



Ежедневный мониторинг СМИ

29 МАРТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; КИРГИЗИЯ И РОССИЯ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О РАЗВИТИИ КИРГИЗСКОЙ Ж/Д СЕТИ	5
ВЕСТИ.РУ; 2019.03.28; РОССИЯ И КИРГИЗИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИИ НА 12 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ	6
КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.28; VOLVO ЗАПУСТИТ В РОССИИ СЕРВИС ДЛИТЕЛЬНОЙ АРЕНДЫ АВТОМОБИЛЕЙ	6
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2019.03.28; УСТРАНИТЬ ЛИМИТ	6
РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.28; В МИНТРАНСЕ РФ РАССКАЗАЛИ О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ В 2018 ГОДУ	7
РЖД-ПАРТНЕР; АНДРЕЕВА ТАМАРА; 2019.03.28; ПЕРЕЗАГРУЗКА ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ	8
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.03.28; ДОКУМЕНТ – КАК ЛОЦИЯ ДВИЖЕНИЯ	10
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО И РОСАТОМ К СЕНТЯБРЮ ДОЛЖНЫ ЗАКЛЮЧИТЬ ОБЯЗЫВАЮЩИЕ СОГЛАШЕНИЯ С ГРУЗОТРАНСПОРТНЫМИ СМП	12
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.28; ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ РАБОТЫ ДВУХ ШЛЮЗОВ КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ К НАЧАЛУ НАВИГАЦИИ 2019 ГОДА НЕОБХОДИМО ОБЪЯВИТЬ ФОРС-МАЖОР – РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА	13
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.28; ПЯТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АСОП ВОШЛИ В НОВЫЙ СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ РОСМОРРЕЧФЛОТЕ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; РЕГИОНЫ РФ В 2019Г ПОЛУЧАТ 111 МЛРД РУБ. ТРАНСФЕРТОВ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ДОРОЖНАЯ СЕТЬ»	15
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; РЕГИОНАМ ПРИГРОЗИЛИ ЖЕСТКИМИ МЕРАМИ ЗА СРЫВ СРОКОВ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	16
ТАСС; 2019.03.28; ОКОЛО 40 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ	16
ТАСС; 2019.03.28; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС НА РЕМОНТ ДОРОГИ, ВЕДУЩЕЙ К «АРХЫЗУ»	17
ТАСС; 2019.03.28; ПОЧТИ 90% ДОРОГ САРАТОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ПО НАЦПРОЕКТУ	18
ТАСС; 2019.03.28; БОЛЕЕ 80% ДОРОГ В ЧЕРТЕ СЕВАСТОПОЛЯ БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАМ К 2024 ГОДУ	18
ТАСС; 2019.03.28; КАБМИН ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 30 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОЖНОГО ОБХОДА ВОКРУГ ТОЛЬЯТТИ	18
ТАСС; 2019.03.28; ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ТРАНСПОРТА ЗАПУСТЯТ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	19
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ОСТАПЕНКО ЕВГЕНИЯ; 2019.03.28; «ЭФФЕКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ». ГУБЕРНАТОР ПОДМОСКОВЬЯ РАССКАЗАЛ, КАК ЦУР ПОМОЖЕТ ЖИТЕЛЯМ РЕГИОНА	20

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.03.28; ОБЛАЧНАЯ ФИСКАЛИЗАЦИЯ; КАК ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ МОГУТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ № 54-ФЗ НА ТРАНСПОРТЕ	20
ИА МОСКВА; 2019.03.28; ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОКНА В ДВИЖЕНИИ СУДОВ МОГУТ БЫТЬ ВВЕДЕНЫ НА КАНАЛЕ ИМ. МОСКВЫ ИЗ-ЗА СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД.....	21
ТАСС; 2019.03.28; АЛЕКСАНДРА РЫЖКОВА И МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ОБРАЩЕНИЮ С ТВЕРДЫМИ КОММУНАЛЬНЫМИ ОТХОДАМИ (ТКО НЕ ОБСУЖДАЛА НИ В КАКОМ КЛЮЧЕ ИНТЕГРАЦИЮ С СИСТЕМОЙ «ПЛАТОН».....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; КОНКУРС ПО ВЫБОРУ КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ПОД САМАРОЙ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА СОГЛАСОВАНИЯ ВОПРОСОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ.....	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.03.28; КУРС ЗАДАН – ПРОЕКТ БКАД	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПОЛТАВЦЕВА АННА; 2019.03.28; НОВЫЕ СТАНДАРТЫ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ДЕМОНТАЖУ 90 ПРОЦЕНТОВ НАРУЖНОЙ РЕКЛАМЫ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; РЫНОК КАРШЕРИНГА В РФ ДОСТИГ 7 МЛРД РУБ., УВЕЛИЧИВШИСЬ ЗА ГОД В 5 РАЗ – ИССЛЕДОВАНИЕ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; В ГП ПРИЗВАЛИ НАЛАДИТЬ МЕХАНИЗМ ЛИШЕНИЯ НАРКОМАНОВ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ	29
ТАСС; 2019.03.28; С 7 АПРЕЛЯ АВТОШКОЛЫ ОБЯЗАНЫ БУДУТ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГИБДД ОСНОВНЫЕ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ВС РФ РАССМОТРИТ ЖАЛОБУ АСВ, КОТОРОМУ НЕ УДАЛОСЬ ВКЛЮЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ НА 2,49 МЛРД РУБ. В РЕЕСТР К СОВЛАДЕЛЬЦУ «ВОЛГОМОСТА».....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; КАМАЗ ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ С МОСГОРТРАНСОМ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОБУСОВ «НЕФАЗ» ДО 2027Г НА 4,3 МЛРД РУБ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; АРХИТЕКТОРЫ РАЗРАБОТАЛИ ТРИ ВАРИАНТА СТРОИТЕЛЬСТВА ВЪЕЗДНЫХ ВОРОТ В КРЫМ.....	32
ТАСС; 2019.03.28; ПУТЕПРОВОД ЧЕРЕЗ СТАНЦИЮ МЦК «АНДРОНОВКА» В МОСКВЕ ОТКРОЮТ ДО КОНЦА 2019 ГОДА	32
ТАСС; 2019.03.28; ЧЕЛЯБИНСКИЕ ВЛАСТИ ПОВЫСЯТ КОМФОРТ 300 ОСТАНОВОК ТРАНСПОРТА ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ	33
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.03.28; АНДРЕЙ ПОПКОВ: В ТАКСИ СЕГОДНЯ РАБОВЛАДЕЛЬЧЕСКИЙ СТРОЙ. АГРЕГАТОР ЗАБИРАЕТ ДО 30% СТОИМОСТИ ПОЕЗДКИ	33
РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.28; ОБЪЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ЗА 2018 ГОД ВОЗРОСЛИ НА 4,9 %.....	34
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.03.28; В МОСКВЕ ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ «ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ – 2019».....	34
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИВАН САФРОНОВ; 2019.03.28; ВСМ ДО КАЗАНИ НЕ ПОЛУЧИЛА ОДОБРЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА; ВЛАДИМИР ПУТИН СКЛОНЯЕТСЯ К АЛЬТЕРНАТИВНОЙ АВТОТРАССЕ	37
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ПЯТИГОРСКАЯ АЛИНА; 2019.03.28; КАБМИН УПОРЯДОЧИЛ ВЗАИМОРАСЧЕТЫ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ И ГОСУДАРСТВА ЗА ПРОЕЗД ЛЬГОТНИКОВ В ЭЛЕКТРИЧКАХ	38
ТАСС; 2019.03.28; СП: РЖД ЗАВЫСИЛИ СТОИМОСТЬ РАБОТ НА ЛИНИИ МЕЖДУРЕЧЕНСК – ТАЙШЕТ ПОЧТИ НА 500 МЛН РУБЛЕЙ.....	39

