



Ежедневный мониторинг СМИ

08 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.02.07; МИНТРАНС: ПОРЯДОК РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ НАЦПРОЕКТА ПО ДОРОГАМ СОГЛАСОВАН

Порядок распределения средств в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» готовится для внесения в правительство РФ, говорится в сообщении **Минтранса**. Отмечается, что первостепенной задачей в рамках проекта является снижение аварийности на дорогах страны.

«Правила предоставления межбюджетных трансфертов уже согласованы Минфином России и направлены в Счетную палату, профильные комитеты Совета Федерации и Госдумы, а также в Минюст. В настоящее время осуществляется их подготовка для внесения на рассмотрение в правительство РФ в установленном порядке», – сообщает ведомство.

В данный момент специалистами **Минтранса** России осуществляется внесение обновленных показателей региональных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в систему «Электронный бюджет», а также формирование «мониторинговых» соглашений с субъектами, где закреплены целевые показатели федеральных и региональных проектов.

Как сообщалось ранее, в нацпроекте принимают участие 83 субъекта РФ и 104 городских агломерации, в том числе 38 агломераций, которые в течение 2017-2018 годов реализовывали предыдущий приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги».

Цели проекта

К 2024 году в рамках нацпроекта доля региональных дорог, соответствующих нормативным показателям, должна достичь 50,9%, дорог городских агломераций – до 85%. Кроме того, на 10% снизится доля протяженности автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки.

Как сообщалось ранее, правительство РФ в 2019 году направит на финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» более 110 млрд рублей. Федеральный бюджет на ближайшие три года предполагает финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в объеме 371 млрд рублей. Предполагается, что за шесть лет регионы направят на финансирование нацпроекта 3,1 трлн рублей, из бюджета РФ будет выделено около 1,5 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6091112>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.08; УЛУЧШАЕТСЯ ЛИ КАЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ДОРОГ?

В два раза увеличить долю городских дорог, отвечающих требованиям безопасности, и сократить количество аварий в ближайшие шесть лет пообещал депутатам глава **Минтранса** Евгений Дитрих. Мы поинтересовались у законодателей и наших читателей, улучшается ли качество наших дорог?

МНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЕЙ

Алексей Майоров, сенатор:

- Безусловно, особенно это заметно по Москве и Подмосковию, но и регионы не отстают. Лучше всего дело идет с федеральными трассами, с местными, конечно, сложнее, так как

у регионов нет таких денег, чтобы полностью модернизировать свою дорожную сеть. Один из способов разрешить эти проблемы – передать дорогу в федеральное ведение, как в свое время сделали в Адыгее, но это не всегда возможно, ведь федералы понимают, что, принимая на себя дороги, они принимают и обязанности по их улучшению и содержанию. Валентин Шурчанов, депутат, КПРФ:

- Качество федеральных дорог улучшается, по региональным дорогам тоже заметны изменения. В дороги действительно вкладываются, но хотелось бы больше, и новый национальный проект должен в этом помочь. Остаются муниципальные дороги общего пользования. Они находятся на балансе местных бюджетов, средств на них не хватает, и их качество ухудшается с каждым годом. Возможно, надо в рамках национального проекта по дорогам предусмотреть специальный раздел по федеральному финансированию реконструкции, строительству и приведению в порядок местных дорог.

Людмила Талабаева, сенатор:

- Дороги, конечно, становятся лучше, и не только в больших городах. Допустим, в Приморском крае дороги регионального значения приводят в соответствие нормам, ремонтируют. Но еще очень многое нужно делать. Помните, Владимир Владимирович Путин говорил, что дороги, которые проходят через села, должны быть обязательно с асфальтовым покрытием, чтобы люди не задыхались от пыли? А в Приморском крае грунтовых дорог еще очень много.

Павел Качкаев, депутат, «Единая Россия»:

- Я много езжу и не скажу, что дороги плохие. В 2017- 2018 годах благодаря специальной программе их качество улучшилось, 83 процента федеральных дорог приведено в нормативное состояние. Сейчас **Министерство транспорта** занимается дорогами агломераций – это города-миллионники с прилегающими районами и городами с населением свыше 200 тысяч человек. Новый национальный проект тоже приличный, он окажет серьезное влияние. Финансирование увеличено, и в дороги России будет вложено 4,5 триллиона рублей до 2024 года. Но, правда, многое зависит от самих регионов – как они этими средствами распорядятся.

Елена Попова, сенатор:

- Улучшается качество дорог, и не только федеральных трасс, но и региональных. Этому способствовала программа «Безопасные и качественные дороги», и мы рады, что сейчас она погружена в национальный проект. Но дело в том, что регионы разные, и нужно более широко учитывать их пожелания, ведь именно в их компетенции находятся местные дороги. Например, сегодня малому бизнесу очень сложно согласовать размещение выезда с федеральной трассы на местную дорогу, так как это компетенция федеральных органов власти. Надеемся, что в этом вопросе будет найден консенсус.

Александр Старовойтов, депутат, ЛДПР:

- Федеральным дорогам уделяется большое внимание, их приводят в хорошее состояние, делают качественными. Но их всего пять процентов от общего числа. А когда мы говорим о региональном и муниципальном дорожном фонде, здесь все гораздо хуже. Причин много. Я считаю, что достаточно серьезно нарушаются компонентная база и технологические процессы, когда кладут асфальт. Два с половиной землекопа, сидя в тачке, лопатами раскидывают асфальт, своим весом утрамбовывают его, а в результате участки региональных и муниципальных дорог сходят вместе с весенним снегом. Сказывается и большой перегруз, из-за того что машины умудряются нагружать по 60, 70, под 80 тонн. Но главная причина в ментальности. Пока ремонтировать дороги будет выгодно, их будут ремонтировать каждую весну. И только когда за это чиновники будут терять свои должности, что-то будет меняться.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.08; СМЕРТЕЛЬНЫЕ ДТП НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ ВТРОЕ

По данным МВД, в прошлом году на дорогах страны погибли более 16 тысяч человек. Часто причиной смертельных ДТП становится плохое качество дорог. Утвержденный в прошлом году национальный проект «Безопасные и качественные дороги», по словам главы **Минтранса** Евгения **Дитриха** (на фото), должен существенно уменьшить масштабы этой беды.

В ходе «правительственного часа» в Госдуме **министр транспорта** Евгений **Дитрих** обстоятельно пояснил, за счет каких механизмов в ближайшие шесть лет планируется двукратно увеличить долю городских дорог, отвечающих требованиям безопасности, и сократить количество аварий. Учитывая, что на достижение целевых показателей будет затрачено свыше шести триллионов рублей, депутаты решили взять процесс под парламентский контроль, с тем чтобы ни одна копейка не была потрачена впустую.

ТРЕТЬ ДТП – ИЗ-ЗА ПЛОХОГО КАЧЕСТВА ДОРОГ

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. Не просто ради галочки, конечно, а с тем, чтобы при общем повышении комфортности передвижения снизить количество аварий и обеспечить безопасность граждан.

Такой вполне конкретный президентский посыл стал, по сути, ответом на запросы россиян, озабоченных высокой аварийностью на дорогах.

Ведь, по статистике, треть ДТП в стране происходит именно из-за плохого состояния дорожного полотна или связанной с ним инфра структуры. Согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, по этой причине в 2017 году в стране произошло около 68 тысяч аварий. Чаще всего автомобилисты попадали в ДТП из-за отсутствия или плохой видимости разметки на проезжей части (56 процентов), отсутствия дорожных знаков в необходимых местах (23 процента) и проблем с зимней уборкой дорог (17 процентов). Утвержденный в прошлом году национальный проект «Безопасные и качественные дороги», рассчитанный на шесть лет, по словам Евгения **Дитриха**, должен если не победить эту беду окончательно, то существенно уменьшить ее масштабы. Благодаря запланированным в программе шагам с 2019 по 2024 год количество дорог в городских агломерациях, соответствующих стандартам качества, будет увеличено более чем в два раза – с текущих 42 до 85 процентов, что позволит снизить число аварийных участков вдвое, а количество погибших с сегодняшних 13 человек на 100 тысяч до четырех.

Схожие по смыслу процессы затронут региональные и муниципальные дороги, общая протяженность которых составляет порядка 511 тысяч километров. При этом только 43 процента из них находится в нормативном состоянии. К 2024 году предполагается их долю увеличить, отремонтировав около 40 тысяч километров.

Однако, по словам председателя Комитета Госдумы по транспорту Евгения Москвичева, целевые показатели нужно увеличить. «Если к 2024 году отремонтировать только 50,9 процента дорог, как запланировано, то жители не увидят реального улучшения дорожной сети», – пояснил он свою точку зрения.

ДИСТАНЦИОННЫЙ МЕДКОНТРОЛЬ ПРОТИВ АВАРИЙ

Достичь целевых показателей по аварийности и снижению смертности без наведения порядка в сфере перевозок также будет весьма проблематично, считает председатель Комитета Госдумы по охране здоровья Дмитрий Морозов. В ходе «правчаса» он предложил главе **Минтранса** модернизировать систему организации предрейсовых медосмотров водителей. **Дитрих** согласился с этим, напомнив, что 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, уже давно обсуждается.

«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 порядок такого дистанционного медосмотра будет зафиксирован нормативными документами до конца этого года», – уточнил он.

Дистанционный медосмотр, уверен министр, позволит и контрольно-надзорным органам, и представителям работодателя более подробно контролировать вопрос медицинских осмотров, которые снизят смертность и аварийность на дорогах.

ПОД ПАРЛАМЕНТСКООБЩЕСТВЕННОЙ ОПЕКОЙ

К «правчасу» глава **Минтранса** подготовился хорошо – знал ответ на каждый вопрос, и тем не менее ему пришлось согласиться, что далеко не все гладко. Как пояснил зампреда Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, в ходе прошлогодних проверок был выявлен разный уровень готовности регионов к запланированному 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 Счетная палата выявила недостаточный уровень освоения межбюджетных трансфертов, выделенных регионам на повышение безопасности и качества дорог».

Иными словами, деньги есть, и достаточно большие – в целом на нацпроект зарезервировано более шести триллионов рублей, но вот как их потратить с умом, понимают не везде одинаково. Поэтому Евгений Москвичев предложил взять процесс исполнения проекта под жесткий парламентский контроль, начиная с поступления денежных средств и заканчивая выполнением всех пунктов запланированных работ. Для этого должны быть созданы группы контроля с разбивкой по регионам, куда войдут думские депутаты и сенаторы. **Дитрих** предложил пойти еще дальше, приобщив к процессу всех активных граждан России, обратная связь с которыми министерством уже отработана при помощи всех доступных средств коммуникаций – сайта нацпроекта, соцсетей, регулярных опросов и так далее. Министр напомнил, что за последние два года более пяти миллионов человек обратились в **Минтранс** со своими предложениями. Во многом благодаря этому удалось ликвидировать более половины мест концентрации ДТП. Евгений **Дитрих**: «Дополнительный контроль при выпуске автобуса на линию необходим, так как по ходу движения водитель может пребывать в различном состоянии здоровья, в различном состоянии усталости».

МОЙКА78; 2019.02.08; В ПЕТЕРБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ПЛАН ПО РАЗВИТИЮ ПУЛКОВО И ДОРОГИ М-11

Сегодня в Санкт-Петербургском государственном университете путей сообщения пройдет совещание, посвященное развитию транспортной системы в городе на Неве. 8 февраля разговор пойдет о развитии аэропорта Пулково и строительстве скоростной автодороги М-11 Москва – Петербург.

Совещание начнется в 11:30 в пятницу. В нем примут участие помощник президента Российской Федерации Игорь **Левитин**, министр транспорта Евгений **Дитрих**, а также члены правительства Петербурга и Ленобласти.

Одной из главных задач является реализация приоритетных проектов по развитию автодорожной инфраструктуры в городе на Неве и области.

Сегодня будет определен перечень первоочередных мероприятий в целях развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла.

Еще одной темой для обсуждения станет реализация проекта строительства широтной магистрали скоростного движения с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовой и Зольной.

<https://moika78.ru/news/2019-02-08/188673-v-peterburge-podgotovyat-plan-po-razvitiyu-pulkovo-i-dorogi-m-11/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; МИНТРАНС ОБСУДИТ С РЖД И ВЛАСТЯМИ МОСКВЫ ВОПРОС О СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ НА ТЛЦ «ХОВРИНО»

Министерство транспорта РФ проработает с ОАО «Российские железные дороги» и московскими властями вопрос о строительных работах в рамках транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Ховрино» в столице: депутаты Государственной думы РФ в ходе правительственного часа обратили внимание главы Минтранса **Евгения Дитриха** на то, что стройка идет «с грубым нарушением санитарно-защитной зоны».

«Естественно, соблюдение прав граждан во всех случаях необходимо при проведении больших строительных объектов как на территории любых других населенных пунктов в нашей стране. Правила эти существуют и должны безусловно соблюдаться. Но мы прекрасно понимаем, и вы, погрузившись в этот проект, можете подтвердить, что не во всех случаях соблюдение этих правил бывает возможным», – заявил в ответ министр.

«Абсолютно очевидно, что Москва как чрезвычайно густонаселенный мегаполис вынуждена в ряде ситуаций вписывать объекты транспортной инфраструктуры в существующую застройку. Где-то это получается лучше – там, где территории позволяют, где-то хуже. Я всегда за то, чтобы в этих ситуациях максимально взаимодействовать с жителями районов, которые оказались в условиях такой стройки. Во-первых, разясняя возможности, которые появятся с возведением объектов, во-вторых, согласовывая с гражданами условия ведения работ», – отметил он.

«Мы с вами четко понимаем, что работа в ночное время, в дневное по выходным – все эти графики могут быть скорректированы. Наверное, раз вы обратили внимание на эту важную проблему, мы вместе с РЖД и с Москвой посмотрим на нее внимательно, попробуем предложить какие-либо решения, которые позволят жителям более комфортно себя чувствовать», – добавил **Е.Дитрих**.

Министр подчеркнул, что в транспортной сфере есть примеры решения подобных вопросов, в частности, в дорожной отрасли. «Когда (идет – ИФ) сезон летних отпусков, люди пользуются личным транспортом, едут на юг. Он совпадает с проведением большого объема дорожных работ. Во всех случаях стараемся делать, планировать эти работы так, чтобы либо сделать их максимально компактно по времени и доставлять меньше неудобств, либо согласовывать графики, чтобы основной трафик пропускать в спокойное время», – сказал глава ведомства.

ТЛЦ «Ховрино» – один из объектов создаваемого в столице «грузового каркаса», призванного заменить грузовые дворы «Российских железных дорог» в разных районах Москвы, в том числе в центре города, центрами консолидации товаров на основных направлениях перевозок. К настоящему времени в составе комплекса запущен в эксплуатацию терминал, способный принимать контейнерные поезда, с площадкой вместимостью более 7 тыс. TEU, двумя путями и разгрузочными механизмами. Расположен на «петербургском» ж/д направлении.

Общая площадь центра – более 40 га. На сайте он позиционируется как «развивающийся объект железнодорожной инфраструктуры Москвы», включенный в генеральную схему развития столичного железнодорожного узла. Между тем, планы дальнейшего развития не обозначены. Вместе с тем, в местных пабликах в конце 2018 г. развернулась кампания против расширения логистического центра. Перед Новым годом в Западном Дегунино также прошел митинг по этому поводу, заявлял радиостанции «Эхо Москвы» член политического комитета партии «Яблоко» Сергей Митрохин. «Центр, фуры и вся

инфраструктура – крайне грязные и экологически опасные – придвинется вплотную к домам жителей», – отмечал он.

Проект реализует ООО «Логистика КС» (ЛКС). С.Митрохин утверждал, что ТЛЦ контролируется «кипрским офшором и дочерью депутата Госдумы VI созыва от «Единой России» Александра Бабакова» (сейчас – член Совета Федерации). Между тем, по данным системы «СПАРК-Интерфакс», доля сенатора в ЛКС – 5%. 41,5% – у ООО «Логистические технологии» Сергея Григорьева, 36,5% – у ООО «Тандем» (Москва, 51% – у Жанны Матвеевой, 49% – у Екатерины Ларионовой). Еще 15% – у Ольги Пивоваровой, 2% – у столичного ООО «Инвест РД» (по 40% – у С.Григорьева и Ольги Ле Брен, 20% – О.Пивоваровой).

На сайте группы «Логопер» отмечается, что ТЛЦ «Ховрино» входит в ее состав. Холдинг является 3PL-провайдером, занимается организацией сквозных интермодальных перевозок грузов «с акцентом на железнодорожный транспорт». Компания является «официальным партнером РЖД» (соглашение о сотрудничестве по развитию логистической деятельности на сети железных дорог России подписано в 2010 г.).

ТАСС; 2019.02.07; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРЕДСТАВИЛ КОЛЛЕКТИВУ НОВОГО ГЛАВУ «АВТОДОРА»

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих представил коллективу государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») нового председателя правления – Вячеслава Петушенко, сообщила в четверг пресс-служба **Минтранса**.

Распоряжением премьер-министра РФ Дмитрия Медведева от 5 февраля 2019 года председателем правления ГК «Автодор» назначен Вячеслав Петушенко, занимавший с августа 2018 года пост первого зампреда правления «Автодора» по технической политике. Прежний глава правления госкомпании Сергей Кельбах освобожден от должности по его просьбе.

«Уверен, что с его (Петушенко) назначением ГК «Автодор» получит более весомые результаты своей работы», – сказал **Дитрих**, отметив, что Петушенко – «человек для коллектива не новый и уже в полной мере успел погрузиться во все производственные, технологические, организационные и финансовые процессы компании».

По словам главы **Минтранса**, компания ведет немало крупных строек, ключевые из которых – трасса М-11 и ЦКАД. «Опыт нового руководителя позволит нам обеспечить качество и необходимую скорость выполняемых работ», – отметил он и добавил, что особое внимание при этом необходимо уделить вопросам ценообразования и финансирования проектов.

«Напомню, что компания создавалась как особый инструмент, имеющий гибкость, и способный за счет ускоренного привлечения инвестиций точно реализовывать проекты, направленные на повышение комфорта жителей нашей страны», – сказал **Дитрих**.

<https://tass.ru/ekonomika/6089648>

На ту же тему:

https://ria.ru/20190207/1550529975.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=71256

РБК; ПЕТР КАНАЕВ; 2019.02.07; МИНФИН ПРЕДЛОЖИТ ПОДКЛЮЧИТЬ СРЕДНИЙ БИЗНЕС К ВЫПОЛНЕНИЮ МАЙСКОГО УКАЗА

В Минфине обсуждают возможность распространения режима, предусмотренного законопроектом о защите капвложений, на средний бизнес. Сейчас на гарантии неизменности условий для бизнеса могут претендовать проекты крупнейших компаний. Режим соглашений о реализации инвестиционных проектов в рамках законопроекта о защите капвложений может быть распространен на средний бизнес, рассказал РБК заместитель министра финансов Андрей Иванов.

«Сейчас закон о защите капиталовложений предполагает работу в бутиковом режиме с индивидуальным сопровождением проектов. Но если механизм получится отработать, мы такие решения можем рассмотреть и в отношении более широкого круга инвесторов в стране. Тиражировать его на уровень среднего бизнеса. Заключать с ним соглашения в заявительном порядке, регистрировать их в ФНС. Если инвестор приходит с ресурсами, мы не вправе ему отказать», – объяснил он.

Проект закона «О защите и поощрении капиталовложений в России» гарантирует компаниям неизменность условий ведения бизнеса и частичный возврат вложенных денег через налоги. Сейчас отбором инвестпроектов занимается межведомственная рабочая группа. В ее состав вошли министр финансов Антон Силуанов, помощник президента Андрей Белоусов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, глава РСПП Александр Шохин, а также другие члены правительства и представители госкорпораций и госкомпаний, администрации президента и крупного бизнеса.

Документ дает бизнесу право подписать с государством соглашение о стабильности регуляторных условий в обмен на гарантии инвестиций. Прежняя версия законопроекта распространяла его действие на проекты общим бюджетом не менее 10 млрд руб. с собственными инвестициями бизнеса на уровне 3 млрд руб.

После консультаций с РСПП порог вхождения в проекты был снижен втрое. Теперь при общем объеме проекта в 3 млрд руб. объем собственных инвестиций составляет 1 млрд руб. Изменения касаются агропрома, цифрового сектора и промышленности.

<https://www.rbc.ru/economics/07/02/2019/5c5c242d9a7947aceb779821>

РБК; : ПЕТР КАНАЕВ; 2019.02.07; МИНФИН ОЦЕНИЛ ЗАЯВКИ НА ПРОЕКТЫ ДЛЯ МАЙСКОГО УКАЗА ПУТИНА В 60 ТРЛН

Минфин собирает предварительный пул заявок на проекты для реализации майского указа Владимира Путина. Оценка проектных инициатив от бизнеса – 60 трлн руб. Порог вхождения инвесторов в проекты снижен втрое – до 1 млрд руб.

Минфин сформировал предварительный портфель заявок от частного бизнеса на участие в национальных проектах в рамках реализации майского указа Владимира Путина, который предусматривает рост инвестиций в основной капитал на 25%.

Эти проекты прорабатываются для реализации в режиме, предусмотренном законопроектом о защите и поощрении капиталовложений. Этот документ дает бизнесу право подписать с государством соглашение о стабильности регуляторных условий в обмен на гарантии инвестиций.

«Список проектов формируется. По конкретным инвестиционным заявкам мы вышли на число больше 200. Объем собственных инвестиций бизнеса предполагается на уровне 3-5 трлн руб.», – сообщил РБК замминистра финансов Андрей Иванов.

По его словам, заявок, поданных в виде «проектных инициатив на уровне бизнес-идей» существенно больше. «Это сотни проектов на почти 60 трлн рублей. Но когда мы переходим от идей к бизнес-моделям, ряд инициатив пока откладывается. У нас уже появилось такое понятие, как «замороженная инициатива», – пояснил Иванов.

По оценке замглавы Минфина, чтобы увеличить инвестиции в основной капитал на 25%, требуется за 6 лет собрать дополнительно 21-25 трлн руб. «Мы с этим легко справимся, если бизнес доверит свои ресурсы нашей юрисдикции», – заключил он.

Снижение порога

Проект закона «О защите и поощрении капиталовложений в России», который гарантирует компаниям неизменность условий ведения бизнеса и частичный возврат вложенных денег через налоги, Минфин разработал в августе. Накануне документ обсуждался на комитете Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), рассказал РБК представитель союза и подтвердил Иванов.

Большинство участников заседания посчитали законопроект эффективным инструментом стимулирования роста инвестиций, сказал представитель РСПП. «В процессе совместной работы с Минфином в документ внесен ряд принципиальных для бизнеса поправок, таких, как снижение порога вхождения в проект, включение стабилизационных оговорок по налогам и тарифам, арбитражное и совершенствование механизма компенсации», – рассказал он.

По словам Иванова, порог вхождения в проекты снижен в связи с особенностями их реализации в промышленности и агропромышленном комплексе. «Теперь при общем объеме проекта в 3 млрд руб. объем собственных инвестиций составляет 1 млрд руб. Такие изменения касаются агропрома, цифрового сектора и промышленности», – уточнил замминистра.

Прежняя версия законопроекта распространяла его действие на проекты общим бюджетом не менее 10 млрд руб. с собственными инвестициями бизнеса на уровне 3 млрд руб.

Критерии отбора проектов

Начало процессу привлечения инвестиций в приоритетные проекты положил помощник президента Андрей Белоусов, который предлагал изъять более 500 млрд руб. сверхдоходов за 2017 год у 14 металлургических и нефтехимических компаний, а также у производителей удобрений (так называемый список Белоусова). Но в ходе встреч с бизнесменами на площадке РСПП его план изменился: теперь речь идет об участии компаний в реализации нацпроектов.

Для отбора инвестпроектов создана рабочая группа. В ее состав вошли министр финансов Антон Силуанов, помощник президента Андрей Белоусов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, глава РСПП Александр Шохин, а также другие члены правительства и представители госкорпораций и госкомпаний, администрации президента и бизнеса.

По словам Андрея Иванова, сейчас портфель инвестпроектов формируется, исходя из значимости корпоративных инициатив для государства – «с одной стороны отвечают целям и задачам национальных проектов и инвестпрограмм компаний, а с другой – меняют ситуацию в своих регионах и отраслях».

«Это газо- и нефтехимические комплексы, полимерные и металлургические производства, которые формируют новую инфраструктуру и обеспечивают высокий передел сырья. Или строительство автомобильной дороги «Меридиан» – с одной стороны частный инвестпроект, с другой – транзитный коридор с карманами для беспилотных грузовиков и огромной сопутствующей инфраструктурой. Также планируется реализация проектов НЛМК, ММК и «Норникеля» в рамках программы «Чистый воздух», – привел примеры замминистра.

<https://www.rbc.ru/economics/08/02/2019/5c5c23249a7947acea54d7f2>

РЖД-ПАРНЕР; МОЖАРОВСКАЯ АЛЕКСАНДРА; 2019.02.07; В МОСКВЕ ПРОХОДИТ ВЫСТАВКА NAIS 2019

В период 6-7 февраля в Москве проходит VI Национальная выставка и форум инфраструктуры гражданской авиации NAIS. Уже традиционно гости мероприятия могут не только познакомиться в рамках деловой программы, но и ознакомиться с самыми современными разработками.

Специализированная международная выставка NAIS & CA приурочена к празднованию дня работника гражданской авиации и посвящена развитию инфраструктуры аэропортов, аэродромов, вертолетных площадок и гражданской авиации России и стран СНГ. В этом году на суд компетентной публике свои достижения представили 120 экспонентов. И здесь важно, что свои разработки представили не только наши сограждане, но и участники из Германии, Польши, Норвегии, США и т. д. Всего в выставке приняли участие компании из 14 стран.

Экспозиция разделена на несколько секторов, а именно: строительство, техника и оборудование в аэропортах, IT-технологии и безопасность, а также сервис в аэропорту. Так, на выставке был представлен цифровой аэродромный топливозаправщик АТЗ-8. Благодаря использованию системы PreciControl контроль и управление всеми функциональными процессами заправки воздушных судов полностью автоматизированы. Внимание посетителей также привлекла и аэродромная тормозная тележка АТТ-2М-01, которая предназначена для определения условий торможения авиационных пневматических колес на искусственных покрытиях.

Помимо технических новинок, гости выставки могли увидеть и макеты новых аэропортов. В частности, строящегося международного аэропорта Гагарин в Саратове, а также модернизированных Елизово в Петропавловске-Камчатском и аэропорта Новый Уренгой. В деловой программе активное участие приняли помощник президента РФ Игорь Левитин, руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**, президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь и другие почетные гости. Мало того, еще и наградили и лауреатов премии «Воздушные ворота России». К слову, победителем в категории «Международный аэропорт с пассажиропотоком от 2 до 4 млн пассажиров в год» стал аэропорт Ростова-на-Дону под названием Платов, в категории от 4 до 7 млн пассажиров в год победу одержала воздушная гавань Симферополя, а в категории «свыше 10 млн пассажиров» уже второй год отмечается аэропорт Внуково.

Тон деловой части задало пленарное заседание «Лучшие международные и отечественные практики в управлении авиаперевозками и авиационной инфраструктурой». По словам А. **Нерадько**, эта тема является очень важной и ответственной, поскольку в результате глубокой модернизации и капитального строительства наши аэропорты получают свое коммунальное хозяйство, свои системы энергосбережения или же канализацию и фактически превращаются в моногорода.

В рамках конференции есть возможность принять участие и в других дискуссиях, призванных заострить внимание на особо актуальных темах, в частности цифровых технологиях в авиаотрасли, возможностях ГЧП. Особенно важной темой представляется обсуждение вопросов авиационной безопасности.

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/comments/v-moskve-prokhorit-vystavka-na-is-2019/>

АВИАПОРТ; 2019.02.07; ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД» ПРИНЯЛО УЧАСТИЕ В NAIS-2019

6-7 февраля 2019 года в столичном комплексе «Крокус Экспо» прошла VI Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2019, в которой приняло участие Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» в составе объединенной экспозиции **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**. На стенде Предприятия был представлен макет Тюменского укрупненного центра Единой системы ОрВД РФ.

Стенд национального провайдера аэронавигационного обслуживания посетили помощник Президента РФ Игорь Левитин и министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игорь Моисеенко доложил главе **Минтранса** о результатах функционирования Тюменского (введен в эксплуатацию в октябре 2018 года) и Екатеринбургского (введен в эксплуатацию в декабре 2018 года) укрупненных центров в первые месяцы после запуска. Кроме того, Игорь Моисеенко принял участие в награждении лауреатов премии «Воздушные ворота России», а ряд специалистов ГК ОрВД – в деловой программе выставки.

<http://www.aviaport.ru/digest/2019/02/07/574897.html>

АВИАПОРТ; 2019.02.07; РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА

ПАО «Аэрофлот» (тикер на Московской Бирже: AFLT) сообщает о результатах очередного заседания Совета директоров, состоявшегося 7 февраля 2019 года под председательством Евгения Дитриха.

В повестку дня заседания были включены следующие вопросы:

О безопасности полетов ПАО «Аэрофлот» в 2018 году

Уровень безопасности полетов Аэрофлота в 2018 году составил 99,974%, ключевой показатель эффективности генерального директора ПАО «Аэрофлот» по данному направлению выполнен. Аэрофлот и Группа в целом показали улучшение коэффициента SAFA, который определяется по итогам инспекционных проверок в рамках европейской программы «Оценка безопасности иностранных воздушных судов» (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Максимально допустимый (пороговый) уровень этого показателя составляет 2 единицы, и чем уровень ниже, тем благополучнее ситуация с безопасностью полетов в авиакомпании. По итогам 2018 года у ПАО «Аэрофлот» коэффициент SAFA составил значение 0,3, у Группы – 0,24. Годом ранее, по итогам 2017 года, данный показатель в обоих случаях составлял 0,45. Это означает значительный прогресс в обеспечении безопасности полетов по расчетам в соответствии с методикой Еврокомиссии. Намечены основные направления деятельности по повышению уровня безопасности полетов ПАО «Аэрофлот» в 2019 году.

О развитии сервиса в Группе «Аэрофлот»

Головная компания Группы – ПАО «Аэрофлот» – успешно подтвердила рейтинг «четыре звезды» Skytrax и сохраняет позиции одного из лидеров на мировом рынке. В 2018 году реализован ряд инициатив по улучшению сервиса. В частности, изменена концепция питания пассажиров класса Бизнес – на ряде рейсов введен рацион «Ужин». Обновлен дизайн карты меню и винной карты. Внедрена стриминговая система развлечений на 26 воздушных судах семейства Airbus A320. Пассажирам класса Эконом на рейсах продолжительностью свыше семи часов предлагается платное меню с заказом услуги через сайт при бронировании авиабилета. В базовом аэропорту Шереметьево налажен процесс обслуживания пассажиров в новом терминале В, куда переведены федеральные рейсы Аэрофлота. Запущена перекомпоновка широкофюзеляжных воздушных судов Boeing 777-300, которая повышает качество сервиса и экономическую эффективность. Ряд мероприятий проводят дочерние компании Аэрофлота. В частности, внедрение инициатив, реализуемых в классе Бизнес, позволит авиакомпании «Россия» повысить уровень продукта на приоритетных дальневосточных направлениях.

О неавиационных доходах Группы «Аэрофлот»

Дополнительные доходы демонстрируют стабильный рост в объемных показателях и по доле в структуре выручки Группы «Аэрофлот». ПАО «Аэрофлот» существенно расширяет источники таких доходов. Происходит их рост в рамках услуги «семейства тарифов». Положительные результаты дает внедрение таких новых услуг, как выбор места за дополнительную плату до начала регистрации и «Меню на заказ». Востребован раздел дополнительных услуг в мобильном приложении. Как показывают результаты, по доле дополнительных доходов ПАО «Аэрофлот» находится на уровне передовых авиакомпаний, работающих по традиционной модели. Запланировано продолжение работы по увеличению доли дополнительных доходов в выручке.

О работе с акционерами и инвестиционным сообществом

В 2018 году в дополнение к регулярному взаимодействию компании с инвестиционным сообществом был реализован ряд проектов, направленных на улучшение раскрываемой информации: компания перешла к ежеквартальному раскрытию отчетности по МСФО, впервые опубликовав результаты 1-го квартала, а также совместно с ОАК провела демонстрацию инвесторам и аналитикам новейшего российского пассажирского самолета

МС-21. Анализ рынков капитала и торгуемых компаний показал, что акции авиакомпаний во всем мире, включая ПАО «Аэрофлот», находились под давлением возросшей стоимости топлива – ключевой статьи затрат авиакомпаний. Вместе с общерыночными трендами были рассмотрены вопросы взгляда аналитиков на компанию и новую Стратегию развития Группы «Аэрофлот» до 2023 года, а также результаты идентификации базы акционеров и анализа восприятия инвестиционной истории компании в целом. Подведены итоги работы за 2018 год и утвержден план работы на 2019 год.

