



Ежедневный мониторинг СМИ

27 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО РАЗВИТИЮ РЕГИОНОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев проведет в среду совещание по социально-экономическому развитию регионов, сообщила пресс-служба правительства.

В совещании примут участие вице-премьеры Татьяна Голикова и Виталий Мутко, министр экономического развития Максим Орешкин, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр культуры Владимир Мединский, министр энергетики Александр Новак, министр труда и социальной защиты Максим Топилин.

ГУДОК; ВИТАЛИЙ МАСЛЮК; 2019.03.26; ИГРА ЗАВЕРШИЛАСЬ НАГРАДОЙ; СОТРУДНИКОВ ОАО «РЖД» ОТМЕТИЛИ ЗА ВКЛАД В ПРОВЕДЕНИЕ МИРОВОГО ПЕРВЕНСТВА FIFA – 2018

Вчера в ОАО «РЖД» состоялась торжественная церемония вручения государственных наград. От имени и по поручению президента страны 69 железнодорожников были отмечены за большой вклад в подготовку и проведение чемпионата мира по футболу FIFA – 2018. В церемонии награждения приняли участие генеральный директор – председатель Правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, **министр транспорта России Евгений Дитрих**, помощник президента РФ Игорь **Левитин**.

Россия летом прошлого года впервые в истории страны принимала мировой футбольный турнир. «Российские железные дороги» организовали доставку участников соревнований и болельщиков в 11 городов, в том числе на специальных бесплатных поездах: компания назначила 82 состава, которые совершили 734 рейса по 31 маршруту между Москвой, Санкт-Петербургом, Сочи, Екатеринбург, Калининградом, Самарой, Волгоградом, Казанью, Нижним Новгородом, Саранском и Ростовом-на-Дону.

«Первый домашний чемпионат мира порадовал любителей футбола не только интересными матчами, но и теплой атмосферой, высоким уровнем организации всех мероприятий. Руководство FIFA признало чемпионат- 2018 лучшим за всю историю. И мне приятно осознавать, что в этом прекрасном результате есть и наша немалая заслуга», – отметил, открывая церемонию награждения, глава холдинга Олег Белозеров.

По его словам, во время чемпионата железнодорожники работали в условиях высокой нагрузки и высокой ответственности. «Это еще раз показало, что мы умеем трудиться как слаженный, единый организм. Каждый из вас на своем рабочем месте продемонстрировал высокий показатель личной результативности и командного взаимодействия. Сегодня здесь собрались лучшие представители различных железнодорожных профессий из самых разных городов и регионов, удостоенные по итогам чемпионата высоких государственных наград», – подчеркнул Олег Белозеров.

По итогам чемпионата мира – 2018 электромонтер контактной сети Калининградской дистанции электроснабжения Октябрьской дирекции по энергообеспечению Владимир Бартев и осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Свердловск-Сортировочный Свердловской дирекции инфраструктуры Борис Гаврилов удостоены медали ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени.

Еще 41 работник награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Заслуженные награды им вручил помощник президента РФ Игорь **Левитин**.

«Железнодорожники внесли свой вклад в то, что соревнования прошли на высоком мировом уровне. Почти 300 тыс. иностранных болельщиков воспользовались услугами высокопрофессиональной команды железнодорожников. Это проводники, начальники поездов, сотрудники вокзалов и другие специалисты, прошедшие специальную подготовку к чемпионату», – отметил Игорь **Левитин**.

Из рук **министра транспорта РФ** Евгения **Дитриха** награду – почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ» – получили 18 железнодорожников. Он также вручил восьми работникам холдинга Благодарности президента РФ (полный список награжденных – стр. 2).

«РЖД – это крупнейшая российская компания, обеспечивающая эффективную организацию перевозок пассажиров на территории нашей огромной страны. Задача транспортного обеспечения чемпионата мира по футболу была крайне сложной, в том числе из-за географии турнира. Всего между городами за это время было перевезено более 5 млн человек. А все трудности были преодолены благодаря исключительному мастерству, профессионализму, чувству ответственности за порученное дело и полной самоотдаче, которая была проявлена всеми без исключения. Перед вами стояла сложнейшая задача, с которой справились», – сказал Евгений **Дитрих**.

Наследие чемпионата для компании – это модернизированная пассажирская инфраструктура, отметил Олег Белозеров.

Напомним, в ходе подготовки к мундиалу холдингом были реконструированы 31 вокзальный комплекс и 5 вокзалов на промежуточных остановках дополнительных поездов. Работы включали в себя ремонт фасадов и внутренних интерьеров вокзалов. Кроме того, были выполнены работы по строительству досмотровых павильонов, по оснащению их «умным» оборудованием, современными цифровыми камерами видеонаблюдения, создана безбарьерная среда для маломобильных пассажиров.

Также была проведена беспрецедентная работа в области обеспечения транспортной безопасности и пассажирского сервиса. Около 6 тыс. сотрудников прошли специальную подготовку.

«Благодаря чемпионату мира по футболу мы получили бесценный опыт координации, мобилизации усилий, обеспечения высоких стандартов по всем направлениям нашей работы. Но лучшим итогом чемпионата считаю теплые отзывы наших гостей. Уверен, нас ждут новые победы и вызовы, с которыми мы успешно справимся», – подытожил Олег Белозеров.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1457829>

ТВ:

<http://www.rzdtv.ru/2019/03/26/sotrudniki-rzhd-poluchili-nagrady-za-rabotu-vo-vremya-chm-2018/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ОПЕРАТОРАМИ АСВГК МОГУТ СТАТЬ КАК ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ, ТАК И КАЗЕННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ – ЧИНОВНИК

Операторами автоматизированных систем весогабаритного контроля движения транспортных средств (АСВГК) на автомобильных дорогах могут стать как частные компании, так и казенные учреждения, сообщил журналистам и.о. директора департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса РФ** Григорий Волков в ходе конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» во вторник в Москве.

При этом он напомнил, что согласно проекту системы на автодорогах федерального значения будут установлены 387 рамок, на региональных дорогах предполагалась установка 366 рамок. Г.Волков также добавил, что на региональных дорогах рамок будет

значительно больше, чтобы исключить возможность объезда. «Ряд регионов такие рамки устанавливают. Есть около двух десятков рамок на федеральных дорогах», – сказал он, добавив, что установка комплексов начнется в 2020 году, на региональных дорогах – в 2021 году. «Таким образом, мы будем перекрывать самые загруженные направления и уже после этого масштабировать систему, перекрывая тем самым такие объезды», – пояснил он, добавив, что до конца 2024 года система будет функционировать полностью.

«Мы планируем, что к 2022 году сама система комплексно заработает – и дальше мы будем уже реагировать на какие-то незначительные отклонения, на установку рамок в места, где это возможно объехать. Также будем использовать систему риск-ориентированного подхода при использовании мобильных групп контроля», – добавил чиновник, отметив, что в данном случае речь идет об использовании мобильных групп на выезде с карьеров, участков лесозаготовок и т.п.

При этом создание системы ведется при участии бизнеса. «Создана рабочая группа, которая отслеживает именно работу по созданию системы весогабаритного контроля. У нас ведется реестр всех замечаний, которые существуют по действующей системе, а также замечаний и предложений, которые есть по системе, которую мы создаем. Все эти вопросы мы отрабатываем и последовательно разбираемся с каждым кейсом», – сказал Г.Волков.

В рабочую группу, по его словам, вошло порядка 20 компаний и ассоциаций автоперевозчиков. Среди предложений рабочей группы – тестовый период при запуске системы в течение трех месяцев. «Сегодня мы говорим о том, что мы это на федеральном уровне сделаем, задача номер два – убедить регионы, что они тоже должны вводить тестовый период в течение трех месяцев», – сказал он, отметив, что в **Минтрансе** надеются повысить доверие автоперевозчиков к системе за счет тестового периода.

ОПЕРАТОРЫ, КОНКУРС И БИЗНЕС

По словам Г.Волкова, операторов АСВГК должно быть несколько. «Мое личное мнение – лучше, чтобы все-таки было несколько операторов, которые могут предоставить свою услугу. Опять же, это развитие конкуренции. Но на федеральном уровне абсолютно точно это будет единый оператор, в единых руках мы будем концентрировать всю работу системы весогабаритного контроля, отдельно стоит подумать над тем, как вести единую базу нарушителей и единую базу перевозчиков, чтобы их информировать о том, что у них есть какие-то нарушения», – сказал он.

При этом чиновник отметил, что обязательным требованием перевозчиков было учесть наличие информирования в случае проезда транспортного средства с нарушением. «Мы понимаем, что если каждый субъект будет вести свою систему информирования, то мы никогда толком не сможем информировать перевозчика, либо информация по нему будет поступать слишком долго. Мы сейчас прорабатываем этот механизм, который будет «наверху», единый личный кабинет – подобный функционал появится в федеральной системе», – сказал Г.Волков, добавив, что будет предусмотрен обмен информацией с региональной системой.

По его словам, заинтересованность в участии в конкурсе высказывали многие, в том числе есть интерес от банков. «Но сейчас наша задача – сделать конкурс именно правильно технологически, потому что многие компании хотят участвовать именно как финансовые инструменты – даже те, которые владеют компетенциями. А вот компании-владельцы интеллектуальной собственности и вот этих технологий, которые нас больше интересуют, им сейчас сложнее», – пояснил он, добавив, что цель **Минтранса** – «дать концессию в руки именно владельцам технологий, а не финансовых институтов».

Г.Волков также отметил, что в качестве операторов рассматриваются как частные компании, так и казенные учреждения. При этом он сказал, что на региональном уровне также существуют компании, заинтересованные в реализации проекта, в частности, в Новосибирске это компания, занимающаяся производством весов. «Они объединяются как

раз с финансовыми институтами, чтобы выходить совместно на конкурс», – добавил он. При этом, по его словам, есть и иностранные компании, но их участие возможно только на региональном уровне, так как федеральная система будет создаваться и эксплуатироваться российской компанией.

По словам Г.Волкова, сейчас ведется подготовка и структурирование конкурсных процедур. «Мы готовим доклад в правительство, правительство должно определить порядок проведения», – сказал он, отметив, что правительство также определит формат соглашения, концедента, а также ответственного за подготовку нормативно-правовых актов.

«Мы ожидаем, что в этом году конкурсные процедуры пройдут. Планируем, что это все-таки ближе к концу года, четвертый квартал – мы пройдем все процедуры», – добавил он, отметив, что победителя планируется определить также в 2019 г., но указал, что конкурс предусматривает ряд процедурных вопросов, в частности, финансовое закрытие.

Вместе с тем чиновник добавил, что **Минтранс** РФ ставит перед собой задачу сокращения сроков завершения всех процедур.

О важности учета мнения бизнеса при разработке и внедрении АСВГК во вторник говорили и участники рынка. Так, по мнению ГК «Деловые линии», автоматический весогабаритный контроль должен внедряться «в согласии с экспертным сообществом».

В компании, в частности, указывают, что участники рынка должны иметь беспрепятственный доступ к данным АСВГК, возможность сравнить массу машины на разных контрольных пунктах, а также перевыставить штраф за нарушение весогабаритных норм заказчикам перевозки.

«Необходимо прояснить вопрос открытости работы системы. Перевозчики должны иметь доступ – например, по запросу – к данным АСВГК. Также логистический оператор должен иметь возможность сравнить данные по одному ТС на разных пунктах АСВГК по ходу движения этого ТС. Если перевозчик получил информацию о превышении весогабаритных параметров на одном из постов, то он должен иметь право и возможность получить данные по своему ТС при прохождении очередного поста. Если данные разнятся, это может быть поводом обжаловать вынесенное постановление. Также стоит на законодательном уровне закрепить возможность перевыставления ущерба грузоотправителю в случае перегруза фуры, возникшего у автоперевозчика по вине клиента», – заявил во вторник директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич.

Автоматическая система весогабаритного контроля – рамки фото- и видеофиксации и весы, вмонтированные в дорожное полотно – должна дополнить стационарные пункты контроля. Изначально внедрение системы было запланировано на конец 2020 года, к этому сроку на федеральных дорогах предполагалось создать 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото- и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения.

Минтранс РФ 28 декабря 2018 года сообщил о поступлении частной концессионной инициативы ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) на создание автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах. В феврале 2019 года заявку о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения по АСВГК подало ПАО «Ростелеком» (МОЕХ: [РТКМ](#)).

На ту же тему:

<http://truckandroad.ru/politics/operator-asvgk-dolzhen-opredelitsja-v-konce-2019-goda.html>

ГУДОК; ТИМУР БЕК; 2019.03.26; ОБСУЖДЕНИЕ КОНВЕНЦИИ О ПРЯМОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ ПРОХОДИТ В ВАРШАВЕ

В работе Международной конференции Организации сотрудничества железных дорог принимает участие заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Вячеслав Павловский. Заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Вячеслав Павловский принял участие в Международной конференции Организации сотрудничества железных дорог по принятию текста Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении. Конференция открылась 25 марта в Варшаве.

Конвенция о прямом международном железнодорожном сообщении разрабатывается более десяти лет. Один из ключевых для отрасли документов призван упростить правила перевозки пассажиров и грузов между всеми странами-участницами организации.

Представители ОАО «РЖД» работают в составе российской делегации, возглавляемой заместителем **министра транспорта** России Владимиром **Токаревым**. В сессии задействованы участники из 24 стран – членов Организации сотрудничества железных дорог.

Конвенция регламентирует вопросы деятельности ОСЖД в новом межправительственном статусе, а также определяет принципы и положения, напрямую связанные с беспрепятственным осуществлением перевозок грузов и пассажиров в международном железнодорожном сообщении на всем евроазиатском пространстве. С ее принятием ОАО «РЖД» и его клиенты получат возможность осуществлять перевозки на основе единого документа, регламентирующего технические, технологические, эксплуатационные и финансовые аспекты функционирования железнодорожного транспорта.

В ходе сессии состоялись выборы нового председателя конференции. Им стал заместитель **министра транспорта РФ** Владимир **Токарев**. Ранее председателем являлся заместитель **министра транспорта РФ** Сергей Аристов, внезапно скончавшийся 30 декабря 2018 года. После этого была запущена процедура внеочередного голосования.

ОСЖД основана в 1956 году. Ее членами являются 29 стран: Азербайджан, Албания, Афганистан, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Республика Корея, Куба, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан, Украина, Чехия, Эстония. Совокупная длина железных дорог входящих в ОСЖД стран составляет 330 тыс. км. Официальные языки организации – русский и китайский.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1457725>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3923476>

http://www.securitymedia.ru/news_one_9148.html

РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛАГАЕТ УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СИСТЕМУ РАСЧЕТОВ ПЛАТЫ ЮРЛИЦ ЗА УСЛУГИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о внесении изменений в Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Эти изменения предлагают усовершенствовать систему расчетов платы юридических лиц за услуги транспортной инфраструктуры, сообщает официальный сайт кабмина.

Как говорится в пояснительной записке к законопроекту, главная цель подобных предложений – устранить существующую проблему некорректной системы взаиморасчетов между объектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками.

Согласно существующему закону, владелец объекта транспортной инфраструктуры не вправе отказать в пользовании услугами, оказываемыми на объекте транспортной инфраструктуры, любому лицу, получившему право на регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включен этот объект транспортной инфраструктуры. При этом условия пользования этими услугами должны быть едиными для всех.

Но при таком подходе пассажир, который следует по маршруту большей протяженности с и стоимость по которому более высокая, вынужден оплачивать перевозки услуги автовокзала в большем размере, чем пассажир, который следует по меньшему маршруту, но получает на автовокзале такой же объем услуг.

Аналогичная ситуация возникает, когда на одном и том же маршруте у разных перевозчиков стоимость билетов существенно отличается в зависимости от комфортности транспортного средства.

Для того, чтобы устранить эту некорректную систему взаиморасчета, предлагается наделить **Минтранс** РФ полномочием определять список платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры за счет юрлица, ИП или участников договора простого товарищества.

Кроме того, **Минтранс** РФ будет устанавливать список тарифов и сборов на обязательные платные услуги и правила их формирования. Также предлагается установить, что владельцу объекта транспортной инфраструктуры запрещается навязывать платные услуги, которые не относятся к платным услугам, и взимать плату за пользование элементами обустройства автодорог.

Председатель правительства Дмитрий Медведев, подписавший распоряжение о внесении законопроекта в Госдуму РФ, назначил замминистра транспорта РФ Алексея Семенова Алексея официальным представителем правительства РФ при рассмотрении палатами Федерального Собрания РФ этого проекта федерального закона.

<http://www.rzd-partner.ru/other/news/pravitelstvo-rf-predlagaet-usovershenstvovat-sistemu-raschetov-platy-yurlits-za-uslugi-transportnoy/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РЕШЕТНИКОВА НАТАЛЬЯ; 2019.03.27; ПЕРЕДАДУТ ЛИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ СИБИРИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ; ДОРОГИ НЕ ПО КАРМАНУ

В четверг, 28 марта, на очередной сессии Законодательного собрания Новосибирской области депутаты рассмотрят сразу два обращения – к министру транспорта РФ Евгению **Дитриху** и в Законодательную думу Томской области. Оба связаны с передачей в федеральную собственность двух межрегиональных автодорог.

Рассмотрение этого вопроса на заседании комитета областного заксобрании по транспортной, промышленной и информационной политике инициировал его руководитель Федор Николаев. Он пояснил, что трассы «Новосибирск – Колывань – Кожевниково – Томск – Мариинск» и «Новосибирск – Кочки – Павлодар» входят в опорную сеть дорог страны, имеющих максимальную интенсивность движения. Но поступления из федерального бюджета не покрывают все расходы региона на содержание этих автотрасс.

По мнению депутатов, ежегодное недофинансирование работ на стратегически важных дорогах приводит к ухудшению их состояния, снижению безопасности дорожного движения.

В связи с этим депутаты заксобрании региона обратились в правительство РФ с предложением – передать в федеральную собственность эти межрегиональные автодороги.

- По трассе «Новосибирск – Томск» решение уже принято. Со стороны правительства Новосибирской области сделано все, что касается оформления документов, землеотвода и так далее. Но поскольку дорога передается целиком, единым объектом, то и Томская область должна в свою очередь подготовить необходимые документы. Поэтому мы обращаемся в Томскую облдуму с тем, чтобы наши коллеги ускорили этот процесс. Передача дороги стоит в плане **минтранса** на 2021 год, – отметил Федор Николаев.

Он отметил, что речь в данном случае идет о дороге К-12 – начиная с нулевого километра и заканчивая границей Кемеровской области.

А по поводу предложения передать в федеральную собственность дорогу К-17р «Новосибирск – Кочки – Павлодар» правительство Новосибирской области получило отказ.

- В письме из **минтранса** РФ сообщается, что ведомством принят долгосрочный план по передаче дорог. В нем заявлена трасса «Барнаул – Рубцовск», а «Новосибирск – Кочки – Павлодар» является ее дублером, поэтому **минтранс** не может принять еще и эту дорогу, – пояснил ситуацию руководитель профильного комитета заксобрания. – Мы не согласны с этим и выносим вопрос на сессию с тем, чтобы наши коллеги нас поддержали, далее – в правительство Новосибирской области и **минтранс** РФ.

Но дело в том, что дорога «Новосибирск – Кочки – Павлодар» является даже не межрегиональной, а межгосударственной. Поэтому депутаты вновь намерены обратиться в **минтранс** по поводу ее передачи в федеральное ведомство.

Ранее комитет заксобрания по транспортной, промышленной и информационной политике согласовал изменения в государственную программу «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области». Теперь общий объем финансирования программы в 2019-2021 годах увеличен почти на 12,7 миллиарда рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета на 3,5 миллиарда рублей, областного – на 8,4 миллиарда, местных бюджетов – на 723 миллиона рублей.

Прямая речь

Федор Николаев, председатель комитета заксобрания по транспортной, промышленной и информационной политике:

- Члены профильного комитета Законодательного собрания поддержали предложение о создании единого ситуационного центра по безопасности на транспорте. Сейчас в ведении разных ведомств находятся вопросы безопасности дорожного движения. Однако эффекта можно достичь тогда, когда вся информация аккумулируется в одном месте и по единым стандартам. Предполагается, что единый ситуационный центр объединит светофорное хозяйство, систему безопасности на переездах, центр видеофиксации, другие службы, обеспечив этим эффект синергии. Здесь предстоит большая работа.

Поступления из федерального бюджета не покрывают все расходы на содержание межрегиональных автотрасс.

<https://rg.ru/2019/03/27/reg-sibfo/peredadut-li-mezhregionalnye-trassy-sibiri-na-federalnyj-uroven.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА, АСТРАХАНЬ; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.03.26; В АСТРАХАНИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

Главный железнодорожный вокзал и привокзальную площадь в Астрахани реконструируют, а финансирование дорожно-транспортной отрасли региона значительно увеличат. Основные дорожные проекты обсудили члены экспертного совета по формированию Стратегии социально-экономического развития области и презентовали министру транспорта РФ Евгению Дитриху

В декабре врио губернатора Астраханской области Сергей Морозов обозначил приоритетные задачи в дорожно-транспортной отрасли: улучшить нормативное состояние

дорог, разработать новые межмуниципальные маршруты, обновить автобусный парк, модернизировать железнодорожную инфраструктуру и увеличить число авиарейсов из региона.