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ГТЛК ПРИВЛЕЧЕТ В ГАЗПРОМБАНКЕ ДО 3,8 МЛРД РУБ. НА ПОКУПКУ 1,25 ТЫС. ПОЛУВАГОНОВ ДЛЯ ООО «ВМ-ТРАНС».....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ОВК ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ВАГОНОВ-ДУМПКАРОВ ДО КОНЦА 2019 Г	40
ТАСС; 2019.03.28; РАСПИСАНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК ЯРОСЛАВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНИТСЯ 30-31 МАРТА	40
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; РОССИЯ ГОТОВИТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ВОЕННЫХ СУДОВ НА СЕВМОРПУТИ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО К 1 ДЕКАБРЯ ПРЕДСТАВИТ ПРОЕКТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ДО 2035Г	11
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПУТИН РАСПОРЯДИЛСЯ УВЕЛИЧИТЬ БЮДЖЕТНЫЕ АССИГНОВАНИЯ НА СПГ-ТЕРМИНАЛ «УТРЕННИЙ»	11
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.28; РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА ПРЕДЛАГАЕТ СОВМЕСТНО С МИНЭНЕРГО И МИНФИНОМ РОССИИ УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ СУДОВОГО ТОПЛИВА, КОТОРАЯ ВОЗНИКНЕТ С 2020 Г	40
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.28; ВЯЧЕСЛАВ РУКША: МЫ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧИТЬ ПРЯМОЙ ДОСТУП НА РЫНКИ ТИХОГО ОКЕАНА	41
ТАСС; 2019.03.28; ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПОРТА «ИНДИГА» В НЕНЕЦКОМ АО БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА К КОНЦУ МАЯ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «СЕВЕРНАЯ ЗВЕЗДА» РАССЧИТЫВАЕТ В 2022 Г ЭКСПОРТИРОВАТЬ 1,5 МЛН Т КОКСУЮЩЕГОСЯ УГЛЯ С ТАЙМЫРА	42
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ННК ПЛАНИРУЕТ НАПРАВИТЬ ДО 2024 Г НА РАЗРАБОТКУ ПАЙЯХИ НА ТАЙМЫРЕ 392 МЛРД РУБ.	43
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ЛИТОВКИН; 2019.03.28; ЗВЕЗДОЧКА «КРИСТОФА ДЕ МАРЖЕРИ»	43
ТАСС; 2019.03.28; ЮЖНОКОРЕЙСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРЕШИЛИ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ ЭКИПАЖУ СУДНА, ПРОТАРАНИВШЕГО МОСТ	44
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; ПРИМОРСКИЕ ПОРТЫ ОТРИЦАЮТ НАРУШЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ ООН	44
ТАСС; 2019.03.28; ЗАХОД КРУИЗНЫХ СУДОВ В КИНЕШМУ СИНХРОНИЗИРУЮТ С КАЛЕНДАРЕМ ГОРОДСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПОЧТИ 400 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ СМОГУТ СЛЕТАТЬ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПО ЛЬГОТАМ ЗА СЧЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СУБСИДИЙ – ПРЕМЬЕР	14
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ НА 10,7%, ДО 7,5 МЛН ЧЕЛОВЕК – РОСАВИАЦИЯ.....	15
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЧЕМОДАНОВА КСЕНИЯ; 2019.03.28; БИЛЕТЫ ПАХНУТ КЕРОСИНОМ. КАК И НА СКОЛЬКО ПОДОРОЖАЮТ ПЕРЕЛЕТЫ К ЛЕТНЕМУ СЕЗОНУ	45
КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; КОСТРИНСКИЙ GERMAN; 2019.03.28; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ВСЕХ ВОЗМОЖНЫХ ЛЬГОТ	46
ТАСС; 2019.03.28; АЭРОПОРТЫ В КРАСНОЯРСКЕ, МАГАСЕ И ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПЕРЕИМЕНОВАЛИ	46
ТАСС; 2019.03.28; НОВЫЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ПОЯВЯТСЯ НА САХАЛИНЕ С АПРЕЛЯ.....	46
ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.28; RED WINGS ПРЕДЛОЖИТ ЗАПРЕТИТЬ ЗАЖИГАЛКИ НА БОРТУ ИЗ-ЗА СПАЛЕННОГО КРЕСЛА	47
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ВНОВЬ ВЫСТАВИТ НА ТОРГИ АКЦИИ АЭРОПОРТА «ОМСК-ФЕДОРОВКА»	47

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «АЭРОФЛОТ» В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ПО 159 НАПРАВЛЕНИЯМ.....	48
ТАСС; 2019.03.28; «АЭРОФЛОТ» В НОВОМ ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ ВВОДИТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ МАРШРУТА ПО РОССИИ И ЕВРОПЕ	49
ТАСС; 2019.03.28; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА «АЭРОФЛОТУ» ДОПУСКИ НА 31 МЕЖДУНАРОДНЫЙ МАРШРУТ «ТРАНСАЭРО»	49
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОЛУЧИЛ 5 ЗВЕЗД SKYTRAX	50
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ, СОЕДИНЯЮЩИЙ СЕВЕРНЫЕ И ЮЖНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ «ШЕРЕМЕТЬЕВО», ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОСТРОЕН ДО КОНЦА 2019 ГОДА	50
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» С 10 ИЮНЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА В СОЧИ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ-МАГАДАН В КОНЦЕ МАЯ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА АПРЕЛЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА В ПЕКИН.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖКИ С ПОСТАВКОЙ AIRBUS NEO ОТКЛАДЫВАЮТ НАЧАЛО РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ В ИНДИЮ	51
ТАСС; 2019.03.28; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ ОРГАН ВТО ПОДТВЕРДИЛ ПРЕТЕНЗИИ ЕС К США ПО СУБСИДИРОВАНИЮ BOEING	52
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ЕВРОПАРЛАМЕНТ ОДОБИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НОРМ ВЫБРОСОВ УГЛЕКИСЛОГО ГАЗА ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; В СЫЧУАНИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОЙ ВСМ СО СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ 350 КМ/Ч.....	52
ВЕСТИ.РУ; 2019.03.28; СТОЛКНОВЕНИЕ ПОЕЗДОВ В ИТАЛИИ: 50 ПОСТРАДАВШИХ	53
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; ПОД КАЛИНИНГРАДОМ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС НАСМЕРТЬ СБИЛ ДВУХ МУЖЧИН.....	53
ГТРК «ЮЖНЫЙ УРАЛ»; 2019.03.28; В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ СТОЛКНУЛИСЬ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД И ЛЕГКОВУШКА.....	53
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АРТЕМ МЕЛЬНИКОВ, ОЛЬГА КРЫЛОВА; 2019.03.28; КВЕСТ НА ВЫЖИВАНИЕ. АКТИВИСТЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ЖД СТАНЦИИ «СХОДНЯ»	54
ТАСС; 2019.03.28; УДАРИВШИЙ СТЮАРДЕССУ РЕЙСА ПЕТЕРБУРГ – АНТАЛЬЯ ДЕБОШИР ПОЛУЧИЛ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ КОЛОНИИ	54

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; КИРГИЗИЯ И РОССИЯ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О РАЗВИТИИ КИРГИЗСКОЙ Ж/Д СЕТИ

Киргизия и Россия подписали меморандум о сотрудничестве, предусматривающий развитие киргизской железнодорожной сети, включая строительство железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе киргизского **Минтранса**.

«В рамках государственного визита президента России Владимира Путина в Киргизию состоялось подписание меморандума о сотрудничестве по проектам развития железнодорожной сети на территории Киргизии между киргизским министерством транспорта и дорог, национальной компанией «Кыргыз темир жолу» («Киргизские железные дороги» – ИФ) и министерством транспорта РФ, ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) по проектам развития железнодорожной сети на территории Киргизии», – сообщили в пресс-службе.

Меморандум направлен на дальнейшее развитие и углубление киргизско-российского сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта.

«По поручению глав государств Киргизии и России уполномоченными государственными органами и организациями двух стран проводится совместная работа по разработке предварительного технико-экономического обоснования проектов поэтапного развития железнодорожной сети на территории Киргизии, включая строительство железных дорог Китай-Киргизия-Узбекистан и «Север-Юг» (проект строительства железной дороги, объединяющей север и юг Киргизии)», – заявил представитель пресс-службы.

В пресс-службе **Минтранса** Киргизии сообщили, что проекты включены в Национальную стратегию развития Киргизии до 2040 года и направлены на создание единой железнодорожной сети на территории страны.