О системе мотивации в ПАО «Аэрофлот»

Утверждены перечень, веса и целевые значения КПЭ Долгосрочной программы развития Группы «Аэрофлот»/генерального директора ПАО «Аэрофлот» на 2019 год.

Об актуализации Программы инновационного развития Группы «Аэрофлот»

Разработка Программы инновационного развития (ПИР) Группы «Аэрофлот» в редакции 2018 года завершена. В 2019 году потребуются очередная актуализация ПИР с учетом требований новых методических материалов, а также мероприятий и целевых показателей национальных проектов и программ. Принято решение утвердить представленную редакцию ПИР Группы «Аэрофлот», но вместе с тем позже представить эту Программу, актуализированную в соответствии с указаниями Правительственной комиссии по модернизации экономики и инновационному развитию России.

<https://www.aviaport.ru/digest/2019/02/07/574927.html>

ВЕСТИ ФИНАНС; 2019.02.07; ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТА ПО ДОРОГАМ УСТАНОВЯТ НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ

Строительство дорог станет прозрачным для общественных наблюдателей, а сами дороги будут безопасными. В Госдуме обсудили новые инициативы правительства. В ходе правительственного часа **министр транспорта Евгений Дитрих** обозначил главные вехи реализации нацпроекта. К 2024 году планируется привести к нормативному состоянию 85% улиц и дорог.

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

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.02.07; УДАЛЕННЫЙ МЕДОСМОТР ВОДИТЕЛЕЙ В РОССИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО РЕГЛАМЕНТИРУЮТ В 2019 ГОДУ

В **Министерстве транспорта** России рассчитывают, что порядок дистанционного медицинского осмотра профессиональных водителей коммерческого транспорта будет законодательно регламентирован в нашей стране до конца 2019 года.

Выступая 6 февраля в ходе «правительственного часа» в Госдуме, глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** признал, что тема, связанная с возможностью применения дистанционного медосмотра для водителей дальних рейсов, обсуждается в нашей стране давно. По его словам, ранее правительством страны уже были даны поручения по этому поводу, призванные разработать дорожную карту по внедрению данного вида осмотра.

«В середине прошлого года эта дорожная карта была утверждена. Предполагается, что порядок такого дистанционного медицинского осмотра будет зафиксирован нормативными документами до конца этого года», – подчеркнул Евгений **Дитрих**.

Евгений **Дитрих** напомнил также, что сегодня в России действует порядок предсменных, предрейсовых и послесменных осмотров, который утвержден Минздравом еще в 2014 году.

«Приказ по этому поводу существует; он предполагает, что как перед началом смены, так и по ее завершении проводятся необходимые осмотры медицинскими работниками. Есть исключения для водителей оперативных служб», – сообщил Евгений **Дитрих**. При этом он напомнил, что несоблюдение этого порядка влечет за собой административную ответственность.

Глава **Минтранса** добавил также, что дистанционный медосмотр водителей позволит контрольно-надзорным органам и представителям работодателя более внимательно отслеживать данный процесс. В конечном счете такие меры позволят снизить аварийность и смертность на автодорогах.

«По ходу движения водитель может находиться в различном состоянии здоровья, в различном состоянии усталости. Это требует дополнительного контроля при выпуске его на линию», – резюмировал он.

<http://truckandroad.ru/politics/udalennyj-medosmotr-voditelej-v-rossii-zakonodatelno-reglamentirujut-v-2019-godu.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.02.07; ОТВЕЧАЯ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ; АВИАТОРЫ РОССИИ СОЗИДАЮТ БУДУЩЕЕ

Всего четыре года отделяют нас от столетнего юбилея гражданской авиации России. Каждый из оставшихся будет отмечен достижениями и одновременно сложен. А когда было иначе? И прошедший год не был исключением. Сделано немало. Но были и осечки, ошибки, трудности, которые коллективы авиаторов оказались способны преодолевать. И не только преодолевать, но и созидать будущее российских авиаперевозок.

Стратегия планирования

Один из достойных показателей созидания – новое достижение по числу перевезенных пассажиров. Планка прошлогоднего рекорда поднята сразу на 10,6% и в абсолютном выражении составила почти 116,2 млн человек. Выровнялся рост пассажиропотока на внутренних (10,0%) и международных (10,6%) линиях. Занятость кресел составила 83,8% – рост на 0,6 процентных пункта к 2017-му.

Можно отметить снижение в общих объемах доли первой пятерки эксплуатантов при продолжающемся неуклонном росте доминирования группы «Аэрофлот», доля которой в общем объеме выросла с 47,72% в 2017 году до 47,94% в прошлом. Специалисты объясняют это реализацией потенциала компании второго уровня, что не может не радовать. Особенно в условиях, когда вектор приложения сил направлен на регионы.

Не исключено, что это закономерность. Тема развития региональной авиации в последнее время не сходилась с уст отраслевого руководства. На правительственном уровне принят ряд документов. Так, Правительство РФ утвердило Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, рассчитанный на 2018-2024 годы. В план вошли 11 федеральных проектов, девять из которых относятся к транспортной инфраструктуре. В их числе: «Европа – Западный Китай», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», а также «Развитие инфраструктуры региональных и местных аэропортов».

Этими федеральными проектами предусматривается развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов и повышения уровня экономической связанности территории России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры. Общая стоимость реализации его транспортной части оценивается в 6,3 трлн руб.

В части аэропортовой инфраструктуры предусматривается дополнительное финансирование из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по реконструкции аэродромной инфраструктуры в 66 аэропортах на территории Российской Федерации, в том числе в 38 аэропортах Дальневосточного федерального округа.

Проекты по реконструкции аэропортов разделены на две группы. В первую включены 25 аэропортов, обеспечивающих экономическое развитие. На эти цели требуется 82,7 млрд руб., в том числе 50,6 млрд руб. дополнительно. Проекты второй группы направлены на безопасность и жизнеобеспечение и включают в себя 41 аэропорт. На данные цели требуется 88,3 млрд руб., в том числе 56,8 млрд руб. дополнительно.

Основной целью здесь является увеличение авиационной подвижности населения на 1 человека до 0,95 и доли пассажиропотока по маршрутам, минуя Москву, до 51,35% в 2024 году. Также одним из главных итогов реализации плана согласно документу должно стать вхождение России к 2025 году в топ-50 стран по индексу эффективности грузовой логистики (LPI). Напомним, что по состоянию на 2018 год наша страна находится лишь на 75-м месте в соответствующем рейтинге.

Важно, что Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры рассматривается в рамках концепции Стратегии пространственного развития Российской Федерации.

Главное в концепции – повышение связанности территорий России и создание опорных центров для форсированного экономического роста.

Как документ стратегического планирования стратегия призвана отражать совокупность целей и механизмов реализации государственной политики по совершенствованию пространственной организации страны на перспективу, определяя приоритеты, цели и задачи регионального развития России, меры по их достижению и решению, а также предложения по совершенствованию системы расселения и приоритетные направления размещения производительных сил на территории страны.

Отмечается, что все важнейшие вызовы, которые сегодня встают перед Россией, – вызовы инновационного развития, постиндустриальной трансформации, усиления миграционной подвижности, проверки на прочность прежних внутренних и внешних границ, глобальных экологических проблем – имеют в том числе и пространственное измерение, поскольку порождают определенный отклик в основных структурах российского пространства и требуют ответа в новых представлениях о пространственном развитии страны.

Один из вызовов – это беспрецедентный центростремительный вектор, который проявился максимально рельефно на федеральном уровне – в виде резкого увеличения экономической роли Москвы уже в первое десятилетие радикальных реформ по всем основным показателям экономического развития, а также, хотя и с меньшей силой, на уровне многих субъектов Российской Федерации – в виде интенсивного укрепления экономической и политической роли региональных столиц. Аналогичные центростремительные процессы стали характерны также и для многих муниципальных образований с центрами – крупными городами, которые в условиях новой рыночной экономики оказались удачно расположенными на ключевых торговых и транспортных путях. В результате указанных центростремительных тенденций, с одной стороны, произошло значительное сжатие ранее освоенного пространства, многочисленными подтверждениями чего стали заброшенные поля в сельской местности и промышленные зоны крупных, средних и малых городов, а также заметно увеличившееся число ставших малодеятельными участков железных и автомобильных дорог и др. С другой стороны, одновременно произошло заметное экономическое уплотнение пространства городов – центров федерального, регионального и муниципального уровней, которое проявляется в виде пространственной экспансии крупных городов.

Со всей остротой встал вопрос о судьбе беспрецедентно разросшейся «периферии России» – о новых формах ее пространственного развития, возможности ее интеграции с успешными центрами, о предотвращении превращения обширных старопромышленных зон, которые были вполне успешны в прежней индустриальной экономике, но очень трудно находят себя в новой постиндустриальной формирующейся экономике, в территорию устойчивой экономической депрессии. Формирование адекватного ответа на указанный вызов имеет фундаментальное значение для масштабного, но слабо инфраструктурно обустроенного пространства России.

Усугубляет ситуацию слабая инфраструктурная обустроенность страны: значительное несоответствие ее пространств и форм современного инфраструктурного, технико-

технологического обустройства может быть охарактеризовано как коммуникационный (или сетевой) разрыв.

Для многих удаленных от городов – центров российских территорий зон российской периферии – характерны транспортная и электронная недоступность. Адекватный ответ на данный вызов предполагает поиск решений сразу для нескольких крупных групп проблем. Так, для хорошо освоенных территорий страны свойственна ситуация, когда использование имеющихся вполне современных транспортных средств лимитируется архаичным состоянием сетей автомобильных дорог, речных трасс (где десятилетиями не выполняются необходимые дноуглубительные работы), железнодорожных магистралей и слабо развитой инфраструктурой узловых центров (прежде всего морских, речных и авиационных портов), которые крайне медленно приступают к выполнению своих давно назревших функций – мультимодального комплексирования видов транспорта между собой при обслуживании пассажирских и грузовых транспортных потоков. Другой проблемой является характерное для периферийных территорий России реальное отсутствие современных транспортных средств, которые могли бы обеспечить преодоление бездорожного пространства (в виде малой авиации, снегоболотоходов, малоразмерных вездеходов и др.).

Широко распространена как в развитых, так и в слабоосвоенных районах страны ситуация «последней мили» – когда отсутствие десятков километров транспортных коммуникаций, например, на границе регионов или муниципалитетов, не дает возможности получения синергетического эффекта от уже созданной ранее коммуникационной сети. В связи с этим важной задачей выступает проведение повсеместной инвентаризации всех имеющихся отрезков.

Адекватный ответ на указанный вызов предполагает необходимость обеспечения пространственного выравнивания страны более эффективными инструментами, с одной стороны, нацеленными на более экономное и рациональное, с меньшими транзакционными издержками и меньшими потерями распределение созданного национального богатства, а с другой стороны, позволяющими избежать иждивенческих настроений, опасности «привыкания» к гарантированной государством помощи и поддержке у депрессивных территорий РФ и соответствующих региональных элит.

Словом, стратегия обозначена, и, как видим, значительная роль в решении масштабной комплексной задачи пространственного развития отводится транспортной системе, которую не зря именуют кровеносными сосудами экономики.

Отрасль готова к взлету!

Значительный потенциал в преодолении проблемы коммуникационного разрыва имеет авиационная отрасль. Это нерв транспортной системы, незамедлительно реагирующий как на негативные, так и на позитивные тенденции в экономике и социальной сфере. Авиация имеет неоспоримые преимущества перед наземным транспортом. Она эффективна экономически, поскольку для нее не требуется строительство протяженных и дорогостоящих трасс, она оперативна, мобильна и незаменима в регионах с базальтернативной транспортной доступностью.

В последнее десятилетие в авиаотрасль вкладываются солидные финансовые средства. Но практика показывает, что этих инвестиций все равно недостаточно. Авиация сужается, как шагреновая кожа. Аэропортов и аэродромов – главных индикаторов широты и доступности авиаперевозок – становится все меньше.

Разумеется, недостаток финансирования, следствием которого является пресловутая «оптимизация» ресурсов, вовсе не блажь государственных мужей. Причина четко сформулирована в проекте концепции пространственного развития: «В настоящее время, когда на смену периоду беспрецедентной открытости 1990-х годов пришел период соперничества и конфронтации России с развитыми странами мира, существует реальная

угроза сохранения санкционного экономического и политического давления на страну в течение достаточно продолжительного времени».

Остается исходить из возможностей. Отсюда и концентрация усилий на значимых для оптимального развития транспортной сети объектах. И плоды таких усилий заметны.

За короткое время в стране реконструированы десятки взлетно-посадочных полос, терминалы, и, что важно, построены с нуля аэропорты. Бованенково, Сабетта, Талакан, Итуруп, «Платов» – о строительстве и введении в эксплуатацию этих воздушных гаваней «ТР» регулярно сообщал. Заметим, что первые три возведены для освоения месторождений на средства частных инвесторов.

В нынешнем году ожидается ввод еще одного нового крупного аэропорта – «Гагарин» в Саратове. В начале года глава **Росавиации** Александр **Нерадько** проинспектировал ход строительства аэропортового комплекса. В рамках визита состоялось рабочее совещание с участием представителей ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения», инвестора – АО «СарАэро-Инвест», органов исполнительной власти области, подрядных организаций, выполняющих работы на объекте.

- В этом году новый аэропорт Саратова является первым по значимости объектом страны в области авиации, к которому приковано особое внимание, – отметил в ходе совещания Александр **Нерадько**, – подчеркнув, что строительство аэропорта г. Саратова находится на особом контроле **Росавиации**.

В целом аэропорты страны в прошлом году обслужили порядка 205 млн пассажиров. Рост по сравнению с аналогичным периодом 2017 года, когда российские аэропорты обслужили 173,1 млн человек, составил 10,8%. В авангарде, как водится, воздушные гавани Московского авиаузла. Лидером по пассажиропотоку является аэропорт Шереметьево, который в 2018 году обслужил более 45 млн человек, что на 14,3% превысило итоги 2017 года. Международный аэропорт Шереметьево впервые в своей истории вошел в число десяти крупнейших аэропортов Европы по объему пассажиропотока и при этом продемонстрировал самые высокие темпы роста по данным Bloomberg. Маршрутная сеть Шереметьево составляет свыше 220 направлений.

Международный аэропорт Домодедово обслужил порядка 30 млн пассажиров.

Аэропорт Внуково в 2018 году побил свой исторический рекорд и обслужил 21 млн 478 тыс. пассажиров, что на 18,4%, или 3 млн 340 тыс. пассажиров больше, чем в 2017 году.

Увеличили свои максимумы и аэропорты Пулково, Сочи, Толмачево, Симферополь, Владивосток, Хабаровск, Храброво (Калининград), Краснодар, Емельяново (Красноярск), Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара), Стригино (Нижний Новгород), «Платов» (Ростов-на-Дону), Елизово (Петропавловск-Камчатский) и ряд других.

Успешная работа аэропортов, разумеется, не была бы возможна без координации с авиакомпаниями. Прежде всего с базовыми. Основные показатели деятельности гражданской авиации России по перевозке пассажиров и пассажирообороту за 2018 год определяются по 35 авиакомпаниям, удельный вес которых при их оценке составляет 99,5% и 99,9% соответственно. Доля 15 ведущих авиакомпаний в общем объеме пассажирских перевозок за прошедший год составила 92,3% по количеству перевезенных пассажиров и 94,4% по пассажирообороту.

Важно также отметить, что по всем показателям, а именно: пассажирообороту, количеству перевезенных пассажиров, а также по проценту занятости пассажирских кресел, – на внутренних линиях в 2018 году наблюдался устойчивый рост. Это во многом связано с сохранением ценовой доступности перевозок: соотношение доходов населения и минимальных тарифов, предлагаемых авиакомпаниями. Значительная часть авиакомпаний ввела невозвратные тарифы, что позволяет им декларировать более доступные цены.

Рост показателей производственной деятельности отмечается у ряда авиакомпаний: Аэрофлот обслужил в декабре 2,9 млн пассажиров (+13,5%) и по итогам 12 месяцев – почти 35,8 млн человек (+8,9%); S7 в декабре перевезла 842,2 тыс. пассажиров (+10,6%), по результатам года – 11,6 млн пассажиров (+16,9%); «Россия» – декабрьский результат составил 624,9 тыс. человек (+2,8%), годовой – 11,1 млн пассажиров (на уровне прошлого года); Уральские авиалинии в декабре обслужили 576,4 тыс. пассажиров (+2,1%), за январь – декабрь более 8,9 млн (+12,5%); ЮТэйр в декабре перевезла 618,2 тыс. человек (+4,8%), за 12 месяцев 2018 года – 7,6 млн пассажиров (+4,8%).

Среди лидеров роста объемов перевозок специалисты отмечают авиакомпанию «Азимут» с базой в новом аэропорту Ростова-на-Дону и иркутскую ИрАэро. Но если у первой была практически нулевая оценочная база, поскольку полеты начались в сентябре 2017 года, то у второй мы наблюдаем действительно рабочие результаты – 79,1% прироста к прошлому году и место в топовой двадцатке по общему объему. Следует отметить, что «Азимут» имеет в своем парке исключительно самолеты Sukhoi Superjet 100.

С точки зрения эффективности аналитики обращают внимание на Utair Cargo, рассматривая эксплуатанта вне связи с проблемной материнской авиакомпанией. В отличие от «дочки» материнская Utair отличилась техническим дефолтом ввиду непомерной долговой нагрузки. Надеемся, что в очередной раз у большой компании все наладится, и она благополучно минует риски банкротства. Примером здесь может послужить Red Wings, которая превратилась из проблемной в успешную всего за год. Одним из факторов успеха эксплуатанта называют «обновление» парка российской техники на бывшие в употреблении Airbus.

Да, удельный вес иностранных воздушных судов в отечественных авиакомпаниях по-прежнему неприлично высок. Говорить о самолетах небольшого типоразмера не приходится. Их как не было, так и нет. Авиапром не выдерживает обещаний ни по объемам производства самолетов Superjet, ни по их сервисному обслуживанию. Да, есть внешние факторы. Но не окажут ли они такое же воздействие на ожидаемый регионами МС-21?

В условиях продолжающегося санкционного давления и непредсказуемости западных «партнеров» руководство страны заинтересовано в выдавливании с российского рынка иностранной авиатехники, и в первую очередь это касается самых распространенных типов ВС, которые представляют дуополию Airbus и Boeing.

По словам премьер-министра Дмитрия Медведева, в сложившейся ситуации российские авиакомпании вынуждены покупать зарубежные самолеты, что тормозит развитие отечественного авиарынка. При этом в правительстве рассчитывают, что МС-21, который совершил первый полет 28 мая 2017 года, не только станет надежным, безопасным и комфортным для пассажиров, но и будет обладать высокой конкурентоспособностью на рынке.

В сентябре 2018 года Соединенные Штаты ввели новые ограничения в торговле с российскими компаниями, в том числе в целях оказания давления на программу МС-21. В ответ российские власти выделили на ближайшие три года на реализацию проекта российского ближне-среднемагистрального гражданского самолета 10,5 млрд руб. При этом если в 2019-м на субсидирование этой программы правительство направит 1,58 млрд руб., то в 2020-м эта цифра увеличится до 4,11 млрд. По словам главы кабмина, деньги пойдут в том числе на приобретение тренажеров для летного персонала, средств наземного обслуживания и создание склада запчастей. В свою очередь зампред Правительства РФ Юрий Борисов отметил, что летные испытания лайнера продолжаются по графику, и уже начался процесс развертывания серийного производства этих машин. Он подчеркнул, что на сегодняшний день есть 175 твердых заказов на МС-21, а в перспективе объем производства таких самолетов может достичь 100 лайнеров в год.

Хочется надеяться, что все планы будут успешно реализованы. При этом следует обратить внимание на то, что, как показывает практика, залог успеха не только в твердых заказах, но и в грамотном менеджменте.

<http://transportrussia.ru/item/4774-otvechaya-na-vyzovy-vremeni.html>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЕКАТЕРИНА ЛИТОВА, ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2019.02.07; НА СОВЕЩАНИИ В МИНТРАНСЕ UTAIR НЕ ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ ФИНАНСОВУЮ МОДЕЛЬ; НА СОВЕЩАНИИ В МИНТРАНСЕ АВИАКОМПАНИЯ UTAIR НЕ ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ ФИНАНСОВУЮ МОДЕЛЬ, РАССКАЗАЛИ ИСТОЧНИКИ РБК. НО ПРЕДСТАВИТЕЛИ ЕЕ КРЕДИТОРОВ НЕ СТАЛИ ПЕРЕХОДИТЬ К БЕЗАКЦЕПТНОМУ СПИСАНИЮ СРЕДСТВ И ПОДАЧЕ ЗАЯВКИ О БАНКРОТСТВЕ

Топ-менеджеры авиакомпании UTAir не стали представлять новую финансовую модель на совещании в **Минтрансе** вечером в четверг, 7 февраля, на котором обсуждалась ситуация с долгами перевозчика, допустившего технический дефолт по одному из кредитов в конце 2018 года. Об этом РБК сообщили два источника, знакомые с результатами встречи.

«UTAir еще не представил новой финансовой модели, кредиторы ждут конкретных предложений от авиакомпании», – сообщил один из собеседников РБК. По его словам, никто из кредиторов UTAir, присутствовавших на совещании, не заявил о готовности перейти к активным действиям – безакцептному списанию средств со счетов перевозчика или ходатайству о его банкротстве. Другой источник также сообщил, что в ходе совещания авиакомпания не представила конкретных решений проблемы с долгами. Источник РБК, близкий к одному из кредиторов, отмечает, что авиакомпания должна предоставить синдикату кредиторов к концу февраля обновленную финансовую модель. Представители **Минтранса** и UTAir не ответили на запросы РБК.

В середине января источник, близкий к Raiffeisenbank (консультант UTAir), сообщил РБК, что банк и авиакомпания должны подготовить обновленный план реструктуризации ее задолженности и представить его кредиторам к концу января.

«Мы находимся в диалоге с компанией и остальными кредиторами и продолжаем обсуждение и поиск решений, которые могли бы устроить всех», – сообщил РБК представитель «Траста», одного из крупнейших кредиторов UTAir. «На текущий момент банк находится в стадии переговоров. И рассчитывает, что приемлимое для всех сторон решение будет найдено в связи с высокой социальной значимостью компании», – заявил РБК представитель МКБ, также являющийся одним из кредиторов. РБК направил запросы в пресс-службы Raiffeisenbank и Сбербанка.

Для UTAir хороший знак, что банки пока не перешли к активным действиям, сказал РБК главный редактор Avia.ru Роман Гусаров. «В случае банкротства банки ничего не выиграют, у авиакомпании ничего нет, кроме раскатанных маршрутов и пассажиров. Как только перевозчик останавливается, надежды получить деньги нет», – пояснил он.

В начале декабря стало известно, что UTAir начала процедуру реструктуризации семилетнего кредита на 18,9 млрд руб., предоставленного синдикатом из 11 банков в 2015 году. 21 декабря авиаперевозчик сообщил, что решил приостановить выплаты процентов по этому кредиту, чтобы обеспечить бесперебойную работу в низкий зимний сезон. Возобновить выплаты компания обещала только летом 2019 года, когда сможет аккумулировать средства. Но, поскольку большинство банков с этим не согласилось, компания допустила дефолт. С условиями переноса выплат согласился только Сбербанк.

6 февраля руководитель **Росавиации** Александр **Нерадько** сообщил, что ведомству известны планы UTAir реструктуризировать долг, но за детальной информацией он попросил обратиться в авиакомпанию. «**Росавиация** осуществляет постоянный мониторинг финансово-экономического состояния [UTAir]. Хочу вам сказать, что за

первый месяц года UTair продемонстрировала очень хорошие показатели своей производственной деятельности», – добавил глава ведомства.

<https://www.rbc.ru/business/07/02/2019/5c5c6cff9a7947c81ca16737>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/02/07/793574-utair>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.07; НИКИТИН ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ РОСМОРРЕЧФЛОТА СТРОИТЕЛЬСТВО ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ

Губернатор Нижегородской области Глеб Никитин и заместитель **министра транспорта РФ**, руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков** провели в Москве совещание по вопросам предстоящего строительства низконапорного гидроузла на Волге, сообщает пресс-служба правительства региона.

Низконапорный гидроузел – это вариант возобновления судоходства на реке Волге на отрезке Городец – Нижний Новгород. Гидроузел включен в Стратегию развития внутреннего водного транспорта России. Средства на проведение этих работ в размере более 43 миллиардов рублей выделит федеральный бюджет.

«На совещании по вопросам строительства низконапорного гидроузла на Волге в **Росморречфлоте** были рассмотрены предложения Нижегородской области по компенсационным мероприятиям – посадке новых деревьев, инженерной защите, а также предложения по использованию грунта, который останется после строительства», – говорится в сообщении.

Представитель генпроектировщика «Техтрансстрой» сообщил, что гидрологическая ситуация в Балахнинском районе сложная, нестабильная, и требует постоянного мониторинга. Всегда, еще с советских времен более половины города Балахны находилась в подтопленном состоянии. Также генпроектировщик представил результаты исследований по оценке того, как строительство гидроузла повлияет на прилегающие территории, и по мероприятиям инженерной защиты, в том числе строительству перехватывающих и лучевых дренажных систем, расчистке малых рек и реконструкции существующей мелиоративной сети в Балахнинском районе.

«Наша принципиальная позиция – учесть интересы жителей Нижегородской области при строительстве низконапорного гидроузла. Да, сегодня нужно предпринимать меры для сохранения судоходства на Волге, но одновременно необходимо минимизировать возможные последствия проведения масштабных работ», – подчеркнул Никитин.

В ходе общественных обсуждений проекта будущего строительства жителям будут подробно рассказывать о мерах, предпринимаемых для сокращения влияния водохранилища на гидрологическую ситуацию в районах. «Что касается использования песка, который высвободится при строительстве низконапорного гидроузла, то считаю, что это необходимо делать максимально эффективно. В ближайшие годы в Нижегородской области планируются масштабные работы, где эти полезные ископаемые будут востребованы: строительство дороги Неклюдово-Золотово, обход Балахны и многие другие объекты», – добавил глава региона.

<https://ria.ru/20190207/1550537625.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6090189>

<http://fedpress.ru/news/52/economy/2188138&mediaId=10134>

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77038&mediaId=43532>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; РОССИЯ ОТКРОЕТ НОВЫЙ ПОГРАНПЕРЕХОД НА ГРАНИЦЕ С КИТАЕМ – РАСПОРЯЖЕНИЕ МЕДВЕДЕВА

Правительство РФ одобрило создание автомобильного пункта пропуска Кани-Курган – Хэйхэ на российско-китайской границе в Амурской области, который заработает к 2020 году, когда будет построен мост Благовещенск-Хэйхэ.

Соответствующее распоряжение премьера РФ Дмитрия Медведева опубликовано в четверг на сайте кабинета министров.

Как говорится в сообщении на сайте правительства, срок ввода погранперехода в эксплуатацию «будет синхронизирован со сроком завершения строительства пограничного мостового перехода Благовещенск – Хэйхэ к 2020 году».

Там отметили, что открытие пункта пропуска Кани-Курган будет способствовать развитию международного сотрудничества и торговли между Россией и Китаем.

Предполагается, что пропускная способность пункта пропуска Кани-Курган составит в сутки 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса, 68 легковых автомобилей и около 5,5 тысячи человек. Режим работы пункта пропуска будет круглосуточный, сообщили в правительстве.

РЖД ТВ; 2019.02.07; В РУТ (МИИТ) ПРОХОДИТ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА»

К 2025 г. почти половина специалистов на железной дороге будет с инженерно-техническим образованием. О том, как изменится подготовка будущих железнодорожников, говорили сегодня на форуме «Транспортное образование и наука» в РУТ (МИИТ).

<http://www.rzdvtv.ru/2019/02/07/v-rut-miit-prohodit-forum-transportnoe-obrazovanie-i-nauka/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.02.07; ПРИОРИТЕТЫ РАССТАВЛЕНЫ; РЕКТОР РУТА (МИИТ) ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ О ДАЛЬНЕЙШЕМ РАЗВИТИИ ВУЗА

В Российском университете транспорта состоялась встреча ректора Александра Климова с журналистами. Основной темой для обсуждения стали предстоящие изменения в вузе, планы и цели на ближайшие годы.

Обращаясь к участникам мероприятия, Александр Климов подчеркнул, что университет имеет богатую историю и располагает большим потенциалом. В связи с этим основной задачей становится создание на его базе единого координационного центра программ транспортного образования. По мнению ректора, главное в этом процессе – действовать на опережение: важно понимать, в каком направлении развивается транспортная отрасль и какие специалисты потребуются ей через 5-10 лет. При успешном проведении подобного анализа сотрудники университета смогут уже сейчас выявить необходимые для разработки и дальнейшего запуска направления подготовки. Это позволит сократить разрыв между теоретическими знаниями современного выпускника и теми компетенциями, которые от него потребуются в процессе работы на предприятии.

Коснулся ректор и научной деятельности университета. По словам Александра Климова, за прошлый год вузу удалось заработать 990 млн руб. только на науке.

- Отношусь с уважением к среднему профессиональному образованию, но без актуальных и нужных для развития отрасли научных разработок университет превращается в училище, – сказал ректор.

По его мнению, специфика научной деятельности вуза в том, что она практически вся «с рынка». То есть, большинство исследований Российский университет транспорта проводит совместно с партнерами – крупными транспортными компаниями. Другими словами, разработки имеют заказчика, который готов заплатить за проделанную работу.

Это доказывает необходимость и актуальность научной деятельности университета, что является важным показателем уровня предоставляемого вузом образования в целом.

Отдельно Александр Климов остановился на создании многофункционального технологического кластера «Образцово». Он сообщил, что на сегодняшний момент уже проработаны все вопросы, которые дают четкое понимание направления работы. Одна из основных целей создания кластера – решение проблемы цифровизации транспортной системы. МТК «Образцово» будет построен на территории, принадлежащей университету, в его состав войдут национальный центр цифрового инжиниринга, прототипирования, испытаний и сертификации транспортных систем, научная библиотека, национальный музей транспорта и два общежития. По мнению ректора, строительство кластера позволит создать комфортную зону для занятий студентов наукой, спортом и даст мощный импульс для повышения престижа университета в глазах потенциальных абитуриентов.

Александр Климов также рассказал, что в ближайшие планы входит создание детского технопарка. На данный момент представители университета ведут диалог с соответствующими структурами, в том числе с правительством Москвы. Ректор отметил, что под технопарк будут выделены и оборудованы два этажа одного из учебных корпусов РУТа. Главная цель – дать возможность детям с раннего возраста включаться в изучение транспортных проблем. В создаваемом центре будут установлены тренажеры-имитаторы, организованы семейные экскурсионные программы. Кадровой опорой технопарка станут аспиранты и молодые преподаватели университета.

Отвечая на вопросы журналистов, Александр Климов рассказал, что для Российского университета транспорта по-прежнему в приоритете останутся сотрудничество с зарубежными вузами, разработка и подготовка к запуску собственных образовательных стандартов, актуализация существующих программ подготовки кадров. Отдельное внимание будет уделено поддержке в структуре университета, как может показаться на первый взгляд, непрофильных подразделений: гуманитарного и юридического института, медицинского колледжа, института экономики и финансов. По мнению ректора, в Российском университете транспорта готовят весьма сильных юристов, многие из которых работают в транспортных организациях. Он также подтвердил востребованность гуманитарного и экономического профилей, рост популярности медицинского колледжа.

Встречу завершил вопрос, касавшийся дальнейшего развития филиала университета в Сочи. По словам Александра Климова, вуз там пока еще не работает, так как сейчас находится в стадии лицензирования образовательных программ подготовки специалистов. Однако ректор РУТа отметил важность наличия именно Сочинского филиала в структуре университета, высоко оценив потребность региона в высококвалифицированных транспортных кадрах.

<http://transportrussia.ru/item/4776-priority-rasstavleny.html>

ТАСС; 2019.02.07; МИНОБРНАУКИ ПРИЗВАЛО ВУЗЫ АКТИВНЕЕ РАЗВИВАТЬ СЕТЕВЫЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

Министерство науки и высшего образования РФ рассчитывает, что в ходе выполнения нацпроекта «Образование» доля студентов, которые получают образование через сетевые образовательные программы, составит 20%. Об этом сообщила в четверг на форуме «Транспортное образование и наука» замглавы министерства Марина Боровская, которая призвала университеты активнее развивать такие программы.

«Нацпроект «Образование» включает целый ряд задач. Так, мы надеемся, что 20% обучающихся в вузах будут использовать через сетевые программы ресурсы других организаций. Сегодня мы понимаем, что если подготовка транспортников или логистов лучше в университете-партнере, транспортный он или любого другого ведомства, и нас устраивает такой обмен, то мы заинтересованы, чтобы это сетевое партнерство как по вертикали, так и по горизонтали складывалось между вузами», – сказала Боровская.

