсам на заседании в среду вынес положительное заключение на законопроект, который, в частности, позволит упростить для «НОВАТЭКА» строительство плавучего терминала по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) на Камчатке.

Законопроект был внесен правительством в Госдуму в декабре. Согласно документу, к территориям опережающего развития (ТОР) следует относить части поверхностных водных объектов.

«Если посмотреть на карту, то видно, что многие ТОРы выходят к границам морей и, соответственно, есть проекты. Я назову просто самые крупные – это «НОВАТЭК», который строит достаточно большой газоперевалочный пункт и как раз большинство деятельности будет осуществляться не на территории суши, а на территории воды и этот проект не попадает под режим ТОРа и не обеспечивается льготами, ломается сама финансовая модель реализации этого проекта», – заявил, представляя законопроект на заседании комитета, замглавы Минвостокразвития Павел Волков.

По его словам в рамках ТОР есть еще достаточно много проектов, которые связаны с различными гидротехническими сооружениями, где резиденты собираются начинать работу.

«У нас если брать аналогичный режим свободного порта Владивосток, я напомним, что там режим распространяется на акватории портов и многие вопросы, которые связаны с реализацией проектов строительства гидротехнических сооружений и других видов деятельности, которые связаны с выходом на воду, он решен. Вот у ТОРа такого нет», – добавил он.

Как сообщалось, «НОВАТЭК» планирует построить терминал по перевалке и хранению СПГ на Камчатке с грузооборотом 20 млн тонн в год для оптимизации транспортных расходов при доставке СПГ со своих арктических проектов, расположенных на полуостровах Ямал и Гыдан, на основной рынок потребления СПГ – в страны Азиатско-

Тихоокеанского региона. Инвестиции в строительство СПГ-терминала на Камчатке оцениваются в 108 млрд руб. При этом частные инвестиции в проект терминала (строительство плавучих хранилищ и объектов береговой инфраструктуры) оцениваются в 69,5 млрд рублей. Бюджетные инвестиции (подходной канал и объекты безопасности мореплавания) составят 38,5 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; UCL PORT В 2018 ГОДУ СОКРАТИЛ ГРУЗООБОРОТ НА 0,5%, ДО 37 МЛН ТОНН

Грузооборот UCL Port (стивидорный дивизион холдинга UCL Владимира Лисина) в 2018 году составил 37 млн тонн, что на 0,5% меньше, чем в 2017 году, говорится в сообщении UCL.

Обработка сухих грузов выросла на 2,7%, до 31,5 млн тонн. В целом структура грузооборота не изменилась: доля экспорта составила 85% от объема перевалки, на импорт пришлось 14%, остальное на каботаж

Перевалка нефтеналивных грузов компаниями группы упала на 15,5%, до 5,5 млн тонн, в связи с уменьшением объема перевалки на площадках в Туапсе и Таганроге, говорится в сообщении.

Наибольшая динамика в январе-сентябре отмечена в перевалке контейнерных грузов, ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП) в 2018 году перевалил 722 тыс. TEU (+12%).

Перевалка генеральных грузов повысилась на 8,5%, до 9,9 млн тонн, отмечает UCL, поясняя, что динамика обусловлена ростом грузопотока черных металлов. Так, АО «Туапсинский морской торговый порт» (МОЕХ: ТМТР) увеличил перевалку черных металлов на 18% (до 2,94 млн тонн).

Перевалка насыпных и навалочных грузов снизилась на 4,9%, до 12,3 млн тонн. Снижение показателя обусловлено ограничениями по отгрузкам, вводимым в течение года на южном направлении, отмечает стивидор. При этом АО «Морской порт Санкт-Петербург» увеличил обработку насыпных и навалочных грузов более чем, в 2,65 раза, до 597 тыс. тонн на фоне роста перевалки руды.

Стивидоры UCL Port переваливают широкий спектр грузов, в том числе металлы, уголь, зерновые, минеральные удобрения, нефть и нефтепродукты. Общая площадь складских территорий – около 900 тыс. квадратных метров. Общая длина причалов – около 11 400 м. Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) занимается транспортировкой грузов железнодорожным и водным транспортом, осуществляет их перевалку в российских портах, оказывает услуги по логистике. Компании группы объединены в три дивизиона по основным видам деятельности – железнодорожный (UCL Rail), стивидорный (UCL Port) и судоходный (VBTH).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; МОРПОРТ «РОСТОВ-НА-ДОНУ» В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 22%

Морской порт «Ростов-на-Дону» в январе 2019 года перевалил 1,25 млн тонн грузов, сообщил «Интерфаксу» исполняющий обязанности капитана порта Владимир Калашников.