В соответствии с этим с 2019 по 2024 год в регионе планируется построить более 42 километров дорог, реконструировать еще около 30 и капитально отремонтировать более 800 километров. В рамках расширения географии полетов с апреля 2019 года запланировано открытие рейса Астрахань – Казань, а с мая открывается регулярное авиасообщение по маршруту Астрахань – Баку.

Что касается железнодорожного направления, то, по словам замначальника Приволжской железной дороги по Астраханскому территориальному управлению Сергея Свечкарева, в рамках соглашения между правительством Астраханской области и руководством ОАО «РЖД» планируется комплексная реконструкция железнодорожного вокзала с благоустройством привокзальной площади.

Сейчас ее освобождают от незаконно возведенных построек. Как только эта работа будет завершена, начнутся проектно-изыскательские работы, на которые выделено около 10 миллионов рублей. Все эти масштабные проекты войдут в Стратегию социально-экономического развития региона.

Между тем

Приоритетные дорожные проекты врио губернатора Сергей Морозов на днях представил министру транспорта РФ Евгению Дитриху. По словам министра, на дороги Астраханской агломерации в ближайшие шесть лет планируется выделить из федерального бюджета около четырех миллиардов рублей, и еще около 1,5 миллиарда – на сети вне агломерации.

Глава региона, комментируя итоги встречи с министром, отметил, что особый акцент был сделан на нескольких проектах. В частности, речь шла о завершении строительства многостороннего автомобильного пункта пропуска через госграницу России «Караузек» и о строительстве в Астрахани подземного автомобильного перехода через железнодорожные пути в створе улицы Латышева, который позволит увеличить скорость транспортного потока по оживленным магистралям и обеспечит безопасность пешеходов.

ТАСС; 2019.03.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДВИНУЛО ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА ЮРЧИКА В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Правительство РФ выдвинуло кандидатом в совет директоров аэропорта «Шереметьево» замминистра транспорта РФ Александра Юрчика, следует из распоряжения кабмина. На данный момент в совет директоров входит министр транспорта РФ Евгений Дитрих, его в качестве кандидата от правительства в списке нет.

Также среди новых кандидатов – начальник управления АНО «Аналитический центр при правительстве РФ» Любовь Нисенбойм и руководитель Росимущества Вадим Яковенко. Также правительство выдвинуло уже действующего члена совета директоров, президента «МД Групп» Илью Петрова.

Председателем совета директоров на данный момент является Александр Пономаренко, действующие члены совета директоров: гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко, президент «Шереметьево Холдинг» Роман Зиновьев, первый вице-президент «Шереметьево Холдинг» Алексей Смагин, акционер аэропорта Александр Скоробогатько, президент НК «Гильдия финансовых менеджеров» Александр Плешаков, бывший руководитель Росимущества Дмитрий Пристансков.

<https://tass.ru/ekonomika/6259550>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; СТРУКТУРЫ МАЗЕПИНА МОГУТ ПОСТРОИТЬ ПОРТ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ СОВМЕСТНО С КРУПНОЙ МЕТКОМПАНИЕЙ

Структуры бенефициара «УралХима» Дмитрия Мазепина готовы построить порт в Финском заливе при обеспечении ж/д и портовой инфраструктурой вместе с крупной металлургической компанией.

«Мы с одним из крупнейших производителей металла в России прорабатываем совместный проект по обращению в правительство РФ, чтобы в Финском заливе правительство обеспечило подъездные пути и причальную стенку, – сказал Д.Мазепин в интервью телеканалу «Россия 24». – И мы тогда готовы построить порт, который будет специализироваться на металле и на удобрениях. Мы сможем перевести свои перевалочные мощности в Россию».

Согласно тендерной документации, размещенной на сайте «УралХима», ООО «УралХим-Транс» к июню может определиться с вариантом размещения специализированного терминала для перевалки удобрений в российской части Финского залива. Как следует из «уведомления о проведении запроса предложений» компании, период оказания услуги – с марта по май 2019 года. Прием заявок на конкурс был завершён в понедельник, 25 марта.

В начале этого года пресс-служба губернатора Ленинградской области сообщала, что власти региона предложили «Уралхиму» и «Уралкалию» пять площадок для строительства терминала по перевалке удобрений.

По итогам совещания с заместителем **министра транспорта РФ Юрием Цветковым** и представителями компаний «Уралхим» и «Уралкалий» (МОЕХ: URKA) по распоряжению главы региона была создана рабочая группа для детального изучения пяти предложенных площадок. Две площадки находятся в устье реки Луги, а также в портах Приморск, Высоцк и Выборг.

Развитие портовой инфраструктуры идет в соответствии с «майским указом» президента РФ, согласно которому в ближайшей перспективе предполагается увеличение перевалки портов РФ на треть.

Осенью прошлого года «Уралхим» подписал меморандум о строительстве портовой инфраструктуры для перевалки сухих минудобрений в порту Усть-Луга с логистическим оператором «Ультрамар». Строительство новых мощностей позволит «УралХиму» полностью перевести сухие грузы из Прибалтики в Усть-Лугу, пояснил «Интерфаксу» генеральный директор компании Сергей Момцемлидзе.

Ввод терминала запланирован на 2022 год. Инвестором объекта будет «Ультрамар», который в перспективе планирует создать многофункциональный терминал с потенциальным объемом перевалки до 12 млн тонн в год.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.26; АСОП ПРЕДЛОЖИЛА ЗАКРЕПИТЬ В ЗАКОНЕ ГЛАВНУЮ ЦЕЛЬ ГОСКОНТРОЛЯ В ПУНКТАХ ПРОПУСКА – СПОСОБСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Ассоциация морских торговых портов по-деловому подошла к празднованию своего 30-летия. Тема юбилейных торжеств в повестке состоявшихся в северной столице заседания Совета директоров и Конференции АСОП заняла скромное место после существенных для развития отрасли вопросов. Для обсуждения злободневных проблем отечественной портовой отрасли на ежегодный форум в морскую столицу России собрались руководители более семидесяти предприятий и организаций со всей страны.

За три десятилетия Ассоциация морских торговых портов выросла в большую, авторитетную организацию, объединяющую крупнейших операторов терминалов во всех морских акваториях от Калининграда до Владивостока, и от Мурманска до Новороссийска, научные, проектные и логистические центры и даже отраслевые СМИ.

В 2018 году грузооборот российских портов впервые превысил 800 млн тонн, что в 2 раза больше соответствующих показателей всех портов Советского Союза в 1988 году и в 4

раза больше, чем обрабатывалось грузов в тот же период в морских портах на территории РСФСР. Такие успехи портовой отрасли во многом стали возможными благодаря выстраиванию системы конструктивного диалога органов государственной власти и профессионального сообщества важнейшим элементом которого является Ассоциация.

Но впереди – еще более масштабные задачи, зафиксированные в Указе Президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Увеличение мощности отечественных портов, модернизация инфраструктуры, внедрение самых современных технологий, максимальное использование транзитного потенциала и Северного морского пути – все это должно стать новыми вехами в развитии российских портов и объединяющей их Ассоциации.

Пути решения этих задач стали главными темами повестки дня Совета директоров и Конференции АСОП.

По мнению портовиков имеется целый комплекс вопросов, осложняющих развитие отрасли. Так, государственное регулирование пунктов пропуска на морских терминалах сейчас осуществляется более чем тремя десятками нормативно-правовых актов, которые, зачастую, дублируют друг друга, ведут к разобщенности и снижению эффективности контрольной и производственной деятельности. Ассоциация морских торговых портов предлагает дополнить отраслевое законодательство специальным разделом или даже разработать и принять отдельный закон, который бы четко закрепил главную цель осуществления госконтроля в пунктах пропуска – способствовать развитию транспортно-логистического потенциала страны.

Сопутствующая тема – транспортная безопасность. По оценке АСОП, проблема заключается в регулярном и несистемном пересмотре ранее установленных требований на этом важном направлении, в непредсказуемости появления новых, порой экстренных норм и правил, которые ведут к значительным финансовым затратам стивидоров.

Более 20 лет Ассоциация морских торговых портов совместно с государственными структурами занимается решением вопросов тарифного регулирования и исключением стивидорных компаний и компаний, осуществляющих буксировку судов, из реестра естественных монополий. В АСОП есть единое мнение, что этот процесс неоправданно затянулся. Показатели работы портовой отрасли давно свидетельствуют о наличии развитой конкуренции в данном секторе экономики. На этот счет имеются многочисленные заключения авторитетных экспертных организаций. Но окончательная точка в этом вопросе так до конца и не поставлена.

Многие системные вопросы нашли свое отражение в утвержденном на конференции Плане мероприятий по основным направлениям взаимодействия **Министерства транспорта** России и Ассоциации морских торговых портов на 2019 год.

Участники конференции также рассмотрели ряд организационных вопросов, в числе которых заявления о вступлении в АСОП новых членов. По результатам голосования членами Ассоциации морских торговых портов стали еще 11 организаций.

На конференции были подведены итоги ежегодного конкурса Ассоциации – «Лучшая стивидорная компания». В 2018 году в нем принимали участие 23 оператора морских терминалов. Победителем признано АО «Восточный порт», которое теперь будет представлено и на конкурсе **Федерального агентства морского и речного транспорта** – «Лидер отрасли».

Кроме победителя, авторитетное жюри определило и лауреатов профессионального конкурса. Ими стали АО «Туапсинский зерновой терминал» – в номинации по основной производственной деятельности, а также АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» и ООО «Транснефть – Порт Козьмино» – в номинации «Лучшее экологическое предприятие».

«Системная и высокопрофессиональная деятельность АСОП, активно участвующей в совершенствовании нормативно-правового регулирования портовой отрасли, вносит

важный вклад в достижение зримого практического результата – неуклонного роста на протяжении почти четверти века объема грузопереработки отечественных портов. Во многом именно благодаря плодотворному взаимодействию Ассоциации с государственными и научно-экспертными институтами морские порты России стремительно развиваются, внедряют эффективные модели управления и технологии перевалки грузов, строят новые мощности, а в экономическом движении страны лидерство портовой отрасли создает мощные стимулы для роста отечественного экспорта, развития промышленности и сельского хозяйства», – отмечается в поздравлении АСОП и всем отечественным портовикам, направленном заместителем **министра транспорта России** – руководителем **Росморречфлота** Юрием **Цветковым**.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77829>

ТАСС; 2019.03.26; БОЛЕЕ 83 МЛН РУБЛЕЙ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО В 2019 ГОДУ НА УЛУЧШЕНИЕ ДОРОГ ЧУКОТКИ

Власти Чукотского округа направят 83,9 млн рублей на улучшение качества дорог региона в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году, сообщает во вторник пресс-служба окружного правительства.

«В 2019 году запланированы работы по ремонту ряда автомобильных дорог. Финансирование регионального проекта «Дорожная сеть», разработанного в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, составит в этом году 83,9 млн рублей, из них за счет средств федерального бюджета – 45,7 млн рублей», – говорится в сообщении. Выделенные средства позволят отремонтировать более 11 км автодорог регионального значения и 1,1 км дорог местного значения в Анадыре.

По предварительным расчетам, реализация проекта позволит к концу 2019 года увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 63,1%, а дорожной сети Анадырской городской агломерации до 54,6%. Аварийность на дорогах Чукотки за счет улучшения качества дорог к концу 2019 года должна снизиться вдвое по сравнению с 2018 годом.

Реализация регионального проекта «Дорожная сеть» Чукотского округа рассчитана на 2019-2024 годы, общий объем финансирования составляет 609,1 млн рублей, в том числе из средств федерального бюджета – 245,7 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6257987>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.03.27; ПОСМОТРИ ПО СТОРОНАМ! КОГДА НА «ЗЕБРЕ» ПЕРЕСТАНУТ ГИБНУТЬ ЛЮДИ?

Число наездов на пешеходов на переходах в России выросло за 10 лет более чем в 2 раза. Причин много: пренебрежение правилами дорожного движения, плохая видимость, состояние дорог и инфраструктуры.

Например, еще 4 года назад более 70 тыс. переходов (33%) не соответствовали нормам безопасности. На дорогах была стерта разметка, где-то были неправильно установлены дорожные знаки и т. д. Конечно, зачастую в ДТП с пешеходом виноваты водители: не снижают скорость у «зебры», не пропускают людей на нерегулируемых переходах и т. д. Зонами повышенного риска наезда по-прежнему остаются места большого скопления припаркованных машин, из-за которых частенько выскакивают пешеходы. Многие не понимают, что при внезапном появлении человека машина, двигающаяся со скоростью 60 км/ч, не может остановиться мгновенно. Есть проблемы и на придомовых территориях, где водители «забывают» снижать скорость, а пешеходы не глядя шагают на проезжую часть дворов.

Надо признать, пешеходы нередко как будто специально создают аварийные ситуации. Носят темную одежду, переходят дорогу на красный и не по пешеходному переходу. При

этом молодежь умудряется еще и писать СМС, не вынимая из ушей наушники и не снимая капюшон. ДТП как в России, так и во всем мире являются одной из главных причин смертности среди молодежи в возрасте от 15 до 29 лет.

Стань заметным

По данным ВОЗ, обычно 40-50% водителей превышают установленную максимальную скорость. А увеличение средней скорости на 1 км/ч влечет за собой рост числа ДТП со смертельным исходом на 4-5%. ВОЗ напоминает, что при движении со скоростью 80 км/ч по сухой дороге, даже если водитель мгновенно ударит по тормозам, автомобиль проедет еще 57 метров, тогда как при скорости 60 км/ч машина остановится через 27 метров. Сейчас в России идет дискуссия, стоило ли отменять правило, по которому превышение до 20 км/ч не облагается штрафом. Глава российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников отметил, что снижение фактической скорости потока до разрешенных 60 или 80 км/ч могло бы существенно повлиять на численность аварий и минимизацию их последствий. Существующая ситуация, когда водители выбирают скорость по принципу «знак + 20 км/ч», в корне неправильная. Однако, прежде чем менять норму закона, необходимо провести предметную ревизию улично-дорожной сети. Необходимо понять, насколько на том или ином участке дороги ограничение скорости выверено.

Важно не только транспортный поток заставить ехать медленнее, но и пешеходов сделать более заметными, чтобы водитель успел среагировать в случае форс-мажора. По статистике, наезды на пешеходов в темное время суток составляют 39,5% от всех ДТП. Более того, именно вечером и ночью гибнет 69,1% от всех погибших пешеходов. Быть заметнее на дороге пешеходам помогают световозвращающие элементы – они отражают свет автомобильных фар, и человек становится виден в темноте. По статистике Госавтоинспекции, использование световозвращателей снижает риск ДТП в 6-8 раз. Депутат Госдумы Вячеслав Лысаков предложил обязать производителей детской одежды оснащать ее световозвращающими элементами. Причем речь идет об одежде, произведенной и в России, и за рубежом. «Государство обязано защищать жизнь и здоровье граждан не только повышением штрафов за нарушение ПДД или введением новых карательных мер к правонарушителям, но и регулированием деятельности промышленников в интересах безопасности людей», – пояснил он.

Безопасность на дороге зависит в совокупности и от водителей, и от пешеходов. Так, последним стоит помнить главное правило: даже если на светофоре горит зеленый для пешеходов и светит солнце, обязательно убедитесь в безопасности и посмотрите по сторонам (налево – направо – налево)! Как ни банально это правило, но, если бы его соблюдали все, ДТП было бы меньше.

Семья и школа

Для Госавтоинспекции работа по предупреждению аварийности со всеми категориями участников дорожного движения, и особенно с пешеходами, является одним из приоритетных направлений. Давно и на постоянной основе проводятся Всероссийские широкомасштабные социальные кампании, которые привлекают внимание к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Так, за 10 лет были реализованы говорящие сами за себя акции: «Выпил – не заводись!», «Пешеход, на переход!», «Право пассажира», «Засветись!», «Автокресло – детям!», «Дистанция», «Навстречу безопасности», «Сложности перехода».

Кроме того, региональные подразделения пропаганды Госавтоинспекции осуществляют масштабную работу в школах и детских садах. В этом им активно помогают юные инспекторы движения (ЮИД). Сегодня ЮИД насчитывают свыше 370 тыс. школьников. Дети изучают правила поведения на дорогах в нестандартной, игровой форме, соблюдают и пропагандируют их среди своих сверстников, а также воздействуют на взрослых участников дорожного движения.

«Еще до школы родители должны показывать детям на своем примере уважительное отношение к ПДД. И уже потом на примере своих близких с этим, пусть и небольшим, но багажом дети начнут постигать правила безопасного поведения на дороге, – считает замминистра просвещения РФ Татьяна Синюгина. – Например, сейчас в школах проходят уроки дорожной безопасности, активно развивается движение юных инспекторов. В форме игры ребята учатся уважительному отношению на дороге. И мы заметили, что в итоге у детей, а значит у будущих водителей, и мысли не возникнет проигнорировать «зебру», перейти дорогу на красный свет или перебежать ее перед движущейся машиной». Машина распознает пешехода?

Кроме этого, с 2019 г. начата реализация федерального проекта «Безопасность дорожного движения», который является структурным компонентом нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), призванным кардинально изменить транспортную инфраструктуру. Его цель – через 6 лет значительно снизить аварийность в стране, а дороги сделать безопасными и комфортными. «Проект призван обеспечить возможность экономического роста регионов, дать качественные транспортные услуги и спасти большое количество жизней», – прокомментировал запуск проекта вице-премьер правительства РФ **Максим Акимов**.

Одной из задач проекта значится разработка новых требований и стандартов обустройства дорог, которые непременно должны включать в себя инновационные цифровые технологии. В качестве примера можно привести систему обнаружения пешеходов в условиях ограниченной видимости, способную спасти жизнь тысячам. В России на автомобилях могут начать устанавливать системы распознавания, которые будут обнаруживать препятствия. Аналогичные технологии используют в новых грузовиках и автобусах в ЕС, а с 2022 г. их будут устанавливать на легковушки в США. С помощью камер и СВЧ-радаров они обнаруживают впереди пешехода, уведомляют об этом водителя и, если появляется риск столкновения, затормаживают движение. Впрочем, проект БКАД направлен и на работу с участниками дорожного движения. Будут разработаны дополнительные требования к профессиональным водителям, поправки в стандарты и нормативы.

Конечно, необходимо совершенствовать законодательство, приводить в порядок инфраструктуру, внедрять на наши дороги самые современные технологии. Но проверенную годами профилактику никто не отменяет. «Самое эффективное – это все-таки обучение и воспитание. Нам требуется изменить сознание, чтобы каждый человек, который выезжал на дорогу либо выходил на нее, думал не только о себе, но и об окружающих его участниках дорожного движения», – пояснил руководитель российской Госавтоинспекции Михаил Черников.

http://www.aif.ru/auto/safety/posmotri_po_storonam_kogda_na_zebre_perestanut_gibnut_lyudi

ТАСС; 2019.03.26; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ФАС СЛЕДИТЬ ЗА ЦЕНАМИ НА МИНЕРАЛЬНЫЕ УДОБРЕНИЯ ДЛЯ СДЕРЖИВАНИЯ ИХ РОСТА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил Федеральной антимонопольной службе (ФАС) контролировать цены на минеральные удобрения, Минпромторгу – проработать механизм их поставок в субъекты РФ. Соответствующие решения по итогам совещания о ценах на минеральные удобрения, которое состоялось 18 марта, опубликованы во вторник на сайте кабмина.

14 марта глава минсельхоза Дмитрий Патрушев попросил премьер-министра России поручить ФАС обратить внимание на сдерживание роста цен на минеральные удобрения. Он отметил, что объемы производства минеральных удобрений в стране позволяют поддерживать цены на них на приемлемом для отечественных аграриев уровне, однако на рынке все равно наблюдаются определенные сложности, связанные с ростом цен на

удобрения. По его словам, в начале 2019 года цены на некоторые удобрения выросли до 14%.

«ФАС России обеспечить мониторинг цен на минеральные удобрения с ежемесячным докладом в правительство РФ и в случае необходимости принятие мер в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации», – говорится в решениях.

Минпромторгу и минсельхозу с участием **Минтранса** и ФАС необходимо обеспечить координацию производителей минеральных удобрений и сельскохозяйственных товаропроизводителей при поставках минеральных удобрений.

Минпромторгу поручено «проработать механизм поставок минеральных удобрений в субъекты РФ под финансовые гарантии с последующим распределением минеральных удобрений мелкими партиями в адрес товаропроизводителей» и доложить в правительство о результатах до 16 апреля. В тот же срок минсельхозу необходимо представить предложения по применению фосфогипса в сельском хозяйстве.

Кроме того, ФАС необходимо до 10 апреля 2019 года представить предложения по развитию биржевых торгов минеральными удобрениями.