Он призвала представителей вузов, подведомственных **Министерству транспорта**, внимательно посмотреть на эти показатели и взять их за основу программ развития.

Сетевая форма реализации образовательных программ обеспечивает возможность освоения обучающимся образовательной программы с использованием ресурсов нескольких организаций. В реализации сетевых программ, помимо образовательных, могут участвовать научные, медицинские, спортивные и другие организации, которые имеют ресурсы, необходимые для осуществления обучения, проведения учебной и производственной практики и других видов учебной деятельности.

<https://tass.ru/obschestvo/6089363>

КОММЕРСАНТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.02.08; «АЭРОЭКСПРЕСС» НЕ УСПЕВАЕТ ЗА АЭРОПОРТАМИ; ПОД ДАВЛЕНИЕМ ТАКСИ КОМПАНИЯ ОТСТАЕТ ПО РОСТУ ПАССАЖИРОПОТОКА

Несмотря на улучшение динамики, перевозки «Аэроэкспресса» по-прежнему растут вдвое медленнее, чем пассажиропоток московских аэропортов. Особенно сильно разнятся цифры по Внуково. Среди причин эксперты называют рост популярности такси в связи с ценовой политикой агрегаторов и мерами по ускорению движения, в том числе за счет выделенных полос. В ответ на конкуренцию «Аэроэкспресс» уже ввел групповые тарифы, снижающие стоимость коллективных поездок.

По итогам 2018 года «Аэроэкспресс» перевез 12,1 млн пассажиров, пассажиропоток на маршрутах до Шереметьево, Домодедово, Внуково увеличился на 3,4%. После периода взрывного роста на 15-24% в год в 2011-2013 годах количество пассажиров компании резко упало в связи с сокращением турпотока и экономическим кризисом и вернулось к положительной динамике только в 2017 году, прибавив 0,6%. По прогнозу гендиректора «Аэроэкспресса» Алины Бисимбаевой, в 2019 году рост снова замедлится – до 2,5-3%.

Между тем количество пассажиров, прошедших через три аэропорта московского авиаузла, в 2018 году выросло на 7,4%, до 96,2 млн человек, обгоняя темпы роста перевозок «Аэроэкспресса». Соотношение железнодорожного и авиационного пассажиропотоков серьезно меняется в зависимости от направления. Так, на маршруте в Шереметьево он увеличился на 11%, до 5,2 млн человек (у аэропорта – на 10,8%, до 45,35 млн человек), до Внуково – на 12%, до 2,5 млн человек (у аэропорта – на 19,3%, до 21,5 млн человек), на Домодедово вообще наблюдается «небольшое падение», до 4,4 млн человек (у самого аэропорта пассажиропоток упал на 4,4%, до 29,4 млн человек). Таким образом сильнее всего «Аэроэкспресс» по динамике проигрывает на внуковском направлении.

В самой компании говорят, что на ее работу влияет «целый ряд факторов», в частности «конкурентное развитие альтернативных видов трансфера», инфраструктурное развитие аэропортов и даже цель поездки пассажиров. Немаловажным фактором является стоимость поездки, признают в «Аэроэкспрессе». Но, подчеркивают там, доля компании в перевозках в аэропорты «соответствует мировым тенденциям и не уступает европейским столицам, где она колеблется от 8% до 15%».

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко отмечает, что, сравнивая рост пассажиропотока, нужно иметь в виду, что аэропорты дают общий показатель, учитывающий также транзитных пассажиров. При этом, говорит господин Крамаренко, «Аэроэкспресс» уже довольно долго при перевозке группы от двух человек по тарифам проигрывает даже такси. «Возможно, часть пассажиров переключилась на такси или каршеринг, присутствие которого ощущается все сильнее на рынке пассажирских перевозок», - говорит эксперт.

Часть пассажиропотока в аэропорты действительно забирает такси, отмечает глава комитета Московской ТПП по вопросам развития транспортного обслуживания

пассажиры перевозок легковым автотранспортом Богдан Коношенко. Это связано с ценовой политикой таксомоторных компаний, которую диктуют агрегаторы, имеющие доступ к первой линии аэропортов, а также с облегчением передвижения по Москве за счет выделенных полос и принимаемых городом мер по борьбе с пробками. Агрегаторы такси не ответили на вопросы “Ъ”. Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников согласен, что на рост популярности такси в аэропорт влияет как ценовой фактор, особенно при семейных поездках, так и удобство логистики (от дома, минуя метро) и возможность передвижения такси по выделенным полосам.

Ощущая давление со стороны таксомоторных компаний, в 2018 году «Аэроэкспресс» ввел групповые тарифы, снижающие цену поездки в расчете на одного человека. Поезда также теперь делают промежуточные остановки на платформах «Окружная» и «Верхние Котлы» для пересадки пассажиров на МЦК. Расширить работу за пределы московского авиаузла у «Аэроэкспресса» пока получается небыстро. В мае 2018 года компания запустила маршрут до волгоградского аэропорта Гумрак к ЧМ-2018, но проект в Петербурге 7 февраля был снова отменен.

<https://www.kommersant.ru/doc/3875928>

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.02.08; НАЛОГОВЫЙ ПРЕСС: СМОЖЕТ ЛИ ПРАВИТЕЛЬСТВО УДЕРЖАТЬ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ ПРИЧИНЫ ВЕРОЯТНОЙ ДЕСТАБИЛИЗАЦИИ ТОПЛИВНОГО РЫНКА

Экспорт нефтепродуктов из России, по данным Минэнерго, в январе рванул вверх. Доля бензина, отправленного за рубеж, в сравнении с декабрем 2018 года увеличилась на 60%, дизельного топлива – на 30%. Рост экспорта, а также увеличение НДС, НДС и ставок акцизов на топливо повышают риски очередного скачка цен после 31 марта, предупреждают опрошенные «Известиями» эксперты.

Факторы роста

Российские нефтяники, по данным центрального диспетчерского управления ТЭК (подведомственно Минэнерго), в январе отправили на экспорт 332,7 тыс. т высокооктанового бензина экологического пятого класса. Рост по сравнению с аналогичным показателем декабря прошлого года составил свыше 60%. Также на внешние рынки утекло 3,1 млн т дизельного топлива, что больше декабрьских показателей примерно на треть и на 15% превышает объемы, которые поступили на внутренний рынок. В декабре и ноябре прошлого года пропорция была обратная – отечественные потребители получили от нефтяников больше солярки, нежели зарубежные.

Увлеченность некоторых НПЗ экспортной альтернативой объяснима, но вкупе с другими факторами создает дополнительные риски скачка цен после 31 марта, когда истечет срок соглашения правительства с нефтяниками, сказал «Известиям» заместитель генерального директора Института национальной энергетики Александр Фролов.

- С апреля начинается посевная, а НПЗ проводят традиционные ремонты. И оба эти фактора способствуют повышению цен на бензин и дизель, – отметил эксперт.

Кроме этого, по его словам, есть и другие причины для роста цен, вызванные решениями правительства. Имеется в виду рост ставок по трем важным показателям: акцизы, НДС и НДС. При этом надо учитывать, что доля акциза и НДС составляет свыше 40% в цене нефтепродуктов, и плюс, соответственно, 20% НДС. С 1 января 2019 года акцизная ставка на бензин пятого класса и дизельное топливо выросла в 1,5 раза. За минувший год средняя ставка НДС увеличилась на 53,3% по сравнению с 2017 годом. Из-за чрезмерного налогового бремени нефтеперерабатывающие заводы теряют в среднем 3 тыс. рублей на тонну дизельного топлива и 7 тыс. рублей на тонну бензина Аи-92.

На уровень конечных цен на топливо оказывают влияние и операционные затраты НПЗ, в первую очередь речь идет о росте транспортных тарифов. Так, тарифы на прокачку нефти

по системе «Транснефти» в наступившем 2019 году будут проиндексированы на 3,87%, а тарифы РЖД на грузовые перевозки и пользование инфраструктурой – на 3,5%.

Правительство предусмотрело механизмы для сдерживания внутренних цен на топливо, но насколько они окажутся эффективны, пока никто не может точно сказать, отметил Александр Фролов.

Действительно, в ходе своего выступления на правительственном часе в Совете Федерации вице-премьер Дмитрий Козак сказал, что только в марте будет возможно оценить влияние принятых мер по стабилизации ситуации на рынке нефтепродуктов. В то же время, по словам главы департамента таможенной и налоговой политики Минфина Алексея Сазанова, эффект от демпфирующего механизма, призванного компенсировать нефтяникам часть упущенной экспортной прибыли при реализации топлива на внутреннем рынке, будет виден минимум через 3-6 месяцев.

Александр Фролов отметил это противоречие и назвал принятые правительством меры «костылями, необходимость в которых отсутствовала бы в случае принятия рациональных решений по регулированию рынка моторного топлива».

В ожидании надзора

По словам генерального директора «Инфо-ТЭК Терминал» Рустама Танкаева, налоговый маневр в отрасли, поставивший нефтепереработку на грань рентабельности, уже применяется, а обещанные правительством компенсации для НПЗ только вступают в действие, и неясно, будут ли они иметь реальный эффект. В конце прошлого года «Роснефть» и Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа (СПбМТСБ) разработали меры по стабилизации ситуации. В частности, они предлагают ограничить количество спекулятивных операций в ходе биржевых торгов, а также обратились к Центральному банку с инициативой по усилению надзора над их осуществлением. Сегодня непрозрачная структура некоторых биржевых сделок позволяет не раскрывать информацию о них, чем пользуются недобросовестные участники. Доля компаний-перекупщиков на рынке составляет около 80%.

Как писали «Известия», «Роснефть» и СПбМТСБ полагают, что необходимо обеспечить участие в биржевых торгах всех производителей нефтепродуктов пропорционально их доле в общем объеме добычи.

Президент биржи Алексей Рыбников в январе уже отмечал, что идет активное обсуждение темы дальнейшего ужесточения требований к участникам торгов и правилам их допуска. По его словам, если сравнивать фондовый рынок и товарный, то на фондовом рынке и сама биржа, и все участники поднадзорны Центробанку, кроме того, участники торгов лицензируются. На товарном рынке, наоборот, лицензируется только биржа, а участники торгов никому не поднадзорны.

Предложения вполне целесообразны, поскольку они позволяют существенно снизить волатильность на бирже, на котировки которой ориентируются участники рынка, сказал «Известиям» руководитель энергетического департамента Института энергетики и финансов Алексей Громов.

Однако пока эти и другие механизмы контроля не приняты, ситуация остается неопределенной, считает Александр Фролов.

- Рынок пока не застрахован от ценовых скачков, вызванных либо ростом мировых цен на нефть – вопрос к Минфину, повысившему ставку НДС, – либо манипуляциями на внутреннем рынке, – сказал эксперт.

По его словам, рынок застыл в ожидании, возможно, перед очередным скачком цен.

Пока же многие эксперты подчеркивают, что стоимость топлива в России имеет потенциал приблизиться к европейской. Согласно исследованию агентства «РИА Рейтинг», в нашей стране одни из самых низких в Европе цен на бензин для населения.

<https://iz.ru/843045/nikolai-khrenkov/nalogovyi-press-smozhet-li-pravitelstvo-uderzhat-tceny-na-benzin>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.02.07; ВЗЯТЬ ЛИТР НА ПРОБУ; ПО ВСЕЙ СТРАНЕ ИДУТ ПРОВЕРКИ КАЧЕСТВА БЕНЗИНА

В ближайшее время по всей стране прокатится волна проверок АЗС на качество топлива. Кому готовиться – неизвестно, но уже объявлены итоги первой проверки, которая прошла на Ставрополье. Выводы неутешительные: каждый десятый литр бензина фальсифицирован, больше всего нарушений – на частных АЗС.

Исследованием качества бензина в прошлом году занялись Роскачество вместе с минпромторгом и Росстандартом. Инспекторы пришли на 60 заправок в Ставропольском крае – 26 сетевых (семь брендов) и 34 частных. Пробы бензина Аи-92 проверили по 31 показателю, в том числе на соответствие техрегламенту и ГОСТу.

Те или иные нарушения выявили в семи случаях, то есть примерно в каждом десятом литре. Несоответствие заявленному октановому числу обнаружили только на одной АЗС, превышение концентрации оксигенатов (могут спровоцировать неисправность в автомобиле, но не входят в список запрещенных добавок) – на пяти, кислорода – на трех, серы – на семи заправках. Примесей и воды не было ни в одной из взятых проб. Во время проверки специалисты требовали на заправках копию паспорта качества топлива, но ее не оказалось почти у половины АЗС, а там, где копии предоставили, треть была просрочена. «Большинство проб с нарушениями закуплены на небольших заправках частных предпринимателей, – рассказал глава минпромторга Денис Мантуров. – Исследование также показало, что топливо по цене ниже, чем на сетевых АЗС, уступает по качеству бензина крупных автозаправочных станций». Разница в цене на проверенных заправках составила 3,8 рубля. Данные о нарушениях передали в Росстандарт, который может в ближайшее время выписать заправщикам оборотный штраф.

По данным Росстандарта, фальсифицированный бензин может попадать на заправки с нефтебаз, которые в немалом количестве работают на территории Северо-Кавказского федерального округа.

Какой бы низкой ни была доля фальсификата на рынке моторного топлива, пока он есть, вероятность заправиться именно им остается, подчеркивают в Роскачестве. Если в итоге в автомобиле возникнет неисправность, доказать, что это произошло из-за некачественного бензина, будет сложно. Провести самостоятельно оценку качества бензина невозможно: ни запах, ни цвет, ни какие бы то ни было манипуляции с топливом ответа на вопрос, что залито в бак, не дадут.

Если водитель не уехал с АЗС, то ему надо попросить у оператора пробник бензина, который понадобится для экспертизы и обращения в Росстандарт, говорит глава Федерации автовладельцев России Сергей Канаев. Если водитель уже уехал с АЗС и заметил неисправность только в дороге (на холостом ходу стучит двигатель, плавают обороты или внезапно увеличивается расход топлива), то придется доказать, что топливо, вызвавшее поломку, было куплено именно там. Для этого потребуются проведение уже другой экспертизы – на наличие примесей и добавок. Проще сделать ремонт автомобиля, заключил эксперт.

<https://rg.ru/2019/02/07/reg-skfo/po-strane-prokatitsia-volna-proverok-azs-na-kachestvo-topliva.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.02.07; РАБОТАТЬ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС; ТАКОВО ЖИЗНЕННОЕ КРЕДО ГЛАВЫ УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ АЛЕКСАНДРА БРЕЧАЛОВА

Из-за плотного графика главы Удмуртской Республики назначенное интервью пришлось провести в машине, когда Александр Бречалов ехал на очередную встречу. Но такой формат общения не является чем-то исключительным, скорее – норма для руководителя такого ранга. Во всяком случае в поездках по республике именно так и происходит, прямо в пути Александр Бречалов с командой решают проблемы, обсуждают наболевшие

вопросы. Подчеркну, с командой, а не с подчиненными, как я имела неосторожность сказать в начале беседы. Именно командный дух, вовлеченность всех сотрудников в рабочий процесс, персональная ответственность каждого за вверенный ему участок работы и позволили начать те позитивные изменения, которые видны невооруженным глазом любому жителю Удмуртии...

Год дорог

Еще пару лет назад, как показали опросы общественного мнения, больше всего люди были недовольны состоянием дорог. Оно и понятно, на дворе XXI век, а в республике до сих пор «медвежьи углы»: ни в райцентр не выберешься, ни молоко с фермы не вывезешь. В 2017 году Удмуртия стала участником приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». По сумме всех показателей Ижевская агломерация занимала 27-е место среди 38 городов-участников, а уже через год – вошла в тройку лидеров. Поэтому мой первый вопрос: как удалось добиться столь впечатляющих результатов?

«Для понимания ситуации несколько слов скажу о том, в каком положении находился регион. В связи с тем, что моего предшественника обвинили в злоупотреблениях и превышении должностных полномочий именно при строительстве и реконструкции автодорог, общий фон в республике был очень негативный. В первую очередь людей беспокоили плохие дороги. Именно по этой причине мы объявили 2018 год «Годом дорог», – начал разговор Александр Бречалов. – Мы столкнулись с тем, что предыдущие руководители дорожного хозяйства, правительство Удмуртской Республики не имели четкого представления о состоянии дорог в Удмуртии! Звучит чудовишно, но это так. Не было четкого понимания приоритетности реконструкции и ремонта тех или иных участков дорог, решения о ремонте принимались не по запросам населения, а келейно, в узком кругу.

Что сделали мы? Прежде всего, был разработан трехлетний план с 2018 по 2020 год по паспортизации всех дорог республики – местных, региональных и федеральных – общей протяженностью более 11 тыс. км. На основе предложений граждан и профессионального сообщества, например, региональной общественной организации «Автомобильная Удмуртия», были разработаны трех- и пятилетние планы по ремонту и реконструкции дорог. Решение этой важнейшей задачи позволило нам, во-первых, выделить приоритетные объекты, во-вторых, зная масштаб бедствия, изыскивать резервы, потому что запрос населения был гораздо больше того, что включено в эти планы».

Итак, в рамках «Года дорог» в регионе реализованы 4 масштабных дорожных проекта. Безусловно, важнейший из них – приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Участие в нем и вхождение в тройку лидеров стало результатом фундаментальной работы, в ходе которой были сделаны важные выводы и перенастроена работа проектной команды. Впервые в Удмуртии в рамках проекта БКД в общей сложности были отремонтированы 63 участка дорог общей протяженностью 120 км, ликвидированы 23 очага концентрации ДТП.

Любопытный факт: жители Ижевска на общественных обсуждениях приняли решение направить 30 млн руб., сэкономленных на торгах по ремонту столичных улиц, в город Камбарку. Благодаря этому Камбарка была включена в проект, и за счет этих средств были отремонтированы 8 объектов протяженностью 5 км.

Приступили в Удмуртии и к решению проблемы непроезжих дорог. Были выявлены 62 таких участка общей протяженностью 591 км, которые ведут в населенные пункты, где проживают 20 тыс. человек. Всего в 2018 году в нормативное техническое состояние посредством реконструкции и ремонта приведены 19 непроезжих участков протяженностью 67 км на сумму более 404 млн руб. «Для реконструкции всех непроезжих дорог требуется 4,6 млрд руб., – подчеркнул глава Удмуртии. – В течение трех лет, к 2021 году, мы эту проблему закроем».

В целом в 2018 году были восстановлены 132 км, реконструированы почти 45 км и отремонтированы 257 км дорог регионального значения. По сравнению с 2017 годом Удмуртия более чем в 1,5 раза нарастила темпы ремонтов.

В рамках программы «Устойчивое развитие сельских территорий» в 2018 году планировались к реализации 7 объектов реконструкции общей протяженностью 34,1 км. Но благодаря экономии, образовавшейся в результате торгов, и дополнительным средствам бюджета республики удалось включить в программу еще один объект протяженностью 4,8 км. В настоящий момент в эксплуатацию введены все 8 объектов протяженностью 38,9 км.

Наконец, настоящим вызовом для правительства Удмуртии стал уникальный инфраструктурный проект, выполненный совместно с Госкорпорацией «Росатом» в Глазове.

Спецоперация в Глазове

Не знаю, есть ли еще в стране населенный пункт, в котором 100% дорог соответствуют нормативному состоянию, а в городе Глазове – это именно так.

«Изначально наша «северная столица» – город Глазов – не вошла в проект БКД, хотя из пяти удмуртских городов именно в Глазове была самая плохая ситуация с дорогами, городская улично-дорожная сеть не ремонтировалась почти 30 лет, – пояснил Александр Бречалов. – Помню, в свой первый приезд жители меня спросили:

- Вы знаете, чем отличается город Глазов?

- Конечно, – говорю я. – Здесь находится **Чепецкий** механический завод, предприятие Росатома...

- Нет, – отвечают мне жители. – Здесь самое большое в стране количество авторемонтных мастерских и магазинов запчастей!»

Недаром местные остряки прозвали дороги в Глазове «стиральной доской»: изначально при строительстве дорог укладывались железобетонные плиты, на которые потом был положен асфальт. Со временем плиты расшатались, и дорога в буквальном смысле слова стала походить на стиральную доску.

«Проект был реализован в рамках соглашения между правительством Удмуртской Республики и Государственной корпорацией «Росатом», за что я лично благодарен генеральному директору Алексею Лихачеву. Госкорпорация «Росатом» выделила дополнительные средства путем авансирования налога на прибыль за несколько лет. В итоге дорожный фонд Глазова удалось увеличить почти в 11 раз к уровню прошлого года – с 40 до 422 млн руб. – это больше, чем было выделено на дорожное строительство в городе за 10 лет. В итоге за строительный сезон 2018 года были отремонтированы 52 участка автодорог, и сейчас 100% городских дорог приведены в нормативное состояние», – заключил глава Удмуртии.

Без преувеличения, из-за большого объема работ ремонт дорог в Глазове был сравним с проведением военной операции. Посудите сами: весь город – одна большая стройка!

«В Глазове проживают 96 тыс. человек. Понятно, что весь город перекрыть невозможно, и нам пришлось очень тщательно продумать все работы, – продолжил Александр Бречалов.

– Был создан оперативный штаб с участием МЧС, МВД, медицинских служб. Мы понимали, что, скажем, дорожные работы на ул. Толстого существенно ограничат движение по перпендикулярным улицам, и в случае каких-либо чрезвычайных ситуаций будет затруднен проезд машин скорой помощи и других служб. Поэтому были определены адреса проживающих в этом районе людей с хроническими заболеваниями, беременных женщин. Медики всех обошли, проверили состояние здоровья. Несколько беременных женщин заблаговременно были помещены в роддом. Таким образом нам удалось снизить возможные негативные риски в связи с проведением масштабных работ по дорожному ремонту.

Еще один фактор риска – погодные условия. Мы заранее обговорили: если пошел дождь, то работы по укладке асфальта прекращаются, но на другом участке начинается фрезерование или монтаж бордюрного камня. Благодаря оперативному перестраиванию производственной цепочки был только один простой в течение двух дней за весь сезон, когда из-за погодных условий мы вышли из графика. Да, это было тяжело, но мы с этой задачей справились».

И даже в Глазове удалось сэкономить как при проведении конкурсных процедур, так и за счет бережливого производства, благодаря чему дополнительно были отремонтированы 8 участков дорог, а вся асфальтовая крошка, которая раньше считалась мусором, пошла на отсыпку 58 участков грунтовых дорог протяженностью 23 км. Так в Глазове отправили «стиральную доску» на свалку истории!

Публичность и пятиступенчатый контроль

Очевидно, что выполнить такие масштабные работы было бы невозможно без применения новых управленческих и технологических решений. Пришлось полностью поменять кадровый состав, к слову, до сих пор у **министра транспорта** и дорожного строительства нет заместителей.

Подрядчики, выигравшие конкурс, публично защищали свои проекты и графики выполнения работ перед журналистами и общественностью. Все контракты были пересмотрены с точки зрения ответственности за некачественную работу и неукоснительного следования утвержденному графику. Каждый день отставания от графика наказывался рублем. Для лабораторного исследования были взяты более 930 проб асфальтобетона, из которых 10% не соответствовали требованиям, и подрядчики были вынуждены исправлять брак за свой счет, так как это условие было прописано в контрактах.

«Также была достигнута договоренность о том, чтобы все подрядные организации заключили между собой соглашения о взаимопомощи. На первый взгляд, странное предложение, но оно сработало. В случае выхода из строя техники у одного подрядчика другой ему помогал, и такие ситуации были», – рассказал Александр Бречалов.

Наконец, чтобы повысить ответственность подрядчиков и научить их слышать пожелания общественников и жителей, была реализована пятиступенчатая система контроля.

Первый уровень контроля – это сам подрядчик, который отвечает за проведение и качество работ на объекте; второй – независимая экспертная инженерная организация; третий – миндортранс УР, причем за каждым объектом был закреплен конкретный сотрудник; четвертый – общественный контроль, куда могли войти как представители профессиональных сообществ, так и обычные граждане; пятый – правительство Удмуртской Республики, председатель правительства УР нес персональную ответственность.

«Группы общественного контроля выезжали на объекты более 120 раз: первый выезд – когда готовность на объекте составляла 70–80%, второй – уже на приемке. Со стороны подрядчиков это, прямо скажем, революционное нововведение вызывало жесткое неприятие! Представители общественности ставили свою подпись на акте, что в конечном итоге позволило повысить качество приемки работ и снизить социальное напряжение в обществе. Например, мы пошли навстречу пожеланиям общественности и установили камеры наблюдения на асфальтоукладчиках. Изображение с камер выводилось в онлайн-режиме на сайт регионального министерства, что тоже стало одним из инструментов повышения открытости проекта.

Мы просто жили этим ежедневно. Потребовалось и мое личное участие, и участие глав всех муниципальных образований. В итоге мы стали первой агломерацией из всех 38 регионов – участников проекта БКД, которая закончила ремонты качественно и в срок», – не без гордости сказал Александр Бречалов.

Результатом такого подхода стало снижение количества граждан, имеющих претензии к качеству. Если в 2017 году замечания к отремонтированным объектам высказывали 33% жителей Ижевской агломерации, то в 2018 году их число сократилось вдвое и составило 17,6%.

В республике предстояло решить еще одну задачу: сделать ремонт автомобильных дорог дешевле без потери качества и при этом наращивать объемы строительства. Была проведена огромная работа по удешевлению ремонта, реконструкции и строительства региональных и местных дорог. «В первую очередь мы посмотрели на такую важную составляющую в цено-

образовании, как инертные материалы – песок, щебень, гравий, которые привозили с Урала. При участии бизнеса начали активно осваивать местные карьеры. Исследования, проведенные в научных институтах, в том числе в московских лабораториях, показали, что наши инертные материалы соответствуют всем требованиям, предъявляемым при дорожном строительстве. Это дало нам существенную экономию.

- Когда у тебя есть понятие о состоянии автомобильных дорог, есть паспорт дороги, можно идти дальше, применять инновационные материалы при ремонте и реконструкции. Не скрою, мы общались с коллегами из других регионов со схожими климатическими условиями – Московской и Калужской областей, Республики Татарстан. По некоторым участкам дорог благодаря применению современных технологий нам удалось снизить стоимость 1 км с 15-17 млн руб. до 5,7 млн руб., то есть в три раза. В итоге в 2018 году за те же деньги мы отремонтировали и реконструировали на 30% дорог больше, и к 2020 году будем иметь полную, детальную картину о состоянии всех автомобильных дорог Удмуртской Республики», – выразил уверенность Александр Бречалов.

На сегодняшний день в Удмуртии доля дорог в нормативном состоянии составляет 48%, в 2019 году планируется довести этот показатель до 52%. Размер республиканского дорожного фонда сохраняется примерно на уровне 2018 года и составляет 6,9 млрд руб.

Но почитать на лаврах рано. В 2019 году Удмуртия наравне с другими регионами страны вошла в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», что позволит не только ремонтировать, но и проводить капиталоемкие мероприятия – реконструкцию и капитальный ремонт. «Мы начали подготовку к проекту в середине 2018 года. Успели наладить работу проектного офиса. Работаем над тем, чтобы выстроить систему контроля, как это было сделано в прошлом году, – сказал Александр Бречалов. – В планах на 2019 год намечены пять объектов: два из них – в Ижевске, ставшие лидерами рейтингового голосования жителей, и три республиканские трассы – (Ижевск – Ува) – ст. Постол, Воткинск – Черная и Ольхово – Перевозное.

Планируем расширить географию ремонтов и подключить к проекту малые города – Можгу, Сарапул, Воткинск, останется среди участников и Камбарка. В целом вместе с республиканскими трассами в рамках проекта предполагается выполнить ремонт 87 объектов.

Продолжится в республике и реализация программы «Устойчивое развитие сельских территорий», куда в 2019 году вошли 12 объектов общей протяженностью более 75 км».

Поедем, полетим...

Конечно, не одни автомобильные дороги требуют пристального внимания. Людям нужно не только ездить, но и летать. В Удмуртии разработан план модернизации и расширения региональной инфраструктуры, где один из ключевых объектов – аэропорт. «Сегодня аэропорт имеет ограничения на прием бортов. На реконструкцию ВПП, которая не ремонтировалась более 30 лет, требуется от 4 до 5 млрд руб., – отметил Александр Бречалов. – В федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов запланировано выделение Удмуртии на реконструкцию аэропорта в Ижевске более 3,3 млрд руб. Мы вошли в федеральную программу благодаря тому, что готовы вместе с частными инвесторами к 3,37 млрд руб. федеральных средств добавить столько же своих

на строительство инфраструктуры – аэропортового комплекса, гостиницы, подъездных путей. Этот вопрос обсуждался и в ходе встречи с министром транспорта РФ Евгением **Дитрихом**, где было подтверждено, что деньги на начало проектирования будут выделены. К 2024 году этот проект будет реализован, и он станет ключевым в логистической схеме на карте Удмуртии».

Как известно, Правительство РФ поддержало строительство первого участка высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, который пройдет через Нижний Новгород. «Наша мечта – войти в этот проект, что объединяет нас с руководством Пермского края. Участие в этом проекте позволило бы нам иметь более комфортное сообщение между регионами, учитывая мировой тренд – усиление конкуренции не только в сфере производства, но и за счет увеличения скорости передвижения людей, доставки товаров и услуг, – поделился своими планами Александр Бречалов. – Есть идеи о совместных проектах с такими регионами, как Башкирия и Кировская область. Уже реализован концессионный проект по строительству мостовых переходов через реки Кама и Буй возле города Камбарка. Для нас этот проект очень тяжелый по финансовым условиям: финансовая модель не выполняется из-за низкого трафика. Причина в том, что не была проведена изначально запланированная реконструкция дорог между Удмуртией и Башкирией, а также между Удмуртией и Кировской областью. Продолжаем работать в этом направлении».

Если говорить о ситуации в сфере пассажирских перевозок, то пригородными железнодорожными перевозками в регионе занимаются три компании: пригородная пассажирская компания АО «Содружество», «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» и АО «Пермская пригородная компания». Александр Бречалов отметил: «Долгов республики перед ППК нет, мы четко следуем графику погашения, даже идем немного с опережением».

В сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом были пересмотрены условия заключения контрактов, которые теперь будут включать высокомаржинальные и низкодоходные маршруты.

Уважаемый Александр Владимирович...

В ответ на мои вопросы, может ли любой житель республики обратиться к главе региона напрямую и приходилось ли решать такие проблемы лично, в «ручном режиме», Александр Бречалов тут же открыл свой гаджет и зашел на свою страничку в одной из соцсетей: «Вот, пожалуйста, последнее сообщение от жительницы Ижевска, как раз про дороги: «Уважаемый Александр Владимирович, на улице Московская из дренажных колодцев заливает территорию, образовался каток. Нам, жителям, невозможно добраться до магазина. Вчера вечером шла после работы и за уши вытаскивала ребенка-первоклассника, который провалился в воду по колено». И красноречивая фотография приложена. Это обращение я отправил главе города Ижевска Олегу Бекметьеву, который должен отработать эту ситуацию, и я отвечу этой женщине, также приложив фотографию».

Подобные обращения приходят постоянно, и касаются они не только состояния дорог, но и проблем с детскими садами, вывозом мусора, социальными пособиями. «Согласно Федеральному закону о порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации мы обязаны отвечать в течение 30 дней, но мы же работаем для людей, – подчеркнул Александр Бречалов. – За 30 дней человек может и умереть, или яма будет такая, что в ней действительно можно будет утонуть. Я убежден, что власть должна оперативно реагировать на запросы граждан. В Удмуртии 336 глав муниципальных образований, 26 глав муниципальных районов и пять мэров городов, члены республиканского правительства и сотрудники администрации. Если каждый будет оперативно реагировать в зоне своей ответственности, мы снимем очень многие вопросы. Из-за нашей нерасторопности иногда стыдно бывает смотреть прямую линию с Президентом РФ,

потому что многие проблемы можно было решить на местном уровне. Чиновник любого уровня должен не отписками заниматься, а работать здесь и сейчас».

Александр Бречалов и его команда открыты к диалогу, готовы делиться своим опытом и брать на вооружение опыт других регионов. Приезжайте в Удмуртию, убедитесь во всем сами.

<http://transportrussia.ru/item/4775-rabotat-zdes-i-sejchas.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.07; МВД НАЗВАЛО ВИД ТРАНСПОРТА, НА КОТОРОМ СОВЕРШАЮТ БОЛЬШЕ ВСЕГО ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Подавляющее большинство преступлений на транспорте совершается на железных дорогах, сообщил в четверг начальник главного управления на транспорте МВД РФ Дмитрий Шаробаров.

«Из 36,6 тысячи преступлений [на транспорте], совершенных в 2018 году, 30 тысяч относятся к железнодорожному транспорту. Однозначно, на железнодорожном транспорте больше всего – в 10 раз преступлений. И наркотиков выявляется больше, и оружия», – отметил Шаробаров на пресс-конференции, приуроченной к 100-летию транспортной полиции.