«Комплексная реализация рассматриваемых инвестиционных проектов позволит не только раскрыть транзитный потенциал республики, но и развернуть полноценную внутреннюю железнодорожную инфраструктуру. Формирование и развитие сети железных дорог на территории республики окажет мультипликативный эффект на смежные отрасли и даст мощный толчок к социально-экономическому развитию Киргизии», – отметил сотрудник пресс-службы.

«Кроме того, предполагается выработка взаимовыгодных экономических решений и предложений по реализации проектов поэтапного развития железнодорожной сети на территории Киргизии», – добавил сотрудник пресс-службы.

Ранее источник в правительстве Киргизии сообщил «Интерфаксу», что в рамках визита президента России В.Путина в Киргизию планируется подписать соглашения о строительстве железных дорог в Киргизии с участием РЖД на общую сумму \$4 млрд.

Вопрос строительства железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан обсуждается с начала 2000-х годов, в 2017-2018 годах переговорный процесс интенсифицировался, стороны обсуждают вопросы маршрута и колеи. Киргизия настаивает на том, чтобы в рамках проекта на территории республики были построены две разгрузочные станции. В свою очередь Китай настаивает на прямом маршруте, без остановок в Киргизии.

Ранее стороны уже заявляли о возможности привлечения дополнительных участников в проект, стоимость которого оценивается в \$3-4,5 млрд.

На ту же тему:

<https://iz.ru/861723/egor-sozaev-gurev-irena-shekoian-sergei-izotov/dorogie-druzia-moskva-i-bishkek-podpisali-soglasheniia-na-12-mlrd>

<https://www.kommersant.ru/doc/3925427>

ВЕСТИ.РУ; 2019.03.28; РОССИЯ И КИРГИЗИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЙ НА 12 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ

Завершились переговоры Владимира Путин и президента Киргизии Сооронбая Жээнбекова. В настоящее время идет подписание соглашений по их итогам. Это солидный пакет документов о сотрудничестве в целом ряде отраслей. Большая часть касается торговли и промышленности. Общая сумма соглашений, по предварительным данным, составляет около 12 миллиардов долларов.

Россия является одним из основных торгово-экономических партнеров Киргизии. Двусторонний товарооборот в прошлом году вырос на 17 процентов, доля нашей страны в объеме внешней торговли республики – вторая по величине после Китая. При этом власти республики намерены еще больше увеличить товарооборот – до 2 миллиардов долларов. Общая сумма накопленных российских инвестиций в экономике Киргизии превышает 200 миллионов долларов. В стране работают около семисот совместных российско-киргизских предприятий, передает телеканал «Россия 24».

Переговоры проходили сначала в узком, а затем – в широком составе. В составе российской делегации был глава МИД Сергей Лавров, вице-премьер – глава аппарата правительства Константин Чуйченко, возглавляющий российскую часть двусторонней межправительственной комиссии, министр экономического развития Максим Орешкин и глава Минпросвещения Ольга Васильева, министр транспорта Евгений Дитрих, министр энергетики Александр Новак, глава Роспотребнадзора Анна Попова, а также глава РЖД Олег Белозеров, глава ВТБ Андрей Костин, руководитель Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, глава «Газпрома» Алексей Миллер и другие.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3131231>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3131186>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.28; VOLVO ЗАПУСТИТ В РОССИИ СЕРВИС ДЛИТЕЛЬНОЙ АРЕНДЫ АВТОМОБИЛЕЙ

В феврале стало известно, что Минтранс готов рассмотреть идею о запрете каршеринга для молодежи. Депутат заксобрания Ленинградской области Владимир Петров обратился к министру транспорта Евгению Дитриху с предложением не допускать к сервису тех, кто моложе 25 лет и не имеет хотя бы трех лет стажа вождения. Свою инициативу он объяснил тем, что неопытные водители часто попадают в ДТП.

<https://www.kommersant.ru/doc/3925859>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2019.03.28; УСТРАНИТЬ ЛИМИТ

Под эгидой Минтранса России и правительства Нижегородской области создана рабочая группа по вопросам строительства Нижегородского гидроузла.

Сооружение Нижегородского низконапорного гидроузла, нацеленное на устранение лимитирующего участка на Единой глубоководной системе, – федеральный проект, имеющий особую важность для всей страны. Об этом шла речь на рабочем совещании по вопросам реализации проекта строительства Нижегородского гидроузла, состоявшемся под председательством министра транспорта РФ Евгения Дитриха.

В совещании приняли участие заместитель главы Минтранса – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков, заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк, представители Волжской бассейновой администрации и генерального проектировщика гидроузла ООО «Техтрансстрой». В совещании также участвовал губернатор Нижегородской области Глеб Никитин с целью выработки алгоритма взаимодействия федеральной и региональной власти по всем вопросам, связанным с воплощением проекта в жизнь.

Евгений Дитрих напомнил, что от успешной и своевременной реализации проекта непосредственно зависит решение многих стратегических задач – от создания базовых

условий для ускорения темпов экономического развития страны и транспортной связанности регионов до интеграции России в систему международных транспортных коридоров и надежного обеспечения обороноспособности и безопасности, обусловленных в том числе возможностью полноценной эксплуатации Единой глубоководной системы.

<http://transportrussia.ru/item/4859-ustranit-limit.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.28; В МИНТРАНСЕ РФ РАССКАЗАЛИ О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ В 2018 ГОДУ

В 2018 году в эксплуатацию после строительства и реконструкции в стране были введены 560,4 км (планом предусматривалось 854,3 км) автомобильных дорог федерального значения, в том числе 260,9 км (план – 569,7 км) на условиях государственно-частного партнерства. Эти и другие ключевые результаты приводятся в докладе о реализации в 2018 году плана деятельности Министерства транспорта РФ на 2016 – 2021 годы. Документ, утвержденный 23 мая 2016д, был опубликован накануне на сайте **Минтранса** РФ.

Недостижение запланированных результатов обуславливают в документе невыполнением Государственной компанией «Автодор» запланированного объема ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог. По информации «Автодора», причинами недостижения результатов стали проблемы на стадии подготовки строительства. Речь идет, во-первых, о землеустроительных работах (наличие большого количества пересечений границ, подлежащих изъятию и исходных земельных участков с границами смежных земельных участков, в том числе категории земель лесного фонда, а также границами муниципальных образований). Во-вторых, о технических ошибках в работе Единого государственного реестра недвижимости (ЕГРН), повлекшие необоснованные отказы в образовании земельных участков, необходимых для производства строительного-монтажных работ.

Повлияли на результаты также длительные судебные разбирательства в связи с несогласием ряда правообладателей земельных участков с условиями изъятия. Кроме того, были выявлены инженерные коммуникации (сети связи, распределительные газопроводы, линии электроснабжения, водопроводы и т.д.), переустройство которых не было предусмотрено проектной документацией.

В перечне важных достигнутых показателей также открытие 15 мая 2018 года автомобильного движения легкового автомобильного транспорта, а 1 октября – грузового по автодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив; ввод в эксплуатацию 263,2 км (план – 231,9 км) дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий; завершение строительных работ по проекту «Пусковой комплекс Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха (Якутия)» с вводом в постоянную эксплуатацию в 2019 году.

По итогам прошлого года также отмечается прирост производственной мощности российских морских портов в объеме 36,3 млн тонн (по плану – 28 млн тонн) и ввод в эксплуатацию после реконструкции шести взлетно-посадочных полос (план – 10 ВПП) в аэропортах Калининград «Храброво», Самара «Курумоч», Нижний Новгород «Стригино», Ульяновск «Баратаевка». Норильск, Улан-Удэ.

Что касается недостижения запланированных результатов по четырем взлетно-посадочным полосам (Домодедово ВПП-2, Шереметьево ВПП-3, Бомнак, Зея), в **Росавиации** это обуславливают некачественной работой подрядчиков. Эти взлетно-посадочные полосы будут введены в эксплуатацию в 2019-2021 годах.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/v-mintranse-rf-rasskazali-o-rezultatakh-raboty-v-2018-godu/>

РЖД-ПАРТНЕР; АНДРЕЕВА ТАМАРА; 2019.03.28; ПЕРЕЗАГРУЗКА ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Какие специалисты сегодня нужны транспортной отрасли и как в связи с этим должно меняться отраслевое образование? Ответы на эти вопросы в теории есть, но на практике дело иногда заходит в бюрократический тупик.