<https://tass.ru/ekonomika/6258223>

ТАСС; 2019.03.26; В ХОДЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ РФ И КИРГИЗИИ БУДУТ ПОДПИСАНЫ ДЕСЯТКИ ДОКУМЕНТОВ

Более трех десятков контрактов и соглашений о сотрудничестве планируется подписать в ходе намеченной на 27-28 марта в Бишкеке восьмой межрегиональной российско-киргизской конференции. Об этом заявил во вторник в киргизской столице заведующий отделом стратегического развития, экономики и финансов аппарата президента Киргизии Данияр Иманалиев.

В частности, киргизская сторона намерена предложить РФ принять участие в реализации проекта по строительству железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПРИЗЫВАЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПРАКТИКУ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ РЯДА МЕЖБЮДЖЕТНЫХ ТРАНСФЕРТОВ РЕГИОНАМ

Глава комитета Госдумы по бюджету Андрей Макаров раскритиковал механизм доведения средств до регионов в рамках «иных межбюджетных трансфертов» и предложил отказаться от такого понятия.

«Есть вещи, которые необходимо изменить к следующему бюджетному циклу. Может быть, стоит отказаться вообще от такого понятия «иные межбюджетные трансферты»», – сказал депутат в ходе выступления на коллегии Минфина во вторник.

А.Макаров напомнил, что в рамках «иных межбюджетных трансфертов» в основном финансируется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». «При этом правительство принимает решение по распределению к 1 апреля, а на конкурсные процедуры регионы выходят после 15 апреля. «В результате деньги на дороги придут в регионы хорошо, если в августе. Но в нашей стране, строго говоря, в это время, наверное, надо уже заканчивать делать дороги, климат не позволяет. Получается, что мы теряем целый цикл», – заключил глава думского комитета.

ПРАЙМ; 2019.03.26; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ И ПРЕДСТАВИЛ В КАБМИН ПЛАН ПО СИНХРОНИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ С РАЗВИТИЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА

Сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 11 декабря 2018 года провел в поселке Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе совещание по вопросам развития Арктики, по итогам которого дан ряд поручений ведомствам и компаниям.

Так, **Минтрансу**, Минэнерго, Минприроды, МЭР и Минпромторгу РФ поручено представить план мероприятий, предусматривающий, в том числе, синхронизацию сроков реализации арктических инвестпроектов с созданием необходимой транспортной инфраструктуры, обеспечивающего флота и организацией ледокольного обеспечения. «План разработан и представлен в правительство РФ», – сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса**. Подробности о предложениях пока не раскрываются.

ТАСС; 2019.03.26; ЭКСПЕРТ: В БИЗНЕС-МОДЕЛЯХ АРКТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

Изменение климата в Арктике нужно учитывать при расчете бизнес-моделей для проектов, которые планируется запускать в Арктической зоне РФ (АЗРФ). Об этом сообщил главный научный сотрудник Института геологии рудных месторождений, петрографии, минералогии и геохимии Российской академии наук (ИГЕМ РАН) Константин Лобанов.

Ранее сообщалось со ссылкой на доклад ООН по окружающей среде (ЮНЕП), что потепление в Арктике в нынешнем столетии не удастся удержать в пределах двух градусов Цельсия, предусмотренных Парижским соглашением по климату. Даже если общие ориентиры этого документа будут достигнуты, в Арктике температура к 2050 все равно будет на 3-5 градусов выше средних значений за 1986-2005 годы, а к 2080 году превышение составит 5-9 градусов.

«Сейчас произошло потепление, отошли ледники от берега океана, освободилось большая территория, на которой находится широкий рудный пояс. Разработки например в Гренландии иногда уже «лезут» под ледники. Для реализации каких-то крупных инвестпроектов в АЗРФ также нужно учитывать потепление, потому что так мы сможем диверсифицировать экономику этих регионов, уйти от такой масштабной добычи нефти и газа. Нужно уже сейчас обращать внимание на рудные месторождения, которые будут перспективными из-за потепления», – сказал он по итогам заседания дискуссионного клуба «Взаимодействие России и Китая в АЗРФ. Проблемы и перспективы», которое сегодня состоялось в Проектном офисе развития Арктики (ПОРА).

По словам эксперта, горнодобывающая промышленность – это локомотив освоения Арктики, потому что в АЗРФ расположено много месторождений разных металлов и минералов. «Здесь существует помимо нефти и газа много месторождений полезных ископаемых на всем побережье на протяжении всего СМП. И загруженность перевозки в том числе и твердыми полезными ископаемыми – это большой шаг для увеличения объемов грузопотока по Северному морскому пути», – пояснил спикер.

Одна из задач, поставленных в майском указе президента РФ, касается развития главной арктической судоходной магистрали – Северного морского пути (СМП). К 2024 году ежегодный грузопоток по нему должен вырасти в 10 раз – до 80 млн тонн. Главное направление развития СМП связано с обеспечением вывоза сырья с 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, четыре – с освоением руд и угля.

<https://tass.ru/v-strane/6261567>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.26; РОСГВАРДИЯ СФОРМИРОВАЛА БРИГАДУ ДЛЯ ОХРАНЫ КРЫМСКОГО МОСТА

Росгвардия сформировала специальную морскую бригаду в Керчи для охраны Крымского моста, рассказал в интервью РИА Новости директор ведомства генерал армии Виктор Золотов.

Подразделение располагает большим арсеналом средств, способных предотвратить любую диверсию как с суши, так и с акватории, отметил он.

Мост в Крым из Краснодарского края – самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров.

Начало движения автомобилей изначально планировали на декабрь 2018 года, но работы завершили с опережением на полгода.

Запуск поездов запланирован на декабрь 2019-го. В воскресенье строители установили все пролеты железнодорожной части.

<https://ria.ru/20190326/1552104712.html>

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.03.27; НЕФТЯНИКИ СОГЛАСИЛИСЬ ЗАМОРОЗИТЬ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВОВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ КОЗАК УГОВОРИЛ ИХ НЕ МЕНЯТЬ МЕЛКООПТОВЫЕ ЦЕНЫ ДО ИЮЛЯ

Нефтяники согласились на три месяца продлить соглашение о замораживании цен на топливо. Взамен правительство увеличит компенсации за продажу бензина и дизтоплива внутри России

26 марта нефтяные компании согласились на предложение вице-премьера Дмитрия Козака заморозить цены на топливо до июля, сообщил Козак.

Принципиальные договоренности есть, осталось подписать на этой неделе соглашения с нефтяными компаниями. Как и в прошлый раз, со стороны правительства его подпишут Федеральная антимонопольная служба и Минэнерго, сообщил представитель Козака. В конце прошлого года нефтяники на похожей встрече с Козаком подписали соглашения о стабилизации ситуации на топливном рынке на I квартал 2019 г. Правительство установило предельные цены на топливо для каждого региона и дало нефтяным компаниям иммунитет от претензий налоговой и антимонопольной служб за сдерживание цен.

Аналогичное соглашение подпишут и на II квартал 2019 г. Но во втором соглашении могут быть скорректированы максимальные возможные цены в мелком опте по регионам, а также снижены требования по увеличению поставок на внутренний рынок в сравнении с прошлым годом, говорят «Ведомостям» три участника встречи с Козаком. «Рынок и так перезалит», – сказал министр энергетики Александр Новак.

Правительство пообещало, что впредь продлевать это соглашение не планирует, сообщил председатель совета директоров «Нового потока» Дмитрий Мазуров.

Но самое главное для нефтяников – правительство согласилось изменить параметры расчета компенсации за поставку топлива на внутренний рынок: для бензина цену отсечения при расчете компенсации опустят с 55 000 до 51 000 руб. за тонну, а для дизтоплива – до 46 000 руб. за тонну, сообщил Новак после совещания.

Все нефтяные компании это поддержали, сказал гендиректор «Газпром нефти» Александр Дюков: «Ситуация и так на рынке стабильная, но эти [вышеперечисленные] решения станут 100%-ной гарантией того, что ситуация на рынке будет оставаться стабильной в среднесрочной перспективе». Представители «Роснефти», «Лукойла», «Русснефти» и «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов не ответили на вопросы «Ведомостей».

За январь – февраль из-за обязательства поставлять топливо на внутренний рынок нефтяники потеряли более 112,5 млрд руб., подсчитывала Vygon Consulting. Правительство компенсировало лишь 32 млрд руб.

С учетом нынешних изменений сумма компенсации будет больше, комментирует главный экономист Vygon Consulting Сергей Ежов. По его словам, «если бы такой подход действовал с начала 2019 г., то чистый эффект от компенсации составил бы 7,3 млрд руб. в месяц». Выпадающие доходы бюджета оцениваются в 120-190 млрд руб. в год, рассказал «Ведомостям» директор департамента налоговой и таможенной политики Минфина Алексей Сазанов. Минфин настаивал на их компенсации, говорил Сазанов. Два участника совещания говорят, что вопрос компенсации бюджету обсуждался, предлагалось 3-4

сценария, но финального решения пока нет. Представитель Минфина не предоставил комментарии.

«Даже с учетом изменений механизм компенсации за поставку на внутренний рынок по-прежнему может потребовать корректировки, – говорит Ежов. – Положительный момент заключается в том, что поправки позволят уйти от абсурдной ситуации, когда нефтяники продают автобензин с дисконтом 5000-15 000 руб. за тонну и при этом выплачивали в бюджет еще 2000-3500 руб. за тонну».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/26/797405-neftyaniki-soglasilis-na-zamorozku-tsen>

ТАСС; 2019.03.26; СОВЕТ ПО РАЗВИТИЮ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ ПРИ СОВФЕДЕ ПРЕДЛОЖИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРОРАБОТАТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ БАЗУ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ОНЛАЙН-ОБРАЗОВАНИЯ

Об этом сообщил во вторник на заседании Совета его председатель, вице-спикер верхней палаты парламента Андрей Турчак.

«Федеральное законодательство к полноценному внедрению сетевых форм обучения пока по-прежнему не готово. Поэтому нам вместе с исполнительной властью необходимо разрабатывать нормативную базу, которая позволит университетам полноценно использовать ресурсы, в том числе онлайн-курсы других университетов, в реализации программ высшего и дополнительного профессионального образования», – сказал Турчак. Он привел в пример вуз, где уже реализуются образовательные программы с использованием ресурсов других университетов в виде массовых онлайн-курсов. «Уральский федеральный университет первым прошел государственную аккредитацию этих программ и ввел сетевую форму реализации образовательных программ в правовое поле на локальном уровне», – отметил Турчак.

Во вторник в Санкт-Петербурге проходит III заседание Совета по развитию цифровой экономики при Совете Федерации на тему «Человеческий капитал как основной актив цифровой экономики». Участники обсуждают ряд ключевых вопросов в сфере подготовки и переподготовки кадров в рамках реализации нацпроекта «Цифровая экономика». В заседании участвуют представители образовательного фонда «Талант и успех», автономной некоммерческой организации «Россия – страна возможностей», РЖД, ФГУП «Почта России», вузы.

Национальный проект «Цифровая экономика» включает шесть федеральных проектов: «Информационная инфраструктура», «Цифровые технологии», «Цифровое государственное управление», «Нормативное регулирование цифровой среды», «Кадры для цифровой экономики» и «Информационная безопасность». Всего на его исполнение планируется потратить 1 трлн 634,9 млрд рублей.

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.03.27; ИНТЕРНЕТ ВЕЩДОКОВ; ВЛАСТИ РАЗРАБОТАЛИ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ СЕТЕЙ IOT

Минкомсвязь планирует одобрить концепцию развития в России интернета вещей (IoT). Она предусматривает, что правоохранительные органы смогут получать доступ к информации, хранящейся на IoT-платформах, а для защиты российского сегмента интернета вещей на территории страны будет создана его замкнутая сеть. У участников рынка остались вопросы к концепции: помимо подключения к СОПМ, их беспокоят перспективы импортозамещения в условиях нехватки отечественного оборудования.

Правоохранительные органы должны иметь возможность доступа к информации, хранящейся в системах интернета вещей, для оперативно-разыскной деятельности, следует из проекта концепции построения и развития сетей интернета вещей (есть у “Ъ”), подготовленной Минкомсвязью и Минтрансом. Для этого к сетям IoT должны быть

подключены системы средств оперативно-разыскных мероприятий (СОРМ) и внесены изменения в закон «О связи».

Сети IoT уязвимы, а их устройства не только собирают данные, но и управляют процессами в экономике, отмечается в документе.

Для защиты российского интернета вещей предлагается сформировать на территории страны его замкнутую сеть с помощью реестра идентификаторов устройств, точек доступа и других элементов.

Применение устройств без идентификаторов в России должно быть ограничено, а для услуг в сфере IoT предлагается ввести и выдавать отдельную лицензию.

Проект также предусматривает поддержку отечественных производителей оборудования и разработчиков интернета вещей. Предлагается дать им преимущества при закупках и ограничить ввоз и использование иностранного оборудования. Так, для сетей стандарта LPWAN в ряде диапазонов с 1 декабря 2020 года предлагается использовать только отечественные базовые станции (требование не распространится на станции, зарегистрированные до этой даты).

Проект концепции 26 марта рассмотрела рабочая группа «Информационная инфраструктура» АНО «Цифровая экономика», сообщил “Ъ” один из участников заседания и подтвердили в пресс-службе АНО. «Учтены предложения большинства игроков рынка, устранены противоречия. Бизнес представил замечания, которые планируется проработать на площадке Минкомсвязи в течение двух недель», - уточнил директор по направлению «Информационная инфраструктура» «Цифровой экономики» Дмитрий Марков. В целом концепция отражает позицию рынка, подтвердила руководитель рабочей группы Анна Серебряникова.

В среду пройдет согласительное совещание с ФСБ и профильным центром компетенций, в четверг заключительная версия будет разослана всем участникам, подтверждают в Минкомсвязи, а к концу года документ будет дополнен в части транспортной телематики и, возможно, других частях. Новые отраслевые разделы концепции должны будут учитывать особенности применения IoT в «умных городах», строительстве, энергетике, сельском хозяйстве и других отраслях, уточняет глава центра компетенций «Информационная инфраструктура» Борис Глазков.

Впрочем, у самих участников рынка связи еще остаются вопросы.

Так, ограничение иностранного оборудования – слишком жесткое решение, считают в «Вымпелкоме», «российские производители не готовы предложить решения для ряда стандартов, что может привести к технологическому вакууму». Ограничения осложнят развитие интернета вещей в стране, поскольку собственных стандартов и технологий у нас нет, согласны в «ЭР-Телекоме».

Кроме того, требование по подключению СОРМ может поставить в неравные условия участников рынка, сказаться на стоимости сервиса для абонентов и повысить стоимость реализации нацпроекта «Цифровая экономика», опасаются в «Вымпелкоме». Подключение СОРМ было бы логично не на уровне каналов связи, а на уровне платформ IoT, например в энергетике или экологической сфере, и эти требования должны быть вынесены в промышленное законодательство, считает директор Ассоциации интернета вещей Андрей Колесников. «Идентификация устройств IoT необходима, но ее стандарты должны быть выработаны участниками рынка и не замкнуты только на России», - считает он. В «МегаФоне» возражают, что «инициативы по информационной безопасности в полной мере отвечают текущим реалиям». Речь идет не только о бытовом применении технологий интернета вещей, а о промышленности, транспорте, медицине и других важных отраслях экономики, подчеркивает представитель оператора.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924324>

ТАСС; 2019.03.26; ПРОГРАММЫ ПЕРЕПОДГОТОВКИ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ ДОЛЖНЫ ВКЛЮЧАТЬ РАЗВИТИЕ ЦИФРОВЫХ НАВЫКОВ

Об этом заявил вице-спикер верхней палаты парламента, секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак во вторник в Санкт-Петербурге на заседании Совета по развитию цифровой экономики при Совфеде.

«Деятельность по цифровизации должна начинаться с полного осознания ее необходимости управленцами всех уровней. Действующие сегодня программы по обучению высших должностных лиц в перспективе должны распространяться на максимально широкий спектр чиновников в регионах страны», – уверен Турчак.

По его словам, с этой целью блок по обучению компетенциям в цифровой сфере должен быть включен в программу подготовки управленческих кадров. «С целью обучения их компетенциям и технологиям, в том числе по управлению цифровым развитием территорий, для 100 крупнейших городов Российской Федерации с перспективой расширения на малые города», – заключил вице-спикер Совета Федерации.

«Под развитием человеческого капитала мы понимаем не только образование и подготовку кадров, но и их удержание в стране и привлечение извне. А для этого нам необходимо широко внедрять наиболее успешные практики, носителями которых являются, в частности, ИТМО, фонд «Талант и успех», АНО «Россия – страна возможностей», – подчеркнул он.

Турчак добавил, что в качестве примера региональной практики развития человеческого капитала может быть рассмотрен опыт Санкт-Петербурга. «Каждое пятое предложение работодателей здесь относится к сфере информационных технологий. В городе более 80 тысяч программистов. Это говорит о том, что в регионе создается благоприятная среда для цифровизации, во многом это – заслуга региональных властей», – заключил Турчак.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ОБЪЕМ ВЫПОЛНЕННЫХ КОНТРАКТОВ И ИХ ЦЕНА БУДУТ ПРИОРИТЕТОМ В ОЦЕНКЕ ЗАЯВОК НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Правительство РФ внесло изменения в правила оценки заявок на выполнение строительных работ при госзакупках, соответствующее постановление от 21 марта 2019 года N293 опубликовано во вторник на сайте кабмина.

«Установлено, что при выборе подрядчика для строительства автомобильных дорог и особо опасных, технически сложных и уникальных объектов капитального строительства заказчик будет отдавать приоритет таким нестоимостным критериям оценки заявок, как общее количество исполненных контрактов по строительству, их общая стоимость, наибольшая цена одного из таких исполненных контрактов», – говорится в материалах.

Документ был внесен Минфином России в целях реализации поручения президента России Владимира Путина по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета 23 ноября 2018 года.

Постановлением правительства от 28 ноября 2013 года N1085 утверждены правила оценки заявок, окончательных предложений участников закупки товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

«Подписанным постановлением в правила вносятся изменения в части порядка проведения оценки заявок на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту особо опасных, технически сложных и уникальных объектов капитального строительства, искусственных дорожных сооружений, включённых в состав автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения. Определено, что заказчик при закупках строительных работ может установить закрытый перечень показателей нестоимостного критерия оценки заявок, а именно: общее количество исполненных контрактов (договоров) на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, сносу; их общая стоимость; наибольшая цена одного из таких исполненных контрактов», – отмечается в сообщении.

При этом указано, что «значимость нестоимостных критериев оценки при закупках на выполнение строительных работ увеличивается с 20% до 40%».

«Принятое решение исключит применение субъективных, неадминистрируемых, произвольно определяемых заказчиком критериев оценки заявок на участие в конкурсе, позволит расширить количество участников закупок строительных работ, исключить коррупционные риски», – говорится в материалах.

ТАСС; 2019.03.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛОЖИЛО ИЗМЕНИТЬ ПОРЯДОК РАСЧЕТОВ МЕЖДУ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ И АВТОВОКЗАЛАМИ

Правительство во вторник внесло в Госдуму законопроект, призванный изменить действующий порядок расчетов между перевозчиками и автовокзалами, который в нынешнем виде приводит к несправедливому ценообразованию на билеты. Текст размещен в электронной базе нижней палаты.

Как отмечается в пояснительных материалах, сейчас автовокзалы удерживают с транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей часть выручки, полученной за счет продажи билетов на проезд и провоз багажа. Данный порядок был утвержден еще указами Минавтотранса РСФСР от 5 марта 1981 года и 13 июня 1988 года. «Таким образом, в настоящее время основным источником доходов для большинства объектов транспортной инфраструктуры являются агентские услуги по продаже билетов», – уточняют разработчики, отмечая, что такой порядок приводит к ряду проблем.

В частности, перевозчики устанавливают величину агентского вознаграждения в процентном соотношении от стоимости билета, причем на практике выходит так, что пассажиры, следующие дальними маршрутами, платят больше тех, кто совершает короткие поездки, хотя все они получили одинаковые услуги. Одновременно с этим популяризация покупки билетов через интернет снижает объем билетов, продаваемых в кассах, что приводит к сокращению доходов объектов транспортной инфраструктуры. В связи с этими и другими проблемами в правительстве предлагают «создать условия, при которых экономика объектов транспортной инфраструктуры не зависела бы от объемов выполняемых ими агентских услуг».

Разработчики предлагают наделить **Министерство транспорта РФ** полномочиями определять перечень платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам на автовокзалах, а также перечень тарифов и сборов на обязательные платные услуги, правила формирования указанных тарифов и сборов.

«Применение механизма расчетов, при котором владельцами объектов транспортной инфраструктуры устанавливается фиксированная величина тарифа на услуги, позволяет прозрачно и детализированно устанавливать цены на такие услуги, снижая риски их бесосновательного повышения – при сохранении прежнего уровня себестоимости услуги», – отмечается в пояснительной записке.