Он сообщил, что большая часть преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, фиксируется на железных дорогах. Шаробаров отметил роль служебно-розыскных собак, благодаря которым за прошлый год раскрыто почти 1,5 тысячи преступлений, в том числе обнаружено 33 единицы оружия, более десяти килограмм взрывчатых веществ, 2133 боеприпаса и 198 килограмм наркотических средств.

<https://ria.ru/20190207/1550524546.html>

RNS; 2019.02.07; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ЗАКОНОПРОЕКТЫ ОБ УСИЛЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ СКРЫВШИХСЯ С МЕСТА

Госдума приняла в первом чтении два законопроекта, которыми предусматривается усиление ответственности для водителей, скрывшихся с места ДТП, сообщает пресс-служба Госдумы.

Одним из законопроектов предусматривается, что оставление водителем места ДТП, участником которого он является, повлечет наложение административной ответственности только при условии отсутствия признаков уголовно наказуемого деяния.

В этом случае административная ответственность предусматривается по части 2 статьи 12.27 КоАП РФ с наказанием в виде лишения права управления ТС на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до 15 суток.

Второй законопроект предлагает усилить уголовную ответственность для водителей, которые скрылись с места ДТП, повлекшего по неосторожности причинения тяжкого вреда здоровью. Такое деяние будет квалифицироваться по части 2 статьи 264 УК РФ, которой предусматривается наказание в виде принудительных работ на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на до трех лет либо лишения свободы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Законопроектом также предлагается усилить уголовную ответственность водителя, который покинул место ДТП, повлекшего по неосторожности смерть человека. Такое деяние будет квалифицироваться по части 4 статьи 264 УК РФ, которая предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок от двух до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Аналогичное деяние, но повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, законопроектом предлагается квалифицировать по части 6 статьи 264 УК РФ, которая

предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок от четырех до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

<https://rns.online/transport/Gosduma-odobrila-zakonoproekti-ob-usilenii-otvetstvennosti-dlya-skrivshih-s-mesta-DTP-2019-02-07/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ДЛЯ СБЕЖАВШИХ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ ПРОШЕЛ В ГОСДУМЕ ПЕРВОЕ ЧТЕНИЕ

Госдума приняла в первом чтении правительственный законопроект, усиливающий ответственность водителей за оставление места аварии, в которой погибли люди.

В частности, «предлагается внести изменения в части вторую, четвертую и шестую статьи 264 Уголовного кодекса, усиливающие ответственность лица, управляющего транспортным средством и нарушившего ПДД или правила эксплуатации транспортных средств, при условии наступления тяжких последствий, если это лицо скрылось с места совершения противоправного деяния», отмечается в справке к проекту закона.

Таким образом, если человек скрылся с места ДТП, где пострадали люди, был причинен тяжкий вред здоровью, он будет наказываться так же, как будто он был пьяный – лишением свободы на срок до 4 лет. Если в аварии были погибшие, то такой скрывшийся с места ДТП водитель будет наказан лишением свободы на срок от 2 до 7 лет, а если погибли два человека и более – от 4 до 9 лет лишения свободы.

«Это позволит устранить пробел в уголовно-правовом регулировании и создать равные условия в уголовном преследовании лица, скрывшегося с места совершения ДТП, в отношении которого возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления утрачена, и лица, управляющего транспортным средством в таком состоянии, оставшегося на месте ДТП», – говорится в материалах.

О том, что новый законопроект о повышенной уголовной ответственности за оставление места ДТП должен исключить ситуацию, когда лицо, совершившее ДТП в состоянии алкогольного опьянения и скрывшееся с места его совершения, наказывается менее строго, чем пьяный водитель, пойманный с поличным, заявил премьер РФ Дмитрий Медведев 25 октября 2018 года.

«Мы делаем более жесткой ответственность водителей, которые скрываются с места ДТП, где пострадали или погибли люди. В этих случаях невозможно точно установить был ли водитель в состоянии опьянения или нет, поэтому, согласно действующим нормам УК, его автоматически предполагают трезвым, что позволяет уйти от более сурового наказания», – сказал он на заседании правительства.

Кроме того, данный законопроект предполагает разграничение уголовной и административной ответственности. Последняя должна наступать только в случаях, если водитель скрылся с места ДТП, где не было жертв.

«Во всех прочих случаях предполагается применение более строгой ответственности, то есть уголовной», – добавил премьер.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.02.08; НАРУШИЛ – ОСТАНЬСЯ; ГОСДУМА УЖЕСТОЧАЕТ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ СКРЫВШИХСЯ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ

Около 300 тысяч человек ежегодно покидают место ДТП. Несколько тысяч из такого рода «беглецов» оставляют на дороге жертвы – тяжелораненых или погибших людей. Если водитель скрылся с места ДТП с тяжелыми последствиями, то он должен понести серьезное наказание, решили в Госдуме. Нижняя палата парламента одобрила в первом чтении правительственный законопроект, который грозит нарушителям лишением свободы вплоть до девяти лет.

Известный случай: летом прошлого года футболист сборной Федор Смолов, игравший тогда за ФК «Краснодар», врезался на своем авто в забор и скрылся с места ДТП. Был он трезвым или нет – установить оказалось невозможным.

Как следует из поправок, если в ДТП не было погибших, но пострадавшим нанесен тяжкий вред, то ответственность для «беглеца» будет такой же, как и для пойманного с поличным нетрезвого водителя. Это лишение свободы на срок до четырех лет. Если же в результате аварии погиб человек, то неосознательного водителя могут лишить свободы на срок от двух до семи лет. В случае гибели двух и более лиц – от четырех до девяти лет. В настоящее время сбежавшим с места аварии водителям грозит лишение права управления транспортными средствами на срок 1-1,5 года или административный арест на срок до 15 суток.

Как подчеркнул замглавы МВД Игорь Зубов, усиление ответственности касается только тех случаев, когда в результате ДТП наступили тяжкие последствия. Для прочих инцидентов остается «административка». По его словам, камбин предложил внести изменения, выполняя постановление Конституционного суда. Согласно выводу судей КС, лицо, скрывшееся с места ДТП, оказывается в преимущественном положении по сравнению с тем человеком, который в аналогичном случае остался на месте и был признан пьяным за рулем. Таким образом, действия водителей, которые совершили ДТП и скрылись с места происшествия, предлагается квалифицировать так же, как если бы они управляли транспортным средством в состоянии опьянения. Замминистра уточнил, что место происшествия ежегодно оставляют порядка 300 тысяч человек.

Первый зампред Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков («Единая Россия») подробно объяснил коллегам, в чем заключается несправедливость. «Практика показывает, что с места аварии скрываются, как правило, лица, находящиеся в состоянии опьянения – алкогольного или наркотического, – заявил он. – Естественно, после того как их разыскали или они добровольно обратились в правоохранительные органы, санкции к ним будут более низкие – как к трезвым водителям». По его словам, отмечается по несколько тысяч случаев в год, когда виновные скрываются с места ДТП, где погибают люди. А ведь, возможно, их еще можно было спасти, если бы им своевременно вызвали «скорую помощь». Водитель-беглец цинично «спасает свою шкуру», а фактически по его вине кто-то в это время погибает, прямо заявил Лысаков. Конечно, эту несправедливость нужно устранить, подчеркнул он.

Депутат Госдумы Олег Нилов («Справедливая Россия») предложил дополнительную меру – заодно конфисковывать авто сбежавшего нарушителя. Зубов в ответ сообщил, что Конституционный суд не относит транспорт к орудиям преступления в подобных ситуациях. Исключение – сознательный наезд, теракт.

Между тем депутаты фракции «Справедливая Россия» предлагают в перспективе еще больше ужесточить наказание за оставление места ДТП с жертвами, приравняв это деяние к убийству. Как позже сообщил Нилов, будет внесена поправка о том, «чтобы лишение прав было на срок до 20 лет в разных категориях».

<https://rg.ru/2019/02/07/gosduma-uzhestochaet-nakazanie-dlia-skryvshihsia-s-mesta-dtp-voditelej.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/za-pobeg-s-mesta-smertelnogo-dtp-khotyat-sazhat-v-tyurmu-na-9-let.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВВЕДЕНИИ ИНСТИТУТА «НАРОДНОГО ИНСПЕКТОРА» ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ

Госдума в четверг приняла в первом чтении правительственный законопроект о фиксации гражданами ряда нарушений Правил дорожного движения (ПДД) с последующим наложением административного наказания на основании их фото и видео материалов.

Законопроект был внесен в Госдуму правительством в октябре 2017 года, Госдума подошла к рассмотрению законопроекта более чем через год.

Законопроект предусматривает возможность вынесения постановлений о наложении административных наказаний за ряд нарушений ПДД без составления протокола об административном правонарушении, в случае их фиксации гражданами, зарегистрированными в федеральной государственной информационной системе «Единая система идентификации и аутентификации в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме».

Гражданам предоставляется возможность зафиксировать правонарушение автовладельцем правил ПДД на свои смартфоны со специальной программой.

Законопроект предлагает таким образом упростить процедуры привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за административные правонарушения, предусмотренные частями 1 и 3 статьи 12.10 (Нарушение правил движения через железнодорожные пути), частями 1 и 3 статьи 12.12 (Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика), частью 2 статьи 12.13 (Нарушение правил проезда перекрестков), частями 2 и 3 статьи 12.14 (Нарушение правил маневрирования), частями 4 и 5 статьи 12.15 (Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона), частями 1-5 статьи 12.16 (Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги), частями 1.1 и 1.2 статьи 12.17 (Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами), статьей 12.18 (Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения), статьей 12.19 (Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств) КоАП, говорится в пояснительной записке.

Одновременно полномочия по созданию программы, с помощью которой граждане смогут фиксировать правонарушения, отнесены к полномочиям правительства РФ.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что опыт «народных инспекторов» был применен в Москве и Татарстане. В 2016 году таких обращений было рассмотрено 126 тысяч, за 8 месяцев 2017 года – 111 тысяч (прирост на 14,5 %), говорится в записке.

Реализация законопроекта потребует в течение трех лет дополнительных ассигнований из федерального бюджета на закупку серверного оборудования и приобретение услуг связи в сумме 2 млрд 699 млн рублей, говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Как сообщил на заседании Госдумы при обсуждении проекта закона замглавы МВД Игорь Зубов, «практика привлечения граждан к фиксации нарушения ПДД их личными мобильными устройствами широко применяется за рубежом». «Подобный опыт имеется и в РФ», – отметил он.

И.Зубов привел статистику, согласно которой в 2016 году было рассмотрено 126 тысяч обращений граждан по поводу нарушения ПДД, в 2017 году – 200 тысяч, в 2018 – 494 тысячи. «Прирост – на 247 процентов», – подчеркнул представитель ведомства.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ, ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2019.02.08; НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД БУДУТ ШТРАФОВАТЬ НА ОСНОВЕ ФОТО И ВИДЕО ОТ ГРАЖДАН; ЭТО ПОТРЕБУЕТ СОЗДАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ СТОИМОСТЬЮ 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Госдума приняла в четверг в первом чтении законопроект об использовании фото- и видеоматериалов граждан для наказания за нарушение Правил дорожного движения (ПДД). Согласно законопроекту, внесенному правительством еще в октябре 2017 г., постановления об административных наказаниях можно будет выносить на основе присланных фото и видео без составления протокола. Для этого свидетели нарушения должны зарегистрироваться в специальной государственной информационной системе и скачать соответствующее приложение. Фиксировать таким способом граждане смогут, например, нарушение правил проезда через железнодорожный переезд, проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, непропуск машин со спецсигналами, нарушение правил остановки и стоянки.

Правительство должно обеспечить создание приложений и других программ, необходимых для работы нового закона. Пресс-служба Минкомсвязи еще до внесения проекта в Думу сообщила «Ведомостям», что в ведомстве уже проведена вся необходимая работа по подготовке мобильного приложения, готов проект техзадания, а министерство «готово заключить контракт на приложение незамедлительно после получения правовых оснований, т. е. после внесения необходимых изменений в законодательство». На приобретение серверного оборудования и услуг связи предполагается потратить из бюджета 2,699 млрд руб. в течение трех лет, говорится в финансово-экономическом обосновании.

Как заметил, выступая в Думе, статс-секретарь МВД Игорь Зубов, «практика привлечения граждан к фиксации нарушения ПДД их личными мобильными устройствами широко применяется за рубежом», а в России эксперимент по такой фиксации был успешно проведен в Москве и Татарстане.

Документ дает правовое основание для создания специальной программы и ее применения законопослушными водителями, считает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков: «Они и сейчас могут зафиксировать нарушение, написать заявление, приложить видео и отправить в ГАИ, которое составляет протокол и приглашает нарушителя. Спецпрограмма позволит делать это в упрощенной форме. Максимальная эффективность будет, если получится технически использовать видеорегистраторы автомобилей – только тогда мы добьемся мотивации для незаконопослушных водителей вести себя корректно». Часть нарушений, включенных в законопроект, – например, проезд на красный свет – предусматривает лишение водительских прав, но в данном случае такое наказание применяться не будет, подчеркивает депутат: «высшая мера» возможна только в случае, если правонарушение зафиксировано инспектором ГИБДД, а по видеосигналам граждан водителей будут только штрафовать. Лысаков также считает важным, что для реализации закона будет создано защищенное программное обеспечение: «В законодательстве предусмотрена ответственность, если нарушение зафиксировано средствами автоматической фото- и видеофиксации. А в «Помощнике» в Москве и в «Народном инспекторе» в Татарстане фиксация происходит в ручном режиме, поэтому я считаю, что эти приложения сейчас работают незаконно».

Смысл проекта в том, что к фиксации нарушений подключаются граждане, говорит координатор «Общества синих ведерок» Петр Шкуматов: «Раньше это тоже было возможно, но нарушителей, по сути, не привлекали – максимум присылали повестки, чтобы человек пришел на группу разбора, а люди их игнорировали». Сейчас же штрафы будут выписываться в автоматическом режиме, отмечает эксперт: «Как бы кто ни критиковал подобные приложения, мы понимаем, что есть люди, нагло нарушающие ПДД, а возможность быть обнаруженным в любой момент будет остужать горячие

головы». Но все зависит от того, как система будет работать, оговаривается Шкуматов: «В Москве в ходе эксперимента ограничились только парковкой, и полезное приложение превратилось в раздражающий фактор. Люди всю жизнь парковались в каком-то месте, формально нарушали, но никому не мешали – и тут пришли тинейджеры с фотоаппаратами и все это засняли». Если же речь будет идти о грубых нарушениях, то это приведет к увеличению порядка, считает он.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/02/07/793605-narushitelei-pdd>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3875611?query=акимов>

<https://rg.ru/2019/02/07/narodnye-inspektory-budut-fiksirovat-narusheniia-pdd.html>

<https://www.pnp.ru/social/gosduma-prinyala-v-pervom-chtenii-proekt-o-videofiksacii-narusheniy-pdd.html>

ТЕЛЕКАНАЛ РОССИЯ-24; 2019.02.07; ИНТЕРВЬЮ С РУКОВОДИТЕЛЕМ РОСАВТОДОРА ВЯЧЕСЛАВОМ ПЕТУШЕНКО

В.: Сейчас о другой теме. Центральную кольцевую автодорогу в отличном регионе полностью сдадут в октябре 2021 года. Для быстрого проезда появится система оплаты без барьеров – фри-флоу. Об этом в интервью нашему каналу и конечно не только рассказал новый глава компании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

КОР.: -Вячеслав Петрович, мы вас поздравляем с назначением.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: -Спасибо.

КОР.: Я думаю, очень важно пояснить, что **Росавтодор** – это агентство, которое занимается бесплатными дорогами, их строительством и ремонтом. И там вы работали. А сейчас возглавляете уже госкомпанию «Автодор», которая занимается уже платными дорогами. И вот в связи с вашим новым назначением какие задачи ставит перед вами правительство и, в частности, **Минтранс**?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: На 2019 год правительством Российской Федерации у нас поставлена задача ввод в эксплуатацию трассы М11. У нас на сегодняшний день не достроен участок порядка 180 километров. И 29 сентября мы эту работу должны завершить. Это мега-проект, трасса более 600 километров. Наверное, более такого значимого инфраструктурного объекта в Российской Федерации за последнее десятилетие не было. И, конечно, главный проект ближайших трёх лет – это Центральная кольцевая автомобильная дорога, это 313 километров, объём инвестиций больше 300 миллиардов рублей. В том числе, привлечённые средства – как инвесторов, так и Фонда национального благосостояния. Ко всему прочему, в этом году мы должны начать реализацию проекта строительства дороги Москва-Нижний Новгород-Казань, 729 километров, более 500 миллиардов рублей, которое должны закончить в 2024 году. И, естественно, у нас ведь не только платные дороги, из 3200 километров у нас платных менее тысячи километров. У нас ещё существуют и бесплатные дороги, которые мы тоже должны содержать в надлежащем состоянии. И одна из них, из самых главных трасс, это М4 «Дон», по которой россияне с северных районов ездят на Черноморское побережье. Поэтому для нас есть несколько важных объектов. В этом году мы заканчиваем 70-километровый участок объезда населённых пунктов Лосево-Павловск, это дорога первой технической категории, и начинаем реализацию проекта обхода Аксай в Ростове. И благодаря реализации этих проектов скорость передвижения автомобилистов до Чёрного моря будет гораздо эффективнее, безопаснее и качественнее.

КОР.: Туризм – это главный источник поступления в бюджет – и Крыма, да и всего Краснодарского края. Также в числе пожеланий **Минтранса** была более детальная работа с подрядчиками, с инвесторами, внедрение IT-технологий, в частности, система фри-флоу

для того, чтобы можно было без остановки оплачивать проезд по дорогам. Как в этом направлении ведётся работа?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: Вы знаете, как раз проект ЦКАДа – он не только важнейший инфраструктурный объект, но это ещё площадка, на которой мы обкатываем все новшества. В частности, фри-флоу, это свободный поток, который мы должны полностью открыть в следующем году, в 2020 году. И у нас есть мысли участок, один из них, в этом году уже запустить. И мы стремимся к нему. Это будет первый участок в Российской Федерации, который будет задействован как раз в этой системе, поскольку это водителям позволит более эффективно проезжать дорогу и меньше времени тратить на оплату. Что касается вообще в целом наших будущих задач, которые мы перед собой ставим, это, в том числе, коридор Европа-Западный Китай, а мы подхватим из Петербурга по М11, по части ЦКАДа и по дороге Москва-Нижний Новгород-Казань приедем к границам Китая, используя федеральные дороги **Росавтодора**. Мы планируем тоже развивать систему фри-флоу, мы планируем ускоренными темпами заниматься дорожным сервисом. Вы знаете, что есть на сегодняшний день проблемы по связи по этим трассам, по функциональным зонам. Поэтому сейчас выстроена чёткая программа действий, и в сроки, в которые мы сдаём дороги для водителей, должны эту задачу тоже решить.

КОР.: Буквально недавно я снимал сюжет, и мы с дальнобойщиком ехали по М11. И вот как раз были пожелания у водителя, чтобы появились эти многофункциональные зоны, чтобы было где заправиться, руки помыть, отдохнуть.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: Были некие упущения в нашей работе. Сейчас мы на 258-м километре в конце месяца отдадим уже «Роснефти» для того, чтобы ставили своё оборудование, начинали на 423-м километре. И в этом году у нас задача 6 парных заправок с участием наших коллег из «Лукойла», «Газпромнефти» и «Роснефти» поставить. И, в том числе, эти площадки будут обеспечены и пунктом питания.

КОР.: А состав участников, подрядных организаций, проектных организаций в ЦКАД будет как-то меняться, учитывая, что сдвигаются сроки выполнения работ?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: В проекте реализации ЦКАДа – там собраны, в общем-то, мощные подрядчики, которые имеют опыт реализации похожих проектов и других, поэтому мы совершенно чётко настроены работать вместе и завершить эту работу. Что касается подходов, то они тоже, в принципе, ничего мы нового придумывать не будем. Но самое главное: есть условия контракта, есть сроки и жёсткий контроль над их соблюдением. Ко всему прочему, я в начале говорил о том, что у нас организована там система принятия решений, и для нас очень важно, чтобы вопросы, банально скажу, не замысливались, и для себя ставим задачу, чтобы они решались в несколько дней. Потому что зачастую непринятие решений, затягивание сроков влечёт за собой и затягивание всех проблем, которые там есть. Поэтому контакт со всеми участниками стройки, жёсткий контроль за соблюдением сроков. Ко всему прочему, мы и подсказываем, где мы знаем, какие необходимо принять или технические решения, или революционные. Естественно, сегодня подрядчики приглашают на субподряд всё новые и новые силы, потому что не все могут справиться с таким жёстким темпом, с таким объёмом работ, который на сегодняшний день есть. По большому счёту, по искусственным сооружениям – наверное, собраны практически все там силы Российской Федерации, на этом объекте.

КОР.: Ну, а сейчас, учитывая экономическую ситуацию в стране, есть ли какие-то проблемы с привлечением частных инвестиций в подобные проекты?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: Ну, вот если смотреть даже проект ЦКАДа, то на сегодняшний день привлечено в строительство денег концессионеров 21 миллиард.

Понятно, что подрядчики, наши коллеги, хотят эти деньги тянуть назад, потому что когда процедуры выбора были, была немножко другая экономическая ситуация. Сейчас всё по предоплате, поэтому понятно, что у них сложности возникают. Деньги стали дороже. И, что очень важно, банки более ответственно относятся к финансированию, к авансированию подрядчиков. И сегодня мы видим, что очень многие банки, которые недостойно ведут себя на рынке, они лопаются. И те серьёзные и мощные банки, которые у нас есть на рынке, в том числе «Сбербанк», «ВТБ», «Газпромбанк», с кем работают наши подрядчики, они, во-первых, и помогают очень здорово, финансируя, а с другой стороны – они выставляют жёсткие требования в вопросах финансирования.

КОР.: Я так понимаю, что и Евразийский банк развития активно участвует в финансировании, и даже вошёл в капитал автодорожной строительной корпорации.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: Да, мы общаемся со многими финансовыми институтами – не только российскими, но и евразийскими, и чувствуем заинтересованность всех инструментов, всех банкиров и финансовых институтов участвовать в наших проектах. Я хочу сказать, что до 2024 года объём только по нашим первичным оценкам привлечения средств, более 500 миллиардов рублей. Это нам нужно так вот 10 миллиардов долларов, грубо говоря, привлечь в стройку. И мы видим заинтересованность. Мы общаемся достаточно много и с китайскими коллегами. Вчера совещание было, переговоры с турецкой стороной. Уже не говоря о том, что наши, российские банки и институты высказывают заинтересованность. Гарантированный возврат денег. Гарантированные платежи. Понятно, что они «длинные»- где-то у нас мы, вкладывая в стройки, лет двадцать, двадцать три года закладываем такие средства, когда деньги должны возвращаться. Дороги будут всегда, это кровеносные сосуды Российской Федерации. Экономика развивается, интенсивность развивается. Я могу сказать, что в прошлом году мы собрали 15 миллиардов рублей. На этот год у нас стоит задача с пуском, в том числе, М11, затраты увеличивать, доходы увеличивать, потому что увеличиваются затраты – и на содержание, и начинается период возврата этих средств как в банки, так и в Фонд национального благосостояния России.

КОР.: Вопрос возврата инвестиций, безусловно, важный. Здесь в этом контексте нельзя не упомянуть, во-первых, тарифную политику, как она будет осуществляться. Ну и, во-вторых, это , безусловно, как бороться с теми, кто проезжает без оплаты проезда? Я так понимаю, что суммы потерь колоссальные.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: Государственная компания ведёт гибкую политику тарифную. И мы тонко реагируем на те запросы общества, которые есть. Вот вы затронули вопрос бесплатного проезда, грубо говоря... Во-первых, мы сейчас активно обсуждаем – да, на законодательном уровне. Ну, мне страшно говорить, но потери, которые мы несём, они огромны. Это деньги, которые мы должны вернуть, в первую очередь, тоже в государство, потому что мы взяли в государстве их.

КОР.: Какие суммы потерь?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: За прошлый год, по нашей оценке, это порядка 500 миллионов рублей. У нас сейчас выстроена программа, и мы в ближайшее время – есть взаимоотношение с органами ГИБДД, у нас понимание есть, что нужно делать, – мы, ко всему прочему, и технические средства сделали немножко другие, чтобы неповадно было. И будем формировать чёрные списки. И водителей, которые допускают такие правонарушения, мы даже уже на подъезде с помощью камер будем выявлять, и с помощью аварийных комиссаров, с привлечением сотрудников ГИБДД будем с ними жёстко вести разговор. Потому что бесплатно, извините, ничего не бывает. Почему-то

некоторые даже не позволяют себе, по большому счёту, они воруют у государства. Поэтому мы с ними будем жёстко бороться.

КОР.: Вячеслав Петрович, спасибо вам большое за интервью, и пожелаю вам успехов.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»: Спасибо.

ВЕСТИ.RU; 2019.02.07; ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО: ЦЕНТРАЛЬНУЮ КОЛЬЦЕВУЮ АВТОДОРОГУ ПЛАНИРУЕМ СДАТЬ В 2021 ГОДУ

Центральную кольцевую автодорогу в столичном регионе полностью сдадут в октябре 2021 года. Для быстрого проезда появится система оплаты без барьеров. Об этом рассказал новый глава компании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

<http://www.vesti.ru/videos/show/vid/787755>

ТАСС; 2019.02.07; НА ТРАССЕ М-11 ОТКРОЮТ ШЕСТЬ ПАРНЫХ ЗАПРАВОК ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») совместно с партнерами откроет шесть парных заправок на трассе М-11 до конца 2019 года. Об этом в четверг сообщил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко в интервью телеканалу «Россия-24».

В частности, он сообщил, что компания планирует «ускоренными темпами» заняться дорожным сервисом и строительством многофункциональных зон для водителей. «В этом году у нас задача – шесть парных заправок с участием наших коллег из «Лукойла», «Газпром нефти» и «Роснефти» поставить. В том числе эти площадки будут обеспечены и пунктом питания», – поделился Петушенко планами «Автодора» на 2019 год.

«Были некие упущения в нашей работе, сейчас мы на 258 километре [трассы М-11] в конце месяца отдадим уже [площадь] «Роснефти» для того, чтобы ставили свое оборудование, начинаем на 423 километре [строительство заправки]», – добавил глава компании.

<https://tass.ru/ekonomika/6091739>

ТАСС; 2019.02.07; «АВТОДОР» ОБСУЖДАЕТ С ГИБДД ИДЕЮ ЧЕРНЫХ СПИСКОВ «ЗАЙЦЕВ» НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») совместно с ГИБДД ведет обсуждение на законодательном уровне создания «черных списков» автовладельцев, пользующихся платными дорогами без оплаты проезда. Об этом сообщил руководитель компании Вячеслав Петушенко, уточнив, что в 2018 году убытки от «зайцев» составили порядка 500 млн рублей.

«У нас сейчас выстроена программа совместно с органами ГИБДД, мы и технические средства сделаем немного другие, чтобы неповадно было, и будем формировать черные списки», – сказал он в интервью телеканалу «Россия-24».

Как пояснил глава госкомпании, водители, которые допускают такие нарушения, с помощью камер видеонаблюдения уже на подъезде будут выявлены, «и с помощью аварийных комиссаров, с привлечением сотрудников ГИБДД будем с ними жестко вести разговор».

В 2017 году **Минтранс** разрабатывал поправки в КоАП о штрафах для автомобилистов за неоплату проезда по платной дороге. Отсутствие такого штрафа препятствовало внедрению в России системы free flow, которая позволяет избавиться от шлагбаумов на платных дорогах.

Система фиксирует номера автомобилей при помощи камер и автоматически списывает средства. Она фиксирует номера автомобилей при помощи камер и автоматически списывает средства. В отличие от нее, традиционная процедура требует остановки перед

пунктами взимания платы со шлагбаумом, где нужно отдать деньги оператору либо дождаться, пока система распознает бесконтактный транспондер и спишет деньги со счета.

Систему free flow, в частности, предполагается использовать на строящейся Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) в Московской области.

<https://tass.ru/obschestvo/6091878>

На ту же тему:

<https://iz.ru/843278/2019-02-08/avtodor-obsuzhdaet-sozdanie-chernykh-spiskov-avtomobilistov-na-platnykh-dorogakh>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.07; ГД ВЕСНОЙ МОЖЕТ ПРИНЯТЬ ПОПРАВКИ, ОБЯЗЫВАЮЩИЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ПЛАТИТЬ ВОДИТЕЛЯМ ГАРАНТИРОВАННЫЙ ДОХОД

Госдума может уже весной принять поправки в законопроект о такси, обязывающий агрегаторов выплачивать гарантированный ежедневный доход водителям такси. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР).

«Одна из позиций, которая сейчас у нас есть в комитете, – и эту позицию озвучивал и департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, и этот опыт есть в различных странах, – где агрегатор гарантирует минимальную заработную плату каждый день каждому водителю такси, который работает, выполняя определенный объем заказов. То есть определяется какое-то количество поездок, которое нужно выполнять, и помимо того, что водитель и так заработал, он зарабатывает еще – зарплатой это назвать пока неправильно, некий такой гарантированный доход», – сказал А.Старовойтов.

По его словам, предполагается, что расходы на оплату труда водителей понесут агрегаторы. «Вот здесь сразу аппетит агрегаторов, точнее их доходная часть, их маржинальность бизнеса уменьшится, потому что они будут из своих комиссий обязаны выплачивать водителю гарантированный доход ежедневно. И здесь, я думаю, что позиция нашего комитета должна быть в принципе единодушной. Я думаю, что никаких сложностей здесь быть не должно. Поддержит ли эту позицию **министерство транспорта** или не поддержит – пока сказать не могу», – добавил депутат.

Как отметил А.Старовойтов, поправки в законопроект о такси, принятый Госдумой в первом чтении, будут рассматриваться уже в феврале, и депутат ожидает, что второе чтение законопроекта успеет пройти весной. «Я надеюсь, что все-таки этой весной. У нас он стоит в графике рассмотрения ко второму чтению на 19 февраля. Я надеюсь, что все-таки мы постараемся выдать качественный продукт, если наш комитет в полной мере услышит мои позиции и позиции профессионального сообщества, которые я доводил уже неоднократно. По крайней мере, во втором чтении (могут принять – прим. Агентства «Москва») в эту весну. Ждать нельзя – мы получаем развал отрасли, профанацию вопросов безопасности», – добавил А.Старовойтов.

Ранее в столичном департаменте транспорта заявили, что для регулирования работы агрегаторов такси считают необходимым введение гарантированной минимальной зарплаты водителей. 13 декабря 2018 г. депутаты Госдумы в ходе заседания приняли в первом чтении законопроект о регулировании работы такси и деятельности служб заказа.

<https://www.mskagency.ru/materials/2861173>

ТАСС; 2019.02.07; ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТМЕНИТЬ ШТРАФЫ ДЛЯ МАШИН МЧС ЗА ПРОЕЗД БОЛЬШЕГРУЗОВ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ

Дума Астраханской области в четверг внесла в Госдуму законопроект, призванный оградить пожарную и спасательную технику от штрафов, которые предусмотрены для

большегрузных машин за проезд без специального разрешения. Текст размещен в электронной базе нижней палаты парламента.

На сегодняшний день движение по автомобильным дорогам крупногабаритного транспорта, грузовиков, масса которых более чем на 2% превышает допустимую, допускается только при наличии специального разрешения. Это же касается и тяжелой спасательной техники, заявка на экстренный пропуск для которой, согласно приказу **Минтранса**, рассматривается в течение одного дня, отмечается в пояснительных материалах. На практике это приводит к тому, что пожарные выезжают по срочным вызовам без разрешения, а после в местное управление МЧС приходят уведомления о штрафах, размер которых составляет от 150 тыс. до 500 тыс. рублей.

В связи с этим депутаты Астраханской области предлагают внести поправки в закон об автомобильных дорогах, предусматривающие «право движения по автомобильным дорогам для транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемых для осуществления деятельности пожарной охраны и аварийно-спасательных служб, без специального разрешения».

В пояснительной записке указано на то, что сейчас аналогичное исключение уже применяется к военной технике.

<https://tass.ru/obschestvo/6091162>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.08; ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ; КОЛИЧЕСТВО ПРОИСШЕСТВИЙ С АВТОБУСАМИ ТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Количество происшествий с автобусами продолжает увеличиваться. Только в четверг произошло три аварии с автобусами.

Ситуация такая, что менять ее предлагается на законодательном уровне. Есть планы в качестве мер воздействия передать техосмотр автобусов в ГИБДД, выдавать лицензии на любой автобус, а также вовсе запретить их регистрацию за частными лицами.

Итак, в шесть утра в станице Тбилисской водитель «ВАЗ-2114» выехал на полосу встречного движения и столкнулся с маршрутным автобусом «Шуси». В автобусе было 30 пассажиров.