В январе 2018 года порт обработал 1,026 млн тонн грузов. Таким образом, за январь этого года показатель вырос на 21,8%.

В общем объеме грузооборота зерновые составили 45%, нефтепродукты – 23%, уголь – 18%, грузы навалом (кроме зерна) – 6,9%.

В январе в порт зашло 324 судна (рост на 16,5%).

Ранее сообщалось, что в 2018 году морпорт «Ростов-на-Дону» увеличил перевалку грузов на 11,6% по сравнению с 2017 годом, до 24,1 млн тонн.

В настоящее время в порту действуют 14 крупных стивидорных компаний, включая ОАО «НЗНП», ОАО «Ростовский порт», ООО «Ростовский универсальный порт», ОАО «Астон», ГК «Юг Руси».

Порт «Ростов-на-Дону» имеет статус международного, принимает и обрабатывает суда класса «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, а также иностранные суда со сходными характеристиками и осадкой до 4 м. В порту находятся 56 причалов.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.06; ЭКСПЕРТЫ ВЫСКАЗАЛИСЬ ЗА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНА О ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ

5 февраля в Российском государственном университете нефти и газа (НИУ) им. Губкина состоялся экспертный «круглый стол» на тему: «Обеспечение безопасной проводки судов (газовозов, танкеров и др.) с опасным грузом в акваториях портов и на сложных (в том числе, арктических) маршрутах. Современные угрозы», организованный Центром стратегических оценок и прогнозов и факультетом комплексной безопасности ТЭК. В обсуждении приняли участие эксперты проекта «Морская политика» Центра стратегических оценок и прогнозов, представители ФГУП **Росморпорт**, **Федерального агентства морского и речного транспорта** ФГКУ «Администрация СМП», лоцманы, российский профессиональный союз моряков, межрегиональный профессиональный союз лоцманов, представитель ООО «Газпром флот» по направлению безопасность мореплавания, институт Европы РАН и другие представители экспертного сообщества. Модератором «круглого стола» выступила координатор проекта «Морская политика» Центра стратегических оценок и прогнозов Анна Горнова.

Эксперт рабочей группы **Минтранса** РФ по вопросам лоцманской деятельности Владимир Егоркин рассказал о международной практике лоцманских служб и обеспечении безопасной проводки судов с опасным грузом. А также сделал доклад на тему регулирования лоцманской деятельности в России. Свое выступление эксперт начал с тезисов капитана Бишопа, в которых морской топ менеджер INTERTANKO на Конференции ЕМРА 27 мая 1999 г. однозначно говорит, что ответ на попытки либерализовать лоцманское дело и разрешить свободную конкуренцию лоцманских служб будет один – безопасность мореплавания будет скомпрометирована. «Меня просили объяснить, что хотят клиенты от лоцманов. Это много, однако мы знаем точно, что мы не хотим – системы, которая создавала бы угрозу безопасному входу танкеров в порт и выходу из него. Последствия могут быть катастрофическими. Поэтому следует приложить все усилия к обеспечению 100% безопасности операций в любой момент. Это именно то, что от нас требуют наши клиенты. Непрерывное повышение квалификации является и сегодня важнейшей обязанностью в мире танкерных перевозчиков и урезание необходимого тренажерного обучения является неприемлемым. Мы обязаны сделать все, чтобы поддерживать высокие стандарты лоцманского обслуживания. INTERTANKO также очень рад сотрудничать с ЕМРА. Приветствуем ваши усилия, направленные на достижение высочайших стандартов качества», – привел цитату Бишопа эксперт.

О преобразовании системы организации лоцманского обеспечения в России в соответствии со стратегической перспективой развития Севморпути и ростом грузопотоков на водных транспортных артериях рассказала в своем выступлении координатор проекта «Морская политика» Центра стратегических оценок и прогнозов Анна Горнова. «В международной практике безусловным приоритетом морской лоцманской проводки является безопасность мореплавания, что подчеркивается в резолюциях и рекомендациях Международной ассоциации лоцманов (ИМРА). В различных странах лоцманская проводка осуществляется государством в лице государственных лоцманских служб либо на некоммерческих принципах, так называемая система «Self Employed Pilot». Лоцманский сбор расходуется исключительно на цели обеспечения лоцманской проводки судов. На момент вынесения Постановления