<https://tass.ru/ekonomika/6259659>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ЕС СДЕЛАЕТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ С 2022 Г. НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ

С 2022 года новые технологии безопасности станут обязательными для транспортных средств на территории ЕС для защиты пассажиров, пешеходов и велосипедистов.

Руководящие институты ЕС достигли во вторник временного политического соглашения о пересмотре Общих правил дорожной безопасности.

Новые функции безопасности сейчас уже внедрены в автомобилях премиум-класса, а через четыре года они станут обязательными для массового сегмента.

Для легковых автомобилей, микроавтобусов, грузовиков и автобусов это средства предупреждения о сонливости и снижении внимания водителя, интеллектуальная помощь

в соблюдении скоростного режима, обеспечение безопасности с помощью камер или датчиков, а также установка регистратора данных на случай аварии («черного ящика»).

Для легковых автомобилей и микроавтобусов – помощь в поддержании полосы движения, усиленное экстренное торможение и улучшенные ремни безопасности.

Для грузовиков и автобусов – особые требования для улучшения прямого обзора водителей и устранения слепых зон, а также системы обнаружения пешеходов и велосипедистов, особенно при поворотах.

Политическое соглашение подлежит утверждению Европарламентом и Советом ЕС.

Комиссар ЕС по вопросам внутреннего рынка, промышленности и предпринимательства Эльжбета Бенкowska отметила в этой связи, что обязательное оснащение европейских транспортных средств передовыми функциями безопасности способно оказать такое же революционное воздействие, каким в свое время стало внедрение в автомобилях ремней безопасности.

ТАСС; 2019.03.26; ЭКСПЕРТ: ДОСТУП К ДАННЫМ ВЕСКОНТРОЛЯ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕВОЗЧИКАМ В РФ ИЗБЕЖАТЬ ЛИШНИХ ШТРАФОВ

Доступ к данным весового и габаритного контроля автомобилей позволит перевозчикам в России при спорных ситуациях перевыставлять штрафы непосредственно отправителям груза. Такое мнение высказал во вторник директор по взаимодействию с отраслевыми организациями группы компаний «Деловые Линии» Александр Лашкевич, выступая на международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019».

«Необходимо прояснить вопрос открытости работы системы пунктов весогабаритного контроля, так как перевозчики должны иметь доступ к информации и возможность сравнить данные по конкретной машине на разных контрольных пунктах по ходу ее следования», – сказал Лашкевич.

По его словам, подобный доступ позволит в случае спорных ситуаций перевыставлять штраф за нарушение весогабаритных норм уже непосредственно грузоотправителям. «Если перевозчик получил информацию о превышении весогабаритных параметров на одном из постов, то он должен иметь право и возможность получить данные по своему транспортному средству при прохождении очередного поста, и, если данные разнятся, это может быть поводом обжаловать вынесенное постановление», – пояснил Лашкевич, представляющий один из крупнейших логистических операторов страны.

Кроме того, в рамках конференции вместе с другими экспертами он высказал инициативу о законодательном закреплении возможности перевыставления ущерба грузоотправителю в случае перегруза фуры, возникшего у перевозчика по вине клиента.

Международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» проходит в Москве с участием представители органов госвласти, крупнейших грузовладельцев, логистических и экспедиторских компаний, а также автоперевозчиков. Одним из вопросов, которые обсуждают делегаты мероприятия, стало создание государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля.

<https://tass.ru/ekonomika/6260234>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/avtomaticheskij-vesogabaritnyy-kontrol-dolzhen-vnedryatsya-v-soglasii-s-ekspertnym-soobshchestvom/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЗВЯГИНА ЖАННА; 2019.03.26; В СОВФЕДЕ РАССМОТРЕЛИ КОНЦЕПЦИЮ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБ ЗАКАЗА ТАКСИ

Временная комиссия Совета Федерации по развитию информационного общества рассмотрела концепцию правового регулирования деятельности служб заказа такси. Об этом в понедельник сообщает пресс-служба верхней палаты парламента.

Документ был разработан рабочей группой «Связь и ИТ» экспертного совета при правительстве РФ.

Глава комиссии, первый заместитель председатель Комитета Совфеда по конституционному законодательству и госстроительству Людмила Бокова рассказала, что в концепции фактически говорится о том, что нужно заложить регуляторный фундамент для цифровизации не только такси, но и всей транспортной отрасли, что, по ее оценке, является совершенно верным посылом.

«Комиссия по развитию информационного общества с вниманием относится к социально значимым сферам, поэтому было принято решение провести обсуждение на нашей площадке. Разработанная Экспертным советом концепция может стать отправной точкой для обсуждения комплексной модели регулирования в этой области, с привлечением более широкого круга участников», – сказала сенатор.

Одной из наиболее важных тем, обсуждавшийся на заседании, стало создание новых инструментов с помощью информационных технологий для повышения прозрачности и эффективности деятельности служб такси, а также государственного надзора в этой сфере, таких как общедоступные реестры лицензий, телемедицинские решения предрейсового контроля и другие.

В совещании приняли участие представители Комитета Госдумы по транспорту и строительству, Минкомсвязи, ФАС, **Минтранса**, Минэкономразвития, ГИБДД, экспертного совета при правительстве РФ, АНО «Цифровая экономика», Федеральной налоговой службы, а также представители служб заказа такси и эксперты.

Участники совещания назвали вопросы, которые рассматриваются в концепции, актуальными, а также предложили доработать документ по части создания государственных информационных систем, необходимых для проверки сведений о водителях и транспортных средствах, а также по части ответственности и ее разграничения при перевозках.

Эксперты Комиссии договорились продолжить работу над концепцией на площадках экспертного совета при правительстве РФ и АНО «Цифровая экономика» с участием широкого круга заинтересованных сторон и с учетом поступивших замечаний и предложений.

<https://www.pnp.ru/economics/v-sovfede-rassmotreli-koncepciyu-pravovogo-regulirovaniya-deyatelnosti-sluzhb-zakaza-taksi.html>

ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2019.03.26; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ОБОЙДЕТСЯ МОСКВЕ ПОЧТИ В 140 МЛРД РУБЛЕЙ; ИЗНАЧАЛЬНО ГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ЗАКЛАДЫВАЛИ ВСЕГО 30 МЛРД РУБЛЕЙ

В 2012-2017 гг. Москва потратила на внедрение интеллектуальной транспортной системы (ИТС) 62,2 млрд руб., сказано в госпрограмме «Развитие транспортной системы». Прогнозы по 2018 г. – 20,33 млрд руб. (Данные о том, сколько потрачено, в госпрограмме пока не обновлены.) Согласно бюджету, в 2019-2021 гг. Москва потратит еще 56,12 млрд руб., следует из пояснительной записки к бюджету города. Таким образом, затраты на ИТС с 2012 по 2021 г. составят около 138 млрд руб.

В ИТС несколько составляющих: оборудование, которое устанавливается по городу – светофоры, камеры наблюдения, умные знаки, информационные табло и т. д., и многоуровневая система управления этими объектами. В госпрограмме указано, что в ИТС также входят управление единым парковочным пространством, фотовидеофиксация нарушений правил дорожного движения, создание ситуационных центров управления дорожным движением, системы управления городским наземным транспортом и организация реверсивного движения.

«Некоторые представляют, что ИТС – это набор высокотехнологичных примочек, расставленных по городу. Это не совсем так. Обычные светофоры могут создавать огромные пробки на дорогах, а могут, наоборот, помогать их избегать – всё зависит от того, как их настроить и как ими управлять», – объяснял суть ИТС изданию The Village представитель Центра организации дорожного движения (ЦОДД).

Сегодня в ИТС Москвы – несколько десятков тысяч различных объектов, сказано в официальном ответе ЦОДД «Ведомостям»: около 40 000 светофоров, 3700 детекторов транспорта, 2700 камер телеобзора, 48 метеостанций, более 2000 комплексов фотовидеофиксации и более 170 дорожных информационных табло; в ИТС также входят сотни километров линий связи, сооружения, обеспечивающие размещение кабеля, программное обеспечение, система передачи данных и система обеспечения информационной безопасности.

В мире существуют усредненные оценки влияния ИТС на улучшение дорожной ситуации – это примерно 15% при правильном применении системы и её полноценном внедрении, комментирует координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов. Оценить вклад ИТС в московское движение можно будет только после полного внедрения всех её компонентов, считает он: сейчас не все светофоры подключены к ИТС, а временные светофоры, которые устанавливаются на время строительства, к ИТС даже не подключаются. 90% всех светофоров подключено к ИТС, уточнил представитель ЦОДД. Московские чиновники считают, что ИТС позитивно сказалась на дорожном движении в городе. «За 10 лет нам удалось достичь снижения количества погибших в ДТП более чем в 2 раза, благодаря в том числе развитию ИТС – установке камер, светофоров, подсветки. Кроме того, несмотря на увеличение количества зарегистрированных автомобилей в полтора раза, средняя скорость движения в Москве в часы пик возросла на 16% за последние семь лет», – говорит представитель ЦОДД.

В 2014 г. мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что интеллектуальная транспортная система столицы заработает полностью до конца года. В начале 2015 г. его заместитель Максим Ликсутов отчитывался, что создание интеллектуальной транспортной системы стоило городу почти 10 млрд руб. «Поддержание такой системы стоит примерно 10% от суммы ее создания, то есть примерно 1 млрд руб. в год мы тратим на то, чтобы эту систему поддерживать в работоспособном состоянии, ее дорабатывать и доставлять какие-то камеры, покупать новые датчики, менять неработающие», – говорил тогда Ликсутов.

В феврале международная компания INRIX назвала Москву городом с самыми большими пробками: московский водитель за минувший год провел в заторах в среднем 210 часов, или почти девять суток. На втором месте в списке из 220 городов с большим отрывом оказался Стамбул. Нью-Йорк занял 40-е место.

Представители московского правительства раскритиковали этот доклад.

В ближайшие три года Москва планирует тратить еще примерно по 18,7 млрд руб. ежегодно на развитие ИТС. Например, в 2019 г. 7,4 млрд руб. будет направлено на техническое обслуживание, ремонт оборудования и сопровождение автоматизированных систем ИТС; 274,7 млн руб. – на создание и развитие ИТС; 476,5 млн руб. – на строительство и реконструкцию светофоров, 1,1 млрд руб. – на развитие информационно-коммуникационной инфраструктуры.

Деятельность ЦОДД обойдется бюджету в 2019 г. в 7,55 млрд руб. Еще 940 млн руб. пройдет на разработку и актуализацию комплексных схем организации дорожного движения, схем развития наземного городского пассажирского транспорта, актуализацию и оптимизацию маршрутной сети и др.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/26/797406-intellektualnaya-transportnaya-sistema>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.27; У ТАКСИСТОВ ПРОВЕРЯТ КАЧЕСТВО СНА; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ГОТОВЯТ СИСТЕМУ ПО КОНТРОЛЮ РЕЖИМА ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ

В 2018 году количество ДТП с участием такси в Москве выросло на 25% по сравнению с 2017-м. Для решения проблемы столичные власти собираются запустить специальную систему, которая не позволит получать заказы водителям, находившимся за рулем больше восьми часов. Агрегаторы заказов уже заявили, что готовы к ней подключиться. Кардинально ситуация с безопасностью перевозок должна измениться после принятия нового закона о регулировании такси: в Госдуме, как выяснил “Ъ”, активно работают над документом и намерены одобрить его летом 2019 года.

Данные об аварийности с участием такси представил вице-мэр Максим Ликсутов во вторник. В 2018 году в столице произошло 764 аварии, это на 25% больше, чем годом ранее. Погибло 23 человека (+15%), ранено – 900 (+17,8%). В 2017 году аварийность с такси тоже росла, но темпы были вдвое меньше. Речь только о ДТП с пострадавшими. Мелкие аварии, в которых пострадали только машины, не учитываются. В департаменте транспорта называют несколько причин сложившейся ситуации, среди которых – чрезмерная продолжительность рабочего дня (водители работают по 12 часов и больше, устают и засыпают за рулем). Некоторые интернет-агрегаторы ограничивают водителям время доступа к системе заказов, но водители переключаются на другие приложения (например, с «Яндекс.Такси» на Gett), отследить это невозможно.

Как рассказал “Ъ” Максим Ликсутов, в конце 2019-го – начале 2020 года планируется запустить специальную систему, которая будет ограничивать доступ к системе заказов такси для водителей, отработавших более восьми часов за рулем, не имеющих полиса ОСАГО и не прошедших медосмотр.

С программной точки зрения, пояснил “Ъ” господин Ликсутов, будет создан шлюз между приложением на смартфоне таксиста и агрегатором, который будет работать как фильтр, запрашивающий сведения у МВД и базы разрешений такси.

«Работа новой системы возможна только при согласии агрегаторов к ней подключиться,- говорит вице-мэр.- Но предварительно мы обсудили этот вопрос с основными участниками рынка, они согласны передавать данные о времени работы водителей». «Мы ведем диалог и совместно обсуждаем различные варианты, как повысить безопасность поездок»,- заявили “Ъ” в пресс-службе «Яндекс.Такси». «Мы всячески выступаем за любые решения, которые направлены на усиление безопасности перевозок,- заявили в пресс-службе «Ситимобил».- И в том числе принимаем активное участие в развитии идеи обмена информацией между игроками рынка о количестве времени, проведенного на линии».

Регионы могут ввести обязанность для агрегаторов подключаться к новой системе, а федеральное законодательство менять не придется, говорит руководитель центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус. По его словам, нужно издать постановление правительства Москвы и ввести ответственность в КоАП Москвы для компаний за отказ передавать информацию. «Очень хорошая инициатива, но при создании системы нужно будет подумать о последствиях для самих таксистов,- говорит эксперт по такси «Синих ведерок» Елена Гращенко.- Ведь сейчас им приходится работать по 12-14 часов не просто так, а потому, что тарифы, навязанные агрегаторами, слишком низкие, чтобы за стандартный рабочий день хоть что-то заработать. Без внятной финансовой модели невозможно спрогнозировать эффект от новой системы, насколько рабочей она будет и не начнут ли ее таксисты обходить».

Снижение аварийности и упорядочение рынка такси ожидается после принятия новой редакции «закона о такси» (поправки к ФЗ №69), отметил Максим Ликсутов. Разработка документа ведется уже более шести лет, в конце 2018 года он был принят в первом чтении. Планируется ввести ответственность для агрегаторов и уточнить обязанности

таксистов. Редакция ко второму чтению будет серьезно отличаться от текущей версии, заявил “Ъ” глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев: «Создана рабочая группа, работа идет непростая. Поправок много, более двухсот. Например, сейчас дискутируем, допускать ли на работу в такси иностранцев. Думаем про регулирование деятельности агрегаторов и как сделать так, чтобы по 18 часов за рулем водители не находились, переключаясь между приложениями». По словам господина Москвичева, законопроект планируется принять в окончательном виде в июне-июле 2019 года. Столичные власти ранее направляли в комитет свои идеи по доработке законопроекта. Господин Москвичев заявил, что 80% из них будут учтены.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924335>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЦИНКЛЕР ЕВГЕНИЯ; 2019.03.26; АВТОЛЮБИТЕЛИ ОЦЕНИЛИ ОТКРЫТЫЕ УЧАСТКИ М-11

От Питера до Москвы за шесть часов без сна

Скоростная трасса М-11, соединяющая Санкт-Петербург и Москву, должна полностью открыться осенью этого года. Стоимость проезда по ней составит около двух тысяч рублей. То есть примерно по три рубля за километр.

Последний участок магистрали собирались сдать в эксплуатацию нынешней весной, но сроки сдвинулись из-за необходимости проведения археологических исследований. Прошлым летом на 663-м километре строящейся трассы, в районе моста через реку Ижору (Тосненский район Ленинградской области), были обнаружены следы поселения предположительно XVI-XIX веков. На время раскопок строительство дороги, конечно, приостановили. Только в ноябре археологи уступили место дорожникам. Но погода уже не позволяла работать так же активно, как летом. Поэтому было объявлено о новой дате: седьмой и восьмой участки в Новгородской и Ленинградской областях откроются одновременно, ориентировочно – в сентябре 2019 года.

Общая протяженность скоростной трассы М-11 от петербургской КАД до МКАД составит 669 километров. По словам председателя правления «Автодора» Вячеслава Петушенко, после ее полного ввода в эксплуатацию проезд по всем участкам в одну сторону обойдется в сумму меньше двух тысяч рублей. Но если купить транспондер T-pass, можно несколько сэкономить. Здесь действует ступенчатая система скидок, зависящая от времени суток и того, съезжает ли водитель с магистрали или преодолевает участки один за другим. «Пользователь легкового транспортного средства, проезжающий подряд два участка (например, 208-334 км), получает скидку 30 процентов от тарифа. Пользователь, проезжающий три участка (208 – 543 км), получает скидку 40 процентов», – объясняют в «Автодоре». К слову, на М-11 можно использовать транспондеры других трасс, например ЗСД. Скидка тоже будет, но меньше.

Рассчитать стоимость поездки проще всего при помощи онлайн-калькулятора toll-roads.ru. По его данным, дорога на легковом автомобиле из Санкт-Петербурга в Москву сейчас стоит 1190 рублей. С транспондером T-pass – 910, с транспондером ЗСД – 1042. Поездка ночью – с 0.00 до 6.00 – обойдется дешевле на сотню-полторы. После того как трасса откроется полностью, надо полагать, разница между поездкой с транспондером и без него станет существеннее.

- Желаящим не переплачивать я бы советовал объехать по бесплатной трассе последний участок перед Москвой, он неоправданно дорог: за сорок с небольшим километров снимают 500 рублей, – советует Сергей Белоусов, предприниматель, которому по работе часто приходится курсировать между двумя городами. – Но иногда в час пик я решаю, что мне проще заплатить и сэкономить время и нервы, ведь въехать в столицу или выехать из нее бывает очень непросто.

Трасса М-11 состоит из множества участков. Один из них – тот самый, дорогой – находится даже в ведении не «Автодора», а Северо-Западной концессионной компании.

Но автомобилист, едущий из Петербурга в Москву или наоборот, это вряд ли заметит. Для него дорога разделится на два крупных платных участка новой автострады М-11 (от Мясного Бора до Медного и от Клина до МКАД) и два бесплатных старой трассы М-10 – от Медного до Клина и от Петербурга до Мясного Бора.

Введения в эксплуатацию последнего отрезка водители ждут с особенным нетерпением. Магистраль между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом уже давно сильно перегружена транспортом. Вдобавок на ее пути лежит немало поселков, что предполагает снижение скорости. Сама трасса местами трехполосная с непростой схемой движения, повышенной аварийной опасностью и частыми пробками. В результате на дорогу длиной без малого двести километров может уйти и четыре часа, и шесть. А это примерно четверть всего пути до столицы.

Автомобилисты уже успели оценить преимущества открытых участков платной трассы: разрешенная скорость до 130 километров в час без преград и светофоров, отличное покрытие, отсутствие встречного движения. В будущем трассу планируют оборудовать вертолетными площадками для санавиации, пунктами питания и автозаправками, включая зарядки для электрокаров. Пока же площадки для отдыха выглядят не слишком уютно – просто столики и контейнеры для мусора.

- Единственное, чего не хватает на платной трассе, – это АЗС. Если едете из Петербурга, заправьтесь возле Мясного Бора, потому что потом в течение трехсот с лишним километров такой возможности не будет, – предупреждает петербуржец Владимир Дуров. – То есть какие-то невнятные мелкие пункты заправки временами встречаются, но на них огромные очереди. И выглядят они странно – я так понял, что это временные точки, которые потом заменят обычными автозаправочными станциями. Некоторые жалуются на отсутствие кафе, но, по-моему, это второстепенно. Лично у меня есть цель быстро доехать из одного города в другой, и трасса, на которой можно разогнаться до ста тридцати, для этого идеально подходит.

Сейчас навигаторы показывают время в пути от Петербурга до Москвы около восьми с половиной часов. С учетом необходимых остановок для заправки, отдыха и перекуса в реальности стоит рассчитывать примерно на десять часов. После того как М-11 заработает полностью, дорога сократится до шести часов, обещают в «Автодоре».

Автомобилисты, не желающие тратиться на платную магистраль, могут продолжать пользоваться старым бесплатным вариантом – трассой М-10. Вероятно, после введения в эксплуатацию новой магистрали пробок там поуменьшится. Но, определенно, это вариант для тех, кто не спешит.

Прямая речь

Любовь Кудряшова, петербурженка :

- У нас трое детей, и каждое лето мы с мужем отвозим их в Крым на машине. Самым сложным участком этого путешествия всегда были семьсот километров между Петербургом и Москвой. Потратить на них четырнадцать часов – очень даже неплохой результат. Однажды мы подсчитали, что только в пробках простояли на этом отрезке шесть часов. Это было очень мучительно! Дети капризничают, в машине душно, выйти размяться невозможно, вокруг такие же нервные, уставшие водители... Страшно вспомнить. С постепенным открытием М-11 все стало на порядок, да что там – на два, три порядка лучше! Ждем не дождемся, когда платная трасса заработает полностью. Две тысячи рублей за счастье просто мчаться без пробок – совсем небольшая цена.