Только один из них получил повреждения. В легковушке погиб и водитель, и его пассажир.

В 8 утра в Липецке водитель грузовика выезжал на главную дорогу и не предоставил преимущество маршрутному автобусу «ЛиАЗ».

В салоне было 28 пассажиров. Один был госпитализирован, еще четверо после оказания медпомощи направлены на амбулаторное лечение.

В 8.10 утра утра в Нижнем Новгороде водитель автобуса «ПАЗ», который принадлежит «Водоканалу», врезался в остановившийся на обочине грузовик «МАН». Слава богу, никто не погиб. Автобус перевозил 35 пассажиров – рабочих организации. В результате за медицинской помощью обратилось 23 пассажира.

Наезд на припаркованный транспорт, как правило, вина того, кто наехал. Не справился с управлением, не заметил.

Происшествия с автобусами – это всегда резонансный случай. Ведь авария одна, а пострадавших много.

Как правило, в автобусе едет не только водитель. Поэтому Госавтоинспекция, а также **минтранс** уже давно бьют тревогу и изобретают меры воздействия на перевозчиков.

Напомним, что недавно в Калужской области в кювет улетел автобус, который перевозил детей. Как выяснилось в ходе расследования, у автобуса был купленный техосмотр.

Многие владельцы частных автобусов готовы его купить, чтобы выпустить в рейс даже неисправную машину.

Если техосмотр покупает владелец легковушки, на которой он ездит сам, это чаще всего его проблемы. Но если его покупает тот, кто перевозит большое количество пассажиров, то это уже беда.

Напомним случай в Москве, когда в районе Тушино водитель автобуса въехал в остановку общественного транспорта. На кадрах с видеорегистратора было прекрасно видно, что водитель старательно крутил руль влево, но машина продолжала двигаться вправо. Неисправность рулевого управления налицо.

Именно по этой причине Госавтоинспекция настаивает на возвращении полномочий по проведению техосмотра именно автобусов. Причем соответствующий законопроект был рассмотрен в Госдуме и даже принят в первом чтении, но когда он будет рассматриваться во втором чтении – пока неизвестно.

Более радикальное решение было предложено депутатами. Комитет Госдумы по транспорту внес законопроект, который и вовсе запрещает регистрацию автобусов за физическими лицами.

Как пояснила корреспонденту «РГ» заместитель председателя общественного совета при **минтрансе** Наталья Агре, дело в том, что уже в течение нескольких лет количество автобусов, зарегистрированных на юридических лиц, сокращается. А количество зарегистрированных на частных лиц растет. И это вполне объяснимое явление.

Дело в том, что требования к автовладельцам, будь то физические или юридические лица, одинаковые. Но суммы штрафов сильно разнятся. При этом напомним, что индивидуальные предприниматели несут такую же повышенную ответственность, как юридические лица. А частнику все нипочем.

- Работа профессиональных водителей – это безопасность человеческих жизней. При ДТП с пассажирским транспортом наносится гораздо больше ущерба жизни и здоровью человека, чем при любом другом виде аварии, – напомнила Наталья Агре.

Надо сказать, что такую идею предлагало и МВД, и **минтранс**. Но дальше идеи дело не пошло. Впрочем, и депутатский законопроект пока никуда не прошел.

Однако **минтранс** пошел другим путем. Он предложил изменить требования по лицензированию перевозок.

А именно, заставить всех владельцев автобусов получать лицензию. Если ты частное лицо и у тебя есть свой автобус, пожалуйста, ездь на нем, сколь душе угодно. Если у тебя на борту находится хоть один пассажир, будь добр получить лицензию и соответствовать всем лицензионным требованиям.

А требований там хватает. Это обязательный техосмотр раз в полгода. Это обязательный предрейсовый осмотр, а также предрейсовый медицинский осмотр. Как много частных водителей выполняет эти требования? Единицы.

Надо напомнить и про возраст нашего автопарка. Более половины эксплуатирующихся в стране автобусов старше 10 лет. Кстати, перевернувшись в Калужской области автобусу исполнилось 30 лет.

При этом детские организованные перевозки для автобусов старше 10 лет запрещены. Такой же запрет стоит на эксплуатацию школьных автобусов.

Однако все эти запреты легко обходятся, если такие перевозки не оформляются. И старый китайский автобус выполняет обычную заказную поездку.

Когда подписывался номер

Сотрудники ГИБДД сняли с рейса нетрезвого водителя автобуса. В ГИБДД по Калужской области сообщили, что на трассе «Калуга – Тула – Михайлов – Рязань» сотрудники ДПС остановили пассажирский автобус, которым управлял внешне нетрезвый водитель. Автобус Kia ехал из Тулы в сторону Калуги, в нем находились шесть пассажиров. Во время проверки документов госавтоинспекторы почувствовали от водителя запах алкоголя и предложили ему пройти тест, но мужчина отказался. На 56-летнего водителя был составлен административный протокол, а сам он отстранен от

управления транспортом. Все пассажиры пересели в другой автобус и продолжили свой путь.

В **министерстве транспорта** считают, что необходимо усилить наказание за недобросовестное прохождение технического осмотра, чтобы исключить выход на линию неисправных автобусов. Об этом говорил глава ведомства Евгений **Дитрих**. Техосмотр необходимо совершенствовать, в частности создать механизмы проверки корректности его проведения и обязательного устранения тех недостатков, которые были выявлены. И надо жестоко наказывать тех, кто выходит в рейс с поддельными документами о прохождении технического осмотра. На этой мере тоже настаивают в **министерстве транспорта**.

Кроме того, нужно установить более жесткие сроки и условия прохождения технического осмотра и контроля технического состояния транспорта, который задействован в перевозке детей. Также необходимо с другими органами власти совместно усилить контроль за прохождением предрейсового контроля за автобусами.

Еще в **министерстве транспорта** считают, что необходим дистанционный контроль за режимом труда и отдыха водителей, которые занимаются и регулярными, и заказными перевозками. И наказывать за нарушение не только водителей, но и само предприятие, где оставляют без внимания нарушения режима труда и отдыха.

Ряд этих мер либо уже нашли свое отражение в нормативных актах, а ряд сейчас находятся в процессе проработки и подготовке к внедрению в **министерства транспорта**. При этом в ведомстве подчеркнули, что рынок перевозок является рыночным, открытым и свободным. До недавнего времени заказные перевозки не лицензировались. Закон об их обязательном лицензировании подписан. И сейчас идет процесс оформления лицензий, что позволит серьезно упорядочить рынок.

В России сегодня 900 тысяч автобусов, 28 тысяч перевозчиков имеют лицензии на перевозку пассажиров на регулярных рейсах.

В ближайшее время должны легализоваться или уйти с рынка заказные перевозчики.

По данным экспертов, регулярными пассажирскими перевозками занимаются 55 процентов транспортных компаний, 25 процентов занимаются «серыми» в том числе заказными перевозками и еще 20 процентов подрабатывают через сервисы попутчиков как частные лица.

<https://rg.ru/2019/02/07/kolichestvo-proisshestvij-s-avtobusami-trebuetsya-izmeneniia-zakonodatelstva.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАЕВА; 2019.02.07; ЭКСПЕРТ: НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРИВЕДУТ К УДОРОЖАНИЮ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ АВТОБУСАМИ

Координатор «Общества синих ведёрок» Пётр Шкуматов прокомментировал новую инициативу **Минтранса** по ужесточению правил перевозки групп детей.

Согласно проекту постановления Правительства, опубликованному 7 февраля на портале проектов нормативных правовых актов, изменения уточнят требования к возрасту детей, к документам, необходимым для организованной перевозки группы детей автобусами, к стажу водителей, к правилам поведения сопровождающих лиц, а также к сроку хранения документов о перевозке и к спискам пассажиров.

«Все эти меры очень правильные за одним небольшим исключением – кто за это будет платить? – задался вопросом координатор «Общества синих ведёрок». – Никто не против, чтобы детей пристёгивали, чтобы их возили опытные водители – выпавшиеся, прошедшие медицинский осмотр, чтобы автобусы были новыми. Никаких вопросов к этому нет. Но тут встанет проблема – кто всё это оплатит?»

Эксперт рассказал «Парламентской газете», что уже сейчас после ряда нашумевших дорожных инцидентов перевозчики предпочитают отказываться от групповой перевозки детей. И новые правила едва ли побудят их изменить свою позицию.

«Потому что это большой геморрой – оформлять все необходимые бумаги. Потом, если что вдруг не так, руководителя предприятия тут же сажают. Зачем им это нужно? Поэтому, если вы сейчас попробуете позвонить в транспортную компанию и сказать, что вам нужно перевезти 30 детей, то в Москве-то вы эту услугу найдёте, а вот в каком-нибудь условном Магнитогорске, или в Челябинске, или в Уфе – едва ли. Ну, либо вам выкатят такой ценник, что родители будут платить за перевозку от тысячи рублей в лучшем случае», – посетовал Пётр Шкуматов.

По его мнению, ужесточение правил групповой перевозки детей поспособствует безопасности, но вместе с тем неминуемо приведёт к удорожанию транспортных услуг.

«В этом ничего плохого нет. Перевозка детей должна быть безопасной. Нельзя жертвовать безопасностью из-за того, что у кого-то нет денег. Потому что в итоге это заканчивается плохо, как мы видим. Но проблема в другом – в том, что подобные законопроекты идут в отрыве от реальности с точки зрения финансовой возможности населения, – полагает эксперт. – То есть в Москве родители ещё может быть заплатят скрепя сердце тысячу рублей – да и то скажут: давайте мы вызовем бизнес-такси и перевезём дешевле. А в регионах зарплаты у людей невысокие, и для них эти расходы окажутся непосильными».

Координатор «Общества синих ведёрок» добавил, что если государство устанавливает какие-то новые правила, то именно оно должно подумать о том, за чей счёт будет оказываться дополнительное финансирование. Иначе нововведения обернутся ухудшением общей ситуации.

«Потому что всё стоит денег. И если этого финансирования нет, а правила есть, то результатом выступают три фактора: первый фактор – отказ в обслуживании (просто не будут возить), второй фактор – будут возить дорого, и третий фактор – это коррупция, когда будут возить с нарушением, но за некоторую сумму, которая будет выплачена за то, чтобы закрыли глаза. Вот и всё», – резюмировал Шкуматов.

<https://www.pnp.ru/social/ekspert-novye-pravila-privedut-k-udorozhaniyu-perevozki-detey-avtobusami.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.02.07; ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКАМ ДЕТЕЙ ПРЕДЛОЖИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ

Минтранс разработал проект постановления правительства, согласно которому в России ужесточат требования к перевозкам групп детей. Документ опубликован на портале проектов нормативно правовых актов.

Предлагается внести изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации. Поправки направлены на повышение безопасности перевозок детей.

В частности, изменения касаются уточнения требований к возрасту детей, к документам, необходимым для организованной перевозки группы детей автобусами, в зависимости от вида сообщения и количества дней поездки, к стажу водителей, к сроку хранения документов о перевозке и к спискам пассажиров.

Ранее заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский предложил запретить использование в регионах автобусов, возраст которых превышает 10 лет, а также обязать водителей, которые занимаются перевозкой детей, иметь непрерывный стаж работы в качестве водителя категории D в течение последнего года.

В Бабынинском районе Калужской области 3 февраля перевернулся автобус с детьми, которые ехали из Смоленской области в филармонию Калуги для выступления в конкурсе. По последним данным, семь человек погибли, среди них четверо детей.

Всего в автобусе находилось 48 человек, все они получили травмы. По факту ДТП возбуждено два уголовных дела.

<https://www.pnp.ru/politics/trebovaniya-k-perevozkam-detey-predlozhili-uzhestochit.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАЕВА; 2019.02.07; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ АЛЬТЕРНАТИВУ ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Депутат Госдумы Александр Старовойтов намерен внести поправки в правительственный законопроект, согласно которому на Крайнем Севере можно будет строить частные дороги и мосты без обязательного альтернативного бесплатного проезда.

5 февраля Госдума приняла в первом чтении поправки в статью 37 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», позволяющие строить платные дороги и мосты на Крайнем Севере без бесплатной альтернативы. Член Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР) полагает, что это нововведение нуждается в корректировках. Он напомнил, что, согласно действующему законодательству, платная дорога может быть построена только при условии, что существует альтернативная бесплатная трасса-дублёр. А принятый в первом чтении законопроект направлен прежде всего на реализацию конкретного инвестиционного проекта – строительства моста через реку Пур, который станет участком автомобильной дороги.

«Мы хотим своими поправками, во-первых, потребовать от Правительства предъявить методику расчёта тарифа проезда по этому платному мосту. А то они всё говорят, что вы, мол, закон примете, а дальше регион методику наложит. А депутаты опять крайними будут, – рассказал «Парламентской газете» законодатель. – И второй момент, который мы хотим определить законодательно, – ограничить зону действия данного законопроекта только на этот единственный инвестиционный проект. Чтобы данная законодательная инициатива не открывала возможность делать по всему Крайнему Северу только платные дороги».

Депутат сообщил, что указанные изменения в законопроект он и его коллеги по фракции намерены подготовить в конце текущей недели и внести в Госдуму на следующей неделе.

<https://www.pnp.ru/social/deputat-predlozhil-alternativu-platnym-dorogam-na-kraynem-severe.html>

ТАСС; 2019.02.07; АКСЕНОВ ОТКРЫЛ НОВЫЙ УЧАСТОК ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ СИМФЕРОПОЛЯ

Девятикилометровый участок объездной трассы Симферополя между селами Дубки и Левадки, стоимость строительства которого составила 6,141 млрд рублей, открыт для транспорта. Одним из первых по новой четырехполосной дороге проехал глава Крыма Сергей Аксенов, передает корреспондент ТАСС.

Новосибирская компания «Сибавтобан» начала строительство объездной дороги Симферополя на участке Дубки Левадки зимой 2017 года. Трасса протяженностью 9,1 км призвана снизить нагрузку на городскую дорожную сеть. В рамках проекта также были построены три путепровода и одна транспортная двухуровневая развязка. На всем протяжении автомобильной дороги установлено освещение.

«Строительство дороги, которую так ждали многие автомобилисты, завершено. Сегодня мы открываем транзитное движение на участке трассы Дубки – Левадки. Это важный этап развития транспортной инфраструктуры Крыма», – сказал Аксенов журналистам.

Как уточнил **министр транспорта** Крыма Сергей Карпов, по дороге открыто рабочее движение для транспорта. «Пока открыто рабочее движение транспорта, ограничение скорости будет 60 км/ч, в течение двух недель пока мы тесты все пройдем. Потом будет 90 км/ч разрешенная скорость», – сказал Карпов.

Строительство дороги предусмотрено федеральной целевой программой развития (ФЦП) Крыма и Севастополя, которая была принята в августе 2014 года для модернизации инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры полуострова. Главными объектами финансирования ФЦП являются жизненно важные для Крыма инфраструктурные проекты, в том числе автоподход к Крымскому мосту, трасса «Таврида», объекты энергетики, образования и здравоохранения. В сентябре 2018 года ФЦП была продлена до 2022 года, а ее финансирование выросло на 40 млрд рублей до 877,8 млрд.

<https://tass.ru/ekonomika/6088098>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Glava-Krima-otkril-uchastok-obezdnoi-dorogi-Simferopolya-2019-02-07/>

ТАСС; 2019.02.07; ПЕРВАЯ В РОССИИ МОЙКА ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЯВИТСЯ В 2021 ГОДУ В МОСКВЕ

Первую в России мойку для беспилотных автомобилей планируется открыть в 2021 году в Москве в районе Сколково. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет».

«В 2021 году в России появится первая специализированная автомойка для автоматизированного и подключенного к системе связи V2X (позволяет автомобилям взаимодействовать между собой, окружающей средой и инфраструктурой) транспорта. Проект такой мойки уже разработан, ее появление – вопрос необходимости, когда количество автоматизированной техники в городах уже потребует соответствующей инфраструктуры», – отметили представители НТИ. Расположен первый такой объект будет близко к инновационному центру «Сколково», где уже с 2018 года начали курсировать беспилотные авто.

При этом они подчеркнули, что наличие уже в 2021 году мойки – не прихоть, а необходимость, так как уже сегодня в России тестируется высокоточная, технически сложная беспилотная техника – мыть ее нужно в разы чаще, чем обычные транспортные средства.

Как пояснили в «Автонет», работающие сегодня автомойки не подходят для автоматизированных и подключенных к сложным системам с датчиками, таких как V2X, автомобилей. Для новых типов машин требуется исключительно ручная обработка поверхности, при этом – по особой технике и с использованием специальных чистящих средств.

«Основная проблема в том, что неправильная и неосторожная мойка автоматизированного автомобиля может привести к «слепоте» транспортного средства, а, значит, создать потенциально опасные ситуации на дорогах. Важно следить за тем, чтобы не было остатков моющего средства, чтобы рядом с датчиками, определяющими окружение не было пыли, насекомых, каких-то других посторонних предметов», – рассказали в пресс-службе национальной инициативы. Кроме того, должны быть особые «щадящие» щетки и другие предметы, которые используются для работы с загрязнениями.

Действующие автомойки возможно перестроить под новые нужды, добавили в НТИ. При этом высокотехнологичный клининг будет предназначен и для обычных автомобилей, однако цена будет дороже. Практика нового типа автомоек уже появилась за рубежом.

О беспилотном эксперименте

Ранее сообщалось, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, которое разрешает с 1 декабря 2018 года эксперимент по эксплуатации автоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования в Москве и Татарстане. Первые беспилотные автомобили выйдут на городские улицы весной 2019 года и будут оснащены литерой «А», указывающей на «Автономное вождение».

В феврале 2018 года такая машина интернет-компании «Яндекс» впервые проехала по улицам Москвы после снегопада, а в июне преодолела путь в 789 км от Москвы до Казани. В октябре 2018 года было запущено беспилотное такси на территории инновационного центра «Сколково». В 2019 году планируется выпустить суммарно 100 машин в обоих городах эксперимента. В НТИ ожидают, что другие производители тоже присоединятся к проекту, например, «Камаз» или ГАЗ.

Национальная технологическая инициатива (НТИ) – долгосрочная комплексная программа создания условий для обеспечения лидерства российских компаний на новых высокотехнологичных рынках. В апреле 2018 года глава правительства РФ утвердил дорожные карты Национальной технологической инициативы на период до 2035 года по пяти направлениям, среди которых «Автонет» (беспилотный транспорт). Ее реализация должна привести к появлению в России разработок в сфере беспилотного транспорта и в целом в области интеллектуальных транспортных систем.

<https://tass.ru/moskva/6089301>

ТАСС; 2019.02.07; СОТРУДНИКИ МВД БУДУТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ

Транспортная полиция возьмет на себя обеспечение безопасности на будущих Московских центральных диаметрах (МЦД), движение по которым, как ожидается, откроется в конце 2019 – начале 2020 года. Об этом сообщил начальник Главного управления МВД России Дмитрий Шаробаров.

«Транспортная система в стране развивается очень быстро, вводятся масштабные транспортные проекты, введено Московское центральное кольцо, здесь сотрудники полиции обеспечивают охрану общественного порядка. Строительство на железной дороге продолжается и планируется введение Московских центральных диаметров, здесь также сотрудники транспортной полиции будут обеспечивать безопасность», – сказал он.

Также Шаробаров отметил, что ежедневно в России на объектах транспорта несут службу более 2 тыс. полицейских, одна тысяча из них – на железной дороге.

О проекте МЦД

Первые два диаметра МЦД откроются на участках Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск. МЦД будет работать по графику метро – с 05:30 мск до 01:00 мск. Для интеграции диаметров с остальной городской транспортной системой будет разработана удобная билетная система. Оплачивать проезд можно будет картой «Тройка».

По оценкам экспертов, реализация проекта МЦД разгрузит транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6090462>

ТАСС; 2019.02.07; ВЛАСТИ КРЫМА СОГЛАСОВАЛИ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ АЛУШТА – СУДАК ЗА 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Крыма согласовали с правительством России выделение 3 млрд рублей на реконструкцию трассы Алушта – Судак. Работы планируется начать в 2020 году, сообщил в четверг глава Крыма Сергей Аксенов во время выездного совещания в Алуште с участием членов регионального правительства.

«Она [реконструкция] планируется, более 3 млрд рублей, можно сказать, поддержано правительством Российской Федерации на данное мероприятие. Дорога будет сделана, но вопрос в том, что там нет возможности ее расширения. Будет современная дорога, но расширить ее практически нигде возможности нет», – сказал Аксенов, добавив, что строительно-монтажные работы, скорее всего, начнутся в 2020 году.

По словам **министра транспорта** Крыма Сергея Карпова, при проектировании дороги, которая проходит вдоль побережья, были обнаружены ряд участков, где трасса

разрушается из-за оползней. Эти аварийные участки будут отремонтированы в первую очередь.

Масштабный ремонт дорог

Дорожную сеть Крымского полуострова спроектировали и построили в 40-50-е годы XX века, она не рассчитана на современные нагрузки. Помимо естественного износа крымских дорог, к их разрушению ведет увеличение грузовых перевозок и периодическая активизация оползневых процессов. Проблему усугубляет и рост числа машин, особенно в летний период. По данным властей, после воссоединения Крыма с Россией ежегодно автомобильный парк региона стал увеличиваться на 20%, а в 2015 году число машин в республике возросло в 1,5 раза.

Ранее **министр транспорта** республики Сергей Карпов сообщал, что Крыму, где около 80% автодорог не соответствуют нормативам, необходимо 144 млрд рублей до 2024 года на их ремонт и реконструкцию.

Аксенов ранее заявлял, что тема развития транспортной сети в регионе является ключевой. В 2015-2016 годы в Крыму удалось отремонтировать около 520 км дорог, а до 2021 года власти в Крыму обещали в целом отремонтировать около 700 км.

<https://tass.ru/ekonomika/6090777>

ТАСС; 2019.02.07; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОПРЕДЕЛИЛИ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ДВУХ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО

Власти Санкт-Петербурга определили, где будут расположены будущие станции «Гавань» и «Морской фасад» Лахтинско-Правобережной (четвертой) линии городского метрополитена на Васильевском острове. Станцию «Гавань» откроют севернее пересечения Наличной улицы и Шкиперского протока, а «Морской фасад» – у Финского залива недалеко от одноименного порта, сообщили ТАСС в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

«Станция «Гавань» расположится севернее пересечения Наличной улицы и Шкиперского протока, объект планируется ввести в эксплуатацию после 2030 года. Станция «Морской фасад» появится у Финского залива, недалеко от порта «Морской фасад», – рассказали в комитете.

Протяженность планируемого участка от станции «Гавань» до станции «Морской фасад» составит 5 км. Планировку территории для станций разработала компания ЗАО «Трансэкопроект».

Ситуация со строительством метро в Петербурге

Тема строительства метро в Санкт-Петербурге получила широкий резонанс после того, как в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку, протестуя против невыплаты зарплаты с сентября 2018 года. Забастовка прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями. Позже, 30 декабря, городские власти сообщили, что долги полностью погашены перед 6541 сотрудником ОАО «Метрострой» и его подрядных организаций, которые занимаются строительством метрополитена.

В конце декабря Арбитражный суд удовлетворил ходатайство «Метростроя» о запрете ФНС приостанавливать операции по счетам компании для выплаты долгов по зарплате сотрудникам подрядных организаций компании за осенний период. 21 января городские власти объявили о расторжении трех из четырех крупных госконтрактов на строительство Фрунзенского радиуса («Прспект Славы», «Дунайская» и «Шушары»), Лахтинско-Правобережной и Невско-Василеостровской линий, назвав в качестве причины плохое планирование работ, что привело к срывам сроков сдачи объектов.

Как сообщил ранее ТАСС представитель «Метростроя», компания подала четыре иска к Дирекции транспортного строительства с намерением оспорить решение о расторжении контрактов. При этом он уточнил, что на строительство последней линии стороны

заключили два контракта. Первого февраля врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов принял решение отозвать уведомление о расторжении контракта с «Метростроем» и дать компании 10 дней на исправление ситуации, в частности на достижение мирового соглашения с ФНС.

<https://tass.ru/ekonomika/6092106>

КОММЕРСАНТ; ИВАН СЕРГЕЕВ; 2019.02.07; РЕКОНСТРУКЦИЮ БРИГАДИРСКОГО МОСТА В ПЕНЗЕ ОЦЕНИЛИ В 4 МЛРД РУБЛЕЙ

Общая стоимость реконструкции территории Пензы, включающей Бригадирский мост, составляет 4 млрд руб. Об этом директору департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Игорю Астахову и заместителю руководителя Федерального дорожного агентства Игорю Костюченко доложил начальник управления капитального строительства Пензы Игорь Умнов.

Предполагается, что реконструкция будет проходить в три этапа: реконструкция участка дороги между улицами 40-летия Октября и Бийской, строительство эстакады, реконструкция участка дороги от Рябова до Перспективной.

Первый этап включен в проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», документация уже согласована.

<https://www.kommersant.ru/doc/3875502?query=минтранс>

RNS; 2019.02.07; «УКРАИНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВНОВЬ СОКРАТИЛИ КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ В РОССИЮ

«Украинские железные дороги» («Укрзалізниця») объявили о сокращении периодичности движения поезда, выполняющего поездки из Львова в Москву.

«Еще один поезд в Российскую Федерацию изменит периодичность курсирования. С 31 марта двухгруппный поезд № 78/73, 74/73 Львов – Ковель – Москва будет курсировать по нечетным числам месяца вместо ежедневного курсирования», – говорится в сообщении.

Компания отмечает, что с 25 февраля также будет уменьшена периодичность курсирования поезда № 20/19 Харьков – Москва. Кроме того, напоминают «Украинские железные дороги», с 5 февраля уже уменьшена периодичность курсирования поездов № 24/23 Одесса – Москва и № 56/55 Хмельницкий – Москва с группой вагонов Москва – Жмеринка.

«Оптимизация графика движения пассажирских поездов между Украиной и Россией связана с постоянным падением пассажиропотока между странами... В целом специалисты “Укрзалізниця” прогнозируют и дальнейшее переориентацию зарубежного пассажиропотока в европейском направлении», – подчеркивается в сообщении.

Накануне министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян заявил, что железнодорожное сообщение с Россией может прекратиться и без решения правительства, поскольку пассажиропоток между странами «умирает» сам по себе.

<https://rns.online/transport/Ukrainskie-zheleznie-dorogi-vnov-sokratili-kolichestvo-poezdov-v-Rossiyu--2019-02-07/>

ТАСС; 2019.02.07; ДОРОЖНЫЙ ФОНД ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ ДОСТИГ РЕКОРДНЫХ 14,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Поправки в закон о региональном Дорожном фонде и корректировка параметров областного бюджета на 2019 год, внесенные на первом заседании весенней сессии Воронежской областной Думы, позволят дополнительно направить на модернизацию дорожной инфраструктуры региона около 3,4 млрд рублей. Как сообщили в четверг в пресс-службе областного парламента, изменения в закон «О дорожном фонде Воронежской области» депутатский корпус утвердил единогласно.

По словам председателя Воронежской областной думы Владимира Нетесова, изменения касаются введения дополнительного источника формирования дорожного фонда. «Это средства, поступившие в областную казну 1 января 2019 года от возврата бюджетных кредитов, предоставленных муниципальным образованиям Воронежской области за счет дорфонда с 2013 года. Благодаря этим корректировкам, дорожный фонд региона в текущем году дополнительно получит более 1,8 млрд рублей», – пояснил он.

В ходе 40-го заседания регионального парламента также были приняты поправки в бюджет области на текущий год. В их рамках дорожный фонд Воронежской области пополнится почти на 1,3 млрд рублей за счет целевых неиспользованных средств на начало года, и еще примерно 300 млн поступит в фонд от перевыполнения доходов.

«Все это позволит направить дополнительные средства в объеме почти 3,4 млрд рублей на развитие регионального дорожного хозяйства, – подчеркнул Нетесов. – В частности, в новой редакции облбюджета субсидии на развитие улично-дорожной сети Воронежа выросли на 500 млн рублей – с 1,4 млрд до 1,9 млрд рублей».

Штрафы как источник

С 1 января 2019 года дополнительным источником формирования дорожного фонда Воронежской области также стали доходы от денежных взысканий за нарушение законодательства РФ о безопасности дорожного движения. Соответствующие поправки в закон «О дорожном фонде Воронежской области» депутаты регионального парламента одобрили в октябре 2018 года.

С текущего года штрафы за нарушение ПДД имеют целевое назначение и могут быть израсходованы только на содержание, ремонт и строительство дорог, – уточнил спикер регионального парламента.

Дополнительные средства, которые могут поступить в Дорожный фонд региона в 2019 году от штрафов, по предварительным оценкам составляют около 1,5 млрд рублей.

Реализация нацпроекта

Владимир Нетесов отметил, что более 3,9 млрд рублей из Дорожного фонда области в текущем году будет направлено на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», причем 2,7 млрд рублей – это региональные средства. На эту сумму запланирован ремонт 25 км улиц города Воронежа и 302 км региональных дорог. В рамках реализации нацпроекта, доля протяженности дорожной сети Воронежской области, соответствующей нормативным требованиям, к концу 2019 года должен достичь почти 70%.

В 2019 году за счет средств субсидий, предоставляемых муниципальным районам из регионального дорфонда, планируется к реализации программа ремонта автодорог общего пользования местного значения в районах. В первую очередь будут приводиться в порядок улицы, по которым обеспечивается подъезд к социально значимым объектам населенных пунктов, улицы, по которым осуществляется проезд общественного транспорта и школьных автобусов, центральные улицы населенных пунктов, улицы в массовой жилой застройке.

Также в 2019 году начнется реализация программы устройства искусственного освещения вдоль автодорог, проходящих по центральным улицам населенных пунктов.

В пресс-службе отметили, что в 2019 году общий объем субсидий, направляемых на дорожную деятельность в муниципальные районы и городские округа региона, за исключением Воронежа, составит около 2,8 млрд рублей.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6090045>

ТАСС; 2019.02.07; В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ КРУПНЕЙШЕЕ АВТОПРЕДПРИЯТИЕ РЕГИОНА ИЗБЕЖАЛО БАНКРОТСТВА

Крупнейшее автопредприятие Псковской области «Псковпассажиравтотранс», которое находится в кризисе и чьи счета были арестованы за налоговые долги, избежало

банкротства. Это стало возможным за счет финансовой поддержки, полученной из резервного фонда президента РФ, в четверг сообщил ТАСС губернатор Псковской области Михаил Ведерников.

«Псковпассажиравтотранс» является системообразующим транспортным предприятием, обслуживающим Псков и 17 районов области. Компания обслуживает 400 автобусных маршрутов, ежедневно автобусы выполняют более 3 тыс. рейсов и перевозят свыше 100 тыс. пассажиров, на предприятии работают около 2 тыс. человек. Последние несколько лет компания находится в кризисной ситуации, а автобусный парк, работающий на городских маршрутах, требует полной модернизации. На 1 декабря 2018 года совокупный долг предприятия составляет почти 0,5 млрд рублей.

«Благодаря поддержке президента нам удалось избежать банкротства предприятия. За счет полученных средств будут погашены долги, в том числе по налогам, и предприятие сможет нормально функционировать. По сути «Псковпассажиравтотранс» получил возможность разблокировать счета и участвовать в конкурсах на предоставление услуг по пассажирским перевозкам, планомерно заниматься основной деятельностью предприятия», – сказал Ведерников.

По данным пресс-службы администрации региона, комитет по финансам Псковской области накануне перечислил 314 млн рублей на счета госпредприятия. Безвозмездные поступления пойдут на погашение задолженности по налогам и страховым взносам компании. «Перечисленные средства – это часть поступлений из резервного фонда президента РФ, которые были выделены благодаря договоренности губернатора региона с главой государства Владимиром Путиным», – отмечается в сообщении.

Ранее на январской сессии регионального парламента и.о. председателя госкомитета Псковской области по транспорту Игорь Сильченко сообщал о том, что на данный момент более трети подвижного состава «Псковпассажиравтотранса» имеет предельный износ. В его головном подразделении около 40% автобусов имеют срок эксплуатации более 12 лет и нуждаются в обновлении. Ежедневно с городских маршрутов в автопарк на ремонт возвращается около 30% всех автобусов, из-за этого время ожидания общественного транспорта удваивается. Задолженность предприятия в 2018 году перевалила за 514 млн рублей, заблокированные счета предприятия не позволили вести нормальную финансовую деятельность.

<https://tass.ru/ekonomika/6088704>

КОММЕРСАНТ; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2019.02.07; ЧТО ОНИ ВОДВОРЯЮТ; 14 ГЕКТАРОВ В ЦЕНТРЕ ПЕРМИ ПЕРЕШЛИ В КРАЕВУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Краевые власти полностью получили под контроль Товарный двор, самую привлекательную инвестиционную площадку в центре Перми (14 га) возле ж/д вокзала Пермь II. Вслед за покупкой недвижимости РЖД краевые власти получили в собственность и земельный участок. Часть территории будет использована под расширение дороги и строительство нового транспортного узла. По данным „Ъ-Прикамье“, на другой части может появиться комплекс деловых зданий «Пермь-Сити».