Стране нужны не просто инженеры «Беспилотные транспортные системы, использование искусственного интеллекта – это уже не завтрашний, а сегодняшней день», – заявил заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик на проходившем в Российском университете транспорта (МИИТ) форуме «Транспортное образование и наука». Действительно, в Москве уже тестируют беспилотные трамваи и автомобили.

А ОАО «РЖД» создало консорциум по беспилотному вождению поездов и планирует с 2021 года начать поэтапный перевод Московского центрального кольца на беспилотное вождение «Ласточек». Два года отведено на разработку специальных модулей для бортовых систем беспилотного управления. Затем начнется изготовление опытных образцов и испытание всего комплекса управления, а также разработка нормативных документов для беспилотного вождения электропоездов. Только после этого электрички без машинистов пойдут по МЦК.

Система транспортного образования РФ включает 17 вузов и 93 филиала, в том числе 8 железнодорожных университетов и 54 филиала. В этой системе обучается более 270 тыс. человек, из них свыше 152 тыс. получают образование в сфере железнодорожного транспорта (более половины – высшее, остальные – среднее профессиональное).

Эта система сегодня модернизируется. Запланировано создать не менее 15 научно-образовательных центров (НОЦ) на базе интеграции транспортных университетов и научных организаций при взаимодействии с реальным сектором экономики. «Мир меняется – менять нужно и систему транспортного образования, – считает первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин. – Стране нужны уже не просто инженеры, а люди, которые способны возглавить инновационные процессы».

ОАО «РЖД» в этом кровно заинтересовано, ведь в компанию трудоустраивается 99% выпускников железнодорожных вузов и техникумов, обучавшихся по целевому набору. РЖД – крупнейший в стране работодатель. Ему и определять, какие кадры потребуются сегодня и завтра. А. Мишарин уверен, что многие специальности, например машинист электропоезда или осмотрщик вагонов, скоро уйдут в прошлое. Вместо них появятся операторы системы управления беспилотными локомотивами и электропоездами, пилоты высокоскоростного поезда, специалисты дистанционного осмотра подвижного состава, инженеры по моделированию производственных процессов на транспорте.

«Образованию нужна перезагрузка, – считает начальник департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов, – и мы это делаем вместе с вузами. Нам сегодня не хватает специалистов, которые могут предлагать новые нестандартные решения и готовы работать в проектной команде. Чтобы разрабатывать и внедрять новые технологии, нужны инженеры новой формации, на это должны быть нацелены новые образовательные и профессиональные стандарты».

По его мнению, главными качествами выпускника вуза должны стать компетентность, креативность, способность воспринимать и генерировать инновации, а также управленческие навыки.

ОАО «РЖД» тесно взаимодействует с университетами, которые готовят специалистов для железных дорог. Есть целевая форма обучения (когда выпускники должны вернуться на те предприятия, которые их отправляли учиться), базовые кафедры, на которых читают лекции и проводят мастер-классы руководители компании. Будущие инженеры проходят производственную практику в подразделениях РЖД. А лучшим студентам вузов и ссузов ежемесячно выплачиваются сотни стипендий, в том числе именных.

Компания оказывает поддержку и молодым ученым – аспирантам. Ежегодно проводит конкурсы, выдавая победителям гранты на проведение научных исследований в сфере железнодорожного транспорта по таким актуальным темам, как цифровизация, повышение энергоэффективности, провозной и пропускной способности железных дорог. Но сегодня этого уже мало. «Нам нужны новые форматы взаимодействия с вузами, чтобы вывести образование на более высокий уровень», – заметил С. Саратов.

Виртуальное или реальное?

Генеральный директор «Университет 20.35» Василий Третьяков полагает, что надо создавать образовательную среду в цифровом пространстве. При этом искусственный интеллект должен помочь молодому человеку выбрать персональную траекторию своего развития и образовательные модули. А вести его по этой траектории будет индивидуальный тьютор.

Руководитель проекта simulizator.com Петр Тутаев предлагает использовать в обучении игровые элементы, в том числе симуляторы. Простые тренажеры сегодня уже применяются – на них учат, к примеру, машинистов локомотивов и электропоездов. Но надо создавать и более сложные – к примеру, симуляторы управления транспортной системой. Это и поможет обеспечить те компетенции, которые сегодня требуются.

А вот директор ассоциации «Национальная платформа открытого образования» Дмитрий Юшин считает, что в вузах нужно шире использовать онлайн-курсы. Сейчас даже в глубинке можно прослушать лекции профессора МГУ, лишь бы был интернет. За последние 3 года на платформе создано более 300 онлайн-курсов различной тематики, в том числе по математическим и естественным наукам, инженерному делу, технологии, медицине. По словам Д. Юшина, в ближайшее время появится и онлайн-курс на одном из факультетов РУТ (МИИТ).

Но эксперты к онлайн-обучению относятся осторожно. Считают, что с его помощью можно расширить компетенции, но подготовить квалифицированного инженера путей сообщения – вряд ли. Для этого ведь мало слушать лекции, нужно еще и работать в лабораториях, выполнять практические задания. Виртуальное образование, по их мнению, следует вводить там, где дорого или невозможно обеспечить реальное. Но это вовсе не значит, что не надо использовать новые технологии в учебном процессе. Выбор – за вузами.

Кстати, РУТ (МИИТ) по указу президента России с апреля 2018 года вошел в число вузов, имеющих право самостоятельно разрабатывать и утверждать стандарты высшего образования и образовательные программы с учетом национальной программы «Цифровая экономика РФ». Это поможет обеспечить тот уровень образования, который требуется. Хотя не все зависит от стандартов и программ – необходима еще и материально-техническая база.

«Сегодня все – от проектирования новой техники до ее обслуживания – происходит в цифровой среде, – говорит заместитель генерального директора АО «Синара – Транспортные машины»

Леонид Кузнецов. – При этом сроки проектирования и постановки ее на производство постоянно сокращаются, поэтому не обойтись без цифровых двойников при совершенствовании техники. Необходимо также умение рассчитать проект жизненного цикла техники, ее сервисного обслуживания. А где готовят таких специалистов?»

Впрочем, государство планирует выделить более 20 млрд руб. на создание к 2024 году инновационного технологического кластера «Образцово» на базе РУТ (МИИТ). В рамках первой очереди будет создан национальный Центр цифрового инжиниринга. В нем планируют открыть современные лаборатории прототипирования, испытания и сертификации интеллектуальной техники и транспортных систем. По словам ректора РУТ (МИИТ) Александра Климова, на площадке «Образцово» не менее 2 тыс. студентов будут

обучаться по совершенно новым программам, включающим цифровые технологии на транспорте.

А параллельно с созданием инновационного кластера будет обновляться и материально-техническая база университета, в том числе приборное оборудование, используемое для выполнения научных исследований и экспериментов. Не секрет, что последнее его масштабное обновление было проведено чуть ли не полвека назад. Многие с тех пор устарело. И только сейчас появилась надежда на выделение в рамках федеральной целевой программы развития образования на 2016-2020 гг. средств на формирование современной учебно-лабораторной, научно-исследовательской и испытательной базы.

Закавыка в законодательстве Хотя федеральные программы предусматривают равные возможности для развития всех вузов, независимо от их ведомственной принадлежности, на деле это не так. В Минобрнауки делят все вузы на свои и чужие. Отраслевые вузы, которые в его ведение не входят, не получают государственного финансирования для развития учебнонаучной и материально-технической базы, проведения НИОКР и повышения квалификации профессорско-преподавательского состава.

Есть здесь и законодательная закавыка: в ФЗ «Об образовании в РФ» нет понятия «отраслевое образование». А на нет и суда нет. Уже несколько лет **Минтранс** и ОАО «РЖД» вместе с Ассоциацией вузов транспорта добиваются внесения поправки, но успеха пока не добились. Кроме того, государству пора бы выработать инструмент для поддержки вузов со стороны транспортной отрасли. ОАО «РЖД» хочет, например, чтобы выпускник вуза досконально знал новую технику. Но как он ее изучит – по картинке? Между тем РЖД, как и машиностроители, могли бы передавать вузам образцы новой техники и оборудования, модели и современные тренажеры. Но этому мешает практически двойное налогообложение, которое наблюдается при такой передаче. Необходимо внести соответствующие поправки в Налоговый кодекс. Да и почему не дать льготы тем, кто помогает транспортному образованию и науке? Если этого не сделать, то один инновационный кластер «Образцово» в Москве проблемы не решит. Вся образовательная среда должна стать образцовой.