Кстати

Транспондер Т-pass стоит тысячу рублей, то есть разовая поездка в Москву и назад его не окупит.

Если приобретать, то с расчетом на регулярные поездки. Но есть вариант аренды – всего за два рубля в день.

По данным компании «Автодор – Платные Дороги», в прошлом году во временное пользование взяли 4211 транспондеров. Купили – в семьдесят раз больше.

<https://rg.ru/2019/03/26/reg-szfo/avtoliubiteli-ocenili-otkrytye-uchastki-m-11.html>

RNS; 2019.03.26; ВЛАСТИ МОСКВЫ РАССКАЗАЛИ О РОСТЕ ЧИСЛА ДТП С ТАКСИ

Количество ДТП в Москве с участием водителей такси за год выросло на 25% и составило 764, следует из данных ГИБДД, представленных Департаментом транспорта Москвы.

«Аварийность с автомобилями такси растет. Количество погибших за 2018 год составило 23 человека», – прокомментировал глава департамента Максим Ликсутов.

По данным ГИБДД, в таких авариях пострадали 900 человек, что на 17,8% выше, чем в 2017 году.

«По мнению ГИБДД, причинами таких аварий стало увеличение количества поездок (на 17%), увеличение продолжительности рабочего дня таксистов, и где-то есть проблема контроля за водительским составом», – сказал Ликсутов.

<https://rns.online/transport/Vlasti-Moskvi-rasskazali-o-roste-chisla-DTP-s-taksi-2019-03-26/>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.26; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ НЕОБХОДИМОСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД

В пресс-службе **Минтранса** подтвердили “Ъ”, что на строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) потребуются дополнительные средства. При этом точную сумму в ведомстве не назвали.

Как пояснили в **Минтрансе**, в ходе реализации проекта ЦКАД выяснилось, что нужно устранить несколько «узких» мест, снижающих пропускную способность дороги. Для решения проблемы министерство совместно с «Автодором», властями Москвы и Подмосковья разработало план мероприятий, которые «позволят сформировать новые международные автодорожные маршруты, интегрированные в сеть европейских и евразийских транспортных коридоров».

Ремонтные работы затронут первый, четвертый и пятый пусковые комплексы ЦКАД, а также участок между 18 и 31 транспортными развязками. Строительство планируется начать в 2020 году и закончить к 2024 году. «Часть данных мероприятий была предусмотрена в рамках второй очереди ЦКАД при достижении определенных показателей интенсивности движения. Финансирование мероприятий планируется из федерального бюджета», – добавили в **Минтрансе**.

<https://www.kommersant.ru/doc/3923885>

На ту же тему:

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/119259>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.26; В ЦКАД ВЛОЖАТ ЕЩЕ 45 МЛРД РУБЛЕЙ; ПРОЕКТ ПЛАТНОЙ МАГИСТРАЛИ ПРИЗНАЛИ НЕДОРАБОТАННЫМ

Минтранс обнаружил «узкие места» в проекте Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), на устранение которых понадобится примерно 45 млрд руб. Больше всего изменений ожидается на западной секции автодороги, на которой для экономии средств изначально решили оставить светофоры и одноуровневые пересечения с другими трассами. Пересмотр проекта эксперты связывают с недавней сменой руководства госкомпании «Автодор»: Сергей Кельбах был отстранен от должности, его заменил Вячеслав Петушенко. Строительство по новому проекту начнется не раньше 2020 года, обещают в **Минтрансе**.

О том, что в проекте ЦКАД найдены «узкие места», сообщила во вторник газета «Ведомости». Работы по их ликвидации **Минтранс** и госкомпания «Автодор» (курирует проект) предварительно оценили в 44-45 млрд руб., только проектная документация

обойдется в 800 млн руб. В **Минтрансе** конкретных сумм не назвали, но проблемы и разработку проектов “Ъ” подтвердили. Строительство по новой документации начнется в 2020 году, завершится в 2024 году.

Напомним, строительство ЦКАД протяженностью более 320 км началось в 2014 году. Стоимость дороги первоначально составляла 300 млрд руб., затем была увеличена до 313 млрд руб. Госкомпании «Автодор» поручали сначала закончить стройку в 2018 году, а затем передвинули сроки на 2020 год. Счетная палата несколько раз обращала внимание на задержку в реализации проекта и неэффективное использование средств. Замечания высказывала и ФАС. В 2015 году Дмитрий Медведев объявил главе «Автодора» Сергею Кельбаху выговор. В октябре 2018 года Генпрокуратура по поручению президента начала проверку деятельности «Автодора (о результатах не докладывалось), в феврале 2019 года господин Кельбах был уволен. Сейчас он работает советником главы РЖД Олега Белозерова в качестве куратора инвестиционных проектов. Руководителем «Автодора» с недавних пор назначен Вячеслав Петушенко, ранее отвечавший в **Федеральном дорожном агентстве (Росавтодоре)** за дорожную сеть центрального региона.

ЦКАД поделена на четыре секции-пусковых комплекса: 1-я (южная), 3-я (северная), 4-я (восточная) и 5-я (западная). 2-я существует пока в виде перспективного проекта. Все секции ЦКАД, кроме пятой, будут представлять собой построенные с нуля платные магистрали с современными развязками.

Но кольца с безостановочным движением в рамках текущего проекта не будет. Пятая секция является модернизированным участком «малой бетонки», но не полноценной магистралью категории 1А или 1Б: ее расширят в некоторых местах, уберут светофоры, построят объезды ряда населенных пунктов. Более того, по проекту секция упрется в светофор в месте пересечения с Можайским шоссе. Такой вариант эксперты с самого начала признавали неудачным, но он был выбран как компромиссный, чтобы не сносить большое количество домов и не выселять людей.

Путепровод на пересечении с Можайским шоссе все-таки должен появиться, сообщают «Ведомости», но в **Минтрансе** это пока не подтвердили. «Узкие места» ликвидируют не только на пятой, но и на первой, четвертой секциях, уточнили в ведомстве. СМИ также сообщают о планах реконструировать мост через реку Москва в Звенигороде – этот объект был открыт для движения в 2017 году. Кроме того, текущим проектом до сих пор не предусмотрен участок между трассами М10 и М11 – его также спроектируют и построят. «Часть данных мероприятий была предусмотрена в рамках второй очереди ЦКАД при достижении определенных показателей интенсивности движения,- пояснили в **Минтрансе**.- Финансирование мероприятий планируется из федерального бюджета». Первая, третья и четвертая секции, напомним, строятся частными компаниями в рамках концессий.

Еще одно слабое место в проекте пятого комплекса – отсутствие путепровода через железную дорогу в районе Голицыно, говорит член общественного совета при **Минтрансе** Московской области Андрей Мухортиков. «Сейчас в этом месте обычный переезд со шлагбаумом, образуются пробки,- говорит он.- До сих пор не было понятно, кто должен строить объект – **«Росавтодор»** или ГК «Автодор». Можно предположить, что в рамках дополнительного финансирования проект будет наконец реализован. Путепровод стоит порядка 1-4 млрд руб.».

При этом планы **Минтранса** господин Мухортиков назвал «довольно странными». «Столько лет проектировали и согласовывали проект ЦКАД, а тут внезапно обнаружили 11 «узких мест» на 45 млрд руб.,- говорит он.- За такое, по большому счету, надо снимать руководство с должностей. Но поскольку это уже сделано (имеется в виду увольнение Сергея Кельбаха.- “Ъ”), то теперь очень удобно все свалить на старых начальников».

Все «узкие места» проекта были известны еще 10 лет назад на этапе проектирования, заявил “Ъ” глава общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин. «Сильно

похоже на то, что новому руководству дали карт-бланш сделать ЦКАД по-людски,- говорит он.- В любом случае, какой бы проект ни делали, жителям будет лучше.

В Московской области такой страшный дефицит дорог, что, сколько ни построй, все будет пользоваться спросом. Весь вопрос в деньгах».

Говоря о дополнительных участках и путепроводах в составе ЦКАД, господин Блинкин заметил, что при строительстве всегда стоит выбор проложить дорогу путем сноса жилых домов или «по лесам высокого бонитета». «Каждый вариант вызывает социальный протест, это неизбежно»,- говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3923977>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.03.26; ПРОБЛЕМЫ ЦКАД

В: Госкомпания Автодор обнаружила 11 проблемных точек, которые помешают движению на будущей Центральной кольцевой автодороге, сообщают со ссылкой на источники «Ведомости». Чтобы их ликвидировать, необходимо дополнительно 45 миллиардов рублей. Уточняется, что это не увеличение стоимости дороги, а новый проект по расширке проблемных участков. Ранее в Счетной палате заявили: дорогу сдадут не раньше 2021 года. Там указали: до сих пор не изъяты все необходимые для строительства земельные участки. Аудиторы также выявили завышение стоимости работ на 6,5 миллиардов рублей. Проверить строительство ЦКАД осенью поручил Владимир Путин, в феврале ситуацию со строительством дороги нашему телеканалу прокомментировал представитель Автодора.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ «РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»: На стадии проектирования в 2010 году по разным причинам не были все учтены те трудности, которые там есть, а в результате разработки рабочей документации как раз дополнительные сети, порядка, там, 500 их на всем участке выявились, вновь проложенные за эти 7-8 лет, это изменение технических условий, вообще, собственников, поэтому этот клубок проблем, в том числе самый главный, любой проект, он всегда сопряжен со сложностями по выкупу земель и здесь вот наложение всех этих проблем привели к тому, что нам не удалось ввести первый и пятый в 2018 году.

В: Подробнее о том, что такое Центральная кольцевая автодорога, в нашей справке.

Корр: Центральная кольцевая автодорога новая магистраль вокруг Москвы. Ее протяженность порядка 340 километров, больше 80% из них построят с нуля, часть от так называемой бетонки. Предварительная стоимость больше 313 миллиардов рублей, половина из Фонда национального благосостояния, остальное средства инвесторов. Строительство на каждом этапе сопровождали сложности. Контракт на первую очередь в 2014 году получила компания «Стройгазконсалтинг», однако вскоре у нее начались финансовые проблемы, сменился владелец, сроки срывали. Год спустя обязательства передали «Крокус Интернешнл», пятую очередь поручили строить компании АРКС. Третью и четвертую очередь несколько раз переносили из-за проблем с финансированием. Только в 2016 году третьим участком занялась «Автодорожная строительная компания». К четвертому «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко смог приступить лишь в 2017 году, хотя изначально планировалось, что к 2018 году вся дорога будет завершена.

ТАСС; 2019.03.27; МЭР СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ ВКЛЮЧЕНИЕ ЛЕНСКОГО МОСТА В ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Минэкономразвития России считает целесообразным включение проекта строительства моста через реку Лену в Якутии в комплексный план модернизации инфраструктуры, сообщил журналистам в среду глава республики Айсен Николаев.

«У нас появилось положительное заключение Минэкономразвития России о целесообразности включения [Ленского] моста в комплексный план модернизации инфраструктуры РФ», – сказал он.

Глава регионе не исключает регионального софинансирования проекта. «Мы ставим вопрос не о прямом федеральном финансировании строительства моста, а на основе концессионного соглашения. Речь идет о конструкции, когда 75% будет выделяться как грант из федерального финансирования, 10% – республика, оставшиеся 15% – вложения частного инвестора», – отметил он.

Ранее, 22 марта, полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев сообщил прессе, что строительство Ленского моста может быть выполнено при объединенном финансировании со стороны федеральных властей, республики и частных инвесторов.

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

<https://tass.ru/ekonomika/6262254>

ТАСС; 2019.03.26; В МВД ЗАДУМАЛИСЬ О ЛИШЕНИИ НАРКОЗАВИСИМЫХ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ

МВД России предложило не допускать наркозависимых людей до работы на опасных производствах, а также лишать их права управления транспортными средствами. Об этом, выступая в Совете Федерации, заявил замглавы МВД Игорь Зубов.

«Во многих государствах лица, больные наркоманией, лишаются права работать на таких производствах и права управления транспортными средствами. Сейчас мы получим эту информацию от первоисточников и будем с нашими коллегами обсуждать, возможно ли применение этого опыта в России», – сказал он в ходе заседания комитета по безопасности.

По словам замминистра, в настоящее время МВД выясняет, как данный вопрос решается в других странах.

<https://tass.ru/obschestvo/6259716>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАЙЛОВСКАЯ МАРИЯ; 2019.03.26; ЭКСПЕРТ: С 2014 ГОДА ЧИСЛО АВАРИЙ НА ДОРОГАХ СОКРАТИЛОСЬ НА ТРЕТЬ

С 2014 года число дорожно-транспортных происшествий на российских дорогах сократилось на 30 процентов, заявил в эфире радио «Комсомольская правда» замначальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **Федерального дорожного агентства** Александр Яхнюк.

«Число ДТП на дорогах уменьшилось на 30 процентов за последние пять лет», – заявил эксперт.

По его словам, такая тенденция связана в первую очередь с усилиями по снижению аварийности – в частности, сокращению числа аварий способствовало общее повышение качества федеральных трасс и появление различных средств фото и видеофиксации.

Эксперт: с 2014 года число аварий на дорогах сократилось на треть

<https://www.pnp.ru/social/ekspert-s-2014-goda-chislo-avariy-na-dorogakh-sokratilos-na-tret.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; БЛЯНИХОВ АРТУР; 2019.03.26; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ В РОССИЙСКИХ АВТОШКОЛАХ ДИСЦИПЛИНУ ГРАМОТНОГО ВОЖДЕНИЯ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ

Замначальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **Федерального дорожного агентства** Александр Яхнюк выразил уверенность, что в автошколах страны необходимо ввести дисциплину безопасного и грамотного вождения на федеральных трассах. Об этом сообщил сайт kpr.ru.

Яхнюк указал, что 45% всех ДТП – это попутные столкновения авто. По его мнению, это связано с тем, что водители, находясь на отремонтированной и комфортной дороге, позволяют себе расслабиться, и не уделяют достаточного внимания процессу движения.

Он уточнил, что наибольшее количество аварий зафиксировано летом, когда люди курсируют вокруг курортных зон. «Невнимательность и упование на отремонтированную дорогу могут привести к ДТП», – предупредил Яхнюк.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/ekspert-predlozhit-vvesti-v-rossijskih-avtoshkolah-distiplinu-gramotnogo-vozhdenija-na-federalnyh-trassah/>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.26; ИВАНОВ ПОДДЕРЖАЛ ИЗЪЯТИЕ ЧАСТИ «ЛОСИНОГО ОСТРОВА» ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ШОССЕ

Изъятие коридора из национального парка «Лосиный остров» для расширения Щелковского шоссе в обмен на существенное увеличение площади парка является приемлемым решением, заявил специальный представитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

«Мое мнение, что если, как обещает правительство Московской области, прирастить парк территориями,кратно превосходящими маленький коридор изымаемой земли для дороги, то это вполне приемлемый вариант», – сказал Иванов журналистам.

При этом он оговорился, что решение должны принять Минприроды и **Минтранспорта**.

«Иначе москвичи будут стоять в пробках, и рано или поздно от выхлопных газов стоящих в пробке автомобилей от «Лосинового острова» вообще ничего не останется», – заключил Иванов.

<https://realty.ria.ru/20190326/1552118600.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.26; В МОСКВЕ ПОДСЧИТАЛИ АВТОМОБИЛИ КАРШЕРИНГА

С 2015 года столичный парк каршеринговых машин вырос в 15 раз и достиг 18 тыс. машин. При этом 70% пользователей сервиса имеют в собственности личный автомобиль. Об этом 26 марта сообщает ТАСС со ссылкой на главу департамента транспорта Москвы Максима Ликсутова.

«В настоящее время в столице работают 14 операторов краткосрочной аренды автомобилей. Мы поговорили с операторами, предполагаем, что всего будет около 20-25 тыс. таких машин», – отметил Максим Ликсутов.

По его словам, на сегодняшний день на регулярной основе каршеринговыми автомобилями пользуется 1 млн человек.

Планируется, что к концу 2019 года Москва займет первое место среди городов мира по количеству автомобилей каршеринга. На сегодняшний день лидером по этому показателю является японская столица – Токио.

5 февраля сообщалось, что депутат законодательного собрания Ленинградской области Владимир Петров призвал главу **Минтранса** России Евгения **Дитриха** запретить пользоваться каршерингом водителям моложе 25 лет.

<https://iz.ru/860943/2019-03-26/v-moskve-podschitali-avtomobili-karsheringa>

ТАСС; 2019.03.26; ВЛАСТИ МОСКВЫ ЗАЯВИЛИ, ЧТО УМЕНЬШЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ НЕ ВЛИЯЮТ НА КОЛИЧЕСТВО ДТП

Увеличение числа ДТП на некоторых участках Москвы напрямую не зависит от наличия дорожных знаков уменьшенного типоразмера, которые там расположены. Об этом во вторник заявил журналистам заммэра столицы Максим Ликсутов.

Эксперимент по установке уменьшенных дорожных знаков проводился в Москве в 2017 году, с тех пор такие знаки появились на 120 улицах в центре города.

«До введения эксперимента, который был сделан по поручению правительства РФ, было проведено исследование МАДИ (Московского автодорожного института), который своими заключением рекомендовал эти знаки к использованию. Эксперимент проводился с согласия органов ГАИ, в том числе в других городах РФ. Мы, когда проводили итоги, эксперимента с органами ГАИ, не выявили причинно-следственной связи между ДТП и уменьшенными знаками. Мы считаем, что безопасность дорожного движения от этого не страдает», – сказал он.

В качестве примера заммэра привел улицу Мясницкую, где эксперимент проводится с 20 сентября 2017 года. «В 2016 году здесь произошло два ДТП с наездом на пешехода на нерегулируемом пешеходном переходе. В 2017 году произошел один такой случай», – отметил он.

Ранее Совет при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ) попросил премьер-министра России Дмитрия Медведева отменить поручение о возможности ставить на улицах уменьшенные дорожные знаки. По мнению совета, инициатива об уменьшении типоразмеров дорожных знаков не была должным образом проработана, в первую очередь с медицинскими экспертами, а также с представителями общественных объединений автолюбителей и сообщества автостраховщиков, «поскольку имеются основания полагать, что подобные реформы приведут к увеличению аварийности дорожного движения». Как отмечают в совете со ссылкой на данные полиции, с февраля 2017 по апрель 2018 года на улицах Балчуг, Большая Никитская, Мясницкая и в Никитском переулке, где проводился эксперимент по установке знаков нового формата, произошло семь ДТП с участием пешеходов, двое из которых погибли.

<https://tass.ru/obschestvo/6260830>

ИА АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.03.26; БОЛЕЕ 700 ВОДИТЕЛЕЙ БЫЛИ ПРИНЯТЫ НА РАБОТУ В МОСТРАНСАВТО В 2018 Г.

Более 700 водителей были приняты на работу в ГУП Московской области «Мострансавто» в 2018 г., сообщили в пресс-службе учреждения.

«В прошлом году прирост водительского состава в различных филиалах Мострансавто составил 702 водителя, что стало абсолютным рекордом за последние три года. Сегодня на предприятии трудится свыше 8,4 тыс. водителей. В 2019 г. планируется принять в штат еще около 500 работников данного профиля», – говорится в сообщении.

Уточняется, что с июля 2017 г. предприятие проводит масштабную кампанию по набору водителей. Благодаря комплексу принятых мер, в том числе обновлению автопарка, существенно снижена суточная нагрузка на водительский состав, что позволило за минувший год почти в два раза сократить число дорожно-транспортных происшествий по вине водителей Мострансавто с пострадавшими и повысить выполняемость рейсов до 98%.

В 2018 году зарплата водителей во всех филиалах в среднем увеличилась на 24%. Текущая укомплектованность водительского состава в Мострансавто составляет более 90%. На 100% укомплектован штат водителей в филиалах: автоколонна №1793 в Орехово-Зуево, автоколонна №1375 в Мытищах, Можайское ПАТП, ПавловоПосадское ПАТП, автоколонна №1788 в Подольске, Шатурское ПАТП, Видновское ПАТП, Солнечногорское ПАТП, Одинцовское ПАТП, Домодедовское ПАТП, автоколонна № 1783 в Ногинске,

Автоколонна №1789 в Ивантеевке, Королевское ПАТП. Также в этом году автопарк предприятия пополнится новыми автобусами, в том числе ЛиАЗ-5292 с учебной кабиной в салоне транспортного средства.

«Компания заинтересована в повышении престижа профессии водителя. До конца апреля фотографии водителей Мострансавто, достигших высоких результатов в своей работе, появятся на бортах более чем 100 автобусов предприятия. Эта мера позволит повысить авторитет профессии и станет продолжением широкоформатной кампании по набору персонала в Мострансавто», – отметили в пресс-службе.

Сегодня на подмосковных маршрутах пассажиров встречают водители в новых форменных куртках с логотипом «Мострансавто», которыми обеспечен весь водительский состав с начала текущего года. Кроме того, в салонах транспортных средств размещены бейджи, содержащие ФИО и фото водителя, а также наименование филиала, в котором он работает.