Земельный участок Товарного двора перешел в собственность Пермского края. Как пояснили „Ъ-Прикамье“ в краевом **минтрансе**, право собственности субъекта РФ на земельные участки Товарного двора зарегистрировано в начале февраля. Речь идет о двух участках общей площадью почти в 14 га по ул. Локомотивной, 18. Сейчас они находятся в пользовании краевого учреждения «Управление автомобильных дорог и транспорта».

Ранее участки находились в собственности РФ. По данным „Ъ-Прикамье“, состоявшейся сделке предшествовало январское обращение центрального аппарата Росимущества в теруправление – обеспечить передачу земли в региональную собственность.

В ноябре 2018 года краевые власти выкупили у АО «РЖД» за 798,7 млн руб. объекты, расположенные на территории Товарного двора. Это позволило краевому правительству

арендовать у РФ под выкупленными объектами земельные участки и получить право на их приобретение.

Таким образом, почти 15-летняя эпопея с обретением владельца у одной из привлекательных площадок в центре Перми завершилась. Еще правительство губернатора Олега Чиркунова в 2004-2006 годах пыталось получить контроль над площадкой, чтобы построить там автовокзал. На эту же площадку претендовали различные бизнес-структуры, видевшие Товарный двор в качестве перспективного места для крупной торговой недвижимости, а также жилья. Среди активных пермских интересантов в свое время были группа РИАЛ Юрия Борисовца, в 2009 году едва не заключившая договор с РЖД, а также структуры, близкие к депутату гордумы Владимиру Плотникову, вбившие на участке сваи и пытавшиеся зарегистрировать право на землю.

Во времена губернатора Виктора Басаргина власти и железнодорожники решили развивать площадку совместно, в частности, построить новый транспортно-пересадочный узел, который совместил бы в себе функции ж/д вокзала и автовокзала. Было создано СП «РВ-Пермь», которое запомнилось, прежде всего, скандалами и уголовным делом против руководства. На последнем этапе работы этой компании планировалось строительство ТЦ площадью свыше 100 тыс. кв. м. Инвестором была заявлена структура акционеров «Трансмашхолдинга».

Новые краевые власти отказались от проекта крупного ТЦ и пошли по другой схеме: край выкупает имущественный комплекс, а АО «РЖД» на полученные от продажи Товарного двора средства построит транспортно-пересадочный узел Пермь II (новые железнодорожный и автовокзал). При этом предполагается, что автовокзал будет передан в пользование краевому **министерству транспорта**.

Вчера в **минтрансе** заявили „Ъ-Прикамье“, что «земельные участки Товарного двора планируется использовать для размещения транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала Пермь II со строительством автовокзала и обустройством прилегающей территории». Ранее также сообщалось, что часть земли будет использована в целях развития транспортной инфраструктуры – для строительства автомобильной дороги «Переход ул. Строителей – площадь Гайдара – ул. Стахановская».

По данным „Ъ-Прикамье“, 14 га не будут использованы только для одной дороги и ТПУ. Сейчас в кабмине идет разработка концепции застройки площадки. По данным „Ъ-Прикамье“, она по-прежнему не предусматривает строительство крупного ТЦ и жилья, речь идет об объектах деловой активности – нескольких офисных зданиях, где будут размещаться штаб-квартиры пермских компаний. Условное «Пермь-Сити» будет поделено на кварталы. Кроме того, на одном из участков может быть построено новое здание для ГУ МВД.

Финансовый директор ГК «РИАЛ» Марина Медведева полагает, что ни у одного частного инвестора без политической воли властей не было шансов получить Товарный двор. При этом самой власти, арендовавшей участок, уже было несложно получить его в собственность. «Судьба земли следует за судьбой недвижимости. Собственник земли имеет право предоставить владельцу недвижимости земельный участок в части, необходимой только для ее эксплуатации, или же полностью. Но предоставление участка не противоречит действующему законодательству. Являясь собственником недвижимости, субъект РФ имел полное право на получение участка в собственность», – полагает эксперт.

С точки зрения предпринимательства, по мнению госпожи Медведевой, больше дохода от освоения участка принесет строительство жилья и торговой недвижимости; с точки зрения интересов города, место очень удачное для выставочного центра. Напомним, в 2016 году в Перми закрылся в связи с продажей единственный крупный выставочный центр «Пермская ярмарка».

Руководитель научно-исследовательского и консультативного центра кафедры «Архитектура и урбанистика» ПНИПУ Андрей Головин напомнил, что концепция «Пермь-300» предусматривает размещение на территории Товарного двора многофункциональной застройки. «Я сторонник того, чтобы здесь присутствовали не только общественные и офисные помещения, но и жилая застройка. Если создавать исключительно деловую зону, то могут возникнуть трудности с ее наполнением. Непонятно, будет ли спрос на такой объем офисных помещений. Кроме того, без жилья эта территория может пустовать вечером или в выходные. Нужно найти баланс», - утверждает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3875940?query=минтранс>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЛАДИМИР ГОНДУСОВ; 2019.02.07; ПРАВА ПО ЦЕНЕ ОДНОГО БАРАНА; МВД РОССИИ ТРЕВОЖИТ РОСТ АВАРИЙНОСТИ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ-МИГРАНТОВ

В Москве таксист не справился с управлением и въехал в толпу пешеходов на тротуаре. За медицинской помощью обратились семь пострадавших. За рулем находился гражданин Киргизии 28-летний Чынгыз Анарбек. На допросе признался, что к моменту ДТП находился за рулем уже 20 часов и потому уснул. Таксистом в Москве он работал около месяца.

В толпу пешеходов на Новочеркасском бульваре столичного района Марьино врезался и водитель «Фольксвагена». Пострадали десять человек, один из них скончался в машине скорой помощи. Виновник ДТП не пытался скрыться с места аварии. В СМИ попал снимок его водительского удостоверения – гражданина Киргизии Бекжана Сарбишева 1997 года рождения.

Подобное ДТП в Санкт-Петербурге совершил мигрант из Узбекистана. На кадрах видеозаписи видно, как белая иномарка, уходя от погони сотрудников ДПС, на огромной скорости врезается в группу людей. В результате наезда те разлетаются по сторонам. В результате наезда погиб один человек, а трое пострадали.

В подмосковном Подольске водитель сбил 8-летнего мальчика, переходившего проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, и скрылся с места ДТП. Ребенок получил телесные повреждения. Полицейские установили, что за рулем был 42-летний приезжий из Узбекистана.

О тревожной ситуации с водителями-мигрантами свидетельствует и аналитический отчет о состоянии аварийности на территории России, подготовленный Научным центром БДД МВД. В документе отмечаются ряд негативных тенденций, одна из которых – «ухудшение ситуации, связанной с аварийностью из-за нарушения ПДД гражданами стран СНГ».

Тенденция была замечена еще в 2016 году: тогда в отчете отмечалось, что в четырех из пяти аварий участвовали водители, которые являлись гражданами ближнего зарубежья.

В 2017 году водители-мигранты совершили 1,2 млн нарушений ПДД, и тот показатель глава МВД Владимир Колокольцев назвал «достаточно высоким».

По данным ГИБДД, в нынешнем году по вине таксистов из стран СНГ количество аварий выросло в России на 20%, а в Москве – на 40%.

Координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов отметил, что участники дорожного движения часто жалуются на автолюбителей, приехавших из других стран.

«Они приезжают исключительно на заработки, спешат, плохо знают ПДД, и решения этой проблемы пока не вижу», – говорит первый заместитель председателя Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

Главный эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин подчеркивает «фундаментальные различия» подготовки

водителей в разных странах. «У нас даже при всех имеющихся проблемах все-таки подготовка профессиональная. Человек должен пройти курс в автошколе, сдать экзамен, потратив на это средства и время, – говорит Александр Лыткин. – А в некоторых странах СНГ весь процесс обучения, по сути, формальность, а права получают по договоренности». Эту точку зрения разделяет автоэксперт Игорь Моржаретто: «Общих баз по водительским правам у стран СНГ нет, при приеме на работу нельзя проверить, получал человек права или ему их просто нарисовали».

И как подтверждение – рассказ узбекского водителя Хуршида: «У нас не такие жесткие правила, как в России. На бумаге, конечно, написано все правильно: и ПДД, и штрафы высокие. Но в стране годами складывается менталитет, когда можно нарушать и безнаказанно ехать дальше, ведь гаишников на всех не хватает. А если даже и остановят, заплатил – и лети дальше. Для Узбекистана, например, норма – поворачивать не с крайней полосы, а со второй и третьей, нарушая при этом дорожную разметку и создавая аварийные ситуации. В России с этим строго, все привыкли ехать по полосам, а у нас это отсутствует, полная анархия на дороге».

- Во время наших рейдов мы часто общаемся с приезжими. Некоторые честно признаются: дома, в Средней Азии, за права заплатили одного барана, – говорит координатор общественного движения «Стоп-нелегал» Евгений Грэк. – И это за реальные права, которые пробиваются по базам. Фальшивые стоят дешевле.

Как известно, особенно много мигрантов среди таксистов. В 2016 году, проведя рейд, столичная полиция обнародовала такие данные: 41% московских таксистов, работающих на легальных машинах, – приезжие из других стран. Самые большие диаспоры – у таджиков, киргизов и узбеков. В 2018 году на Международном европейском форуме «Такси» полиция озвучила уже другие цифры: доля иностранцев выросла до 70%. А по оценкам независимых профсоюзов такси, на самом деле около 80% «извозчиков» – граждане других стран.

Подобная ситуация – с автобусными перевозками. По мнению первого заместителя главы МВД Александра Горového, главной причиной ДТП с участием пассажирских автобусов в России становится стремление фирм-перевозчиков максимально сэкономить на квалифицированных водителях, для чего руководители компаний приглашают на работу водителей-мигрантов и нещадно эксплуатируют их.

В некоторых регионах уже пошли на радикальные меры. Например, челябинские депутаты запретили мигрантам работать водителями маршруток. Аргументировали запрет том, что те слишком часто попадают в аварии.

Чтобы уменьшить количество аварий с участием мигрантов на отечественных дорогах, МВД России выступило за ужесточение требований к ним. В качестве действенной меры предложена замена национальных водительских удостоверений на российские права. В правоохранительном ведомстве считают, что это позволит выявить, как именно мигранты получали права у себя на родине – проходили ли полноценное обучение в автошколе или попросту купили права. Более того, большинство мигрантов приезжают к нам с россыпью водительских удостоверений, где наклеены их фотографии. Изымают один документ – достают другой и продолжают ездить.

О необходимости замены водительских удостоверений заговорили еще в августе 2013 года, после резонансного ДТП в подмосковном Подольске, где водитель-нелегал из Армении Грачья Арутюнян за рулем груженого шебнем КамАЗа на полном ходу врезался в пассажирский автобус. Жертвами аварии стали 18 человек, еще 40 получили различные травмы.

Та авария получила широкий резонанс. Столичные ГИБДД и прокуратура провели комплексные проверки коммерческих транспортных компаний. По их итогам в столице была запрещена эксплуатация 9 тыс. автомобилей. ДТП также стало поводом для борьбы с водителями-нелегалами. Как выяснилось, Грачья Арутюнян, допустивший в течение

года 9 административных правонарушений, не имел водительского удостоверения российского образца и год работал на машине с транзитными номерами, что на территории России запрещено. Решением Троицкого суда Москвы Арутюнян осужден на семь лет в колонии общего режима. Однако в итоге Арутюнян был экстрадирован в Армению и остаток срока будет отбывать там. При этом власти республики перечислили в Россию 18 млн руб. на компенсации для пострадавших и семей погибших в той аварии.

В том году и были приняты поправки, запрещающие водителям с иностранными правами работать в России. Однако, несмотря на то, что статистика аварийности становилась все менее благосклонной к иностранцам, вступление документа в силу постоянно откладывалось. Закон от 07.05.13 «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» вступил в силу лишь с 1 июня 2018 года. Он обязывает иностранцев, которые работают водителями в России, иметь наши удостоверения. При их отсутствии нарушителю грозит штраф в 50 тыс. руб., при этом нарушителем в данном случае считается не сам водитель, а его работодатель, в обязанности которого входит контроль исполнения данного запрета.

Однако поправки в законодательство коснулись не всех: гражданам Белоруссии, Киргизии, Армении и Казахстана разрешено работать по специальности без обмена своих национальных водительских удостоверений. Так согласно нескольким международным соглашениям решила Госдума. Согласны с ней не все.

- Российские поддельные права сотрудники полиции могут выявить и при визуальном осмотре, по базам пробить, а с иностранными так не получится, – отметил координатор общественного движения «Стоп-нелегал» Евгений Грэк. – В Беларуси и Киргизии – по три вида водительских удостоверений в ходу. Старые, нового образца, самого нового. Наши полицейские не могут на глазок определить, где липа, а где настоящие. Я считаю, что давно пора облегчить нашей полиции работу и сделать, в частности, для таксистов обязательными только российские права. Без исключений.

Приезжим из других стран ближнего зарубежья – украинцам, узбекам, молдаванам и т. д. – такой поблажки не сделано.

Проблема замены прав актуальна не для всех транспортных предприятий. Например, половина водителей ГУП «Мосгортранс» – жители столичного мегаполиса, еще около 40% – представители субъектов России. Доля мигрантов – 10%, их переобучение проходит на базе собственного учебно-курсового комбината. По словам операционного директора компании «ГрузовичкоФ» Эдуарда Апактова, «для нас невозможно принять на работу водителя с иностранными правами, ведь это автоматически означает, что такой сотрудник не знает всех тонкостей и особенностей города, его инфраструктуры».

Вместе с тем вступление в силу поправок к закону не привело к «паломничеству» водителей-мигрантов в отделения ГИБДД для пересдачи экзаменов. О тех, кто на это решился, поведал репортер «Росбалта»: «В группе было 28 профессиональных водителей из Узбекистана и Таджикистана, перевозивших горожан на маршрутных такси или автобусах. Никто из них не сомневался, что пройдет тест. Но сдали экзамен, то есть совершили не более двух ошибок в 20 вопросах, всего девять человек. Пятеро не прошли дальше третьего вопроса, а еще восемь – дальше пятого. Это показывает уровень незнания, от которого, честно говоря, волосы встали дыбом – ведь эти люди уже много лет возят пассажиров по улицам Петербурга. Как они проходили экзамены у себя на родине, остается неясным».

А вот мнение председателя правления «Гильдии автошкол» Сергея Лобарева: «Мы открыли в Москве бесплатный консультационный центр для мигрантов, где они могут получить информацию о том, как сдавать экзамены и менять права. Никакого «бума» нет, приходят и учатся они очень неохотно. Насколько знаю, из 10 человек теорию заваливают семь или восемь».

Чтобы не потерять драгоценную работу, в Москве водители-иностранцы платят от 30 до 80 тыс. руб. за обмен национальных водительских удостоверений на российские без посещения ГИБДД и сдачи экзаменов. Некоторые, например, уезжают в южные регионы и возвращаются уже с новыми документами. Другие пользуются услугами многочисленных контор, которых в Интернете немало. Каждая о себе сообщает: мол, и работает давно, и помогла многим, и все клиенты довольны результатом и рекомендуют своим знакомым... А рядом – отзывы. Вот что пишет некий Ахмед Сафаров: «Я раньше работал грузчиком. Потом мне предложили работу водителем автобуса, деньги хорошие, но у меня не было водительских прав. Я учился раньше, но не до конца. Знакомые посоветовали обратиться в эту компанию. Ребята очень сильно помогли, и благодаря им я получил водительские права. Сейчас периодически обращаюсь в эту компанию, когда нужны различные пропуска».

И сколько таких бывших грузчиков, которым «очень сильно помогли» ребята, за рулем наших маршруток и такси?

<http://transportrussia.ru/item/4778-prava-po-tsene-odnogo-barana.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ТРАНСЮЖСТРОЙ НАМЕРЕН ОБАНКРОТИТЬ СОБСТВЕННУЮ «ДОЧКУ» ИЗ-ЗА ДОЛГА В 57 МЛН РУБ

Арбитражный суд Ярославской области принял к производству заявление УК «Трансюжстрой» (УК «ТЮС», Белгородская область) о признании банкротом ООО «ТЮС-Север» (Ярославль, дочерняя компания УК «ТЮС»), следует из картотеки арбитражных дел.

Сумма требований составляет 57,1 млн рублей.

Заявление принято к производству 6 февраля. Судебное заседание по рассмотрению обоснованности заявления о признании должника банкротом назначено на 11 марта.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Управляющая компания «Трансюжстрой» зарегистрировано в 2010 году в Белгородской области. 85% уставного капитала владеет ООО «Спецтрансстрой» (Москва, 99% принадлежит его генеральному директору Юрию Рейльяну), 15% – у ООО «Лидерстрой» (Белгородская область).

ООО «ТЮС-Север» зарегистрировано в 2014 году в Ярославле, является дочерней структурой УК «ТЮС». Занимается строительством автомобильных дорог и автомагистралей. Выручка компании за 2017 год составила 258 млн рублей, чистый убыток – 7 млн рублей.

РГ-КУРСК; 2019.02.07; ХОЛОДНЫЙ ФРОНТ; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ДОРОГИ РАСЧИСТИЛА АРМЕЙСКАЯ ТЕХНИКА

За два дня инженерные подразделения Западного военного округа сделали в Курской области то, чего не удавалось местным властям всю зиму: тяжелая военная техника пробила в метровом снегу дорогу к отдаленным селениям.

Всего за два дня военные расчистили более 100 километров поселковых дорог. Фото: Пресс-служба Западного военного округа.

Снегопады на востоке Курской области продолжались весь январь. Советский район завалило так, что тракторы вязли уже на окраине. Рассыпанные среди полей деревушки оказались отрезаны от региональных трасс. Во многих селах постоянно живут всего по несколько семей – в основном старики и дети, взрослые подались на заработки в более оживленные места. Пожилым надо обеспечить доступ в больницу, молодым – в школу. Районные власти поняли, что не справятся.

- В районе 115 населенных пунктов, протяженность дорог между ними – 380 километров. После сильных снегопадов наша техника вышла из строя, решили обратиться за помощью в министерство обороны. Там отреагировали быстро: на следующий день приехал офицер,

оценил обстановку, а еще через день пришла колонна с техникой, – рассказал замглавы администрации Советского района Борис Носов.

Штаб инженерные подразделения из-под Воронежа и Курска устроили в Ледовском. Военных разместили в сельсовете, гусеничные машины привезли на тралах, колесные путепрокладчики, самосвалы и экскаватор пришли своим ходом. Инженерная машина разграждения на танковом ходу предназначена для преодоления завалов и разрушения фортификаций, снег любой глубины для нее – что плавленый сырок для острого ножа. Опустив бульдозерный отвал, ИМР врезалась в белую целину и с ревом пошла к видневшимся вдалеке домам. За ней осталась утрамбованная до бетонной прочности дорога.

В Нижнем Гурово путепрокладчики расчищали подходы к школе, экскаватор зачерпывал ковшом снег и грузил в «КАМАЗы».

- Раньше, чтобы выехать куда-то, мы с соседом – нас на всей улице двое стариков осталось – брали лопаты и разгребали заносы до самой трассы. Или трактор нанимали. А сейчас столько навалило, что и трактор не подъедет, и лопатой не намашешься. Военные приехали, моментом все сделали. Спасибо им, – улыбается местный житель Сергей Дементьев.

Инженеры ЗВО пробили более 100 километров дорог, расчистили подходы к школам и магазинам. Работа по очистке дорог продолжается.

<https://rg.ru/2019/02/07/reg-cfo/v-kurskoj-oblasti-dorogi-raschistila-armejskaia-tehnika.html>

ТАСС; 2019.02.08; СК ВОЗБУДИЛ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ ДТП С ВАХТОВЫМ АВТОБУСОМ В КУЗБАССЕ

Уголовное дело возбуждено по факту ДТП с вахтовым автобусом на разрезе «Распадский» в Кемеровской области, в результате которого погибли шесть человек. Об этом сообщается на сайте регионального Следственного управления СК РФ.

«В результате [ДТП] пострадали 22 рабочих, шесть из которых скончались на месте. Пострадавшие госпитализированы с травмами различной степени тяжести, им оказывается квалифицированная медицинская помощь. По данному факту следственными органами СК РФ по Кемеровской области возбуждено уголовное дело по части 3 статьи 216 УК РФ («Нарушение правил при ведении иных работ, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»)), – говорится в сообщении.

Следователям предстоит установить, в исправном ли состоянии автобус был допущен к перевозке рабочих, соответствовало техническое оснащение транспорта погодным условиям, проходил ли водитель перед выходом на линию медицинское освидетельствование, соблюдены ли требования безопасности при перевозке людей, добавили в ведомстве.

<https://tass.ru/proisshestviya/6092798>

ТАСС; 2019.02.07; НЕПОГОДА МОГЛА СТАТЬ ПРИЧИНОЙ ДТП С 24 ПОСТРАДАВШИМИ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

Причиной аварии в Нижнем Новгороде с участием пассажирского автобуса местного водоканала и фуры, в которой пострадали 24 человека, по предварительным данным, стали погодные условия. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ОАО «Нижегородский водоканал».

По данным регионального главка МЧС, в городе идет снег, на дорогах снежные заносы и гололедица, температура днем от 3 до 8 градусов мороза. Утром из-за снегопада в Нижнем Новгороде образовались заторы на дорогах.

«По предварительным данным, водитель не справился с управлением из-за плохой видимости ввиду погодных условий. Пострадавшим на месте оказана медицинская помощь, тяжелых травм нет», – сказали в компании. Ранее в пресс-службе компании

сообщили, что автобус находится в технически исправном состоянии, водитель прошел предрейсовый осмотр.

<https://tass.ru/proisshestiya/6088680>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.07; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ЛЕГКОВУШКА ВРЕЗАЛАСЬ В МАРШРУТКУ

Иномарка столкнулась в четверг утром с маршрутным такси в Челябинске, есть пострадавшие, сообщили РИА Новости в пресс-службе городского УГИБДД.

«ДТП произошло в 08.25 (06.25 мск) на улице героев Танкограда, у дома 79 в Челябинске. Водитель автомобиля Kia Rio, женщина 1984 года рождения, по предварительной информации, не справилась с управлением, выехала на полосу встречного движения, где столкнулась с маршрутным такси Peugeot. После ДТП несколько человек были госпитализированы», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что количество пострадавших уточняется, также выясняются все обстоятельства случившегося.

<https://ria.ru/20190207/1550511687.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ПУТИН ОПЕРАТИВНО ОТРЕАГИРОВАЛ НА ПРОСЬБЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, ВЫСКАЗАННЫЕ НА ФОРУМЕ «ДЕЛОВОЙ РОССИИ» – ПЕСКОВ

Президент России Владимир Путин уже начал работать над проблемами, с которыми к нему обратились участники прошедшего накануне форума «Деловой России», сообщил пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

В ходе общения с журналистами в четверг он напомнил, что в ходе панельной сессии форума, в частности, к президенту обратился глава Мценского литейного завода Игорь Сычкин, попросивший В.Путина разобраться с исполнением заказа ОАО «РЖД» на рельсовые скрепления АРС-4. Предприниматель пожаловался, что, несмотря на наличие контракта с РЖД по 2020 год включительно, руководство железных дорог решило снять это изделие с производства.

«Президент вчера вечером связывался с руководителем РДЖ Белозеровым. Буквально в самое ближайшее время в соответствии с просьбой президента Белозеров с Сычкиным встретится и будет разбираться с просьбой, что произошло с этим контрактом: был ли он действительно или не был расторгнут, как обстоят дела и почему», – рассказал Д.Песков, обратив внимание на оперативную реакцию В.Путина на обращение.

«То же самое было и с просьбой предпринимателя Белоуса, который представился как предприниматель Раменского района, «Партия Роста». Он весьма абстрактно формулировал свои пожелания о воссоздании города на территории района Подмосковья, но, тем не менее, президент также звонил губернатору Московской области Воробьеву, и сейчас мы уже знаем, что представитель руководства Московской области уже связывались с Белоусом, а в ближайшее время сам Воробьев планирует провести с ним встречу и выяснить, как же конкретно формулирует свой проект предприниматель Белоус», – сказал Д.Песков.

В среду на пленарной сессии предприниматель высказал президенту свое предложение воссоздать историческую территорию Погоста Романь в Раменском районе Подмосковья.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ГЛАВЫ РЖД И ОРЛОВСКОГО ЗАВОДА ОБСУДЯТ СИТУАЦИЮ С ЗАКАЗОМ НА РЕЛЬСОВЫЕ СКРЕПЛЕНИЯ – ПЕСКОВ

Президент РФ Владимир Путин поручил генеральному директору ОАО «Российские железные дороги» Олегу Белозерову провести встречу с главой Мценского литейного завода (МЛЗ, Орловская обл.) Игорем Сычкиным, который попросил разобраться с исполнением заказа монополии на рельсовые скрепления АРС-4.

«Президент вчера вечером связывался с руководителем РЖД. В самое ближайшее время в соответствии с просьбой президента Белозеров с Сычкиным встретится и будет разбираться, что произошло с этим контрактом: был ли он действительно, или не был расторгнут, как обстоят дела и почему», – сообщил журналистам пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

На проблему И.Сычкин пожаловался президенту страны в среду в рамках форума «Деловой России». «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», – сказал менеджер.

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 скрепление снимают с производства, при этом, по сути, нарушая наш контракт. Тысяча человек на сегодняшний момент осталась без работы», – подчеркнул он, попросив провести «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.

«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 ему на форуме 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 литья располагает пятью десятитонными печами производства Англии, Дании, Италии и Словении. Общая производственная мощность достигает 40 тыс. тонн чугунолитейного 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 Taber Investments Ltd, 6% – у Intex Consulting Ltd (все – Кипр). Конечные собственники не указаны.

ТАСС; 2019.02.07; УЧЕНЫЕ ИЗ РОССИИ СОЗДАДУТ «УМНУЮ» СИСТЕМУ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК

Ученые Центра компетенций НТИ «Искусственный интеллект», действующего на базе Московского физико-технического института (МФТИ), разработают «умную» систему прогнозирования и оптимизации движения транспорта, которая позволит увеличить объемы железнодорожных перевозок. Об этом сообщил в четверг ТАСС исполнительный директор центра Роман Горбачев.

Разработчики проводят первый этап исследований. В будущем авторы проекта, совместно со службами компании «Российские железные дороги» планируют создание исследовательского стенда и проведение лабораторных испытаний.

«Наша задача – создать интеллектуальную систему прогнозирования, моделирования и оптимизации движения железнодорожного транспорта. Учитывая множество показателей – от состояния железнодорожного полотна до габаритов конкретного вагона, – эта система сможет находить лучшее решение для организации транспортных перевозок на конкретном участке. Даже незначительная оптимизация трафика, к примеру, на Транссибирской железной дороге приведет к росту объемов перевезенных грузов, а это – рост прибыли в денежном исчислении», – пояснил Горбачев.

Система принесет пользу и в случае возникновения нештатных ситуаций на железных дорогах, когда диспетчерам необходимо быстро принять решение, считают разработчики. Система на основе технологий искусственного интеллекта будет постоянно повышать объемы своей памяти, учитывая не только реальную ситуацию, но и опыт решения подобных задач в прошлом.

«В перспективе вся транспортная экосистема будет работать в автоматическом режиме. То есть, поезда- беспилотники будут получать команды о снижении скорости или коррекции маршрута напрямую от интеллектуальной системы, без участия человека. Наша технология будет применима не только в российской железнодорожной отрасли, но и в других странах», – добавил Горбачев.

Центры компетенций НТИ – это подразделения, которые создаются на базе образовательных или научных организаций и занимаются развитием так называемых сквозных технологий НТИ. В числе этих технологий – большие данные, искусственный интеллект, квантовые технологии, новые и портативные источники энергии, технологии беспроводной связи, технологии виртуальной и дополненной реальностей и другие. Центры ведут исследовательскую и образовательную деятельность в консорциуме с ведущими технологическими компаниями. Оператором проекта центров выступает Российская венчурная компания (РВК).

<https://tass.ru/nauka/6087893>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; РЖД РАЗРАБАТЫВАЮТ СИСТЕМУ БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» НА МЦК, ПЛАНИРУЮТ ПОЭТАПНЫЙ ПЕРЕХОД В 2021Г

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) разрабатывает системы беспилотного вождения электропоездов «Ласточка» на Московском центральном кольце (МЦК), говорится в материалах РЖД, представленных на форуме «Транспортное образование и наука» в четверг в Москве.

Согласно презентации, в 2018-2019 гг. планируется разработка технических средств для модернизации бортовых систем беспилотного управления и обеспечения безопасности движения. В 2019-2020 гг. – изготовление опытных образцов и испытания комплекса автоматического управления, а также разработка и утверждение нормативной документации для беспилотного управления на МЦК. В 2021 году – поэтапный переход на беспилотное вождение на МЦК.

В консорциум по беспилотному вождению поездов входят группа «Трансмашхолдинг» (ТМХ) и «Уральские локомотивы», а также разработчики интегральной модульной архитектуры, поставщики микропроцессорных систем управления, ведущие профильные университеты.

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/6088519>

ГУДОК; ЕВДОКИМОВ ИГОРЬ; 2019.02.07; ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО КРАСНОДАРА

В минувшую среду было открыто движение грузовых поездов на новом двухпутном электрифицированном участке Северо-Кавказской дороги Козырьки – Гречаная протяженностью 65 км, который проложен в обход Краснодара. В открытии движения приняли участие заместитель председателя Правительства РФ **Максим Акимов**, заместитель **министра транспорта РФ Владимир Токарев**, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и глава администрации Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

Проектирование обхода Краснодарского узла – инвестпроект ОАО «РЖД» «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» и часть Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» – стартовало в 2013 году. Активная фаза строительства обхода Краснодарского узла на участке Козырьки – Гречаная прошла в 2017 году.

Цель проекта – обеспечение вывоза перспективного объема грузов. По прогнозам, к 2020 году объемы перевозок грузов по железной дороге через порты Азово-Черноморского бассейна увеличатся до 125 млн тонн. В прошлом году в направлении портов погрузка составила 92,3 млн тонн, что на 1,5 млн тонн больше, чем в 2017 году. За последние 10 лет объем перевозок грузов железнодорожным транспортом через порты Азово-Черноморского бассейна вырос на 38%.

Обход проходит по территориям Кореновского, Тимашевского и Калининского районов Краснодарского края. На этом участке также появились новые станции Кирпили и Бейсужек. Основная станция на обходе – Кирпили. Она расположена на 36-м км участка, практически в его центре. На станции шесть путей протяженностью более 1000 м для работы с длинносоставными поездами.

С вводом Краснодарского обхода в эксплуатацию ОАО «РЖД» получило полностью электрифицированную двухпутную магистраль, соединяющую Поволжье с портами на Азовском и Черном морях. При этом транзитный грузопоток, ранее проходивший через Краснодар, теперь будет отклоняться на обход, что позволит улучшить транспортную ситуацию без дополнительной нагрузки на экологию региона.

«Завершен один из ключевых для развития магистральной транспортной инфраструктуры проектов, – отметил **Максим Акимов**. – Он важен не только для экономики Краснодарского края, но и для всего государства, поскольку груз сюда идет со всей страны».

«В каждом проекте есть золотое звено. Эти 65 км железной дороги в обход Краснодара построены на год раньше срока. Новая ветка уже сегодня позволит сократить сроки перемещения грузов на этом участке на 10 часов, что очень важно для развития экономики нашей страны», – сказал Олег Белозеров.

Он подчеркнул, что обход Краснодара построен с учетом интересов жителей региона. «Здесь 29 искусственных сооружений, железная дорога не пересекается с автомобильными трассами. Соответственно, это дает возможность и быстрее доставить груз, и не создавать транспортных проблем населению», – отметил глава холдинга.

По словам Вениамина Кондратьева, вывод из краевой столицы грузового транзита позволит активнее развивать внутригородское и пригородное железнодорожное сообщение, что повлияет на улучшение ситуации на автодорогах города.

Стоимость проекта составляет более 36 млрд руб., финансирование осуществлялось из средств федерального бюджета и собственных средств ОАО «РЖД».

Ввод в строй обхода Краснодарского узла – часть комплексного проекта по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. Его реализация началась в 2007 году. За это время построено порядка 900 км новых путей. Общий объем инвестиций превысил 150 млрд руб.

В 2019-2020 годах предусматривается ввод еще более 200 км путей различного назначения, а инвестиции в завершение проекта запланированы в объеме 62,5 млрд руб.