Конституционного суда РФ в 2004 году по лоцманской жалобе в России не было частных лоцманских компаний. Лоцманская деятельность на тот момент осуществлялась государственными либо негосударственными некоммерческими организациями, принадлежавшими лоцманам. В течение года никакого законодательного урегулирования деятельности негосударственных организаций во исполнении Постановления КС не последовало, уточнения их организационно-правовой формы тоже. Этим воспользовались частные предприниматели, и с 2005 года начали создаваться частные лоцманские компании. До конца Решение КС за 15 лет так и не было выполнено, и в итоге на протяжении этого периода значительная часть лоцманского сбора утекает из сферы безопасности мореплавания в пользу нескольких лиц малого и среднего бизнеса. Государство в лице ФГУП **Росморпорт** ежегодно несет убытки, примерно на сумму прибыли частников (порядка 500 млн. рублей), лоцманский сектор не развивается, а в карманах частников-не лоцманов ежегодно безвозвратно пропадает 3-6 хороших лоцманских катеров, которых так не хватает сейчас в лоцманских службах. В результате все эти 15 лет из-за отсутствия в законодательстве некоммерческого принципа лоцманской деятельности и определения характера лоцманского сбора как целевого, мы имеем одни проблемы, убытки и перекосы. Лоцманская деятельность, одна из основных составляющих безопасности мореплавания, не лицензируется, нет национального стандарта лоцманских организаций и нигде не прописаны требования и критерии к ним», – отметила Анна Горнова.

Неутешительную статистику привел Владимир Егоркин: «Имея в своем составе менее 1/3 всех лоцманов и работая в 15 исключительно прибыльных портах из 67, частные лоцманские компании получают немногим меньше половины всего лоцманского сбора, выводя большую часть полученных средств из лоцманской сферы. В среднем в последние 5-10 лет сумма годового лоцманского сбора по стране составляет около 2,5 млрд. рублей. Государственные организации получают немногим более 1,5 млрд. рублей, имея около 650 лоцманов и выполняя около 200 000 лоцманских работ. Частные лоцманские компании получают около 1 млрд. рублей и, имея около 250 лоцманов, выполняют лишь около 50 000 лоцманских работ. При этом несколько частных предпринимателей (не лоцманы), которые не несут практически никаких рисков и которым государство гарантирует стабильный доход, выводят из лоцманского сектора и сферы безопасности мореплавания около 500 млн. руб. ежегодно в виде теневого дохода через фирмы «однодневки», различные аффилированные компании и завышение себестоимости лоцманской проводки в 2-7 раз по сравнению с реальной, что видно из отчетов ФГУП **«Росморпорт»**. Практически все частные компании не имеют своего флота и работают на арендованных катерах. Работая менее эффективно, они захватили высокодоходные порты и прибыльную часть лоцманских услуг, что никак не объясняется только рыночной конкуренцией. Из того же лоцманского сбора оплачиваются и «откаты» агентам за привлечение выгодных судов».

В ходе дискуссии участники отметили, что из-за невыполнения в течение 15-ти лет решения Конституционного суда в части законодательного урегулирования деятельности лоцманских организаций образовалась правовая коллизия. Принцип безопасности мореплавания вступил в прямое и явное противоречие с принципом извлечения прибыли. Так, деятельность морских лоцманов и цели лоцманской проводки подробно регламентированы в шестой главе КТМ, по которому работает государственное предприятие ФГУП **Росморпорт**, выполняя государственные функции и предоставляя лоцманские услуги всем без исключения судам в соответствии с приоритетами и целями лоцманского обслуживания, принятыми во всем мире. Частные лоцманские компании руководствуются у нас Гражданским кодексом, в котором нет обязанности для коммерческой компании обслуживать все нуждающиеся в лоцманской проводке суда, т.к.

цель их деятельности – извлечение максимальной прибыли. При такой ситуации рынка добросовестной конкуренции невозможно получить в принципе.

Эксперты констатировали тот факт, что в частных лоцманских компаниях нет профсоюзов, что также играет не на пользу безопасности мореплавания. Повышение доходности хозяев частных лоцманских компаний достигается путем интенсификации труда лоцманов, нарушений инструкций, регламентирующих их работу и отдых, а ломаны беззащитны от произвола хозяев. Усталость лоцманов часто является скрытой причиной многих аварийных инцидентов. Правовая неопределенность создает как дисбаланс в лоцманском секторе в целом, так и отсутствие положительных стимулов развития профессионализма непосредственно у самих лоцманов.