«Особое внимание в Мострансавто уделяют вопросам подготовки кадрового состава. На предприятии более трех лет действует программа бесплатной профессиональной переподготовки водителей на категорию «D». К программе могут присоединиться соискатели при наличии открытой категории «B» или «C». При этом возраст ученика должен быть не менее 21 года. Кандидат оплачивает 30% стоимости обучения, потраченная сумма компенсируется после года работы в Мострансавто. На период обучения заключается ученический договор, соискателям выплачивается стипендия. После успешной сдачи экзаменов гарантировано трудоустройство», – заключили в пресс-службе.

Ранее «Радио 1» сообщило, что до конца 2019 г. во всех автобусах Московской области для пассажиров запустят систему самостоятельной оплаты проезда.

<https://www.mskagency.ru/materials/2874853>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; КРАСНОДАР ЗАКУПИТ 31 ТРАМВАЙ НА 1 МЛРД РУБЛЕЙ

Краснодар планирует приобрести 31 трамвай общей стоимостью 1,012 млрд рублей.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», департамент транспорта и дорожного хозяйства администрации города объявил электронный аукцион на поставку 27 односекционных пассажирских трамвайных вагонов с низким уровнем пола. Максимальная цена лота установлена в размере 672,3 млн рублей (с учетом НДС 20%).

Кроме того, муниципалитет купит 4 трехсекционных шарнирно-сочлененных трамвайных вагонов. Максимальная цена контракта установлена в размере 340 млн рублей с учетом НДС.

Все вагоны должны быть рассчитаны на эксплуатацию при температурах окружающего воздуха до плюс 45 С (иметь кондиционер – ИФ), они должны быть поставлены заказчику в срок не позднее 11 ноября 2019 года.

Заявки на участие в аукционах принимаются до 12 апреля, аукционы пройдут 22 апреля.

«Это первая партия закупки новых трамваев. В ближайшие 3 года, благодаря решению губернатора Кубани, на обновление трамвайного парка Краснодара предусмотрено 3 млрд рублей. Мы сможем заменить большинство вагонов, которые уже отработали свой срок. И главная задача – получить надежную и современную технику. Мы подготовили полный перечень требований к новым трамваям, чтобы значительно повысить комфорт для пассажиров и эффективность работы предприятия. Одно из важных – условие по мощности системы кондиционирования салона, чтобы она справлялась с нашим жарким летом», – прокомментировал «Интерфаксу» мэр Краснодара Евгений Первышов.

Ранее сообщалось, что в течение 3 лет муниципалитет планирует приобрести 98 новых трамвайных вагонов.

В настоящее время в парке МУП «Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление» 268 трамвайных вагонов, 156 из них требуют замены. Трамваи ежедневно перевозят 210 тыс. человек. На долю этого вида общественного транспорта приходится 50% общего объема пассажирских перевозок в Краснодаре.

ТАСС; 2019.03.26; СЕРВИС ДЛЯ ПОИСКА МАРШРУТОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЗАПУСТИЛИ В НАЛЬЧИКЕ

Жители и гости города Нальчика (Кабардино-Балкария) смогут воспользоваться сервисом для поиска маршрута с использованием любого вида общественного транспорта, который заработал в городе в тестовом режиме. Об этом сообщил во вторник ТАСС начальник отдела транспорта и связи администрации Нальчика Зураб Уянаев.

«Новый сервис, который поможет быстро найти нужный маршрут с использованием любого вида общественного транспорта, начал функционировать в тестовом режиме в Нальчике», – сказал собеседник агентства.

Уянаев отметил, что, новый сервис поможет сориентироваться на месте, найти ближайшую остановку нужного маршрута, а также схемы движения общественного транспорта. По его словам, все, что необходимо, – это указать точку на карте.

«Основной критерий – удобство для жителей и гостей города. Люди привыкли пользоваться одним маршрутом и иногда, оказавшись не в своем районе, могут запутаться в направлении маршрутов. Граждане стали повсеместно пользоваться различными гаджетами, для них пользоваться новым сервисом будет несложно», – добавил он.

Тестовый запуск сервиса прорабатывался министерством инфраструктуры и цифрового развития региона и администрацией Нальчика.

<https://tass.ru/obschestvo/6261076>

АВТОРАДИО # ТОЛЬЯТТИ; 2019.03.26; НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТСЯ К ПРОХОЖДЕНИЮ ПАВОДКА

На федеральных трассах Приволжского округа идет активная подготовка к весеннему паводку. В том числе и в Самарской области. Дорожные службы принимают необходимые меры для обеспечения бесперебойного и безопасного проезда транспорта. Подведомственные **Росавтодору** подразделения очищают водосбросные сооружения, каналы и кюветы. Освобождают обочины от снега и льда, очищают барьерные ограждения, прокапывают воронки для отвода воды с проезжей части. Ведется круглосуточный контроль уровня воды в реках и озерах с ежедневным анализом данных Росгидромета о паводковой обстановке. Для ликвидации возможных последствий чрезвычайных ситуаций сформированы аварийные бригады.

http://www.96fm.ru/page.php?page_id=86786&p=0&s=empty

ЕНИСЕЙ-РЕГИОН; 2019.03.26; ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч

Инициативу штрафовать водителей за превышение скорости на 10-ть километров в час обсудили сегодня на круглом столе депутаты, общественники и представители ГИБДД. Сейчас допустимый порог – вдвое выше. Ужесточить правила предлагают в российском **Минтрансе**. По мнению экспертов, это дисциплинирует водителей, а значит, поможет снизить смертность. Пока изменения в стадии разработки. Правда, специалисты уже говорят – прежде чем вводить новые меры, необходимо проинспектировать состояние дорог, проверить наличие приборов видеofиксации. А вот в ГИБДД приводят неутешительную статистику – в прошлом году половина всех штрафов была выписана именно за превышение скорости.

Основная часть нарушений – это превышение водителями от 20 км/ч до 40. + Мы уверены, если введут ограничение, это категория водителей просто мигрирует в категорию от 10 до 20.

Дмитрий Труханов, начальник отделения по исполнению административного законодательства УГИБДД МВД России по краю

Самое главное – понизить смертность. Если брать по динамике, она снижается. Если брать 16, 17 18 года, если брать по территории России. Я думаю, что Красноярский край не исключение в этом вопросе.

Юрий Швыткин, депутат Государственной Думы РФ

А мы спросили, что думают о предложении **Минтранса** красноярские водители, и вот какие ответы получили.

То, что говорят в Госдуме насчет того, что улучшится статистика и аварийность, я с этим не согласен. Никто так и не доказал взаимосвязь между превышением скорости и аварийностью на дорогах.

Дмитрий Платонов, водитель

Это мало и может отразиться на потоке транспорта, могут возникать пробки. Где-то люди могут проехать побыстрее, освободить проезжую часть для движения транспортных средств.

Геннадий Мушавец, водитель

20 – это много, 10 – не всегда успеваешь малую разницу определить. Поэтому плюс-минус пять км/ч сыграют свою роль.

Александр Аникин, водитель

<https://www.enisey.tv/news/post-14388/>

КАТУНЬ 24; 2019.03.26; ИННОВАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬ НА ТРАССАХ АЛТАЙСКОГО КРАЯ

Проблемы безопасности движения и снижения аварийности решали специалисты дорожной отрасли на прошедшем в Барнауле заседании научно-технического совета. В мероприятии приняли участие руководители подведомственного **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Алтай», регионального **Минтранса**, КГКУ «Алтайавтодор», подрядных организаций и представители научного сообщества.

По итогам 2018 года на федеральных трассах Р-256 Чуйский тракт и А-322 в Алтайском крае зафиксировано снижение аварийности на 15%. Положительная динамика отмечается и на региональных дорогах. Однако, убеждены эксперты, работа в этом направлении должна быть системной и постоянной.

«В нашем регионе **Росавтодор** выступает инициатором и идет в авангарде применения всех средств в борьбе за безопасность дорожного движения и жизни людей. Необходимо и дальше двигаться в этом направлении», – отметил **министр транспорта** Алтайского края Александр Дементьев. Так, в прошлом году в качестве эксперимента на Чуйском тракте в Красногорском районе нанесли продольную шумовую разметку. Она обеспечивает вибрационное воздействие на водителя и мотивирует не выезжать на встречную полосу на сложных участках. Год эксплуатации показал эффективность этого технологического решения, поэтому ее планируют применять и в дальнейшем. Кроме того, в этом году на потенциально опасных отрезках апробируют разметку желтого цвета по оси дороги. Ее уже протестировали в ряде регионов, опыт показывает, что она лучше воспринимается водителями, особенно в неблагоприятных погодных условиях.

Важной составляющей в обеспечении безопасности дорожного движения остается освещение. В этом году планируется завершить разработку проектов на установку дополнительного освещения на въездах в Барнаул, Рубцовск и Новоалтайск. Также положительный результат приносит установка комплексов фото-, видеофиксации нарушений – на федеральных трассах ими оснастят 15 участков. В населенных пунктах на

нерегулируемых пешеходных переходах планируют устроить искусственные дорожные неровности.

«Совместно с ГИБДД готовим программу по безопасности, планы большие. Но совещание неслучайно проходит в преддверии строительного сезона: мы будем особенно тщательно подходить к организации мест производства дорожных работ», – подчеркнул начальник ФКУ Упрдор «Алтай» Ярослав Долинский и призвал подрядчиков отнестись к этому вопросу со всей серьезностью.

С докладами о современных средствах организации дорожного движения в местах производства работ, инновационных барьерных ограждениях и демпферных устройствах выступили представители организаций-изготовителей. Например, дорожные фронтальные ограждения защищают водителя и пассажиров транспортного средства при столкновении. Специалисты прорабатывают вопрос использования таких конструкций на дорогах Алтайского края.

Справка: научно-технический совет действует при **Министерстве транспорта** Алтайского края и был создан в целях формирования технической политики, вовлечения результатов научно-технической деятельности в решение задач в сфере дорожно-транспортного комплекса региона, а также содействия использованию инновационной продукции. На нем ведущие специалисты, эксперты отрасли, представители научного сообщества обсуждают текущие проблемы и пути развития дорожно-строительной отрасли Алтайского края.

<https://www.katun24.ru/news/548453/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ МИНПРОМТОРГУ 2,1 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

Правительство РФ выделит из резервного фонда Минпромторгу 2,1 млрд руб. на предоставление в 2019 г. субсидий из федерального бюджета производителям пассажирских вагонов.

Соответствующее распоряжение от 23 марта 2019 г. опубликовано во вторник на официальном интернет-портале правовой информации.

В соответствии с документом, средства направляются на субсидирование производства пассажирских вагонов и вагонокомплектов в количестве не менее 1 тыс. штук до 31 декабря 2021 г.

Как сообщалось, вопрос выделения средств на поддержку вагонопроизводителей рассматривался на заседании правительства 21 марта. При этом отмечалось, что принятие документа обеспечит необходимую поддержку производителей ж/д пассажирских вагонов, увеличит рост продаж подвижного состава, способствует стабилизации финансовой ситуации и дополнительной загрузке производственных мощностей предприятий транспортного машиностроения, а также сохранению на них рабочих мест, в том числе в смежных отраслях.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ДАЛЬНЕВОСТОЧНУЮ СКИДКУ РЖД МОЖНО УРОВНЯТЬ НАДБАВКАМИ НА ЭКСПОРТ БЕНЗИНА, ЕСЛИ ОН НЕ СОКРАТИТСЯ – МИНТРАНС

Минтранс РФ поддерживает скидку к тарифу на перевозку нефтепродуктов на Дальний Восток по железной дороге с одновременным увеличением тарифа на перевозку топлива за рубеж в случае, если компании готовы сохранить объемы экспорта.

«**Минтранс** считает возможным установление повышающего коэффициента к тарифам на экспортные перевозки авиакеросина, дизельного топлива и автомобильного бензина с одновременным снижением тарифов на перевозки этих грузов во внутрисоюзном сообщении (речь идёт о Дальнем Востоке). Принятие такого решения должно сохранить

сбалансированность доходной базы РЖД», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

«В этой связи необходимо провести работу с грузоотправителями по вопросу установления готовности сохранения объемов экспортных перевозок при введении тарифной надбавки. Данная позиция направлена в ФАС России», – отмечают в **Минтрансе**.

Как сообщалось, вице-премьер РФ Дмитрий Козак по итогам совещания по корректировке тарифов на железнодорожные перевозки нефтепродуктов 7 марта поручил Федеральной антимонопольной службе, **Минтрансу**, Минэнерго и Минэкономразвития до конца марта внести согласованные предложения по предоставлению скидки к тарифу на транспортировку дополнительных объемов нефтепродуктов (бензин, дизтопливо, авиакеросин) на Дальний Восток по железной дороге. Предложения должны учитывать экономический эффект для РЖД и нефтяных компаний.

Также Д.Козак поручил проработать вопрос введения надбавки к тарифу на транспортировку по железной дороге «внеклассовых» нефтепродуктов (дизельное топливо, бензин) и авиакеросина, поставляемых на экспорт.

Кроме того, до конца марта ведомства должны проработать вопрос предоставления компаниям приоритетного доступа к услугам перевозчиков нефтепродуктов при поставках в восточном направлении.

А к 1 июля Минэнерго и **Минтранс** должны подготовить согласованный баланс производства и поставки нефтепродуктов на Дальний Восток по железной дороге с учетом планов по модернизации нефтеперерабатывающих заводов.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190326/829836895.html>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.03.27; РУБЛИ СОШЛИ СО СТАПЕЛЕЙ; РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ ВЫРОСЛО В ЦЕНЕ

В военном и гражданском судостроении в РФ по итогам 2018 года упало количество сданных заказов, но выросла их стоимость – 89 крупных и средних судов и кораблей почти на 170 млрд руб. против 98 единиц и 101,7 млрд руб. годом ранее. Более 70% доходов по-прежнему приходится на гособоронзаказ. Эксперты полагают, что отрасль будет расти за счет строительства судов «река-море», пассажирского, служебно-вспомогательного и рыбопромыслового флота. Но для увеличения доли гражданской продукции нужно развивать несколько ведущих верфей, не только активно продвигаемую «Звезду».

Рынок российского кораблестроения и судостроения (учитывается тоннаж свыше 50 тонн) в 2018 году в стоимостном эквиваленте вырос на 66% и достиг 169,3 млрд руб., следует из рейтинга INFOLine Shipbuilding Russia TOP. Основной вклад внесло военное кораблестроение, где объем заказов, сданных в 2018 году, увеличился почти вдвое, до 123 млрд руб. При этом на 28% – до 46,3 млрд руб.- вырос и гражданский сегмент. Всего в 2018 году сданный военный и гражданский флот сократился на 9 судов, до 89 единиц. При сокращении гражданского сегмента на 28% (46 судов) военное кораблестроение показало рост на 28% – верфи сдали 43 корабля. Совокупный тоннаж вырос на 28%, до 287 тыс. тонн (из них 210 тыс. тонн – гражданское судостроение).

Почти по всем параметрам с огромным отрывом продолжает лидировать Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) – в денежном выражении на нее приходится 65% заказов (110,3 млрд руб.) при тоннаже 173,1 тыс. тонн, на первый квартал в стадии строительства у нее 86 судов стоимостью 855,3 млрд руб. и тоннажем 751 тыс. тонн. Второе место по стоимости заказов занял «Ак Барс» – 30 млрд руб. Но по общему тоннажу он занял третье место (5,5 тыс. тонн), уступив UCL Holding Владимира Лисина (46,2 тыс. тонн на 1,8 млрд руб.).

Среди гражданских верфей все лидеры по стоимости сданных в 2018 году заказов – структуры ОСК. Первое место занял Выборгский судостроительный завод (13,5 млрд руб.), передавший «Газпром нефти» два ледокольных судна обеспечения. На второй строчке – «Красное Сормово» (6,4 млрд руб.), сдавшее пять сухогрузов для «Пола Райз» и два танкера для «Б. Ф. Танкер». Замыкает тройку Астраханское судостроительное производственное объединение, построившее для Dragon Oil Turkmenistan судно снабжения и буровую платформу.

По объему законтрактованных, но еще не заложенных судов первая позиция – у строящейся на Дальнем Востоке консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка верфи «Звезда»: на первый квартал у нее в стадии строительства находится пять судов на 100 млрд руб., а законтрактовано 31 судно на 150 млрд руб. Но по выполняемым заказам на начало года лидирует «Севмаш» (входит в ОСК), строящий 13 судов тоннажем 236,8 тыс. тонн и стоимостью 305 млрд руб.

С учетом поручения президента, по которому к 2030 году ОСК должна достичь паритета в стоимости выпускаемого гражданского и военного флота, а также в преддверии сокращения гособоронзаказа в 2020-2025 годах отрасли нужно сформировать целый блок новых компетенций, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Перспективные направления – строительство ледокольного флота и производство техники и судов для добывающей промышленности. Одна «Звезда» не справится с обеспечением прорыва, уверен эксперт: требуется комплексное развитие судостроения и гражданского машиностроения сразу на нескольких верфях.

Надежда Малышева из PortNews считает, что в ближайшие три года в сегменте транспортного арктического флота вряд ли можно ожидать прорыва. Устойчивое развитие отрасли дадут суда «река-море», скоростной пассажирский и служебно-вспомогательный флот, полагает она, равно как и рыбопромысловые суда.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924294>

ТАСС; 2019.03.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОРТОВ ЧУКОТКИ ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗООБОРОТ В ПЯТЬ РАЗ – ВЛАСТИ

Грузооборот Чукотского округа увеличится в пять раз после реконструкции морских портов Певек и Беринговский, сообщил во вторник первый заместитель губернатора округа Михаил Соболев.

«В этом году по государственной программе «Развитие транспортной системы РФ» начинается реконструкция причалов морского порта Певек, реконструкция морского порта Беринговский должна начаться в 2020 году. Благодаря этим проектам грузооборот Чукотки увеличится в пять раз», – сообщил Соболев, выступая перед участниками открывшегося в Анадыре форума «Идея – в бизнес. Бизнес – в результат».

Соболев отметил, что повышение грузооборота портов региона необходимо в том числе для роста экспорта в регионе и развития Северного морского пути (СМП).

«Базовым для нас, как арктического региона, является реализация проекта по поставке грузов по Северному морскому пути. В соответствии с указом президента поставлена задача достигнуть перевозок по СМП до 80 млн тонн. Мы предполагаем, что после запуска второй очереди Баимской площади мы будем по СМП отгружать порядка 3 млн тонн золотомедного концентрата. Если перевести его в деньги, то это будет очень ценный вклад в экономику всей России», – сказал Соболев.

ТАСС; 2019.03.26; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ РАЗРАБОТАЛИ ПРОЕКТ ПОСТАВОК СЖИЖЕННОГО ГАЗА ИЗ ПОРТА САБЕТТА В ПОРТ ПЕВЕК

Сообщил во вторник первый заместитель губернатора округа Михаил Соболев.

«Мы предлагаем реализовать проект поставки сжиженного природного газа из порта Сабетта в порт Певек. При этом сжиженный газ будет использоваться по трем

направлениям: бункеровка морского транспорта, газомоторное топливо для автомобильного транспорта и распределенная генерация», – сообщил Соболев, выступая перед участниками открывшегося в Анадыре форума «Идея – в бизнес. Бизнес – в результат».

ПРАЙМ; 2019.03.26; СУДНО «ПАРТИЗАН» ПРОДАТЬ ПОКА НЕ УДАЕТСЯ

Компания «Гудзон», попавшая под санкции США, намерена продать судно «Партизан», стоящее в Южной Корее, чтобы рассчитаться с экипажем, заплатить портовые сборы и вернуть моряков в РФ, но пока этого сделать не удастся, сообщил РИА Новости заместитель генерального директора по стратегическому развитию компании «Гудзон» Валерий Улискин.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ОТКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ С 1 АПРЕЛЯ ПЛАНИРУЕТСЯ НА УЧАСТКАХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ АЗОВО-ДОНСКОГО, ВОЛГО-ДОНСКОГО И ВОЛЖСКОГО БАСЕЙНОВ

Следует из сообщения **Росморречфлота**.

В остальных бассейнах подготовка флота и судоходных гидротехнических сооружений к открытию навигации продолжается.

В предстоящую навигацию протяженность водных путей с гарантированными габаритами увеличилась по сравнению с прошлым годом на 101,6 км, с навигационной обстановкой – на 156,6 км, с круглосуточным движением – на 121,6 км.

Общая протяженность внутренних водных путей РФ на 2019 год составляет 101 тыс. 578 км.

ПРАЙМ; 2019.03.26; АДМИНИСТРАЦИИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РФ К ИЮЛЮ СОСТАВЯТ СПИСОК ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

Администрациям бассейнов внутренних водных путей поручено провести инвентаризацию затонувших судов и представить доклад до 15 июля текущего года, сообщила во вторник пресс-служба **Росморречфлота**.