После завершения всех работ провозная способность железной дороги в направлении портов удвоится и достигнет 125 млн тонн в год.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1452765>

На ту же тему:

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/07/02/2019/5c5bd5b59a79478e7a1b0cd4>

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/dvizhenie-po-novomu-uchastku-zheleznodorozhnogo-obkhoda-krasnodara-otkryto/>

ТАСС; 2019.02.07; РЖД ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 26 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 2019 ГОДУ

Инвестиции РЖД в развитие Свердловской железной дороги (СвЖД) в 2019 году составят более 26 млрд рублей, сообщила в четверг пресс-служба СвЖД.

«В 2019 году инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Свердловской железной дороги составят 26,8 млрд рублей (в 2018 году – 24,7 млрд). Наибольший объем вложений запланирован в крупные инфраструктурные проекты и объекты сетевого значения», – говорится в сообщении.

Уточняется, что значительные средства будут направлены на развитие существующих железнодорожных линий. По программе модернизации планируется реконструировать пути на 21 перегоне, а по программе капремонта – обновить 47 перегонов железнодорожного пути.

Инвестиции в проекты, связанные с технологической устойчивостью производственного процесса, перевозочной деятельностью и безопасностью движения поездов, составят 6,2 млрд рублей. «Средства запланированы на обновление предприятий путевого комплекса, оборудования и устройств электроснабжения, автоматики и телемеханики, связи, развитие предприятий локомотивного и вагонного хозяйств, повышение безопасности движения», – сообщила пресс-служба.

На модернизацию объектов вокзального комплекса дальних и пригородных пассажирских перевозок планируется направить 537 млн рублей, в частности, начнутся проектные работы по реконструкции вокзального комплекса Пермь II, пассажирских платформ на станциях и реконструкция вокзалов Сургут и Пыть-Ях.

<https://tass.ru/ekonomika/6089337>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; СП РФ УКАЗАЛА НА ДОХОДЫ РЖД ОТ РАЗМЕЩЕНИЯ НА ДЕПОЗИТАХ ГОССРЕДСТВ НА ЮЖСИБ

Счетная палата (СП РФ) предлагает Федеральному агентству железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) учесть доходы ОАО «Российские железные дороги» от размещения на депозитах бюджетных средств, выделенных ранее на реконструкцию участка Южно-Сибирской магистрали (Южсиб) Междуреченск (Кемеровская обл.) – Тайшет (Иркутская обл.).

«Общая стоимость проекта составляет 45,6 млрд руб., из них 35,7 млрд руб. – средства федерального бюджета, 9,9 млрд руб. – РЖД. При этом **Росжелдор** еще в 2015 г. полностью выполнил свои обязательства, направив на финансирование всю

предусмотренную сумму (35,7 млрд руб.)», – говорится в сообщении контрольного органа.

«Однако низкий уровень организации работ не позволил (монополии – ИФ) своевременно их освоить. В результате по решениям правительства в 2017-2018 гг. часть средств – более 17 млрд руб. – была направлена на реализацию других инфраструктурных проектов компании. Часть неосвоенных средств – 12,5 млрд руб. – (она – ИФ) разместила в депозиты. Процентный доход по ним составил 2,4 млрд руб.», – добавляет СП РФ.

ИЗВИЛИСТЫЙ ПУТЬ ГОСПОДДЕРЖКИ

Бюджетная поддержка проекта предусматривалась в рамках государственной программы по развитию транспортной системы, утвержденной в 2012 г. Она предназначалась на «поэтапное наращивание пропускных мощностей инфраструктуры общего пользования направления Курагино – Саянская – Тайшет». В Курагино (Красноярский край) должна была выйти ветка с Элегестского угольного месторождения (Тува), которая загрузила бы Южсиб в восточном направлении на 15 млн тонн.

Эту линию планировал построить разработчик Элегеста – «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» Руслана Байсарова. Кроме того, РЖД отмечали, что участок Южсиба обеспечивает экономические связи Красноярского края и Хакасии, а также растущий транзит грузов, в основном из Кузбасса на восток, включая дальневосточные порты.

По расчетам, к 2020 г. необходимая пропускная способность участка оценивалась в 45 пар поездов в сутки на «восточном» участке линии – между станциями Курагино и Саянская (Красноярский край, на подходе к Тайшету), и в 32 пары – на «западном» (Междуреченск-Абакан-Курагино). Для этого, в частности, было предусмотрено строительство 106 км дополнительных главных путей, двух разъездов, развитие станций, усиление устройств электроснабжения.

Прежде всего планировалось увеличить пропускные способности участков, проходящих через горные перевалы по однопутным тоннелям. Лимитировал ее перегон Джебь-Щетинкино (Красноярский край), на котором расположены три тоннеля – второй и третий Джебские (длиной 751 и 202 метров соответственно), а также Козинский (1,393 км). В связи с этим в рамках проекта предполагалось построить второй путь с прокладкой нового второго Джебского тоннеля. Реализовать его планировалось в 2013-2019 гг.

К 2017 г. РЖД, согласно их материалам, освоили 15,2 млрд руб. средств федерального бюджета (с учетом своих – 19,7 млрд руб.). Пропускная способность участка Междуреченск-Курагино увеличена с 29 до 39 пар поездов в сутки (без пропуска тяжеловесных составов), Курагино-Саянская – с 24 до 30 пар (за счет пропуска части поездов в сдвоенном режиме), Саянская-Уяр (связка Южсиба с Транссибирской магистралью) – с 16 до 27 пар.

Между тем, только в 2017 г., как отмечала монополия, был предусмотрен перенос 15 млрд руб. с Южсиба на другие приоритетные проекты компании. 10 млрд руб. из них пошли на строительство линии Журавка (Воронежская обл.) – Миллерово (Ростовская обл.), обеспечивающей обход Украины для составов, следующих из Центральной России в южном направлении (движение запущено в 2016 г.). Еще 5 млрд руб. были перенесены на реконструкцию линии им. Максима Горького (Волгоград) – Котельниково (Волгоградская обл.) – Тихорецкая – Крымская (Краснодарский край), проходящей через юго-восток Ростовской области, – для развития подходов к портам Азово-Черноморского бассейна (завершение ожидается в 2020 г., в среду веден в эксплуатацию обход Краснодара).

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

Возврат этих средств федерального бюджета был запланирован в 2018-2019 гг. К 2018 г. освоение ассигнований достигло 18,5 млрд руб., сами «Российские железные дороги» выделили 4,8 млрд руб. («с учетом незавершенного строительства в 2,7 млрд руб. на 1 января 2013 г.»), отмечалось в осеннем проекте финансового плана компании на

очередную трехлетку. Общие затраты составили 23,3 млрд руб. При этом за год пропускная способность участка не изменилась.

На 2018 г. в инвестиционной программе РЖД на программу закладывалось 5 млрд руб., включая 1,6 млрд руб. собственных средств компании и 3,4 млрд руб. из федерального бюджета, на 2019 г. – 8,9 млрд руб. (2,9 млрд и 6 млрд руб. соответственно), на 2020 г. – 10,8 млрд руб. (0,5 млрд руб. и 10,3 млрд руб. соответственно). На 2019-2020 гг. монополия планировала ввод в эксплуатацию вторых путей на 20-ти перегонах, усиление электроснабжения.

«По итогам реализации проекта в 2019 г.», согласно материалам компании, общая пропускная способность линии достигнет 48 пар поездов в сутки. В частности, на участке Междуреченск-Курагино она останется на уровне 39 пар, на участке Курагино-Саянская – вырастет с 39 до 48 пар, на участке Уяр-Тайшет – с 112 до 154 пар. При этом, правда, компания отмечала, что объемы инвестиций могут быть уточнены по итогам «утверждения окончательных параметров финансирования за счет средств господдержки».

Более того, «Российские железные дороги» указывали, что проведенные расчеты показали отсутствие коммерческой эффективности проекта для компании. Чистая приведенная стоимость оценивалась в «минус 16,2 млрд руб.» при сроке окупаемости более чем в 30 лет. Хотя бюджетная эффективность, по мнению перевозчика, присутствовала. Дисконтированный период окупаемости государственной поддержки составляет 12 лет.

При этом сам ее объем указывался в размере 38,7 млрд руб. Между тем, в сообщении Счетной палаты, предлагающей **Росжелдору** учесть заработок компании от депозита «при формировании суммы очередного взноса на реализацию проекта», не уточнялось, когда должен поступить этот взнос. В материалах РЖД информации о причинах увеличения государственного финансирования также нет.

В своем сообщении в четверг Счетная палата также указала на задержку в реализации проекта. «Не соблюдаются сроки строительства объектов: по 13-ти из 22-х объектов они были продлены с 2016 до 2020 гг.», – говорится в пресс-релизе. «В декабре 2018 г. техническая готовность восьми объектов составляла менее 50%. По трем объектам работы даже не начинались», – заявил аудитор СП РФ Валерий Богомолов, слова которого приводятся в сообщении.

Кроме того, он выразил сомнение, что в поставленные сроки будут достигнуты и цели проекта – с учетом темпов строительства ветки к Элегесту. «Согласно паспорту проекта, к 2020 г. ежегодный объем перевозок по линии Кызыл-Курагино должен составить 15 млн тонн, включая вывоз 12 млн тон угля с месторождения в сторону портов Дальнего Востока», – напомнила Счетная палата.

«Для достижения этой цели необходимо построить линию протяженностью 410 км. Концессионное соглашение на ее строительство **Росжелдор** заключил только в мае 2018 г., и на дату завершения проверки – в декабре 2018 г. – работы там не начинались. Срок завершения работ установлен на май 2023 г. Однако, по нашему мнению, это крайне оптимистичный прогноз», – заявил в этой связи В.Богомолов.

ЭКСПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ПРОЕКТОВ

Между тем, из проекта финансового плана «Российских железных дорог» на 2019-2021 гг. следует, что компания уже готова продолжать реконструкцию Южсиба – теперь и с акцентом на развитии выходов из Кузбасса. Новой концепцией предусматривается увеличение пропускной способности и более западного участка магистрали – от Артышты (Кемеровская обл.) до Междуреченска. Монополия подчеркивает, что речь о необходимости этого шла еще на правительственной комиссии по транспорту в 2014 г.

Для пропуска ожидаемых грузопотоков по участку Артышта-Тайшет с учетом планируемых на «восточном полигоне» весовых норм в 7,1 тыс. тонн необходимо дополнительное развитие ж/д инфраструктуры, отмечали РЖД. Выводы были деланы на

основе прогнозов о приросте грузопотоков в восточном направлении на выходах из Кузбасса.

На юге – по участку Южсиба Междуреченск – Бискамба (Хакасия), на севере по участку Транссиба Мариинск (Кемеровская обл.) – Ачинск-I (Красноярский край) они должны были увеличиться на 14,4 млн тонн к уровню 2016 г., до 109,9 млн к 2020 г. и на 29,8 млн тонн, до 125,3 млн, – к 2025 г. На подходе к Тайшету в Красноярье (с юга на участке Кошурниково-Саянская, с севера – на участке Красноярск-Восточный – Уяр) в восточном направлении увеличение перевозок оценивалось в 14,6 млн тонн, до 111,1 млн к 2020 г. и в 45,8 млн тонн, до 142,3 млн, к 2025 г.

При этом «Российские железные дороги» отмечают, что «в связи с переносом реализации проекта по строительству линии Кызыл-Курагино и освоению Элегестского месторождения после 2020 г.», грузопотоки с него, учтенные ранее в проекте «Междуреченск-Тайшет», «будут замещены перевозками каменного угля в восточном направлении с Кузнецкого, Горловского, Минусинского бассейнов (в том числе разрез Кирбинский) и Межегейского каменноугольного месторождения (станция Минусинск)».

Горловский угольный бассейн расположен на правом берегу Оби в 100 км к югу от Новосибирска. Разработчик – компания «Сибирский антрацит». Межегейское угольное месторождение (Тува) находится в районе правого притока реки Элегест – Межегей, южнее Кызыла. Недропользователем является Evgaz. Минусинский бассейн (Хакасия) расположен в одноименной котловине, связан железнодорожными магистралями с Новокузнецком, Ачинском и Тайшетом. В южной части на правом берегу реки Абакан работает ООО «УК «Разрез Майрыхский» (Хакасия), входящий в «Коулстар» главы «Независимой нефтегазовой компании» Эдуарда Худайнатова.

Общая стоимость нового проекта оценена в 98 млрд руб. со сроком реализации в 2017-2023 гг. В его рамках предусматривается строительство более 280 км вторых путей и двухпутных вставок, реконструкция четырех станций (с удлинением и строительством путей), усиление устройств электроснабжения, строительство второго Козинского тоннеля. В проекте инвестиционной программы РЖД на 2019-2021 гг. на проект закладывалось 44,9 млрд руб., в том числе в 2019 г. – 2,7 млрд руб., в 2020 г. – 18 млрд руб., в 2021 г. – 24,2 млрд руб. (все – собственные средства компании).

ЭТИ И ДРУГИЕ ПРИМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Помимо прочего в своем сообщении в четверг Счетная палата указала на выявленные в ходе проверки «риски неэффективного использования бюджетных инвестиций». «Так, (цена – ИФ) договоров по ряду объектов превышает определенную государственной экспертизой. К примеру, стоимость поставки оборудования на «Четный парк на станции Иланская» составляет 810,4 млн руб. Это на 111 млн руб. выше подтвержденной госэкспертизой», – говорится в пресс-релизе. При этом на дату завершения проверки РЖД уже оплатили 738,5 млн руб., «допустив тем самым дополнительные бюджетные расходы на 40 млн руб.», подчеркнул аудитор.

Кроме того, при формировании начальной цены контракта компания применяла индексы-дефляторы, не соответствующие показателям прогноза социально-экономического развития, добавила СП РФ. В результате стоимость договоров подряда на строительство ряда объектов завышена на 89,8 млн руб. Счетная палата ранее уже отмечала подобные факты при проверке других инвестиционных проектов компании, заявил В.Богомолов, но добавил, что в РЖД к замечаниям «прислушиваются». «Компания в последнее время старается исправить сложившуюся практику», – сказал он.

В свою очередь первый замглавы РЖД Вадим Михайлов, слова которого также приведены в сообщении, заявил, что в компании уже приступили к устранению отмеченных СП РФ недостатков. «Этот проект для нас очень важен, и мы учтем все замечания. Часть из них устранена еще в ходе проверки, по другим составлен план мероприятий и взят под особый

контроль руководством. В 2019 г. все работы по проекту будут выполнены в соответствии с утвержденным графиком», – сказал он.

По итогам проверки «Российским железным дорогам» будет направлено представление, **Росжелдору** – информационное письмо, отчет – в палаты Федерального Собрания РФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ИНВЕСТИЦИИ ТМХ В РАЗВИТИЕ БРЯНСКОГО МАШЗАВОДА В 2018 Г ПРЕВЫСИЛИ 1 МЛРД РУБ.

Инвестиции в приобретение оборудования для развития Брянского машиностроительного завода (АО «УК «БМЗ», входит в «Трансмашхолдинг») в прошлом году превысили 1 млрд рублей, сообщает пресс-служба брянского предприятия.

Отмечается, что были закуплены современные высокопроизводительные станки, контрольно-измерительные приборы высокой точности, окрасочно-сушильные камеры для тепловозов, которые обеспечат дальнейшее повышение качества выпускаемой продукции и эффективности использования ресурсов, улучшение условий труда.

В тележечном цехе запущен в эксплуатацию новый роботизированный сварочный комплекс для сварки кронштейнов главных рам и кронштейнов тормозной рычажной передачи рам тележек тепловозов. Он позволяет одновременно вести сварку изделия и устанавливать или снимать заготовки, что при растущих объемах производства является существенным преимуществом.

«Это уже третий роботизированный комплекс на БМЗ. Первые два, также работающие в тележечном цехе, ориентированы на сварку корпусов подшипников, поперечных связей рамы тележки тепловоза и кронштейнов главных рам», – говорится в пресс-релизе.

В ближайших планах предприятия запуск четвертого робокомплекса, который будет производить сварку стержней главных рам тепловозов. «Это станет завершающим этапом перехода к практически полной автоматизации работ на данном участке тележечного цеха», – говорится в сообщении.

Внедрение роботизированных сварочных комплексов решает задачи повышения качества сварных швов, увеличения производительности, снижения трудоемкости и, соответственно, себестоимости изделий, отмечает пресс-служба.

В феврале 2018 года со ссылкой на департамент по внешним связям ТМХ сообщалось о намерении холдинга инвестировать в 2018 году свыше 1 млрд рублей в приобретение нового оборудования для Брянского машзавода, что в 5 раз больше, чем в 2017 году.

Сообщалось также, что Брянский завод ТМХ в 2018 году увеличил продажи на 20%, поставив ОАО «РЖД» и другим компаниям 248 тепловозов.

Брянский машиностроительный завод выпускает тепловозы и грузовые вагоны.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ФСК ПОСТРОИЛА В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНУЮ ЛЭП ДЛЯ СНАБЖЕНИЯ БАМА И ВСТО

ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) (входит в группу «Россети» (МОЕХ: RSTI)) завершила строительство линии электропередачи 220 кВ «Тира – Надеждинская» в Иркутской области для обеспечения электроснабжения Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), сообщила пресс-служба компании.

Протяженность ЛЭП по двум цепям составила около 300 км, она проходит по труднодоступным районам севера Иркутской области и пересекает 38 рек в бассейне Лены.

«За счет увеличения пролетов опор удалось на 20% уменьшить затраты на строительство и ускорить реализацию проекта. Согласно прогнозам, благодаря применению данного решения эксплуатационные расходы будут снижены также в объеме до 20%», – говорится в пресс-релизе.

Ранее сообщалось, что ФСК планировала вложить в проект более 5,3 млрд рублей. Итоговую стоимость строительства компания не уточняет.

Сообщалось также, что ЛЭП входит в число ключевых объектов, возводимых для присоединения Западного энергорайона Якутии к ОЭС Сибири.

Как уточняется в пресс-релизе, развитие системы внешнего электроснабжения БАМа и Транссиба – крупнейший из проектов ФСК ЕЭС. На территории Сибири и Дальнего Востока компания для его реализации запланировала 21 мероприятие. Полная стоимость макропроекта превышает 105 млрд рублей. Пока завершено два мероприятия для развития железнодорожных магистралей, в стадии строительства в настоящее время находятся восемь объектов.

В частности, в Иркутской области ФСК возводит подстанцию 220 кВ «Сухой Лог» и отходящие линии электропередачи общей протяженностью 588 км. Ввод в эксплуатацию нового крупного питающего центра позволит решить проблему энергоснабжения дефицитного Бодайбинского района, обеспечить надежное снабжение целого ряда инфраструктурных объектов и промышленных потребителей, включая объекты БАМа, ВСТО, предприятия золотодобывающей компании «Полюс».

Кроме того, для развития электросетевой инфраструктуры Восточной Сибири ФСК завершает строительство ПС 500 кВ «Усть-Кут» и ведет строительство ПС 500 кВ «Нижнеангарская», линии электропередачи «Усть-Илимская ГЭС – Усть-Кут» N2 и «Усть-Кут – Нижнеангарская».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ЛОГОПАРК ДЛЯ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ СТОИМОСТЬЮ 37 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ ПОД УФОЙ К 2026Г

Корпорация развития Башкирии и ООО «Строительное управление N20 «ПСК-6» (Уфа) в четверг подписали соглашение о создании агро-логистического парка «Уфимский», сообщает пресс-служба корпорации.

Планируется, что парк будет размещен в Уфимском и Иглинском районах республики на площади 300 га и будет включать оптово-распределительный центр с комплексами первичной переработки, сортировки, упаковки и хранения сельскохозяйственной продукции, а также комплекс заморозки сельхозпродукции, итейл-парк, железнодорожный и автомобильно-логистический терминал для контейнерных перевозок. Объем инвестиций оценивается в сумму более 37 млрд рублей.

В корпорации «Интерфаксу» сообщили, что часть суммы – собственные средства инициатора проекта – ООО «Строительное управление N20 «ПСК-6» (порядка 7,4 млрд рублей), около 29,8 млрд рублей – заемная часть.

Согласно пресс-релизу, проект рассчитан на 2019-2025 годы. Планируется, что по итогам его реализации будет создано 3 тыс. рабочих мест.

«Парк разместится на территории, прилегающей к индустриальному парку «Уфимский», где Корпорация развития является управляющей компанией действующего индустриального парка. Сейчас мы приступаем к разработке заданий на проектирование коммунальной инфраструктуры: присоединения к электрическим сетям и газоснабжению, системам водоснабжения и водоотведения, ливневой канализации и очистным сооружениям», – приводятся в сообщении слова гендиректора корпорации Олега Голова.

Действующий индустриальный парк «Уфимский» расположен в Уфимском районе, занимает территорию площадью 298 га на подъезде к микрорайону Шакша, имеет прямой выезд на федеральную автомобильную трассу М-5 «Урал» и выход на ветку железной дороги Уфа-Челябинск, оснащен системами электроснабжения, газоснабжения, водоснабжения и водоотведения.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «СУ N20 «ПСК-6» зарегистрировано в сентябре 2018 года, ведет строительство жилых и нежилых зданий.

Владельцами компании являются уфимские предприниматели Виктория Тарасова и Олег Филиппов.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.07; ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОГИБ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ АВТОМОБИЛЯ И ПОЕЗДА НА КУБАНИ

Девушка-водитель погибла при столкновении автомобиля с поездом в Краснодарском крае. Железнодорожный состав сбил машину на переезде.

Авария произошла на перегоне Староминская-Албаши. 26-летняя девушка, управляя автомобилем Toyota Corolla, выехала на железнодорожные пути, когда к переезду приближался поезд. Машинист применил экстренное торможение, однако столкновения с машиной избежать не удалось.

В результате столкновения автомобилистка скончалась на месте происшествия, сообщают «Кубанские новости».

Ранее сообщалось, что в Ленинградской области поезд насмерть сбил двух подростков. Они перебежали железнодорожные пути в непосредственной близости от движущегося состава.

<https://iz.ru/842958/2019-02-07/odin-chelovek-pogib-pri-stolknovenii-avtomobilia-i-poezda-na-kubani>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; СЛИЯНИЕ ДВУХ КРУПНЕЙШИХ ВЕРФЕЙ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ РЫНОК МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, В ТОМ ЧИСЛЕ СПГ – WSJ

Слияние двух крупнейших в мире судостроительных корпораций Hyundai Heavy Industries Group (HHI) и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co (DSME) повлечет за собой появление на рынке гиганта с долей свыше 20%, пишет The Wall Street Journal.

По данным WSJ, доля объединенных южнокорейских верфей на рынке строительства новых судов для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) может превысить половину портфеля заказов на СПГ-газовозы, это изменит рынок морской транспортировки энергоносителей.

Объединение также может придать новую форму индустриальному сектору морских перевозок и изменить основу глобального судоходства, отмечает издание.

«Если тебе нужен СПГ-газовоз – ты идешь на DSME или HHI», – сообщил WSJ греческий судовладелец, в управлении которого находится порядка 20 газозов. «СПГ станет ключевым топливом в течение следующего десятилетия, и корейские верфи станут крупнейшими бенефициарами развития этого рынка», – считает он.

По данным Bloomberg New Energy Finance, на фоне увеличения спроса Японии, Китая, Кореи и Индии, начиная с 2000 года морские СПГ перевозки выросли в 3 раза – до 308 млн тонн в прошлом году. В случае реализации заявленных проектов к 2030 году объем СПГ-перевозок может возрасти еще на 170 млн тонн.

Крупные судовладельцы настолько уверены в будущем спросе на СПГ, что оформляют «спекулятивные» сделки на покупку газозов, вместо заключения долгосрочных контрактов с крупнейшими энергетическими компаниями, как они обычно это делают.

Другой собеседник WSJ обращает внимание на то, что в прошлом греческие судовладельцы сделали ставку на нефтетанкеры – и эта стратегия принесла свои плоды. Сейчас же они ставят на СПГ-газовозы, а как показывает история, греческие судовладельцы довольно хороши в прогнозах рынка.

Конкурентам будет сложно состязаться с объединенными корейскими верфями, отмечает газета. «Китайские чиновники ненавидят сделку, но не смогут ее остановить», – считают эксперты WSJ по регулированию морского рынка судоходства.

Издание отмечает, что Пекин находится под давлением сделки по слиянию судостроительных корпораций China State Shipbuilding Corp. (CSSC) и China Shipbuilding Industry Corp. (CSIC), для завершения которой требуется время. Китайские верфи имеют

сложную структуру собственников, кроме того им будет непросто сокращать расходы с учетом фактора сохранения рабочих мест в условиях замедления темпов роста китайской экономики.

Слияние HHI и DSME может негативно повлиять на рынок судостроения, сообщил «Интерфаксу» источник на транспортном рынке. По словам собеседника агентства, появление на мировом рынке судостроения мега-компании приведет к снижению конкуренции в отрасли, росту стоимости строительства нового флота и сокращению продуктовой линейки судов.

В феврале стало известно, что две южнокорейские судостроительных корпорации задумались о слиянии. Крупнейшая в мире южнокорейская Hyundai Heavy Industries Group намерена приобрести контрольный пакет акций Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., занимающей второе место в данном секторе.

С такой инициативой Hyundai Heavy обратилась к Корейскому банку развития, которому принадлежат 55,7% акций Daewoo Shipbuilding после оказания компании господдержки в 2017 году. Представители банка подтвердили факт переговоров. Сумма сделки может составить 2,1 трлн вон (почти \$2 млрд). На судостроительную отрасль приходится порядка 7% экспорта Южной Кореи, четвертой по величине экономики Азии.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.07; В ШВЕЦИИ ЗАВЕРШИЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ АРКТИЧЕСКОГО СОВЕТА ПО ПРОГРАММЕ ЗАЩИТЫ АРКТИЧЕСКОЙ МОРСКОЙ СРЕДЫ (ПАМЕ)

В административном центре самого южного региона Швеции городе Мальме 5 – 7 февраля состоялось заседание Рабочей группы Арктического совета по Программе защиты арктической морской среды (ПАМЕ).

В работе заседания ПАМЕ приняли участие делегации всех государств-участников Арктического совета (Российская Федерация, Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция и США), представители Секретариата и других рабочих групп Арктического совета, а также делегации наблюдателей и неправительственных организаций.

От Российской Федерации в работе заседания приняли участие представители **Федерального агентства морского и речного транспорта**: ФГБУ «Морспасслужба», ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики», ФГБУ «АМП Западной Арктики» и ФГБУ «АМП Балтийского моря».

Одним из основных вопросов повестки дня ПАМЕ было обсуждение хода выполнения рекомендаций Доклада о судоходстве в Арктике (AMSA).

Российская делегация, как представитель одной из ведущих арктических держав (совместно с США), проинформировала о состоянии готовности совместного документа стран Арктического совета по разработке проекта регионального плана приемных портовых сооружений в Арктике в контексте концепции ИМО по региональным договоренностям о приемных портовых сооружениях. В документе учтены все комментарии и предложения государств-членов Арктического совета, а также требования ИМО по представлению такого вида документов. Документ готовится для представления на 74-ю сессию Комитета по защите морской среды (КЗМС 74) Международной морской организации (ИМО).

Делегации рассмотрели ход выполнения отдельных проектов по предотвращению загрязнения морской среды при использовании/перевозке судами тяжелых сортов топлива. В частности, Норвегия проинформировала о намерении представить на следующее заседание детальное проектное предложение о влиянии разливов различных типов нефти на морскую среду с целью включения в Программу работ ПАМЕ на 2019-2021 г.

Делегации обсудили предлагаемый к выполнению Норвегией проект по гармонизированному выполнению Полярного кодекса. Российская делегация проинформировала о выполнении Полярного кодекса, представив количество выданных судам под российским флагом свидетельств судна полярного плавания и меры по контролю наличия таких свидетельств при выдаче разрешений на плавание в акватории Северного морского пути. Далее делегация анонсировала проведение во Владивостоке в сентябре 2019 года специализированного тренировочного семинара Токийского меморандума о госпортконтроле, одной из тем которого является внедрение Полярного кодекса в части подготовки и дипломирования моряков по недавним поправкам в Конвенцию ПДНВ.

При рассмотрении предлагаемых к выполнению новых проектов, в частности, проектного предложения по подводному шуму от международного судоходства в Арктике, делегации согласились с предложением российской делегации о необходимости проводить оценку экономических последствий для судоходства при обсуждении возможных мер по снижению такого шума.

По предложению российской делегации, поддержанному делегацией Финляндии, инициируемый Исландией проект по проблеме выбросов черного углерода с судов в Арктике был изменен в контексте дальнейшего изучения распределения и уровня таких выбросов в регионе, а также изучения доступных технологий по снижению указанных выбросов с учетом их экономической эффективности. При реализации указанного проекта будут приниматься во внимание итоги рассмотрения соответствующего вопроса в ходе 6-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR 6) и КЗМС 74.

Участники заседания согласовали Программу работ на 2019-2021 г. и отчет об основных результатах работы ПАМЕ, которые будут представлены для одобрения Министерской сессией Арктического совета в 2019 г. Следующее заседание ПАМЕ состоится в сентябре 2019 г. в Исландии.

Досье:

В 1989 году арктические государства начали «процесс Рованиеми», приведший в 1991 г. к созданию Стратегии защиты окружающей среды Арктики.

В ходе реализации стратегии стала очевидной необходимость более тесного сотрудничества арктических государств, в первую очередь, в области управления природными ресурсами и охраны окружающей среды, что и было реализовано 19 сентября 1996 г. в Оттаве путем создания межправительственного форума «высокого уровня» – Арктического совета (АС). Его учредителями выступили восемь арктических государств: Россия, Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия и Швеция. Нескольким организациям, представляющим интересы коренных народов Севера, в АС предоставлен статус «постоянного участника», некоторым неарктическим государствам предоставлен статус «постоянного наблюдателя», а целый ряд межправительственных и неправительственных организаций наделены статусом «наблюдателя».

За более чем двадцать лет своего существования Арктический совет стал основной международной площадкой для практического многостороннего сотрудничества в Арктике. Это сотрудничество охватывает широкий круг вопросов устойчивого развития Арктики – от экономики и экологии до обеспечения социальных нужд проживающих там людей.

Мандат Рабочей группы Арктического совета по Программе защиты арктической морской среды (Protection of Arctic Marine Environment, ПАМЕ) заключается в разработке политических и иных мер, связанных с сохранением и устойчивым использованием морской и прибрежной среды Арктики.

В рамках группы осуществляются проекты по реализации Стратегического плана по защите арктической морской среды, оценке арктического морского судоходства,

портовых мощностей по переработке судовых и грузовых отходов, изучению крупных морских экосистем, обновлению региональной программы действий по защите арктической морской среды от антропогенной деятельности.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77050>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.07; В 2018 ГОДУ ИНСТИТУТ ДПО ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА ПРОДОЛЖИЛ УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПОДГОТОВКИ

По итогам 2018 года Институт дополнительного профессионального образования «Макаровка» продемонстрировал рост как по количеству специалистов, прошедших обучение, так и по финансовым показателям. По сравнению с 2017 годом рост по количеству обученных составил 11%, по финансовым показателям – 21%. Таким образом, по финансовым показателям 2018 год стал лучшим за всю историю существования Института.

В 2018 году обучение в Институте ДПО прошли 21 537 человек, из них 14 244 человека прошло обучение в Санкт-Петербурге и 7 293 – в структурных подразделениях филиалов.

В структуре института появились новые структурные подразделения, в их числе Центр морских арктических компетенций (ЦМАК), предназначенный для подготовки, повышения квалификации, переподготовки и поддержания компетенций персонала атомного ледокольного флота России. Следует отметить, что открытие тренажерного комплекса судовой ядерной энергетической установки является первым этапом создания ЦМАК. Университет планирует продолжить интеграцию компетенций, применимых для исследований и эксплуатации арктических проектов, которыми обладают различные структуры ВУЗа, а также высокотехнологичные предприятия, научно-исследовательские институты, судоходные компании, эксплуатирующие морские суда в полярных водах.

Следует отметить, что Институт ДПО совместно с кафедрами Факультета судовой энергетики провел подготовку сдаточных команд новых атомных ледоколов.

Еще одной новой структурой, которую курирует Институт ДПО, стал Центр конвенционной подготовки и ДПО МГАВТ (Московская государственная академия водного транспорта) Московского филиала ГУМРФ.

В 2018 году в число новых учебных курсов, с которыми университет вышел на рынок дополнительных профессиональных программ, вошли: «Обслуживание и поиск неисправностей в судовом гидравлическом оборудовании», «Повышение квалификации специалистов по эксплуатации ядерных энергетических установок».

Институтом возобновлены курсы для специалистов судоходных компаний по вопросам управления безопасностью и предотвращения загрязнений в соответствии с требованиями МКУБ.

Для отработки навыков использования индивидуальных средств спуска (ИСС) в чрезвычайных ситуациях на морских объектах нефтегазодобычи университет ввел в эксплуатацию новый тренажер по эвакуации с буровой платформы – тренажерный комплекс «Donut». Коллективом инструкторов были разработаны учебная программа, библиотека презентаций и комплекс практических упражнений.