Анна Горнова обратила внимание на парадокс, когда дискуссия о том, как эффективно организовать деятельность 900 морских лоцманов в стране ведется уже 20 лет! Пользуясь допущенными лазейками в правовом поле, оппонентами лоббируется закон о СРО в интересах 20-30 человек собственников малого и среднего бизнеса на безопасности мореплавания, которые уже давно с лихвой окупили все свои вложения, а то и вовсе ничего не вкладывали. При этом всем известно, что механизм СРО показывает себя в России далеко не с самой лучшей стороны. Понимая причины происходящего, сегодня видно, конструкция СРО открывает лазейки для организации стивидорами, нефтяными компаниями, судовладельцами своих частных лоцманских компаний и в итоге мы получим постоянный конфликт интересов (в том числе тарифный) между лоцманскими компаниями судовладельцев, стивидоров, грузовладельцев ввиду их различного коммерческого интереса на рынке. «В данном случае для судовладельцев удобнее разговаривать о тарифах с государством нежели с объединением коммерсантов, упуская при этом в сторону из безопасности мореплавания еще и часть лоцманского сбора. Логично, что государство не заинтересовано чрезмерно повышать лоцманский сбор, уменьшая привлекательность портов и отраслевое ведомство, контролируя государственную лоцманскую службу, легко сможет держать баланс между безопасностью мореплавания и коммерческой привлекательностью портов», – подчеркнула координатор проекта «Морская политика».

Участники «круглого стола» обсудили подготовленный законопроект о создании лоцманской службы в форме Федерального автономного учреждения (ФАУ), которое обеспечит эффективную работу порядка 900 морских лоцманов во всех 67 портах РФ, включая малодеятельные северные порты, обеспечит целевое использование и прозрачное администрирование лоцманского сбора. ФАУ-модель, которая самодостаточна, предсказуема, надежна, в которой нет места для коррупции. Увеличения тарифов, несмотря на некоторые перекосы, не потребуются и расчеты показывают, что даже текущего объема лоцманского сбора с учетом высокодоходных портов хватит для содержания всех подразделений ФАУ в том числе хватит на обслуживание малодеятельных портов. Участники высказались за скорейшее принятие подготовленного законопроекта о создании в России единой лоцманской службы.

«ФАУ – оптимальная организационно-правовая форма как для исправления всех текущих недостатков и противоречий, так и дальнейшего развития лоцманского сектора с учетом географических особенностей России, перспективы ее морской деятельности и экономической стратегии. Ведь речь идет об огромной России с ее Арктикой, Дальним Востоком, Крымом, Каспием, разнообразием климатических зон, которую никак нельзя сравнивать с небольшой страной Евросоюза, где лоцманское законодательство таких стран как Голландия, Германия, Франция, Испания, Англия писалось столетиями. Надо четко ориентироваться на то, что морская экономика сегодня – это Китай, Япония, страны АТР, БРИКС. В данном случае законодательство должно быть максимально лаконично, ясно, компактно и прямого действия. Безопасность мореплавания не допускает возможности различных толкований. С принятием данного законопроекта Россия получит

современную самодостаточную укомплектованную современными катерами Лоцманскую службу на уровне передовых стран мира», - подытожила Анна Горнова.

О проблемах и перспективах развития Северного морского пути (по итогам декабрьского совещания в Правительстве РФ) участников проинформировал руководитель Центра арктических исследований Института Европы РАН, эксперт проекта «Морская политика» Валерий Журавель.

Затем участники затронули вопросы расширения лоцманских функций в сферу транспортной безопасности и их дополнения с учетом киберугроз. Перед участниками выступил заместитель руководителя ГК «Инжиниринговые Технологии» Константин Межанков. В настоящее время факультет комплексной безопасности ТЭК разрабатывает программу повышения квалификации «Обеспечение информационной безопасности морской деятельности» для лоцманов и сотрудников, обеспечивающих безопасность на судне совместно с ГК «Инжиниринговые технологии».

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77013>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.06; В МОСКВЕ ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ФОРМИРОВАНИЮ СПРАВОЧНИКА НДТ

В Москве 4 февраля 2019 года состоялось третье заседание технической рабочей группы (ТРГ) 46 справочника наилучших доступных технологий (НДТ) «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)».

В заседании приняли участие члены Ассоциации морских торговых портов, представители **Министерства транспорта** Российской Федерации и Росприроднадзора.

В ходе заседания обсуждалась итоговая редакция справочника с внесением небольших поправок. По итогам заседания началось голосование, после которого справочник ИТС НДТ-46 будет направлен на утверждение.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77022>

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.02.06; ЖИТЕЛЕЙ КАНДАЛАКШИ ИСПУГАЛО ОБЛАКО ИЗ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ

Жителей Кандалакши в среду испугало облако из угольной пыли на территории ООО «Кандалакшский морской торговый порт» (КМТП, входит в группу «ГАЛТЭК»).

Видеозаписи с черным облаком очевидцы публикуют в социальных сетях, высказывая опасения, что угольная пыль окажется в районе жилых домов.