«Приняты... решения... администрациям бассейнов ВВП провести инвентаризацию затонувших судов и актуализацию соответствующих перечней по бассейнам. О результатах доложить в управление внутреннего водного транспорта в срок до 15.07.2019 года,... провести оценку затрат на подъем затонувших бесхозных судов (требующих подъема) по бассейнам», – говорится в сообщении ведомства по итогам заседания совета руководителей администраций бассейнов внутренних водных путей.

Ранее **Росморречфлот** сообщал, что строители первого этапа Багаевского гидроузла в Ростовской области при очистке территории объекта обнаружили в левом рукаве Дона фрагменты затопленных судов, среди них бронекатер, подорванный в 1942 году.

Согласно нацпроекту «Экология», 95 затонувших судов будут подняты только со дна Волги до 2024 года.

Общая протяженность внутренних водных путей федерального значения составляет 101,5 тысячи километров, ВВП пролетают на территории 64 субъектов РФ.

https://1prime.ru/state_regulation/20190326/829837333.html

ИА REGNUM; 2019.03.26; СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ СУДОВ РОССИЙСКОГО РЕЧНОГО ФЛОТА ПРЕВЫСИЛ 33 ГОДА

В других категориях судов средний возраст еще выше

Средний возраст отечественных судов и плавучих объектов, состоящих на классификационном учете Российского речного регистра, составляет около 33,3 года, заявил глава учреждения Евгений Трунин, подводя итоги деятельности за 2018 год на встрече в Москве. Об этом сообщила пресс-служба **Росморречфлота**.

Выступая с докладом «О чрезвычайном росте факторов риска в связи со старением флота», Трунин отметил, что в различных категориях судов средний возраст еще выше. Так, у пассажирских судов он составляет 37 лет, самоходных нефтеналивных и перевозящих опасные грузы – 43 года. Глава федерального учреждения также обратил внимание на необходимость усиления мер безопасности при проведении работ с учетом ежегодного роста их среднего возраста и его влияния на рост факторов риска.

Добавим, классификации Российского речного регистра подлежат самоходные суда внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее 55 кВт, несамоходные суда вместимостью 80 тонн и более, все пассажирские и наливные суда; суда смешанного (река – море) плавания; паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях. На учете РРР находится 22,5 тыс. судов.

<https://regnum.ru/news/2598461.html>

На ту же тему:

<http://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=36659>

ТАСС; 2019.03.26; AP: ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ О ПРИЧИНАХ АВИАКАТАСТРОФЫ В ЭФИОПИИ ПРЕДСТАВЯТ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ

Следователи, которые выясняют причины авиакатастрофы в Эфиопии, намерены на этой неделе опубликовать предварительный отчет. Об этом сообщило во вторник агентство Associated Press (AP).

Как оно отмечает, данную информацию подтвердил официальный представитель **Министерства транспорта** Эфиопии. По его словам, о предварительных выводах следователей объявит чиновник высокого ранга этой африканской страны. Агентство констатирует, что на вынесение окончательного решения относительно причин катастрофы могут потребоваться месяцы.

Журналисты AP также ознакомились с подготовленным текстом выступления на слушаниях в комитете по торговле, науке и транспорту Сената Конгресса США исполняющего главы Федерального авиационного управления (ФАУ) США Дэниела Элзуэлла. Он, как ожидается, ответит на вопросы законодателей в среду. Как следует из документа, Элзуэлл намерен сообщить сенаторам о том, что компания Boeing в январе представила на рассмотрение его ведомства предложения по обновлению программного обеспечения для самолетов Boeing 737 Max.

Как следует из текста выступления, Элзуэлл уведомит законодателей о том, что в ФАУ пока рассматривают предложения Boeing по обновлению программного обеспечения и материалов для обучения пилотов.

<https://tass.ru/proisshestviya/6262211>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК; 2019.03.26; BOEING ПРОВЕДЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СЕМИНАР ПО 737 MAX ДЛЯ ПИЛОТОВ И ИНЖЕНЕРОВ

По данным американских СМИ, Boeing пригласил в среду, 27 марта, более 200 пилотов, инженеров, других технических специалистов, а также представителей регуляторов из разных стран мира на «информационный семинар», посвященный ситуации с моделью 737 MAX. Напомним, эксплуатация этих лайнеров была временно приостановлена практически во всем мире после крушения в Эфиопии, которое стало уже вторым за последние шесть месяцев.

По мнению источников, мероприятие, на которое Boeing приглашает профессионалов авиационной отрасли, говорит не только о том, что компания намерена попытаться исправить катастрофическое падение доверия к новой модели, вышедшей в серию в 2017 году, но и, возможно, о том, что в ее программное обеспечение внесены доработки. Как известно, предварительные результаты расследования говорят о том, что причиной обеих аварий мог стать дефект в системе улучшения маневренных характеристик (Maneuvering

Characteristics Augmentation System, MCAS). По неофициальным данным, некоторые авиакомпании уже обозначили готовность прислать своих представителей на мероприятие в городе Рентон, штат Вашингтон: Singapore Airlines, Korean Air Lines, Eastar Jet.

Предполагаемые проблемы с системой MCAS в работе B737 MAX привели и к тому, что американского регулятора в области гражданской авиации Federal Aviation Administration (FAA) подвергли критике за упущения в процессе контроля над сертификацией нового лайнера. На тот же день, среду, 27 марта, в комитете Сената США по торговле, науке и транспорту назначены слушания, на которые вызваны представители FAA, **Министерства транспорта** и Национального управления транспортной безопасности. Тема слушаний – «Федеральный надзор в области коммерческой авиации – текущее состояние дел с безопасностью полетов», она посвящена ситуации вокруг Boeing 737 MAX.

<https://www.kommersant.ru/doc/3923525>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; В BOEING ПРОТЕСТИРОВАЛИ САМОЛЕТЫ 737 MAX С ОБНОВЛЕННЫМ ПРОГРАММНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ

Компания Boeing осуществила тестовые полеты самолета модели 737 MAX с обновленной системой Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS, «Увеличение характеристик системы маневрирования»), сообщил во вторник телеканал CNN.

По его информации, полеты прошли в районе Сиэтла.

Эти полеты авиалайнеров состоялись после того, как в субботу пилоты с помощью симуляторов протестировали обновленную систему MCAS. В тестировании при помощи симуляторов приняли участие пилоты трех американских авиакомпаний – Southwest Airlines, American Airlines и United Airlines, а также двух иностранных авиакомпаний, названия которых не указывают.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; «АЭРОФЛОТ» В СВЯЗИ С ЗАКРЫТИЕМ СТАРОГО АЭРОПОРТА СТАМБУЛА ИМЕНИ АТАТЮРКА С 7 АПРЕЛЯ ПЕРЕВОДИТ ВСЕ РЕЙСЫ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГОРОДА

Как сообщает перевозчик, из-за этого он вынужден скорректировать расписание полетов в Стамбул 5, 6 и 7 апреля.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; AIRBRIDGECARGO С МАРТА УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ЯПОНИЮ, ВЬЕТНАМ И КИТАЙ

Грузовая авиакомпания AirBridgeCargo (ABC, входит в группу «Волга-Днепр») увеличит количество еженедельных рейсов по нескольким направлениям в Азию.

Начиная с марта ABC будет выполнять шесть еженедельных рейсов в Шэньчжэнь (Китай), восемь – в Токио (Япония) и два – в Хошимин (Вьетнам), сообщил перевозчик.

«Увеличение количества частот по отдельным направлениям в регионе поможет нам предлагать больше решений по доставке груза в/из Азии. Это позволит нам увеличить объемы перевозимых специальных грузов: abc e-com – из Шэньчжэня, abc XL и abc pharma – из Токио, abc general и abc valuable из Хошимина. На фоне уверенного и стабильного роста региона мы сможем поддерживать экспортные, равно как и активно растущие импортные потоки», – заявил гендиректор компании Сергей Лазарев, которого цитирует пресс-служба.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» РАССЧИТЫВАЕТ НАЧАТЬ ВЫПОЛНЕНИЕ НОВЫХ РЕЙСОВ В СТРАНЫ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Сообщил генеральный директор авиакомпании Владимир Горбунов журналистам во вторник.

«Есть потребность в выполнении новых рейсов в Юго-Восточную Азию, хотелось бы ее (географию полетов – ИФ) немного расширить. Это зависит от реакции туристических компаний, которые заказывают туристические направления», – сказал гендиректор.

Он отметил, что в свете снятия с компании запрета на международные рейсы перевозчик возобновит перелеты в рамках международной программы в Харбин (Китай), Сеул (Южная Корея), Ташкент (Узбекистан), Токио (Япония). Одними из первых будут выполнены рейсы в Харбин и Сеул.

В чартерную программу авиакомпании войдут полеты в Китай (в Бэйдайхэ из Якутска, Читы, Благовещенска, в Вэйхай – из Хабаровска и Благовещенска) и Южную Корею (Янгян, Чхонджу, Чеджу из Владивостока и Хабаровска).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; АЭРОПОРТ ВЛАДИКАВКАЗА ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ В 2019 Г ПАССАЖИРОПОТОКА НА 30%, АЭРОПОРТ МИНВОД – НА 6%

АО «Международный аэропорт Владикавказ» (входит в «Новпорт») прогнозирует рост в 2019 году пассажиропотока на 30%, сообщила коммерческий директор Северо-Кавказского кластера аэропортового холдинга «Новпорт» Ангелина Евдокимова журналистам во вторник.

«В прошлом году рост пассажиропотока во Владикавказе составил 28%. Планируем, что по итогам текущего года рост составит 30%», – сказала А.Евдокимова.

По ее словам, в этом весенне-летнем летнем сезоне в аэропорту вводятся дополнительные рейсы в Ростов-на-Дону и Сочи. Оба рейса субсидированы со стороны Северной Осетии. Рейсы в Анталию останутся в том же объеме, как были в предыдущем летнем сезоне.

На сайте аэропорта сообщается, что в 2018 году аэропорт Владикавказ обслужил более 448 тыс. пассажиров, что на 28,3% больше, чем в 2017 году. Таким образом, в текущем году ожидается порядка 580 тыс. пассажиров.

Между тем в АО «Международный аэропорт Минеральные Воды» (также входит в «Новпорт») ожидается рост в 2019 году пассажиропотока на 6%, сообщила А.Евдокимова.

«Рост по году 6% планируем. Прошлый год мы закрыли с ростом пассажиропотока 10,5%. На данный момент по итогам двух месяцев рост составляет 5,9%, 20% прирост по региональным рейсам», – сказала она.

Пассажиропоток АО «Международный аэропорт Минеральные Воды» в 2018 году увеличился на 10,5% по сравнению с 2017 годом, до 2,4 млн человек. Таким образом, в текущем году аэропорт предполагает обслужить более 2,5 млн человек.

По словам А.Евдокимовой, в Минводах в настоящее время осуществляются рейсы по 34 направлениям, 19 из них внутренние, 15 – международные.

«Новинки в этом сезоне – это рейсы в Оренбург, Саранск и Челябинск. С хорошей программой к нам заходит авиакомпания «Азимут», которая будет выполнять рейсы в Калугу, Курск, Ростов-на-Дону и Челябинск. Авиакомпания «РусЛайн», которая будет в этом сезоне выполнять рейсы по 4 направлениям: Сочи, Саранск, Нижнекамск, Брянск. Три направления, кроме Сочи, субсидированы субъектами РФ. Также рейс в Сочи будет выполнять авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) два раза в неделю. Еще новый рейс компании Regas Fly в Оренбург», – сказала коммерческий директор Северо-Кавказского кластера «Новпорта».

По ее словам, в международной программе авиакомпания Regas Fly будет выполнять рейсы из Минвод в Стамбул с периодичностью от 5 до 7 раз в неделю. Появится рейс на Кипр раз в неделю начиная с апреля. Регулярный рейс в Тель-Авив 1 раз в неделю запустит компания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL).

В свою очередь замминистра дорожного хозяйства Ставропольского края Станислав Чабан сообщил, что в настоящее время в регионе прорабатывается вопрос о субсидировании авиарейсов.

«Работа по субсидированию со стороны Ставропольского края ведется, поручение дано губернатором. Разрабатываем механизм, чтобы участвовать в расширении линий перевозок. Других подробностей пока озвучить не могу», – сказал С.Чабан.

Еще один аэропорт «Новапорта» – АО «Международный аэропорт Ставрополь» прогнозирует рост пассажиропотока в 2019 году на 10%.

«По итогам прошлого года прирост пассажиропотока составил 10,1%. По итогам текущего года мы планируем также рост порядка 10%», – сказала А.Евдокимова.

Аэропорт Ставрополя в 2018 году обслужил 392,246 тыс. пассажиров – на 10% больше, чем в 2017 году. Таким образом, в 2019 году ожидается рост до 430 тыс. человек.

А.Евдокимова отметила, что в весенне-летнем сезоне будет сохранен рейс из Ставрополя в Санкт-Петербург.

«Предоставлены дополнительные скидки, и рейс будет выполняться. В Ереван будем летать до конца марта, и полеты планируются к возобновлению в осенне-зимний период 2019 года. Мы сейчас ведем активные переговоры с туроператором «Музенидис» по открытию Греции из Ставрополя один раз в 10 дней. Заходит новый перевозчик в аэропорт, это «Нордавиа» – у них ребрендинг сейчас, будут называться «Смартавиа», – который будет выполнять ежедневный рейс в Москву. И еще дополнительная частота в Москву появляется от «ЮТэйр». Москва представлена обширно, средняя стоимость тарифов снизится точно», – сказала коммерческий директор Северо-Кавказского кластера «Новапорта».

Как сообщалось ранее со ссылкой на пресс-службу главы Ставропольского края, «Новапорт» может построить новый терминал в аэропорту Ставрополя. В планах «Новапорта» – к 2022 году увеличить пассажиропоток ставропольского аэропорта более чем на 70%.

«Новапорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corp. Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время в него входят 16 региональных аэропортов в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

RNS; 2019.03.26; СУД ПРИНЯЛ ИСК О БАНКРОТСТВЕ UT AIR

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа принял иск компании ООО «Финансовая компания "Флеш Лайт Капитал"» о банкротстве авиакомпании UTair, следует из данных картотеки арбитражных дел.

«О принятии заявления о признании должника банкротом», – говорится в определении суда.

Следующее заседание назначено на 17 апреля 2019 года.

Иски о банкротстве авиакомпании также ранее подали компании ООО «Гидпромэнергострой», ООО «Юган-Юнион Кард», ООО «Компания "Интер"».

<https://rns.online/transport/Sud-prinyal-isk-o-bankrotstve-UTair--2019-03-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА НА БАЙКАЛЕ

Наблюдательный совет ВЭБа рассмотрит участие совместно с другими банками в финансировании первой очереди Удокана «Байкальской горной компании» (входит в USM Holdings Алишера Усманова и партнеров).

По словам Д.Медведева, кроме строительства комбината планируется реконструировать местный аэропорт – «это тоже бюджетная история, провести линии электроснабжения, и целый ряд других решений должны сопутствовать реализации этого проекта».

ТАСС; 2019.03.26; МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ НАЧНЕТСЯ НА ЧУКОТКЕ В 2019 ГОДУ

Власти Чукотки намерены начать масштабную реконструкцию аэропортов округа с 2019 года и провести ее до 2024 года. Об этом сообщил во вторник первый заместитель губернатора Чукотского автономного округа Михаил Соболев.

«Долго решался вопрос о реконструкции аэропортов Чукотки в 2019 году решился этот вопрос. Финансирование реконструкции аэропортов уже предусмотрено в федеральном бюджете. Мы, прежде всего, начнем реконструкцию взлетно-посадочной полосы в Певеке, затем второй очередью пойдет реконструкция аэропортового комплекса», – сказал он на первом межрегиональном форуме «Идея – в бизнес. Бизнес – в результат».

Согласно данным, представленным Соболевым во время презентации на пленарном заседании форума, реконструкцию до 2024 года проведут в семи аэропортах округа. Общее финансирование всех работ составит порядка 19 млрд рублей. В 2019 году работы начнут в аэропортах Певек, Марково, Провидения и Лаврентия. В 2022 году планируется начать реконструкцию аэропортов Кепервеем, Залив Креста и Беринговое.

Власти отмечают, что улучшение транспортной доступности для региона площадью более 750 тыс. километров и населением 50 тыс. человек важно с точки зрения развития экономики и улучшения качества жизни. «Воздушный транспорт является единственным средством для обеспечения транспортной доступности жителей Чукотки и предпринимательского сообщества», – пояснил Соболев.

<https://tass.ru/ekonomika/6258687>

ТАСС; 2019.03.26; РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ЯКУТСКА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2022 ГОДУ

Власти Якутии планируют завершить реконструкцию международного терминала аэропорта Якутска в 2022 году, сообщил журналистам в среду глава региона Айсен Николаев.

«Реконструкция международного терминала аэропорта Якутска абсолютно необходима. Есть ряд предложений по кредитованию строительства объекта, в том числе со стороны японских компаний, Банка БРИКС. Его стоимость – порядка 1,5 млрд рублей», – сказал он.

Глава региона отметил, что реконструкцию терминала возможно «реализовать силами самого аэропорта за счет оборотной денежной массы, которая имеется в наличии». «Мы хотим проект завершить в 2022 году», – отметил Николаев.

С момента ввода международного терминала аэропорта прошла почти четверть века. Ожидается, что в 2019 году будет разработана проектно-сметная документация, в 2020 году начнутся строительные-монтажные работы.

<https://tass.ru/ekonomika/6262209>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ВЛАСТИ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ РАСШИРЯТ ТЕРРИТОРИЮ АЭРОПОРТА «ТУНОШНА» НА 58 ГА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Власти Ярославской области планируют передать ОАО «Аэропорт Туношна» (Ярославль) земельный участок площадью 57,9 га для строительства новых объектов инфраструктуры аэропорта.

Депутаты Ярославской областной думы на заседании во вторник приняли решение об увеличении уставного капитала ОАО «Аэропорт Туношна», принадлежащего региону, на 108,4 млн рублей, передал корреспондент «Интерфакса».

В качестве вклада в уставный капитал ОАО областные власти внесут земельный участок площадью 57,9 га, прилегающий к территории аэропорта, и расположенное на нем строение площадью 3,7 тыс. кв. метров. Рыночная стоимость этих двух объектов

составляет 104,2 млн и 4,2 млн рублей соответственно. Ожидается, что это имущество будет передано в уставный капитал предприятия во втором полугодии 2019 года.

На земельном участке планируется построить почтово-логистический и топливо-заправочный комплексы, грузовой терминал, гостиницы и парковку для автотранспорта.

ПРАЙМ; 2019.03.26; ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА АВИАКОМПАНИИ NORDWIND НЕ СКАЖУТСЯ НА КАЧЕСТВЕ ОТДЫХА ТУРИСТОВ

Временные ограничения сертификата эксплуатанта авиакомпании Nordwind («Северный ветер»), наложенные Росавиацией накануне и направленные на повышение уровня безопасности полетов, никак не скажутся на качестве отдыха туристов, сообщил РИА Новости вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин.

«Данный регламент никак не отразится на туристах. В группе компаний есть как резервные самолеты, так и возможность скорректировать маршрут, где время полета увеличится от 20 минут до 1 часа», – заверил Горин.

ИА REGNUM; 2019.03.26; ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ ЕЩЕ МОГУТ КУПИТЬ ДОСТАТОЧНО ДЕШЕВЫЕ АВИАБИЛЕТЫ В ОТПУСК

Достаточно недорогие авиабилеты до Москвы и Сочи на отпускной период из крупнейших аэропортов Дальнего Востока пока еще есть в наличии. Из Владивостока летом в столицу РФ еще можно улететь за 22 тыс. рублей, из Хабаровска – за 15 тыс.

В преддверии «горячего сезона» корреспондент ИА REGNUM изучил предлагаемые жителям Дальнего Востока авиационные маршруты и стоимость перелетов предстоящего лета. За отправную точку взяты города Владивосток, Хабаровск и Петропавловск-Камчатский, «лететь» предстоит в Москву и Сочи отечественными авиакомпаниями и во Вьетнам, Гонконг, Санью, Таиланд, Токио и Гуам как отечественными, так и иностранными перевозчиками. Рассмотрены варианты перелетов, приходящиеся на период времени с 15 июня по 15 августа.

Итак, улететь из Владивостока в Москву (в среднем по каждому принимающему аэропорту) можно, заплатив от 22 до 141 тыс. рублей, в зависимости от класса и дня недели – в начале и середине недели выходит дешевле, чем на выходных. В Сочи из Владивостока можно будет добраться, заплатив в среднем от 21 до 24 тыс. рублей.

Из Петропавловска-Камчатского билет до Москвы будет стоить от 27 до 32 тыс. рублей, полет до Сочи обойдется путешественнику от 34 до 40 тыс. рублей.

Международный аэропорт Хабаровска принимает авиакомпании, которые готовы доставить пассажира в Москву за 15 тыс. рублей, до Сочи – за 24 тыс. Кстати, так как аэропорт Петропавловска-Камчатского не имеет многих прямых рейсов, то до ближайшего «хаба», имеющего много направлений, а именно Хабаровска, с Камчатки можно долететь за 14 тыс.