Образованию нужна перезагрузка. Сегодня не хватает специалистов, которые могут предлагать новые нестандартные решения и готовы работать в проектной команде. Чтобы разрабатывать и внедрять новые технологии, нужны инженеры новой формации, на это должны быть нацелены новые образовательные и профессиональные стандарты.

Государство планирует выделить более 20 млрд руб. на создание к 2024 г. инновационного технологического кластера «Образцово» на базе РУТ (МИИТ). В рамках первой очереди будет создан национальный Центр цифрового инжиниринга. В нем планируют открыть лаборатории прототипирования, испытания и сертификации интеллектуальной техники и транспортных систем.

http://www.rzd-partner.ru/publications/rzd-partner/-5-6-393-394-mart-2019/perezagruzka-transportnogo-obrazovaniya/&sphrase_id=49725

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.03.28; ДОКУМЕНТ – КАК ЛОЦИЯ ДВИЖЕНИЯ

Состоялось расширенное заседание коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

В мероприятии приняли участие заместители **министра транспорта РФ** Николай **Захряпин** и Алексей **Семенов**.

Поскольку речь шла об итогах работы за прошлый год, то без цифр и сравнений, понятное дело, не обошлось. Особенно много их было в отчетном докладе руководителя **Ространнадзора** Виктора **Басаргина**. В частности, он напомнил, что в минувшем году центральным аппаратом службы и ее территориальными управлениями были проведены 39 тыс. плановых и внеплановых проверок хозяйствующих субъектов, что на 30% меньше,

чем годом ранее. Это, безусловно, результат масштабной работы по внедрению риск-ориентированной модели. Следует отметить тот факт, что показатель устранения нарушений, выявленных при проверках государственными инспекторами, составил 97%, что на 2% выше, чем в 2017 году. Хотя **Минтранс** была установлена планка в 83,6%. Это еще одно доказательство того, что принятый в прошлом году план работы **Ространнадзора** выполнен фактически в полном объеме.

Подводя черту под нарушениями по всем видам транспорта, Виктор **Басаргин** отметил основные из них. Это нормативно-правовое неурегулирование отдельных направлений деятельности субъектов транспортного комплекса; низкий уровень административной ответственности; проблема с подготовкой и переподготовкой персонала (особенно в авиации); значительный износ основных фондов подвижного состава; нарушения требований технического обслуживания и ремонта.

Заседание коллегии оказалось приуроченным к 15-летию **Ространнадзора**. Событие было отмечено открытием в стенах ведомства выставки российских художников «Крымский мост», а также награждением лучших работников службы.

<http://transportrussia.ru/item/4863-dokument-kak-lotsiya-dvizheniya.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; РОССИЯ ГОТОВИТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ВОЕННЫХ СУДОВ НА СЕВМОРПУТИ

Россия готовит новые правила судоходства иностранных военных судов в акватории Северного морского пути, сейчас они проходят межведомственное согласование, сообщил зампред комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Александр Ракитин.

«Разрабатывается документ, регулирующий плавание иностранных военных судов в акватории Северного морского пути, сейчас идут межведомственные согласования», – сказал он на встрече с военными атташе иностранных государств.

Ракитин уточнил, что новые правила направлены на обеспечение безопасности иностранных судов в акватории Севморпути.

«Большинство военных кораблей и судов не предназначены для плавания в суровых условиях Арктики. Наши усилия направлены на обеспечение безопасности в этой сфере», – заявил он.

Нынешние правила датированы 1999 годом, уточнил он.

<https://ria.ru/20190328/1552186018.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО К 1 ДЕКАБРЯ ПРЕДСТАВИТ ПРОЕКТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ДО 2035Г

Правительство должно до 1 декабря 2019 года представить проект стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года, говорится в перечне поручений президента РФ по итогам совещания с членами правительства, состоявшегося 27 февраля 2019 года.

«Представить проект стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года с учетом завершения действия Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу и стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года. Срок – 1 декабря 2019 г.», – говорится в документе.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПУТИН РАСПОРЯДИЛСЯ УВЕЛИЧИТЬ БЮДЖЕТНЫЕ АССИГНОВАНИЯ НА СПГ-ТЕРМИНАЛ «УТРЕННИЙ»

Президент России Владимир Путин поручил обеспечить дополнительные ассигнования бюджета на строительство инфраструктуры терминала в 2020-2022 годах. Ранее сообщалось, что в федеральном бюджете уже предусмотрено выделение 104 млрд рублей на эти цели в период 2019-2024 годов.

Также глава государства поручил обеспечить проведение дноуглубительных работ СПГ-терминала «Утренний» уже в 2019 году.

Как сообщает сайт Кремля, эти поручения даны по итогам совещания с членами правительства 27 февраля.

«При разработке проекта ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов» обеспечить выделение дополнительных бюджетных ассигнований на строительство терминала сжиженного природного газа и конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта и реконструкцию судоходного подходного канала в Обской губе Карского моря. Срок – 1 октября 2019 г.», – говорится в поручении.

Также президент поручил правительству совместно с «Росатомом» «определить источники финансирования и обеспечить проведение в 2019 году дноуглубительных работ терминала сжиженного природного газа и конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта». Доклады – до 1 мая 2019 г. и до 1 сентября 2019 года.

Как сообщалось, «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) планирует построить завод по сжижению природного газа «Арктик СПГ 2» на базе Салмановского (Утреннего) месторождения на полуострове Гыдан. Завод мощностью 19,8 млн тонн в год предполагается построить на гравитационных морских платформах. По проекту уже завершен этап pre-FEED, стадию FEED планируется завершить к концу 2018 года. Окончательное инвестрешение по «Арктик СПГ 2» планируется принять в конце 2019 года.

Ранее сообщалось, что на инфраструктуру проекта «Арктик СПГ 2» из федерального бюджета планируется направить более 100 млрд рублей в течение следующих шести лет.

На строительство терминала СПГ и ГК «Утренний» в морском порту Сабетта, в том числе объектов федеральной собственности (подводные гидротехнические сооружения, ледозащитные сооружения, объекты безопасности мореплавания) в период с 2019 по 2024 год планируется направить 103,8 млрд рублей.

В том числе по 17,3 млрд рублей предусмотрено в 2019 и 2020 годах, 23,04 млрд рублей в 2021 году, 10,95 млрд рублей в 2022 году, 5,12 млрд рублей в 2023 году и 30,09 млрд рублей в 2024 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО И РОСАТОМ К СЕНТЯБРЮ ДОЛЖНЫ ЗАКЛЮЧИТЬ ОБЯЗЫВАЮЩИЕ СОГЛАШЕНИЯ С ГРУЗОТРАНСПОРТИСТАМИ СМП

Власти РФ хотят уже к сентябрю иметь определенность с грузовой базой Северного морского пути, перевозки по которому к 2024 г нужно увеличить до 80 млн тонн.

Президент Владимир Путин по итогам встречи с членами правительства 27 февраля поручил правительству и «Росатому» в срок до 1 сентября «обеспечить заключение долгосрочных юридически обязывающих соглашений с грузоотправителями по объемам и стоимости перевозки грузов по Северному морскому пути».

По оценке Минэнерго, транспортировка углеводородов по всему Северному морскому пути к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн. Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн – на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн – на уголь. Отправителями СПГ станут проекты «НОВАТЭКа» «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», нефть будет транспортироваться, в основном, с Новопортовского месторождения «Газпром нефти» и Пайяхинского проекта «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатова. Экспорт угля с западной части полуострова Таймыр будет осуществлять «Востокуголь».

Минприроды считает, что при сохранении инерционного сценария развития нефтегазовой отрасли уровень грузопотока может составить порядка 60 млн тонн к 2024 году. В случае «прорывного сценария» грузопоток по Севморпути только минерального сырья может составить 77 млн тонн.