По мнению начальника территориального отдела Роспотребнадзора по Кандалакшскому и Терскому району, городу Полярные Зори Олега Доронина, местным жителям нечего опасаться. «Явление возникло из-за отсутствия ветра, если скорость ветра всего 1-2 метра в секунду, пыль не сдвигается, висит в воздухе, и, выходит, пугает своим видом. Когда появится ветер, до жилой постройки с учетом существующей защитной санитарной зоны это облако не дойдет», – сказал он «Интерфаксу».

В Роспотребнадзоре отметили, что регулярно проводят мониторинг качества атмосферного воздуха и превышения предельно допустимой концентрации (ПДК) выбросов в порту Кандалакши не фиксировали.

В свою очередь в мурманском отделе экологического надзора на море Балтийско-Арктического морского управления Росприроднадзора «Интерфаксу» сообщили, что проверка в конце 2018 года выявила в КМТП нарушения. В частности, у порта отсутствовало разрешение на выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, материалы дела были направлены на рассмотрение в районный суд, еще два протокола о нарушении законодательства в сфере охраны окружающей среды были составлены в отношении юридического лица.

«Однако в конце прошлого года наше предписание было выполнено, порт Кандалакши получил разрешение на выбросы. Кроме того, по имеющейся у нас информации, они предпринимают меры для снижения объемов пыли от перевалки, приобретают специальную пушку – орошающую установку», – рассказал заместитель начальника отдела Максим Юдинцев.

Вместе с тем, в мурманском следственном отделе СКР на транспорте агентству сообщили, что могут начать проверку по данному факту на основании сообщений в СМИ.

Комментарием КМТП «Интерфакс» в настоящее время не располагает.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.02.07; ЧТОБЫ ДЕНЬГИ НЕ УЛЕТЕЛИ; КАК ВЕРНУТЬ СТОИМОСТЬ НЕВОЗВРАТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ

Невозвратные авиабилеты в нашей стране появились в 2014 году благодаря специальным поправкам в Воздушный кодекс РФ. С тех пор пассажиры могут выбирать между более дешевыми тарифами, рискуя при этом остаться без денег в случае смены планов, и более дорогими возвратными билетами.

Впрочем, даже если вы выбрали самый дешевый тариф, но не можете полететь по уважительной причине, вы вправе вернуть полную стоимость билета. Собкор «Российской газеты» в Калининграде, у которой в прошлом году сорвались сразу две поездки, убедилась в этом на личном опыте.

В ноябре прошлого года мы с мужем должны были лететь в Таиланд. Поездку организовали сами – купили билеты российского авиаперевозчика, забронировали отели. До вылета оставалось несколько дней. И вдруг – высокая температура, кашель, головная боль. «Лететь из зимы в лето вам, разумеется, не следует», – сказала терапевт.

Билеты из Калининграда в Москву, из Москвы в Бангкок и обратно, которые стоили около 100 тысяч рублей, приобретались по невозвратному тарифу. Правила этого тарифа позволяли перенести даты вылета, доплатив около 20 тысяч рублей. Ни терять деньги, ни планировать следующий отпуск не хотелось. Выпив жаропонижающего, я принялась штудировать Воздушный кодекс РФ и Федеральные авиационные правила. И нашла нужную зацепку.

Дело в том, что вместе с положениями о невозвратных авиабилетах в Воздушном кодексе РФ появилась статья о вынужденном отказе пассажира от перевозки. В определенных случаях она позволяет вернуть деньги в полном объеме даже за невозвратные билеты. Речь идет о болезни пассажира, члена его семьи или близкого родственника, совместно следующего с ним на воздушном судне, либо смерти члена семьи или близкого родственника пассажира.

В список уважительных причин также входит опоздание на самолет из-за длительного досмотра в аэропорту – если у пассажира не нашли запрещенных предметов. Деньги можно вернуть в случае отмены рейса, отклонения от расписания, изменения маршрута, отказа перевозчика предоставить пассажиру место в самолете, невозможности состыковать рейсы, если перелет с пересадкой приобретался в виде единого билета.

Предъявите ваш больничный

Что делать, если на носу перелет, а вы заболели? Первым делом звонить на «горячую линию» авиаперевозчика, если вы покупали билеты напрямую, или в агентство, если вы пользовались услугами посредника. Сообщите, что отказываетесь от авиаперелета из-за болезни пассажира. Крайне важно сделать это не позднее чем за 40 минут до отправления самолета – таковы требования законодательства.