Институт ДПО ввел в эксплуатацию новый программный комплекс для подготовки сил обеспечения транспортной безопасности морского и внутреннего водного транспорта. В Региональном центре ДПО Архангельского филиала ГУМРФ был модернизирован тренажерный комплекс судовой энергетической установки.

В 2018 году был также введен в эксплуатацию новый медицинский класс, предназначенный для подготовки членов экипажей морских судов и морских объектов нефтегазодобычи в соответствии с международными требованиями Конвенции ПДНВ 1978 г. с поправками и согласно рекомендаций ОРПО. Приобретенное новое оборудование позволило существенно повысить качество подготовки моряков.

Количество специалистов нефтегазовой отрасли, прошедших обучение по курсу «Базовая подготовка по безопасности и аварийным процедурам для работы на шельфе» (BOSIET) перешагнуло тысячный рубеж.

В 2018 году Институт ДПО ГУМРФ им. Адмирала С.О. Макарова расширил также формат дистанционного обучения, подключив к этой системе в том числе курсы по подготовке сил обеспечения транспортной безопасности и признанные Минтрансом России программы для судовых механиков и электромехаников по продлению и повышению уровня дипломов. В целом количество обучающихся на курсах с использованием дистанционных образовательных технологий более чем в 2,5 раза превысило показатель 2017 года.

Особо следует отметить достижения института по подготовке специалистов для работы в ледовых условиях. Помимо создания ЦМАК в 2018 году ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова получил признание Минтранса России по подготовке моряков для работы на судах в полярных водах, а также приступил к подготовке специалистов к плаванию в полярных водах в Архангельском филиале ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Значительный объем работ был выполнен по разработке примерных программ подготовки членов экипажей морских судов и судов внутреннего водного транспорта по поручению Росморречфлота.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77045>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.07; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ФИНАНСИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ РЕГИОНОВ РОССИИ С ТУРИСТИЧЕСКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ

Зампредседателя комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Сергей Кривонос («Единая Россия») предложил вкладывать деньги из федеральной казны в развитие транспортной доступности туристических регионов России, а не в общую инфраструктуру, как это делалось ранее. Об этом он сообщил Агентству городских новостей «Москва».

«По нашему мнению, программа по туризму была направлена только на развитие инфраструктуры. Но это длинная история и не всегда понятен конечный результат. Мы считаем, что больше федеральных средств нужно направлять на транспортную доступность регионов и региональных центров туризма, отдыха и на их продвижение. Сейчас мы ведем консультации с министерством экономического развития о том, как это можно осуществить. Считаю, что нам это обязательно нужно делать, потому что без транспортной доступности регионов ни о каком развитии речи идти не может», – сообщил парламентарий.

С.Кривонос добавил, что в отношении регионов будут расставляться приоритеты с точки зрения популярности среди туристов, однако не исключил, что будут рассматриваться не только юг России, но также Урал и Алтай.

По словам парламентария, новые регионы также рассмотрят в программе субсидирования «Тимиполдж3и на Дальний Восток, и в Крым. Запрашивались одни суммы – смогли выделить другие. Программа закончилась и сейчас направления обсуждаются. Может быть, министерство транспорта будет этим заниматься», – заключил он.

Как ранее сообщали СМИ, на развитие внутреннего туризма правительство РФ в ближайшие три года направит 21 млрд руб. Субсидии из федерального бюджета получат 22 региона, в том числе Адыгея, Республика Алтай, Карачаево-Черкесия, Чувашия и Приморье.

<https://www.mskagency.ru/materials/2861191>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЕТРОВ; 2019.02.07; СТЮАРДЕССА БЕЗ ПОДДЕРЖКИ; СЛУЖБУ «ВОЗДУШНЫХ МАРШАЛОВ» СОЗДАВАТЬ НЕ ПЛАНИРУЮТ

Создание службы «воздушных маршалов», которые стали бы утихомиривать дебоширов на борту самолета, в настоящее время не планируется. «Такое подразделение в структуре МВД России создаваться не будет», – сообщили в пресс-центре МВД.

Возможность появления службы, сотрудники которой выявляли бы потенциально опасных личностей, а также пассажиров, нарушающих правила поведения на борту самолета и устраивающих дебоши, обсуждается уже несколько лет.

Специалисты активно заговорили об этом в конце января, когда самолет «Аэрофлота», следовавший из Сургута в Москву, совершил вынужденную посадку в аэропорту Ханты-Мансийска после требования одного из пассажиров лететь в Афганистан. Комментируя инцидент, зампред Комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный заявил тогда, что институт «воздушных маршалов» рано или поздно появится в России. По его словам, это лишь вопрос времени.

«Законом «О полиции» и указом президента подразделения полиции, выполняющие полномочия «службы воздушных маршалов», не предусмотрены», – цитирует РИА Новости заявление МВД. В то же время в пресс-центре МВД рассказали, что для того, чтобы предотвращать опасное поведение пассажиров на борту самолетов, полиция совместно с авиаперевозчиками и службой авиабезопасности принимают меры для выявления людей, склонных к агрессии и в состоянии опьянения.

Начальник Главного управления на транспорте МВД России генерал-лейтенант полиции Дмитрий Шаробаров вчера сообщил, что в прошедшем году из-за агрессивного поведения были не допущены к перелету 2174 авиапассажира. За тот же период снято с воздушных судов гражданской авиации более 900 человек.

Хотя самолеты при всем при этом все равно оказались намного безопасней, чем поезда. Транспортные полицейские, проанализировав данные за 2018 год, признали самым криминально опасным видом транспорта железнодорожный. По словам генерала Шаробарова, подавляющее большинство преступлений на транспорте совершается в поездах, электричках и на вокзалах.

Так, из 38,6 тысячи всех преступлений, совершенных на объектах транспорта в 2018 году, 30 тысяч относятся к железнодорожному транспорту. «На железнодорожном транспорте и наркотиков выявляется больше, и оружия», – пояснил Шаробаров.

Чаще всего на транспортных объектах, по данным МВД, происходят кражи, преступления, связанные с наркотиками, и мошенничество.

<https://rg.ru/2019/02/07/mvd-ne-planiruet-sozdavat-sluzhbu-vozdushnyh-marshalov.html>

ВЕСТИ.RU; 2019.02.07; НА ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ В ДФО ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЯТ 5,2 МЛРД РУБЛЕЙ

На льготные авиабилеты в ДФО будет выделено дополнительно 5,2 млрд рублей. Об этом рассказал министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов 6 февраля во время пресс-конференции в ТАСС.

«По итогам прошлого года суммарно нам удалось добиться выделения 4,5 млрд рублей на льготные авиабилеты для жителей субъектов Дальнего Востока, Крыма и Калининграда. Всего было перевезено 584 тысячи пассажиров. С начала этого года нам удалось сделать программу круглогодичной, и она заработала уже с 1 января 2019 года. Кроме этого, в нее были включены дополнительные маршруты для Дальнего Востока – добавлено 64 новых маршрута и теперь их 134. С этого года правом пользоваться льготными авиабилетами могут многодетные семьи», – сообщил министр РФ по развитию Дальнего Востока.

Также Александр Козлов добавил, что на текущий момент на субсидирование льготных авиабилетов на Дальнем Востоке **Минтранс** России выделено 2,8 млрд рублей, но уже

готов проект распоряжения о дополнительном выделении из Резервного фонда Правительства РФ дополнительных 5,2 млрд рублей для льготных авиаперевозок (для Дальнего Востока, Крыма и Калининграда). По словам министра РФ по развитию Дальнего Востока, это позволит в 2019 году перевезти более 1 млн человек.

Напомним, с 1 января 2019 года для отдельных категорий населения действует льготная цена на авиабилеты из Улан-Удэ в Москву – 6200 рублей. Ранее в Бурятии программа субсидирования авиаперевозок действовала с 1 марта по 1 декабря, а теперь с вхождением в Дальневосточный округ программа будет действовать круглый год. Для приобретения билетов по специальным тарифам нужно обратиться в любую авиакассу с документом, подтверждающим право на льготу. Это молодежь до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды I группы любого возраста и сопровождающее инвалида лицо, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалид с детства II или III группы. В список льготных категорий населения добавились многодетные семьи, где трое и более несовершеннолетних детей. Справку можно взять в отделах соцзащиты по месту жительства.

Также с вхождением Бурятии в Дальневосточный федеральный округ с декабря 2018 года на 10% снижена цена на авиабилеты в Нижнеангарск и Таксимо. Снижение по регулируемым маршрутам в Бурятии произошло благодаря обнулению НДС при реализации услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа.

Цены на авиабилеты в северные районы республики снизились на 600 рублей – в Нижнеангарск до 5427 рублей и в Таксимо до 6336 рублей. По маршрутам внутри Баунтовского эвенкийского района цены уменьшились на 300 рублей. Об этом сообщает ГТРК «Бурятия».

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3113448>

РИА НОВОСТИ; ЮЛИЯ ЧИЧЕРИНА; 2019.02.07; УЛЬЯНОВСК СРАЗИЛСЯ С ПИТЕРОМ ЗА ЗВАНИЕ «ЛУЧШИЙ В НЕБЕ»

Курсант Ульяновского института гражданской авиации (УИ ГА) Егор Ознобихин стал победителем третьего профессионального конкурса «Лучший в небе-2019». Организаторами состязаний будущих пилотов лайнеров Superjet 100 выступили Аэрофлот, **Росавиация**, а также Объединенная авиастроительная корпорация.

Награждение победителей состоялось в день открытия VI Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации, которая проходит 6-7 февраля в столичном «Крокус Экспо». Сам финальный поединок в нынешнем году проходил 28-30 января на базе Ульяновского института гражданской авиации. Его участниками стали 12 курсантов – представителей летных вузов и училищ из Санкт-Петербурга и Ульяновска.

Поздравить будущих пилотов в «Крокус Экспо» приехали почетные гости, в том числе руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**, президент ОАК Юрий Слюсарь, заместитель генерального директора – летный директор ПАО «Аэрофлот» Игорь Чалик и другие.

Под дружные аплодисменты участникам конкурса вручили памятные дипломы и подарки. «Благодаря конкурсу, все участники смогли не только продемонстрировать полученные во время учебы знания, но и выявить свои слабые стороны, над которыми еще стоит поработать, а также пообщаться с будущими коллегами по цеху из других регионов. Конкурс был разделен на два испытания – теорию и практику. Самой сложной, на мой взгляд, была практическая часть, которая проходила в тренажере Sukhoi Superjet 100», – сказал РИА Новости Ознобихин.

Второе место в поединке покорителей «пятого океана» одержал Михаил Орловский – также курсант УИ ГА. В тройку победителей вошел и представитель Санкт-Петербургского университета ГА (СПбГУ ГА) Андрей Кондаков.

Отметим, что «Лучший в небе» проводится уже третий раз. Ежегодно в конкурсе пилотов принимают участие курсанты профессиональных образовательных учреждений со всей России. При этом, по условиям состязаний, возраст участников не ограничивается.

«Конкурсные испытания были разбиты на теорию и практику. В теории курсанты сдавали аэродинамику, навигацию, пилотирование, метеорологию и английский (он нужен для международных рейсов), а практическая часть проходила на полнопилотажном тренажере SSJ100, где создается полное впечатление полета, максимально приближенное к реальности», – рассказал журналистам первый проректор по летной подготовке УИ ГА Александр Потапов.

Он отметил, что идея проведения конкурса принадлежит компании «Аэрофлот», а само состязание позволяет выявлять лучших курсантов и показывает уровень подготовки кадров в летных вузах и училищах.

«Конкурс – своего рода кузница кадров, где происходит яркая демонстрация знаний и потенциальных возможностей будущих профессиональных пилотов, которые в последующем станут частью команды одной из ведущих авиакомпаний мира», – сказал Потапов.

Курсанты покоряли «взлетку»

Если говорить об особенностях конкурсной программы 2019 года, то, по словам представителей экспертного жюри, в ней появилось больше вопросов по теории, усложнились задания по английскому языку. Отметим, что пилоты прошли тренировку с инструкторами на полнопилотажном тренажере Superjet 100.

Как рассказал начальник тренажерного центра УИ ГА Владимир Пырков, на тренажере полностью воспроизведена кабина Superjet 100. «Это тренажер самого высокого уровня с системой подвижности, передовыми системами визуализации. Подобных тренажеров в мире всего четыре единицы», – пояснил он.

Во время практического испытания, в небе, а точнее, в тренажере, курсанты находились около сорока минут. Им предстояло выполнить все указания экспертов, в частности, решить несколько задач по заходу на посадку. Согласно заданию, в этом году конечной точкой тренировки был выбран столичный аэропорт Шереметьево, являющийся базовым для самолетов SSJ 100. При этом задача постепенно усложнялась – если в начале полета погодные условия были близки к идеальным, то постепенно погода портилась все сильнее.

Турбулентность, туман и диалог с диспетчером

Итак, во время практической части курсанты разбивались на пары. Один из них занимал в кабине кресло КВС (командира воздушного судна), второй – место второго пилота. После получения участниками конкурса задачи самолет-тренажер, на борту которого находились также эксперты и инструктор, «взмывает» в небо.

В тренировочном ангаре тренажер плавно покачивается на обманчиво тонких гидравлических ногах. Со стороны кажется, что это робот будущего занимается медитацией. В это время внутри кабины, в виртуальной реальности полета, пилоты пытаются посадить самолет в непростых погодных условиях. При этом ребята несколько раз менялись функционалом – ведущую роль брал на себя второй пилот. Все по-настоящему, вплоть до переговоров исключительно на английском языке.

«Было полное ощущение реальных взлета и посадки. Тренажер детально передает все нюансы, вплоть до турбулентности или ощущения от касания шасси с бетонкой», – таковы первые впечатления курсанта Санкт-Петербургского университета ГА Валерия Колесникова после прохождения испытания.

Комиссию экспертов, в которую входили действующие пилоты SSJ100, инструкторы, представители учебных заведений и ведущих авиакомпаний возглавил замглавы **Росавиации** Олег Сторчевой. Все работы курсантов оценивались по десятибалльной шкале.

«Конкурс «Лучший в небе» не имеет аналогов в нашей стране. Оценки, которые дали эксперты, подтвердили высокое качество подготовки конкурсантов, имеющих отличные навыки пилотирования как в теории, так и на практике. Выявить победителя было сложной задачей, разрыв между призовыми местами составил всего лишь две десятые балла», – отметил Сторчевой.

По его словам, конкуренция среди участников состязания была жесточайшей, ведь оценка «три» для пилота – это недопуск к полету.

Представитель **Росавиации** подчеркнул важность проведения конкурса как для самих курсантов, так и для авиации в целом, отметив, что за работой начинающих пилотов пристально наблюдали представители авиакомпаний, которые готовы пригласить лучших курсантов «на борт» в качестве пилотов.

«Само участие в конкурсе – это уже большая победа для курсанта», – считает командир авиаэскадрильи, инструктор-экзаменатор SSJ100 ПАО «Аэрофлот» Евгений Хамитов, который входил в состав жюри, оценивающего практическую часть конкурса.

«Мы в жюри неоднократно ловили себя на мысли, что делаем замечания курсантам как будто они уже действующие, профессиональные пилоты SSJ100 – это говорит о многом. Участие в испытании формирует у ребят ответственность и особую любовь к небу», – подчеркнул он.

Хамитов подтвердил, что для Аэрофлота конкурс предоставляет уникальную возможность отобрать лучших «покорителей неба».

На церемонии награждения заместитель генерального директора-летный директор ПАО «Аэрофлот» Игорь Чалик отметил, что конкурс пилотирования «Лучший в небе» – уникальный в своем роде.

«Аэрофлот заинтересован в популяризации этой профессии и развитии авиационного образования, нам нужны молодые квалифицированные кадры», – подчеркнул он.

Он напомнил, что Аэрофлот является стартовым покупателем и крупнейшим эксплуатантом в России современных лайнеров Superjet 100.

«На данный момент парк компании насчитывает 50 самолетов данного типа, а осенью прошлого года Аэрофлот и Объединенная авиастроительная корпорация заключили соглашение на поставку еще 100 самолетов Superjet 100», – пояснил Чалик.

Высокий уровень летной подготовки, который получают курсанты в государственных летных учебных заведениях, отметил руководитель **Росавиации** Александр **Нерадько**.

«Уверен, что участники конкурса будут в прицеле интересов всех авиакомпаний страны. Желая победителям достичь новых высот и достойно представлять отечественную авиационную школу пилотирования в мире!» – сказал он на церемонии.

Президент ОАК Юрий Слюсарь после награждения победителей сказал журналистам, что состязание будущих пилотов «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», – добавил он.

Кто знает, возможно, совсем скоро мы, пассажиры рейсовых «Суперджетов», услышав приветственные слова капитана корабля, узнаем знакомую фамилию участника конкурса «Лучший в небе – 2019».

<https://ria.ru/20190207/1550514369.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; БОЛЕЕ 900 АВИАДЕБОШИРОВ СНЯТЫ ЗА 2018 ГОД С САМОЛЕТОВ В РФ

Транспортные полицейские в 2018 году сняли с самолетов почти тысячу нарушителей, 63 из них были привлечены к уголовной ответственности.

«За совершение противоправных действий снято с воздушных судов гражданской авиации более 900 пассажиров, из которых 63 привлечено к уголовной ответственности», – сообщается в материалах транспортного главка полиции, распространенных на пресс-конференции.

Согласно данным МВД, всего в 2018 году, в связи с деструктивным поведением не было допущено к перевозке воздушными судами 2 тыс. 174 авиапассажира, из них 168 были привлечены к уголовной ответственности.

ТАСС; 2019.02.07; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ МАХАЧКАЛОЙ И СТАМБУЛОМ ВОЗОБНОВИТСЯ С 21 ФЕВРАЛЯ

Прямое авиасообщение между Махачкалой и Стамбулом возобновится с 21 февраля этого года, полеты будут выполняться два раза в неделю. Об этом сообщила журналистам в четверг помощник генерального директора махачкалинского аэропорта Камила Гамзатова. Регулярные прямые авиарейсы из Махачкалы в Стамбул были запущены весной 2016 года. Перевозчиком выступала турецкая авиакомпания Atlasglobal. Как сообщили ТАСС в аэропорту Махачкалы, в ноябре 2018 года сообщение было закрыто из-за финансовых проблем у перевозчика.

«С 21 февраля возобновится авиасообщение между Махачкалой и Стамбулом. Рейсы в аэропорт Ататюрк (Турция) будет совершать авиакомпания Atlasglobal на самолетах Airbus A320. Аэропорт дагестанской столицы уже подтвердил слоты авиакомпании, продажи билетов уже начались», – сказала Гамзатова. По ее словам, авиарейсы будут совершаться два раза в неделю – по четвергам и воскресеньям.

Ранее сообщалось, что прямое авиасообщение между Махачкалой и Стамбулом возобновится с 26 декабря 2018 года, полеты планировалось выполнять три раза в неделю. Аэропорт Махачкалы – единственный аэропорт Дагестана. В 2018 году он впервые в своей истории обслужил рекордное количество пассажиров за год – 1,29 млн человек, что на 90 тыс. больше, чем было запланировано, а также почти на 200 тыс. больше по сравнению с показателями 2017 года. После реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году воздушная гавань с каждым годом улучшает основные показатели. В феврале 2018 года он признан лучшим аэропортом в категории «Региональный проект Северо-Кавказского федерального округа» по версии экспертов премии «Воздушные ворота России».

Пропускная способность аэропорта на внутренних рейсах – 200 пассажиров в час, на международных – 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6090872>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; S7 С 24 МАЯ ОТКРЫВАЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ТАЙБЭЙ

S7 Airlines с 24 мая начнет выполнять прямые регулярные рейсы из Владивостока в Тайбэй, говорится в сообщении авиаперевозчика.

Полеты будут выполняться по пятницам A320. В настоящее время авиасообщения с Тайванем из Владивостока нет.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний.

В 2018 году услугами аэропорта воспользовались 2,634 млн пассажиров, что на 21% превысило показатель 2017 года.

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), – вторая крупнейшая авиационная группа в РФ. Принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 6 МАРТА УВЕЛИЧАТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ПРАГУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) с 6 марта увеличит частоту полетов из Екатеринбурга в Прагу с четырех до шести раз в неделю, сообщает пресс-служба авиакомпании.

В настоящее время рейсы по этому направлению выполняются по вторникам, четвергам, пятницам и воскресеньям. Теперь добавятся полеты по средам и субботам.

Ранее полеты по маршруту Екатеринбург – Прага также выполняла авиакомпания Czech Airlines. Однако, как сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе екатеринбургского аэропорта «Кольцово», перевозчик принял решение прекратить с конца января текущего года выполнение собственных рейсов из-за низкого спроса и роста стоимости топлива.

«К сожалению, текущая экономическая ситуация из-за снижения пассажирского спроса и роста стоимости авиакеросина не позволяет сохранять рейсы на должном уровне прибыльности», – говорил собеседник агентства со ссылкой на данные Czech Airlines.

При этом сообщалось, что Czech Airlines сохранит свое коммерческое присутствие на маршруте Прага – Екатеринбург в рамках совместных полетов с авиакомпанией «Уральские авиалинии».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВВЕЛИ БЕЗБАГАЖНЫЙ ТАРИФ НА НЕКОТОРЫХ РЕЙСАХ ИЗ «ЖУКОВСКОГО»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) на ряде направлений из подмосковного аэропорта «Жуковский» ввела два экономичных тарифа без питания, один из которых также не предусматривает предоставления багажного места, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

Тарифы «багажный» и «безбагажный», введены на рейсах из Жуковского в Прагу, Рим, Париж и Ниццу. Кроме того, в ближайших планах значится введение этих тарифов на маршрутах из московского «Домодедово» в Монпелье и Бордо. Такие тарифы вводятся перевозчиком впервые.

Самый экономичный тариф «безбагажный» включает в себя только ручную кладь весом до 5 кг и размером 40 на 30 на 20 см, другой тариф, «багажный», помимо ручной клади, предусматривает одно место багажа весом до 23 кг. Оба тарифа не предусматривают питания во время перелета.

«Отсутствие питания и багажа сокращает расходы авиакомпании на обслуживание рейсов в аэропорту вылета. Все эти меры позволяют уменьшить стоимость авиабилетов и сделать путешествия доступнее», – отметили в пресс-службе.

Кроме того, с 1 февраля «Уральские авиалинии» внесли изменения в рационы питания для пассажиров. На рейсах продолжительностью менее двух часов питания нет, до четырех часов – только холодное питание, от четырех до шести часов – горячее питание, без возможности выбора блюд.

Изменения будут действовать до окончания зимней навигации. «Эта мера предпринята с целью оптимизации расходов авиакомпании и чтобы избежать повышения цен на билеты», – подчеркнули в пресс-службе, отметив, что по итогам 2018 года цены на керосин выросли на 30%, а на услуги аэропортов – на 20%.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском

«Пулково». Флот состоит из 47 самолетов Airbus (двадцать четыре A320, шестнадцать A321 и семь A319), все они взяты авиакомпанией в операционный лизинг. Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов.

ТАСС; 2019.02.07; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОТЛОЖИЛИ КОНКУРС НА СОЗДАНИЕ ЛИНИИ АЭРОЭКСПРЕССА ДО ПУЛКОВА

Власти Санкт-Петербурга временно отменили конкурс на строительство линии аэроэкспресса от Витебского вокзала до аэропорта Пулково, который был объявлен городским комитетом по инвестициям летом 2018 года, для проработки вариантов финансирования проекта, в том числе с участием федерального бюджета, сообщили в городском комитете по инвестициям.

«Учитывая необходимость проработки различных возможностей его финансирования, в частности с участием федерального бюджета, правительство города приняло решение провести дополнительную работу по сравнению существующих альтернативных вариантов улучшения транспортного сообщения с аэропортом Пулково в рамках комплексного развития данной территории», – отмечается в сообщении.

В ноябре комитет по инвестициям повторно продлил срок принятия заявок на конкурс по созданию и эксплуатации линии аэроэкспресса до 30 января 2019 года, это уже второе продление с запуска конкурса, итоги которого планировалось подвести 30 мая 2019 года. Как ранее поясняли журналистам представители городской администрации, очередной перенос был вызван необходимостью проработки «надлежащих финансово-экономических обоснований».

В первый раз сроки были перенесены в связи с обращением руководства ОАО «РЖД» в адрес правительства Санкт-Петербурга, поскольку город не получил от монополии одобрение на строительство аэроэкспресса Пулково – Витебский вокзал. В РЖД считают, что начальной станцией должен быть Балтийский вокзал. Соглашение о намерениях по реализации проекта создания и эксплуатации железнодорожной линии подписали в 2018 году исполнительный директор «Аэроэкспресс» Валерий Федоров и бывший в то время губернатором Петербурга Георгий Полтавченко в рамках Петербургского международного экономического форума.

Правительство Петербурга рассматривает альтернативные варианты повышения транспортной доступности Пулкова: железнодорожное, автобусное сообщение, а также линия скоростного трамвая и линия метро. Наименее дорогостоящий из рассматриваемых вариантов – выделенная линия скоростного автобусного сообщения, наиболее дорогостоящий вариант – линия метро. Как ранее сообщала администрация Санкт-Петербурга, проект продления ветки метрополитена до аэропорта не учтен в генплане города, хотя отраслевая схема развития метро после 2025 года предусматривает продление Кировско-Выборгской линии.

<https://tass.ru/ekonomika/6091534>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ИЩЕТ ПОСТАВЩИКА КЕРОСИНА ДЛЯ ЗАПРАВКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОДАРА

ООО «Авиакомпания «Победа» объявило открытый запрос предложений для заключения договора поставки авиакеросина ТС-1 и оказания услуг по заправке воздушных судов в аэропорту Краснодара.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», извещение о закупке было размещено 6 февраля. Максимальная цена контракта установлена в размере 300 млн рублей, объем планируемых закупок топлива в материалах не указан.

Заявки на участие в запросе предложений принимаются до 22 февраля, итоги будут подведены 26 февраля.

Срок действия договора – 2 года с момента подписания. Согласно условиям закупки, компания-победитель должна быть готова приступить к поставке топлива с 31 марта 2019 года.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), образована в сентябре 2014 года. Выполняет рейсы на самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

АО «Международный аэропорт Краснодар» входит в группу «Базэл Аэро» вместе с аэропортовыми комплексами Сочи и Анапы. По итогам 2018 года аэропорт увеличил пассажиропоток на 19% по сравнению с предшествующим годом, до 4,17 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; САМАРСКИЙ «АВИААГРЕГАТ» В 2018Г УДВОИЛ ПРОИЗВОДСТВО АВИАЦИОННЫХ ШАССИ

АО «Авиаагрегат» (МОЕХ: AVGT) (Самара, входит в холдинг «Технодинамика») в 2018 году увеличило вдвое объем выпуска шасси в количественном выражении по сравнению с 2017 годом, сообщила пресс-служба «Технодинамики».

«В составе реализованной продукции объем выпуска шасси вырос по сравнению с 2017 годом в два раза», – говорится в сообщении.

Абсолютные показатели объема производства не раскрываются.

Как сообщается, «Авиаагрегат» в 2018 году получил подряды на поставку шасси для воздушных судов, в том числе для самолета Ту-214 (ПАО «Туполев») (МОЕХ: TUPL) и для Ил-96-300 (ПАО «ВАСО») (МОЕХ: VASO). Предприятие возобновило поставки шасси для самолета Ил-76МД-90А, а также завершило проектные работы по модернизации шасси учебно-тренировочного самолета Як-152 под увеличенный вес самолета и работы в рамках проекта создания широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета.

«Ожидается, что в текущем году спрос на авиационную продукцию производства «Авиаагрегата» продолжит расти. В настоящее время на 2019 год законтрактовано уже 70% (предполагаемой на год согласно бизнес-плану – ИФ) выручки, определен портфель заказов как на шасси, так и на гражданскую продукцию общепромышленного назначения, ремонты и прочее», – говорится в пресс-релизе.

По словам гендиректора «Технодинамики» Игоря Насенкова, «Авиаагрегат» в 2018 году увеличил на 40% долю реализованной гражданской продукции относительно 2017 года, объем НИОКР возрос в 7,6 раза.

«Кроме того, нам удалось нарастить объем выпуска «россыпи» (мелкие детали – ИФ) для авиаремонтных заводов. Увеличился спрос на ремонтные работы, выполняемые как на базе самого «Авиаагрегата», так и на других авиационных предприятиях», – приводятся в сообщении слова И.Насенкова.

Со своей стороны генеральный директор «Авиаагрегата» Олег Брындин отметил, что 2018 год «стал для «Авиаагрегата» годом возврата к исторической специализации завода как производителя авиационных комплектующих».

АО «Авиаагрегат» является крупнейшим разработчиком и производителем шасси для гражданских, транспортных и военных самолетов и вертолетов в России. В 2011 году АО вошло в состав холдинга «Авиационное оборудование» (в настоящее время – «Технодинамика», входит в «Ростех»).

Согласно списку аффилированных лиц «Авиаагрегата» на 31 декабря 2018 года, «Ростеху» принадлежит 43,45% в уставном капитале АО, «Технодинамике» – 56,55%.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ГСС ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИСКА О ВЗЫСКАНИИ 550 МЛН РУБ. С ИРАЭРО, В ПАРКЕ КОТОРОЙ ДЕВЯТЬ SSJ-100

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)) 1 февраля направило в Арбитражный суд Москвы ходатайство об отказе от иска о

взыскании с авиакомпании «ИрАэро» 550 млн рублей, следует из определения суда, размещенного на сайте.

В связи с этим суд решил вернуть ГСС исковое заявление, поданное в суд 30 января.

Материалы, разъясняющие суть претензий, в картотеке суда не опубликованы.

ГСС – производитель региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. В парке «ИрАэро», базирующейся в аэропортах Сибири и Дальнего Востока, девять таких машин, в том числе взятых в лизинг у ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, единственный акционер – **Минтранс РФ**). Ранее ГТЛК неоднократно подавала в суд на своих контрагентов – операторов SSJ-100. Компания требовала взыскать с них долги по арендным платежам.

Согласно аналитической системе «СПАРК-Интерфакс», «ИрАэро» принадлежит физлицам, среди крупнейших владельцев – гендиректор компании Юрий Лапин. В 2017 году чистая прибыль компании составила 64 млн руб. при выручке в 5 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ АВИАКОМПАНИИ «ТРАНСАЭРО» ПРИЗНАТЬ 414 МЛН РУБЛЕЙ ДОЛГА ЕЙ «ТРАНСАЭРО ТУРС ЦЕНТРА»

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил отказ авиакомпании «Трансаэро» (МОЕХ: TAER) признать 414 млн рублей долга ей со стороны признанного банкротом ООО «Трансаэро Турс Центр».

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил кассационную жалобу ОАО «АК «Трансаэро» на решение судов нижестоящих инстанций, отказавших авиакомпании во включении в реестр кредиторов ООО «Трансаэро Турс Центр» с долгом в размере 414 млн рублей.

Кассационный суд оставил в силе соответствующее решение Арбитражного суда Москвы от 17 июля 2018 года и постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 9 октября 2018 года.

В суде первой инстанции представитель авиакомпании ссылался на наличие у «Трансаэро Турс Центра» неисполненных обязательств по оплате рейсов на сумму 414 млн рублей.

Однако суд, изучив материалы дела, отказал авиакомпании в удовлетворении требования.

Арбитражный суд Москвы в апреле 2016 года признал ООО «Трансаэро Турс Центр» несостоятельным (банкротом) по упрощенной процедуре ликвидируемого должника.

О долговых проблемах «Трансаэро» широко известно стало в середине 2015 года. В итоге компания оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей, на правительственном совещании было принято решение о начале процедуры банкротства компании, у нее был отозван сертификат эксплуатанта, в связи с чем она прекратила полеты. В сентябре 2017 года «Трансаэро» была признана банкротом.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.07; ПРОКУРАТУРА ВЫЯСНЯЕТ ПРИЧИНЫ МНОГОЧАСОВОЙ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСА NORDWIND ИЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО ВО ВЬЕТНАМ

Задержка почти на 18 часов вылета самолета авиакомпании «Северный Ветер» (Nordwind Airlines) из «Шереметьево» стала предметом прокурорской проверки.

«Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) организовала проверку в связи с задержкой авиакомпанией ООО «Северный Ветер» в международном аэропорту «Шереметьево» рейса Москва – Камрань более чем на 18 часов», – говорится в сообщении ММТП.

Рейс 2735 во Вьетнам авиакомпании Nordwind от 6 февраля 16:30 вылетел в четверг в 10.00

Проверка проводится Московской прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. По результатам проверки и в случае выявления

нарушений, будут приняты меры прокурорского реагирования. Ход и результаты проверки находятся на контроле Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, добавили в ведомстве.

По данным СМИ, ночь в аэропорту «Шереметьево» провели более 400 туристов, которые должны были отправиться во Вьетнам рейсом 2735. По информации пассажиров, рейс переносился до пяти раз, и были проблемы с обеспечением едой и питьевой водой.