Замглавы **Минтранса** Юрий **Цветков** говорил, что из 80 млн т грузопотока, планируемого к 2024 году, 40% должен обеспечить «НОВАТЭК» за счет своих арктических СПГ-проектов. Компания уже запустила «Ямал СПГ» с грузопотоком 16,5 млн т СПГ и 1 млн т конденсата, планируется запуск еще мощности 1 млн т СПГ в год. В 2024-2025 годах «НОВАТЭК» планирует запустить три очереди нового СПГ-завода «Арктик СПГ 2» мощностью 19,8 млн т в год. Таким образом, если «Арктик СПГ 2» будет запущен в срок, грузопоток только с проектов «НОВАТЭКа» составит около 40 млн т/год. Полпред президента России в ДФО Юрий Трутнев, возглавляющий Государственную комиссию по Арктике, в интервью «Интерфаксу» заявлял, что задача загрузки Северного морского пути к 2024 году до 80 млн тонн потребует значительных усилий, для ее выполнения будут нужны новые проекты. «Однако для начала надо сформулировать модель управления и систему предпочтений. Создать общее управление процессом привлечения инвестиций в арктический регион, чтобы они были выгодными, надежными, обеспечить поддержку каждому проекту. Только тогда можно будет понять, когда и сколько груза каждый проект может дать Севморпути», – говорил Ю. Трутнев.

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.28; ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ РАБОТЫ ДВУХ ШЛЮЗОВ КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ К НАЧАЛУ НАВИГАЦИИ 2019 ГОДА НЕОБХОДИМО ОБЪЯВИТЬ ФОРС-МАЖОР – РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА

Судоходные компании – члены Российской палаты судоходства выражают глубокую озабоченность по поводу отсутствия положительной динамики ликвидации последствий аварии гидротехнического сооружения, произошедшей 10 января 2019г. в зоне ответственности ФГБУ «Канал имени Москвы» в районе Большого Москворецкого моста. Как передает корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство», об этом сообщил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в ходе Коллегии **Росморречфлота** в Москве 27 марта 2019 г.

«Судоходное сообщество просит принять незамедлительные меры по проведению комплекса аварийно-восстановительных работ, – отметил он. – В случае невозможности их завершения до начала навигации 2019 года, считаем целесообразным незамедлительное проведение процедуры, предусмотренной 77 статьей Кодекса внутреннего водного транспорта, поскольку данная техногенная катастрофа обладает чрезвычайностью по происхождению и непредотвратимостью и, по нашему мнению, ее правомерно рассматривать, как форс-мажорную, то есть, непреодолимой силы».

Выполнение данных процедур является необходимым условием неприменения штрафных санкций к судоходным компаниям, которые несомненно последуют из-за неисполнения контрактных обязательств.

Участок шлюз 7 – шлюз 8 канала имени Москвы служит соединением между Южным и Северным склонами водных путей Московского бассейна. В случае закрытия судоходства на указанном участке судоходным компаниям будет причинен значительный ущерб, отмечают представители судоходного бизнеса. По экспертным оценкам потери грузопотока в навигацию 2019 года могут составить порядка 2 млн. тонн, пассажиропотока – около 71,5 тыс. человек. Прогнозируемые общие потери доходов всех судоходных компаний, осуществляющих грузовые перевозки с использованием участка шлюз 7 – шлюз 8, могут составить порядка 2 млрд. руб.

«Нельзя не отметить последствия в социальной сфере, – подчеркнул Алексей Клявин. – В сложившейся ситуации судовладельцы будут вынуждены не вводить суда в эксплуатацию, увольнять членов экипажей судов, сокращать береговых сотрудников».

Выступая с отчетным докладом перед членами Коллегии **Росморречфлота** заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель **Росморречфлота** Юрий

Цветков отметил, что в числе наиболее приоритетных задач – исправление последствий аварии на Канале им. Москвы и своевременное обеспечение навигации.

<http://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=36687>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.28; ПЯТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АСОП ВОШЛИ В НОВЫЙ СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ РОСМОРРЕЧФЛОТЕ

26 марта 2019 года в Москве, в Общественной палате Российской Федерации, состоялось первое заседание нового состава Общественного совета при **Росморречфлоте**.

На заседании были избраны руководители Совета. Председателем стал Юрий Александрович Михайлов, возглавляющий также Совет ветеранских организаций морского и речного флота.

Заместителями председателя избраны Сергей Иванович Курдюков – генеральный директор ОАО «КрымМорГидроСтрой» (от Общероссийской общественной организации «Российская академия юридических наук»), Александр Михайлович Зайцев – президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта и Михаил Петрович Ненашев – председатель Общероссийского общественного движения поддержки флота (ДПФ).

В новый состав Общественного совета вошли 5 представителей Ассоциации морских торговых портов (АСОП): Николай Петрович Цах – председатель Совета директоров АО «Морцент-ТЭК». Денис Викторович Илатовский – директор по логистике АО «СУЭК», Серик Даирович Жусупов – исполнительный директор АСОП, Александр Вадимович Масько – генеральный директор АО «Мурманский морской торговый порт», Анатолий Иванович Кузнецов – главный редактор ООО «Редакция газеты «Морские вести России».

Справка: Общественный совет при **Федеральном агентстве морского и речного транспорта** образован в целях обеспечения взаимодействия граждан и общественных объединений Российской Федерации с **Федеральным агентством морского и речного транспорта**, учета потребностей и интересов граждан Российской Федерации, защиты прав и свобод граждан Российской Федерации и прав общественных объединений при осуществлении полномочий в сфере морского и речного транспорта.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77875>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ПОЧТИ 400 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ СМОГУТ СЛЕТАТЬ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПО ЛЬГОТАМ ЗА СЧЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СУБСИДИЙ – ПРЕМЬЕР

Дополнительные субсидии на перелёты на Дальний Восток позволят перевезти туда и обратно почти 400 тысяч пассажиров на льготных условиях, сообщил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

«Чтобы обеспечить льготные авиаперевозки пассажиров с учётом внесённых изменений (в правила предоставления субсидий) мы дополнительно выделяем 2,5 млрд рублей из резервного фонда правительства. Эти средства позволят перевести на льготных условиях почти 380 тысяч авиапассажиров с Дальнего Востока и обратно», – сказал Д.Медведев на заседании правительства.

По данным Росавиации, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, в программе, которая действует круглогодично, участвуют восемь авиакомпаний.

Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин – старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

Первоначально бюджет выделил на программу 2,9 млрд руб., но в середине января участвующий в программе «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил, что распродал все льготные билеты на Дальний Восток за шесть дней.

Как отмечалось, перевозчик получил на эти цели 793 млн руб. субсидий, хотя запрашивал 2,1 млрд руб. Руководство «Аэрофлота» обратилось в **Минтранс** с просьбой выделить ему всю запрошенную сумму.

Минтранс в свою очередь сообщал, что предложил выделить дополнительно 5,2 млрд руб., из них 2,5 млрд руб. – из резервного фонда правительства.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ НА 10,7%, ДО 7,5 МЛН ЧЕЛОВЕК – РОСАВИАЦИЯ

Российские авиакомпании увеличили перевозки в феврале 2019 года на 10,7% относительно аналогичного периода 2018 года, до 7,489 млн человек, сообщила Росавиация.

Оперативные данные ведомства от 12 марта указывали на рост на 9,2%, до 7,4 млн пассажиров.

На внутренних линиях показатель вырос на 8,1%, до 4,52 млн человек, на международных – на 14,9%, до 2,968 млн человек. При этом пассажиропоток между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ вырос на 12,3%, до 2,383 млн человек. Перевозки между РФ и странами Содружества увеличились на 26,9%, до 585 тыс. человек. Пассажирооборот компаний за отчетный период вырос на 12,8%, до 19,6 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел составила 79,9%, что меньше прошлогоднего показателя на 0,4 процентного пункта. Коммерческая загрузка упала на 1,5 п.п., до 66,4%.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; РЕГИОНЫ РФ В 2019Г ПОЛУЧАТ 111 МЛРД РУБ. ТРАНСФЕРТОВ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ДОРОЖНАЯ СЕТЬ»

Регионы РФ в 2019 г. получат более 111 млрд руб. в виде иных межбюджетных трансфертов на реализацию федерального проекта «Дорожная сеть».

Как говорится в сообщении **Минтранса** РФ, этот и другие вопросы обсуждались на заседании проектного комитета по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», которое 27 марта провел заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов**.