Болезнь необходимо подтвердить медицинскими документами. Требования к ним, согласно Федеральным авиационным правилам, определяют перевозчики. Поэтому спросите у представителя авиакомпании или агентства-посредника, какие именно справки вы должны предоставить. В нашем случае авиакомпания запросила лист

нетрудоспособности, даты которого накладываются на дату вылета. Кроме того, перевозчик готов был принять справку от врача, заверенную круглой гербовой печатью. В справке должны быть указаны даты болезни и одна из трех рекомендаций: не совершать перелеты, не менять климатическую зону, соблюдать постельный режим.

Когда ваше здоровье придет в норму, идите в офис перевозчика или посредника с гражданским паспортом, с загранпаспортом, если по нему приобретался билет, и с медицинскими справками.

Если в вашем городе нет офиса авиакомпании, отправляйте документы по почте. Некоторые авиакомпании принимают сканы документов с помощью формы обратной связи на своем сайте.

Наш с супругом вопрос решился очень быстро. Закрыв больничный, я пришла в офис перевозчика и написала заявление. Через неделю авиакомпания перечислила деньги на карту, с которой совершалась покупка, в полном объеме.

Неделимые билеты

В декабре 2018-го у меня наметился перелет в Санкт-Петербург. Причем в Северную столицу я должна была лететь одной авиакомпанией, обратно – другой. Так выходило удобнее и дешевле. Билеты тоже были невозвратными. «Уж второй-то раз подряд не заболею», – думала я. И заболела. Меня госпитализировали, чтобы вырезать опухоль (к счастью, доброкачественную). Теперь я уже знала, что делать с моим «невозвратным» путешествием. Позвонила в транспортное агентство, где покупала билеты, аннулировала брони. Узнала, какие необходимы медицинские документы. Первый перевозчик готов был принять выписку из больницы, второй – лист нетрудоспособности.

Здесь есть один важный нюанс. Если вы летите двумя разными авиакомпаниями, вам потребуется доказать, что вы болели не только в день вылета из пункта А в пункт Б, но и в день возвращения из пункта Б в пункт А. Мне это удалось, поскольку больничный длился три недели и покрывал оба перелета. Деньги я получила примерно через месяц после обращения в транспортное агентство.

Но если вы улетаете, к примеру, в двухнедельный отпуск и перед вылетом ненадолго заболели ОРВИ, обратный перелет в период болезни не войдет. Авиакомпания, организующая обратный рейс, может отказаться возвращать вам деньги. Поэтому если вы планируете продолжительное путешествие и сомневаетесь в своем здоровье, лучше покупать неделимый билет туда-обратно одной авиакомпании. Тогда больничного листа, действующего на дату вылета, будет достаточно, чтобы вернуть всю стоимость этого единого билета.

Кстати

Под членами семьи и близкими родственниками Воздушный кодекс РФ подразумевает супругов, родителей и детей, братьев и сестер, в том числе тех, кто имеет только одного общего родителя, дедушек, бабушек и внуков.

<https://rg.ru/2019/02/06/kak-vernut-stoimost-nevozvratnyh-aviabiletov.html>

КОММЕРСАНТ; ИВАН САФРОНОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.07; ГОСБАНКИ ПОСТАВЯТ НА КРЫЛО; ОАК РАССЧИТЫВАЕТ ПРИВЛЕЧЬ ИХ В СВОИ ГРАЖДАНСКИЕ ПРОЕКТЫ

По данным “Ъ”, призывая в капитал своего гражданского дивизиона крупные госбанки, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) рассчитывает привлечь ресурсы на проекты нового самолета МС-21, совместного с КНР дальнемагистрального CRC929 и маркетинг SSJ100 за рубежом. Механизм и объемы дофинансирования пока неизвестны, но, по оценкам экспертов, ОАК могут потребоваться десятки миллиардов рублей.

О том, что ОАК ведет переговоры с крупными российскими банками об их вхождении в уставный капитал гражданского дивизиона, который до конца года будет выделен в отдельную дочернюю структуру, 6 февраля сообщил президент корпорации Юрий

Слюсарь: «Переговариваем с мастодонтами, у которых у нас значительные кредиты привлечены, поэтому их рассматриваем как наиболее перспективных партнеров. Пока конкретных договоренностей нет». О планах по созданию гражданской дочерней структуры для привлечения средств на проекты SSJ100 и MC-21 топ-менеджер впервые упомянул летом 2018 года в интервью «Ведомостям». В ОАК от дополнительных комментариев отказались.