«Структура «отпускных» перелетов изменилась после того, как государство запретило военным служащим и работникам спецслужб покидать страну, – рассказала корреспонденту ИА REGNUM директор представительства туроператора, предоставляющего туристические услуги. – Эта категория отдыхающих, имеющая достаточные доходы, полетела в Крым, в Сочи, в Краснодарский край, соответственно, перестав летать на иностранные направления. Туристический рынок сейчас ратует за каждого клиента, к сожалению, ситуация после начала кризиса в 2014 году, оставляет желать лучшего».

Если говорить о международных рейсах, то здесь, конечно, «правят бал» иностранные перевозчики, которые работают как с Владивостоком, так и с Хабаровском. Билеты из Владивостока будут стоить: до Пхукета – 27 тыс. рублей, до Шанхая – 10 тыс., до Сеула – 11 тыс., до Токио – 13 тыс., до Гонконга – 16 тыс., до Вьетнама – 24 тыс., до Гуама можно будет добраться за 34 тыс. рублей, а вот до курортного острова Санья – за 41 тыс. рублей.

Из Хабаровска добраться до основных азиатских аэропортов можно: за 18 тыс. рублей до Гонконга, за 10 тыс. до Токио, за 25 тыс. до острова Санья (а ведь лететь дальше, чем из Владивостока), за 40 тыс. до Пхукета, до Паттайи за 31 тыс., за 28 тыс. рублей до Манилы, за 47 тыс. можно добраться до Сиднея и Новой Зеландии.

Как сообщало ИА REGNUM, российский премьер Дмитрий Медведев в ходе рабочего визита в Приморье пообещал Дальнему Востоку существенное расширение программы льготных авиаперевозок. Теперь воспользоваться льготными авиабилетами жители ДФО смогут круглый год. С предложением увеличить период действия программы льготных авиаперевозок до круглогодичного к правительству РФ обратилась администрация Приморского края. Предложение поддержали **Минтранс РФ** и Минвостокразвития.

<https://regnum.ru/news/2598428.html>

ТАСС; 2019.03.26; АЭРОПОРТ САРАНСКА НАЧАЛ ПРОПУСКАТЬ ПАССАЖИРОВ НА РЕЙСЫ ПО ЭЛЕКТРОННОМУ ПОСАДОЧНОМУ ТАЛОНУ

Аэропорт Саранска во вторник начал пропускать пассажиров в самолеты по электронным посадочным талонам, сообщил ТАСС генеральный директор аэропорта Александр Кистайкин.

С 24 февраля вступил в силу приказ **Министерства транспорта РФ**, позволяющий пассажирам при самостоятельной онлайн-регистрации на рейс проходить в стерильную зону аэропорта по электронному посадочному талону. Такой талон может быть использован в аэропорту при наличии информационной системы – электронной базы данных досмотра и устройства, сканирующего штриховой код. При этом в аэропортах останется возможность самостоятельной печати или получения талона, оформленного на бумажном носителе.

«Сегодня у нас заработала программа, пассажиры могут проходить без бумажного посадочного талона. У нас, я считаю, у одних из первых в России эта программа заработала, не у всех аэропортов есть такая техническая возможность. Мы сегодня испытали эту программу на авиакомпании «Аэрофлот», следом [подключим] авиакомпанию «Сибирь», «Северный ветер» и «Руслайн», которая будет выполнять полеты в Минеральные воды и Екатеринбург», – сказал Кистайкин.

Он уточнил, что необходимое оборудование в аэропорту Саранска имелось, было также установлено соответствующее программное обеспечение. Сейчас для того, чтобы пройти в стерильную зону, человек должен зарегистрироваться онлайн, иметь только электронный посадочный талон с кодом. Пассажиры сами могут выбирать, воспользоваться электронным посадочным талоном или бумажным. «Использование электронных талонов удобно также для агента на посадке, если вдруг пассажир не идет на посадку, его проще найти, видно, прошел он уже в «стерильную зону» или нет», – отметил собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что некоторые крупнейшие авиаузлы России уже имеют опыт работы с электронными посадочными. В Казани в тестовом режиме систему электронных посадочных талонов запустили в 2018 году, подобный опыт имеет также международный аэропорт Уфа, в прошлом году услугой пользовались пассажиры авиакомпаний Utair, S7 Airlines и «Аэрофлот». При этом многие аэропорты отмечают сложности в переходе на новую систему из-за отсутствия баз данных и специального оборудования.

<https://tass.ru/ekonomika/6261445>

ИА МОСКВА; 2019.03.26; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКОВСКОГО АВИАУЗЛА В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ ВЫРОС НА 7,7% – ДО 13,1 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток аэропортов Московского авиационного узла (МАУ) в январе-феврале 2019 г. увеличился на 7,7% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. и составил

более 13,1 млн человек. Об этом сообщили в пресс-службе **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**.

Согласно данным ведомства, объем перевозок пассажиров через аэропорты Внуково, Домодедово и Шереметьево в январе-феврале 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 7,7%, до 13 млн 136 тыс. 344 человек. На международных направлениях за этот период обслужены 5 млн 994 тыс. 368 пассажиров (рост на 10,6%), в том числе иностранными компаниями – свыше 1,4 млн человек. На внутренних воздушных линиях услугами аэропортов МАУ воспользовались 7 млн 141 тыс. 976 пассажира (рост на 5,4%).

Уточняется, что пассажиропоток аэропорта Внуково в январе-феврале 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 11,2%, до 2 млн 858 тыс. 622 человек, пассажиропоток аэропорта Шереметьево – вырос на 18%, до 6 млн 824 тыс. 63 человек, пассажиропоток аэропорта Домодедово – снизился на 10,1%, до 3 млн 453 тыс. 659 человек.

Также отмечается, что в феврале 2019 г. пассажиропоток аэропортов МАУ составил более 6,2 млн человек, что на 8,2% превышает показатель за аналогичный период 2018 г. На международных направлениях обслужены более 2,8 млн пассажиров (рост на 11,4%), в том числе иностранными авиакомпаниями – более 656,5 тыс. пассажиров. На внутренних воздушных линиях аэропорты Москвы обслужили более 3,4 млн пассажиров (рост на 5,7%).

<https://www.mskagency.ru/materials/2874979>

ГТРК МУРМАНСК; 2019.03.26; ЗА МЕСЯЦ ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА МУРМАНСК ПРИБАВИЛ 2,14%

В феврале аэропорт Мурманск обслужил 79519 пассажиров. В сравнении с январем рост составил 2,14%. Такие данные опубликовала **Росавиация**.

Напомним, по итогам прошлого года пассажиропоток аэропорта «Мурманск» вырос более чем на 10 процентов. За год воздушная гавань столицы Кольского Заполярья обслужила 938022 человека. В последние годы рост числа пассажиров для аэропорта «Мурманск» – устойчивая тенденция. В 2017-м его услугами воспользовались 845928 путешественников, в 2016-м – 763668.

Сегодня аэропорт Мурманск сообщил о переходе с 31 марта на летнее расписание. В нем появятся рейсы в Архангельск, Калининград, Сочи, Анапу и Симферополь.

<http://murman.tv/news/79283-za-mesyac-passazhiropotok-aeroporta-murmansk-pribavil-214.html>

ИА REGNUM; 2019.03.26; «ДЕНЕГ НЕТ И НЕ БУДЕТ»: СТРОИТЕЛЯМ ВПП В УЛАН-УДЭ ЗАДОЛЖАЛИ ЗАРПЛАТУ

Строители новой взлетно-посадочной полосы аэропорта Улан-Удэ требуют заработанных денег. По словам работников, за январь им выплатили деньги 15 марта им. За февраль и март денег пока нет.

«На вопрос, когда будет зарплата, в бухгалтерии отвечают – денег нет и не будет, хотите – увольняйтесь. Кто-то же должен быть ответственным за этих подрядчиков, которые используют бюджетные деньги, в том числе эти зарплаты?», – заявили ИА Байкал-Daily рабочие, по словам которых такое происходит на протяжении трех лет.

«Речь идет о государственных объектах, бюджетных деньгах, неужели нельзя проследить, неужели нельзя отрегулировать этот вопрос? Кто этим должен заниматься в Республике Бурятия? Ну, это же маразм, нам надо жить каждый день и кормить детей», – говорят строители.

В **министерстве транспорта** Бурятии сообщили о том, что направили обращение с жалобой работодателям. По информации журналистов, государственным заказчиком

проекта является **федеральное агентство воздушного транспорта**, заказчиком-застройщиком по объекту – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов». Подрядной же организацией выступает ФГУП «Главное военно-строительное управление №7» министерства обороны России.

Как отмечают рабочие, возведение ВПП уже завершено, сейчас идут работы по второму этапу, куда входят здание аварийно-спасательной службы и очистные сооружения.

«И до сих пор продолжается бардак со стороны подрядчиков, которые месяцами не выплачивают заработную плату. При этом, обращения в военную прокуратуру никаких результатов не дают, кроме того, что они попытаются в судебном порядке взыскать эту заработную плату», – сообщают работники.

Добавим, по данным Росстата, Бурятия находится на третьем месте среди регионов ДФО по уровню задолженности по зарплате. На 1 марта 2019 года задолженность составляла 48 млн рублей.

<https://regnum.ru/news/2599060.html>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; ТИТОВ СЕРГЕЙ; 2019.03.26; У КУРСАНТОВ ВЫЯВИЛИ НЕДОЛЕТ; СУД ОБЯЗАЛ УЛЬЯНОВСКИЙ ИНСТИТУТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБЕСПЕЧИТЬ УЧАЩИМСЯ ЛЕТНУЮ ПРАКТИКУ

Ленинский районный суд Ульяновска по иску транспортного прокурора обязал Ульяновский институт гражданской авиации (УИГА) до наступления лета обеспечить летную практику курсантов, которые не получили дипломы только из-за того, что до сих пор не отлетали нужный объем часов. На дефицит обученных пилотов указывают и авиакомпании. В суде представители института заявили, что не считают себя виновными в создавшейся ситуации: для практики не хватает техники и финансов, а это зависит от **Росавиации**. В ведомстве на запрос «Ъ» не ответили. Эксперты считают, что перед правительством стоит выбор: финансировать летные учебные заведения в соответствии с потребностями отрасли либо давать зеленый свет частным школам пилотов.

В конце минувшей недели Ленинский районный суд Ульяновска удовлетворил иски к УИГА ульяновского транспортного прокурора по факту задержки выдачи дипломов курсантам и студентам института и его филиалов. Как сообщает региональная транспортная прокуратура, ее проверка в конце 2018 года выявила факты невыдачи институтом и его филиалами (Краснокутское, Сасовское и Омское летные училища) дипломов курсантам и студентам, поскольку те не прошли необходимый по программе объем летной подготовки. Пока суд рассмотрел только два иска прокуратуры в связи с отсутствием дипломов у двоих омских курсантов, на очереди еще три иска, затем, вероятно, последуют новые иски. «Таких студентов и курсантов несколько десятков, причем самая большая «задолженность» в Омском летно-техническом колледже, там курсанты не получили дипломы еще с 2017 года», – пояснил «Ъ» и. о. ульяновского транспортного прокурора Дмитрий Толстых.

О проблеме с летной практикой в УИГА заявлял еще в декабре прошлого года гендиректор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков, отмечавший в интервью РБК, что система подготовки пилотов в России «полностью развалена», потребность в пилотах растет, но учебные заведения выпускают мало специалистов, а июньские выпускники УИГА «до сих пор не могут прийти в «Победу», потому что не получили дипломы, которые им не выдают из-за того, что они не отлетали нужное количество часов ввиду нехватки самолетов».

Из материалов процесса следует, что ситуация с невыполнением программы летной практики «возникла по причине отсутствия в институте и его филиалах достаточного количества воздушных судов и летно-инструкторского состава».

Представитель прокуратуры заявил, что «проблема образовалась достаточно давно», но «УИГА не предпринимает должных мер для выполнения лицензионных требований при

осуществлении образовательной деятельности». В свою очередь, представители УИГА заявили, что вины института в этом нет. Госзадание по количеству студентов на целевой прием устанавливается **Росавиацией**, воздушных судов не хватает, поскольку субсидии на выполнение госзадания, которые должны покрывать в том числе расходы на закупку воздушной техники, не выделяются, а самолеты и тренажеры закупаются в соответствии с ФЦП, но поэтапно. «Средства на закупку воздушной техники в 2017-2018 годах не выделялись, – отметили представители вуза, – хотя УИГА и направлял в **Росавиацию** письма о потребности в авиатехнике.

Недостаточное количество инструкторов в УИГА объясняли низкой зарплатой – грамотные пилоты уходят в авиакомпании, где доход на порядок выше (зарплата инструкторов – 45-60 тыс. руб. в месяц, в то время как в «Аэрофлоте» она может быть от 300 до 500 тыс. руб.)».

«Уровень зарплаты инструкторов также устанавливается **Росавиацией**», – пояснил «Ъ» господин Толстых.

Суд согласился с требованиями транспортной прокуратуры и удовлетворил ее иски, потребовав от УИГА обеспечить завершение летной практики в срок до 1 июня 2019 года. Представитель транспортной прокуратуры считает, что, если УИГА не хочет лишиться образовательной лицензии, он должен принять меры для обеспечения всего учебного процесса, «а как это сделать – это уже им решать».

Будет ли УИГА обжаловать решение суда, пока неизвестно: проректор УИГА Олег Бабкин отметил, что все пояснения, прозвучавшие в суде от института, «были правильные, и добавить нечего», и сообщил, что решение об обжаловании будет приниматься коллегиально.

В **Росавиации** на запрос «Ъ» во вторник не ответили.

Глава аналитической службы отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что решение суда – «достаточно весомый рычаг, чтобы УИГА мог обратиться в **Росавиацию** по вопросам финансирования». «Но мы понимаем, что в России сложилась система подготовки летных кадров, когда ее частная составляющая де-факто разрушена, а государственная – негибкая, и она не в состоянии обеспечить необходимый налет. Государство не может быть собакой на сене: либо оно полностью удовлетворяет все требования отрасли, в том числе в части финансирования института, зарплат, наличия авиатехники, либо пусть дает зеленый свет частным учебным заведениям».

<https://www.kommersant.ru/doc/3924308>

ТАСС; 2019.03.26; WSJ: МИНТРАНС США СОЗДАЕТ ГРУППУ ДЛЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРОЦЕССА СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX

Министерство транспорта США формирует группу экспертов во главе с отставным генералом для расследования вопроса о том, как Федеральное авиационное управление (ФАУ) рассматривало вопрос о безопасности эксплуатации самолетов Boeing 737 MAX. Об этом сообщила во вторник газета The Wall Street Journal. По ее данным, группу возглавят генерал в отставке Даррен Макдью, возглавлявший ранее транспортное командование ВВС США, а также бывший глава Ассоциации пилотов авиалиний Ли Моак.

Создание этой группы, отметила газета, дополняет целый ряд других расследований, связанных с самолетами этого типа. Так, Министерство юстиции США совместно с ФБР и инспекторским управлением **Министерства транспорта США** уже изучает вопрос о том, не предоставляла ли компания неполную или вводящую в заблуждение информацию о самолете. Отдельное расследование проводит ФАУ по вопросу о том, выполнялись ли правила сертификации самолета, а инспекторское управление **Министерства транспорта** рассматривает вопрос о том, как принимались решения в ФАУ. Слушания по вопросам сертификации запланированы в комитетах Сената и Палаты представителей Конгресса.

<https://tass.ru/ekonomika/6261882>

ТАСС; 2019.03.26; ГЛАВА BOEING ПООБЕЩАЛ ПРОДОЛЖИТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С ETHIOPIAN AIRLINES ПОСЛЕ АВИАКАТАСТРОФЫ

Генеральный директор корпорации Boeing Деннис Меленберг сообщил, что компания продолжит сотрудничество с авиаперевозчиком Ethiopian Airlines, несмотря на мартовское крушение самолета Boeing 737 MAX 8. Соответствующее заявление главы корпорации было опубликовано во вторник на сайте Boeing в ответ на письмо главного управляющего Ethiopian Airlines Теволде Гебремариам.

Меленберг подчеркнул, что данная «трагедия никак не характеризует Ethiopian Airlines, также она не определяет авиационную индустрию и не влияет на прочные отношения [Boeing] с их [авиакомпаниями] командой». «Мы стояли плечом к плечу с командой Ethiopian Airlines, разделяли горе и выражали соболезнования семьям [погибших]», – подчеркнул глава Boeing.

Ранее управляющий авиакомпаниями Теволде Гебремариам заявил, что Ethiopian Airlines сохранит взаимодействие с Boeing. «Boeing и Ethiopian Airlines будут и дальше поддерживать близкие отношения. Мы обязаны сотрудничать с Boeing и нашими партнерами из других авиакомпаний, чтобы сделать авиаперевозки еще надежнее», – заявил управляющий.

<https://tass.ru/ekonomika/6261778>

ТАСС; 2019.03.27; В США BOEING 737 MAX ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ ВЫЛЕТА ИЗ-ЗА НЕПОЛАДОК

Авиалайнер Boeing 737 MAX компании Southwest Airlines во вторник вернулся в аэропорт вылета в городе Орландо (штат Флорида) из-за неполадок в работе двигателя. Об этом говорится в заявлении Федерального авиационного управления (ФАУ) США, полученном ТАСС по электронной почте.

Как следует из документа, экипаж лайнера вскоре после вылета «объявил о чрезвычайной ситуации» на борту после того, как стало известно о проблеме с двигателем. «Самолет вернулся и благополучно приземлился в Орландо». В ФАУ уточнили, что самолет следовал без пассажиров. Ранее телеканал Fox News сообщил, что на борту находились только двое пилотов и два пассажира.

По данным ФАУ, планировалось, что лайнер вылетит из Флориды в штат Калифорния, где будет находиться на хранении. «ФАУ проводит расследование», – уточнили в ведомстве.

Как сообщили в Southwest Airlines, причиной возвращения самолета были технические неполадки механического характера, а не проблемы с компьютерными системами или программным обеспечением. Об этом говорится в заявлении компании, полученном ТАСС по электронной почте.

В документе уточняется, что экипаж принял решение о возвращении «вскоре после вылета из Международного аэропорта Орландо из-за сообщений о механической проблеме, связанной с одним из двигателей самолета». «Лайнер вскоре будет доставлен в наш центр обслуживания в аэропорту, где будет проведен его технический осмотр», – пояснили в Southwest Airlines.

В заявлении отмечается, что самолет планировалось доставить в штат Калифорния, где находятся на хранении другие лайнеры Boeing 737 MAX 8 компании «до тех пор, пока ФАУ США не разрешит вновь применять их для пассажирских перевозок».

Согласно решению ФАУ полеты Boeing 737 MAX на территории США приостановлены в связи с произошедшей 10 марта авиакатастрофой в Эфиопии, в результате которой погибли 157 человек, в том числе трое россиян.

<https://www.rbc.ru/society/27/03/2019/5c9a92849a7947f08a989f7a>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.26; ВЫЛЕТ САМОЛЕТА АВИАКОМПАНИИ «СИЛА» ИЗ УЛАН-УДЭ В ИРКУТСК ПЕРЕНЕСЕН НА СРЕДУ ИЗ-ЗА ПОВРЕЖДЕНИЯ СУДНА

Сообщили «Интерфаксу» в справочной службе аэропорта Улан-Удэ.

«Сегодня рейс был отменен и перенесен на завтра – на 6:50 по местному времени», – сказал собеседник агентства.

В авиакомпании отказались комментировать ситуацию «до выяснения всех обстоятельств».

Представитель авиакомпании «СиЛА» в Улан-Удэ Наталья Филиппова отметила, что пассажиры рейса размещены в гостинице, не уточнив причины случившегося.

ТАСС; 2019.03.26; РЕЗУЛЬТАТ ПРОВЕРКИ УЛЬЯНОВСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ НЕ ПОДТВЕРДИЛ ФАКТ СОПРИКОСНОВЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ САМОЛЕТА «АЭРОФЛОТА» С СУГРОБОМ ПРИ ПОСАДКЕ В АЭРОПОРТУ УЛЬЯНОВСК ИМЕНИ Н. М. КАРАМЗИНА 25 МАРТА

Об этом сообщила во вторник ТАСС представитель пресс-службы ведомства.

Ранее сообщалось, что, по предварительной информации, самолет авиакомпании «Аэрофлот», летевший из Москвы в Ульяновск, при посадке задел двигателем сугроб, который образовался после очистки от снега взлетно-посадочной полосы. На борту самолета находились 54 пассажира.

«Факт касания двигателя самолета авиакомпании «Аэрофлот» с сугробом в аэропорту Ульяновска не подтвердился. Авиакомпания перестраховалась и приняла решение провести дополнительное обследование самолета в целях обеспечения безопасности дальнейшей эксплуатации воздушного судна», – сказала собеседница агентства.

Она также уточнила, что при осмотре воздушного судна повреждений выявлено не было. «Самолет продолжит выполнять регулярные рейсы в штатном режиме», – пояснила представитель ведомства.