Как сообщил первый заместитель министра транспорта **Иннокентий Алафинов**, реализация национального проекта в целом ведется согласно графику, с момента старта **нацпроекта** с субъектами проведена подготовительная работа. «В частности, в соответствии с методическими рекомендациями **Минтранса** каждый субъект разработал шестилетние региональные проекты, определив перечни работ по конкретным дорожным объектам на 2019-2021 гг. и укрупнённый перечень до завершения реализации **нацпроекта** (2022-2024 гг.). Проекты субъектов прошли общественные слушания и согласованы региональными подразделениями **ГИБДД** и **Росавтодора**», – отмечает **Минтранс**.

Также завершается работа по заключению соглашений между **Росавтодором** и субъектами. Реализация **нацпроекта** предусматривает два типа таких соглашений: «мониторинговое» (неденежное) и соглашение о предоставлении иных межбюджетных трансфертов, в рамках которого субъект принимает на себя обязательства по достижению показателей и решению задач национального проекта. Такие «денежные» соглашения заключаются на весь период трансфертов из федерального бюджета – сроком на 3 года. Затем мероприятия национального проекта в субъектах финансируются за счёт роста доли акцизов на нефтепродукты, зачисляемых в консолидированные бюджеты регионов.

Как указывают в министерстве, «работа по заключению «неденежных» соглашений выполнена практически на 100%, по «денежным» – на 70%». «В то же время, как подтвердил **Минфин**, лимиты бюджетных обязательств уже доведены, регионы имеют все

основания для проведения контрактации. Работа по контрактации в разной стадии ведётся почти по 80% объектов», – говорится в сообщении.

М.Акимов при этом напомнил, что субъекты должны завершить контрактацию до 31 мая 2019 г. «Это означает, что крайний срок старта контрактной работы – 15 апреля. Федеральные деньги доведены. Нужно действовать. Отстающие регионы необходимо подтянуть», – сказал вице-премьер.

Как сообщалось, в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, с 43,1% в 2017 г. до 50,9% к концу 2024 г., долю дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии, – с 42 до 85%, а также снизить количество мест концентрации ДТП (аварийно-опасных участков) на дорожной сети к концу 2024 г. в два раза по сравнению с 2017 г.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; РЕГИОНАМ ПРИГРОЗИЛИ ЖЕСТКИМИ МЕРАМИ ЗА СРЫВ СРОКОВ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Регионы должны завершить заключение контрактов по дорожным объектам на 2019 год в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** до 31 мая, в случае срыва этих сроков к субъектам-нарушителям будут приняты самые жесткие меры, сообщил журналистам представитель вице-премьера Максима **Акимова** по итогам заседания проектного комитета по **нацпроекту**.

Как отмечается в сообщении на сайте правительства, в соответствии с методическими рекомендациями **Минтранса** каждый субъект разработал шестилетние региональные проекты, определив перечни работ по конкретным дорожным объектам на 2019-2021 годы и укрупнённый перечень вплоть до завершения реализации национального проекта (2022-2024). Проекты регионов прошли общественные слушания и согласованы региональными подразделениями Госавтоинспекции и **Росавтодора**, завершается работа по заключению соглашений между дорожным агентством и субъектами Федерации.

«По соглашению субъект получает деньги из федерального бюджета и в ответ берет на себя обязательства по достижению показателей и решению задач национального проекта. Соглашения заключаются на весь период трансфертов – сроком три года, затем мероприятия национального проекта в субъектах финансируются за счет роста доли акцизов на нефтепродукты, зачисляемых в консолидированные бюджеты субъектов», – описывает механизм представитель **Акимова**.

Он напомнил, что субъекты Федерации должны завершить контрактацию до 31 мая 2019 года. «Это означает, что крайний срок старта контрактной работы – 15 апреля. Федеральные деньги доведены. Нужно действовать. Отстающие регионы необходимо подтянуть», – озвучил поручение представитель вице-премьера.

По его словам, 12 из 83 субъектов РФ до сих пор не внесли региональные проекты **БКАД** в свои государственные программы, что тормозит заключение соглашений о доведении федеральных средств субъектам.

«Вице-премьер **Акимов** заявил о недопустимости срыва сроков дорожных программ в регионах. Остающим регионам дан двухнедельный срок для подписания соглашений и внесения дорожных работ в план-график. В случае срыва срока контрактации в отношении субъектов-нарушителей будут приняты самые жесткие меры», – добавил он.

<https://ria.ru/20190328/1552188401.html>

ТАСС; 2019.03.28; ОКОЛО 40 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Около 40 млрд рублей будет направлено в Вологодской области на строительство, ремонт и реконструкцию автодорог с 2019 по 2024 годы в рамках **нацпроекта «Безопасные и**

качественные дороги». Об этом говорится в сообщении пресс-службы правительства области.

«В Вологодской области за годы реализации национального проекта планируется отремонтировать 2,5 тыс. км региональных дорог. Также будут построены, реконструированы и отремонтированы объекты в Вологодской и Череповецкой агломерациях: 77,3 км дорог – в Вологде, 106,9 км – в Череповце и Череповецком районе. В общей сложности с 2019 по 2024 годы на реализацию проекта на территории области планируется выделить порядка 40 млрд рублей из федерального, областного и местных бюджетов», – процитировала пресс-служба начальника Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области Андрея Накрошаева.

На 2019 год определен конкретный перечень дорог. Общий объем финансирования из бюджетов всех уровней составит порядка 3,5 млрд рублей: 2,25 млрд – из федерального бюджета, 927 млн – из регионального, 346 млн рублей – из местных бюджетов.

За счет этих средства в 2019 году в рамках национального проекта будет приведено в нормативное состояние 221,4 км автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения. В крупнейших городах региона – Вологде и Череповце, а также на территории Череповецкого района в 2019 году планируется отремонтировать 22 улицы общей протяженностью 29,9 км.

«Реализация запланированных мероприятий позволит увеличить к 2024 году долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, с 32,34% до 40,6%, а долю протяженности автодорог, соответствующих нормативным требованиям, в Вологодской и Череповецкой городских агломерациях – с 39,7 % до 85%», – сказал Накрошаев.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6268025>

ТАСС; 2019.03.28; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС НА РЕМОНТ ДОРОГИ, ВЕДУЩЕЙ К «АРХЫЗУ»

Управление федеральных автомобильных дорог «Кавказ» (ФКУ Упрдор «Кавказ») объявило конкурс на ремонтные работы дороги, ведущей к центру отдыха «Архыз» в Карачаево-Черкесии (КЧР). Максимальная начальная цена контракта составит более 836 млн рублей, работы планируется завершить к концу 2019 года, следует из данных, опубликованных на портале госзакупок.

«Объект закупки: капитальный ремонт автомобильной дороги А-156, подъездная дорога от автомобильной дороги А-155 Черкесск-Домбай – граница с Республикой Абхазия к международному центру отдыха «Архыз» и к специализированной астрофизической обсерватории Российской академии наук», – говорится в документе. Окончание всех работ по контракту – 18 декабря 2019 года с вводом в эксплуатацию 11,12 км дорог.

Стоимость работ составит 836 млн рублей. Заявки будут приниматься до 22 апреля 2019. Средства на ремонтные работы будут направлены из федерального бюджета.

Ранее сообщалось, что до 2024 года в КЧР планируется провести ремонт более 170 км региональных автомобильных дорог в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В рамках **нацпроекта** в КЧР планируется привести в нормативное состояние не менее 50% региональных и межмуниципальных дорог и не менее 85% автомобильных дорог республиканской столицы Черкесска.

Федеральная трасса А-156 проходит по горной местности, соединяя территории Карачаево-Черкесии и Ставропольского края. Федеральная автомобильная дорога А-155 Черкесск-Домбай имеет протяженность 147 км и является частью Военно-Сухумской дороги.

Курорт «Архыз» начал работать в тестовом режиме в декабре 2013 года. В туристических деревнях Романтик и Лунная поляна работает более 40 объектов горнолыжной и

инженерно-коммунальной инфраструктуры, система искусственного снегообразования и система освещения склонов для горнолыжных трасс.