Точный объем и разбивка задолженности структур ОАК перед госбанками неизвестны. Согласно отчету «Гражданских самолетов Сухого» (входит в ОАК) за третий квартал 2018 года, крупнейшим кредитором компании был Сбербанк (4,5 млрд руб. из общей кредиторской задолженности 35,2 млрд руб.). В апреле 2018 года компания погасила кредит Сбербанка на 7 млрд руб., в сентябре – кредиты ВТБ на 12,6 млрд руб. и \$210 млн. Корпорация действительно ведет переговоры с инвесторами, способными помочь ОАК при реализации гражданских программ – ближнемагистрального самолета SSJ100 и, что куда более важно, среднемагистрального лайнера MC-21, подтверждает высокопоставленный источник “Ъ” в правительстве. Он уточнил, что финансовых ресурсов одного лишь «Ростеха» (Владимир Путин подписал указ о вхождении ОАК в госкорпорацию в октябре 2018 года) «объективно не хватит»: на фоне готовности госкорпорации вложить в один только проект MC-21 около 30-40 млрд руб. реальная потребность в его финансировании куда выше (что признавал в интервью ТАСС замгендиректора «Ростеха» Дмитрий Леликов). ОАК также нужны средства на выполнение обязательств по совместной с КНР разработке дальнемагистрального лайнера CRC929.

Привлечение частных инвесторов в капитал гражданского дивизиона сейчас для ОАК «приоритетно», соглашается высокопоставленный отраслевой чиновник. С военными программами (истребители типа Су-30СМ и Су-35, бомбардировщики Су-34, а также капитально-восстановительный ремонт и модернизация состоящих на вооружении образцов), поясняет он, проблем нет – несмотря на низкую рентабельность, они позволяют загружать мощности предприятий.

Конфигурация вхождения инвесторов в капитал гражданского дивизиона детально не проработана, уточняет топ-менеджер одного из предприятий авиапрома. ВТБ, Сбербанк и ВЭБ.РФ являются приоритетными кандидатами, но для проведения докапитализации необходимо убедить их в целесообразности таких инвестиций, отмечает он. В самих банках не ответили на запросы “Ъ”.

Собеседники “Ъ” на авиарынке считают, что сегодня невозможно в точности предугадать, сколько денег потребуется ОАК на MC-21 и CRC929. «Современное российское авиастроение испытывает хронический дефицит средств с начала своего существования, - говорит один из них. - В разрезе докапитализации речь может идти как о десятках, так и о сотнях миллиардов рублей». Главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий отмечает, что у кредиторов всегда есть возможность преобразовать текущий кредит в акции. «Это может быть интересно кредиторам, если они понимают, что кредит не будет выплачен в ближайшее время», - говорит эксперт. Он полагает, что вхождение банков в капитал гражданского дивизиона, а их представителей – в состав совета директоров может повысить эффективность его работы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3875336>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШАДРИНА ТАТЬЯНА; 2019.02.06; МИНТРАНС ПОЛУЧИЛ ДАННЫЕ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ АВИАКОМПАНИЙ

Минтранс получил от **Росавиации** данные о финансовом состоянии всех авиакомпаний, в том числе и Utair. Ведомство запросило их перед совещанием, которое должно пройти на площадке **Минтранса** по вопросу реструктуризации кредитов одного из перевозчиков – Utair.

У авиакомпании, как и у многих других перевозчиков есть текущие операционные долги в рамках допустимых отклонений, но нет большой задолженности ни перед аэропортами, ни перед ТЗК, ни за аэронавигационное обслуживание, констатировал замглавы **Минтранса Александр Юрчик** в кулуарах Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации.

Но есть незакрытые обязательства перед кредиторами. Авиакомпания попала в критическую ситуацию и попросила о реструктуризации долгов из-за роста цен на топливо, из-за роста платежей по лизингу, из-за того, что платежеспособность населения не высока (что не дает перевозчику завышать стоимость билетов, их просто не будут покупать), сказал **Юрчик**. Перевозчик просит дать ему возможность выйти в высокий сезон и опять выплачивать взятые им кредиты, как он до этого и делал.

<https://rg.ru/2019/02/06/mintrans-poluchil-dannye-o-finansovom-sostoianii-aviakompanij.html>

ИА REGNUM; 2019.02.06; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «КАЛУГА» ВОШЕЛ В ЧИСЛО ЛУЧШИХ АЭРОПОРТОВ РФ

В Москве 6 февраля в рамках Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2019 прошла церемония награждения победителей Пятой национальной премии «Воздушные ворота России». АО «Международный аэропорт Калуга» занял второе место в номинации «Лучший аэропорт 2018 года в категории до 0,5 млн пассажиров в год».

Как сообщила корреспонденту ИА REGNUM официальный представитель международного аэропорта «Калуга» Елена Галанова, это третья премия «Воздушные ворота России», полученная калужским аэропортом с момента его открытия после реконструкции в 2015 году.

Данная премия учреждена оргкомитетом NAIS, Федеральным агентством воздушного транспорта и отраслевым порталом AVIA.RU с целью формирования позитивного имиджа аэропортов и их бизнес-репутации в обществе, а также выявления и поощрения наиболее эффективно и стабильно развивающихся аэропортов России. В экспертный совет премии вошли представители ведущих авиакомпаний России: Аэрофлота, Трансаэро, Utair, S7, Уральских авиалиний, – а также руководители профильных ассоциаций и журналисты.

Как сообщало ИА REGNUM, уроженка Калуги Александра Калинина, прилетевшая 29 декабря 2018 года в Международный аэропорт «Калуга» прямым рейсом из Сочи, стала сотысячным пассажиром воздушной гавани областного центра.

По мнению губернатора Анатолия Артамонова, жители области и соседних регионов уже оценили удобство наличия в Калуге аэропорта – возможности воспользоваться современным авиационным транспортом, экономя время на поездки по делам и на отдых.

В 2019 году в калужском аэропорту в три раза увеличится пассажиропоток. Будут открыты и зарубежные авиарейсы, в том числе в Армению, Белоруссию и Турцию.

<https://regnum.ru/news/2567486.html>

ТАСС; 2019.02.06; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП-2 АЭРОПОРТА НОВОСИБИРСКА ЗАВЕРШИТСЯ К 2022 ГОДУ

Реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) новосибирского аэропорта Толмачево завершится в 2022 году, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе правительства Новосибирской области.

Ранее сообщалось, что проект был поддержан федеральной Правительственной комиссией по транспорту. В план реконструкции входит строительство нового перрона, соединительной рулежной дорожки, а также проведение капремонта ВПП-2. На эти цели планируется выделить около 9 млрд рублей.

«Реконструкция ВПП-2 будет завершена в 2022 году», – сообщили в пресс-службе.

Аэропорт Толмачево имеет две функционирующие взлетно-посадочные полосы. Первая из них находится в ведении Минобороны РФ, вторая – **Росавиации**. В настоящее время ведутся работы по проектированию аэровокзального комплекса аэропорта. Проект планируется реализовать за счет частных инвестиций к 2025 году в два этапа с завершением первого этапа в 2022 году. На проектирование и строительство терминального комплекса до 2022 года акционером будет выделено не менее 11,5 млрд рублей.

Международный аэропорт Толмачево – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных – 1,3 тыс. пассажиров. По итогам 2018 года пассажиропоток в аэропорту вырос на 900 тыс. человек и составил 5,9 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6084533>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; РОСАВИАЦИЯ ЗАКОНЧИТ ФИНАЛЬНУЮ ПРОВЕРКУ «ЯКУТИИ», СЕРТИФИКАТ КОТОРОЙ ОГРАНИЧЕН, В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ

Росавиация завершит финальную проверку авиакомпании «Якутия», сертификат эксплуатанта которой ранее был ограничен, в конце февраля.

«В конце февраля заканчивается проверка», – сообщил журналистам гендиректор «Якутии» Владимир Горбунов в среду в кулуарах выставки NAIS-2019, отвечая на соответствующий вопрос.

В октябре прошлого года **Росавиация** сообщала, что выявила ряд нарушений в работе авиакомпании «Якутия», в том числе превышение полетных смен экипажей, фальсификацию техдокументации. В результате ведомство запретило «Якутии» выполнять международные рейсы: соответствующее ограничение сертификата действует до устранения всех недостатков, говорили в **Росавиации**.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, контролируется республиканскими властями. Парк состоит из 23 лайнеров: пяти SSJ-100, пяти Boeing-737NG, одного Boeing-757-200F, шести Ан-24 и такого же количества Bombardier Dash-8 Q300/400.

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/2567844.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.06; ПАНИХИДА ПО ПОГИБШИМ В КРУШЕНИИ САМОЛЕТА «САРАТОВСКИХ АВИАЛИНИЙ» ПРОЙДЕТ НА МЕСТЕ ТРАГЕДИИ В ПОДМОСКОВЬЕ

Панихида в память о жертвах крушения самолета Ан-148 «Саратовских авиалиний» пройдет в Раменском районе Подмосковья в годовщину трагедии, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе администрации муниципалитета.

«Панихида пройдет на месте трагедии 11 февраля», – сказал собеседник агентства.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний», выполнявший рейс «Москва-Орск», потерпел крушение 11 февраля 2018 года через несколько минут после взлета из аэропорта Домодедово. Борт упал в поле возле села Степановское Раменского района. На борту находился 71 человек, включая шестерых членов экипажа, все они погибли.

По официальной версии, катастрофа произошла из-за обледенения датчиков скорости – пилоты забыли включить обогрев приборов.