<https://tass.ru/ekonomika/6270065>

ТАСС; 2019.03.28; ПОЧТИ 90% ДОРОГ САРАТОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ПО НАЦПРОЕКТУ

Почти 90% дорог Саратовской агломерации, на территории которой проживает около 40% населения региона, приведут в нормативное состояние по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили ТАСС в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области.

«По итогам реализации национального проекта к концу 2024 года планируется доведение доли автомобильных дорог Саратовской городской агломерации в их общей протяженности до 87%», – сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что ремонтные работы будут проводиться на дорогах двух крупных городов – Саратова и Энгельса, а также на ряде региональных дорог, ведущих к ним. По данным пресс-службы министерства, по итогам 2018 года, в нормативном состоянии находится лишь 64% всех дорог агломерации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6269352>

ТАСС; 2019.03.28; БОЛЕЕ 80% ДОРОГ В ЧЕРТЕ СЕВАСТОПОЛЯ БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАМ К 2024 ГОДУ

Доля дорог, которые соответствуют нормативным показателям, в Севастополе и пригородах вырастет до 50%, а в городской черте превысит 80% благодаря реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги», финансирование превысит 800 млн руб., сообщила в четверг пресс-служба правительства города.

«В рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** вчера было подписано соглашение с **«Росавтодором»**, в соответствии с которым Севастополь получает на его реализацию 827 млн руб. до 2024 года <...> Сегодня у нас доля дорог в нормативном состоянии – это порядка 37%. Показатели проекта, которые мы должны достичь, в городской черте составляют 85%, а в целом с учетом пригорода – 50%. Смертность в результате ДТП должна снизиться более чем в два раза», – приводятся в сообщении слова замгубернатора Владимира Базарова.

Отмечается, что именно повышение качества состояния дорог региона и снижение количества аварий являются главными целями национального проекта.

По данным пресс-службы, только до конца 2019 года планируется привести в нормативное состояние около 77 км автомобильных дорог – запланированы текущий ремонт 80 объектов в рамках **нацпроекта** и капитальный для 19 – в рамках региональной программы.

Уточняется, что первыми в рамках **нацпроекта** будут отремонтированы те участки, которые дублируют въезд в город и по которым пойдет транспортный поток во время реконструкции Ялтинского кольца, соединяющего город с трассой «Таврида». Это улицы Новикова и Крестовского в Балаклаве (входит в состав Севастополя).

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6269917>

ТАСС; 2019.03.28; КАБМИН ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 30 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОЖНОГО ОБХОДА ВОКРУГ ТОЛЬЯТТИ

Правительство РФ выделит более 30 млрд рублей на строительство автодорожного обхода вокруг города Тольятти и сооружение моста через Волгу в рамках реализации проекта транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

«Деньги идут на приведение в порядок автодорог и на создание одного из важных участков транспортного маршрута из Европы в Западный Китай, в частности, речь идет о

строительстве обхода вокруг Тольятти, сооружении моста через Волгу», – сказал премьер-министр России Дмитрий Медведев на заседании правительства.

Как сообщили ранее в пресс-службе кабмина, на инфраструктуру транспортного коридора «Европа – Западный Китай» правительство планирует выделить более 30,8 млрд рублей, в том числе порядка 2 млрд в 2019 году и 10,62 млрд в 2020 году. Основная часть средств будет перечислена в 2021 году – почти 18,18 млрд рублей.

В целом, по словам Медведева, на заседании планируется обсудить выделение более 70 млрд рублей на развитие транспортной инфраструктуры на период до 2021 года. Эти деньги выделяются в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

По словам Медведева, порядка 22 млрд рублей планируется выделить «на поэтапное развитие дорог на различных территориях между областными столицами и теми городами, которые активно развиваются». Еще 12,5 млрд рублей будут направлены на реконструкцию дорог и мостов в 23 регионах России.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6269070>

ТАСС; 2019.03.28; ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ТРАНСПОРТА ЗАПУСТЯТ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Ульяновские власти в этом году запустят навигационную информационную систему, которая будет отслеживать движение и количество задействованного на маршруте пассажирского транспорта на основе системы ГЛОНАСС. Об этом сообщил в четверг в кулуарах выставки-конференции «Интеллектуальные транспортные системы – регионам» министр промышленности и транспорта региона Дмитрий Вавилин.

Внедрение новых технологий на транспорте соответствует задачам федерального проекта «Системные меры развития дорожного хозяйства», который входит в национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Мы сегодня с Московским проектным институтом «Мостранспроект» разрабатываем региональную ситуационную систему, которая объединит в едином окне, в едином комплексе весь пассажирский транспорт Ульяновской области. Стоит задача в течение апреля развернуть программное обеспечение, которое уже приобретено, для того, чтобы мы в апреле-мае смогли запустить систему и до конца года уже, чтобы каждый автобус, который выходит на маршрут, у нас был под контролем», – сказал он.

Вавилин добавил, что в регионе уже работает отдельная диспетчерская служба по пригородным перевозкам, которая отслеживает движение пассажирского транспорта через систему ГЛОНАСС. Оборудованием ГЛОНАСС также оснащены порядка 70% подвижного состава пассажирских маршруток в городе Ульяновске, но целостной системы отслеживания работы транспорта в регионе еще нет.

По словам министра, реализация нового проекта позволит следить за соблюдением расписания движения, а также контролировать количество транспорта, вышедшего на маршрут. «Кроме того, [позволит] отслеживать скоростной режим, нарушение правил дорожного движения и [соблюдение] режима труда и отдыха водителя для того, чтобы водители у нас не перерабатывали, а всегда могли объективно адекватно оценивать дорожную ситуацию, не было бы усталости у них, чтобы в целом повысить качество пассажирских перевозок», – пояснил Вавилин.

На конференции-выставке «Интеллектуальные транспортные системы – регионам», которая проводится в Ульяновске 28-29 марта, представлено оборудование, разработки и достижения в сфере внедрения систем в российских регионах. В первый день проходят тематические дискуссионные площадки по вопросам внедрения передовых транспортных решений в регионах, развития систем весогабаритного контроля, распознавания инцидентов на дорогах для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности использования служебного автопарка. Во второй день для участников

мероприятия будет организован технический тур в Центр по обеспечению мониторинга объектов транспортной и социальной инфраструктуры «Безопасный город».
<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6271172>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ОСТАПЕНКО ЕВГЕНИЯ; 2019.03.28; «ЭФФЕКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ». ГУБЕРНАТОР ПОДМОСКОВЬЯ РАССКАЗАЛ, КАК ЦУР ПОМОЖЕТ ЖИТЕЛЯМ РЕГИОНА

Центр управления регионом (ЦУР) – уникальный продукт, который впервые запускается в Московской области. Об этом рассказал глава Подмосковья Андрей Воробьев во время эфира на «360».

<https://360tv.ru/news/vlast/effektivnoe-reshenie-problem-gubernator-podmoskovja-rasskazal-kak-tsur-pomozhet-zhiteljam-regiona/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.03.28; ОБЛАЧНАЯ ФИСКАЛИЗАЦИЯ; КАК ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ МОГУТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ № 54-ФЗ НА ТРАНСПОРТЕ

С 1 июля 2019 года начинает действовать третья волна поправок в № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники». Изменения затронут и одну из важнейших социально-экономических отраслей – общественный транспорт. Водитель или кондуктор при осуществлении расчетов за проезд в общественном транспорте будут обязаны применять контрольно-кассовую технику независимо от способа оплаты – наличными денежными средствами или с использованием инструментов безналичного расчета. Услуги населению должны быть подтверждены фискальным чеком.

Введение в действие № 54-ФЗ применительно к транспортной отрасли является, безусловно, нужным и необходимым инструментом для более полного учета денежных средств в этом сегменте экономики и способствует повышению прозрачности рынка пассажирских перевозок. Однако, на мой взгляд, действующая редакция закона не позволяет использовать большинство современных возможностей, механизмов и сценариев обслуживания пассажиров, уже реализованных на общественном транспорте. К сожалению, с точки зрения технологий, стандартов сервиса и социальных функций отрасль может быть отброшена назад, если законодатели не примут во внимание целый ряд особенностей ее функционирования.

В настоящее время перевозчиков, работающих в сфере общественного транспорта, можно разделить на две группы: представители первой осуществляют расчеты только за наличные, другие подключены к системам автоматизированного учета и оплаты проезда (АСУОП) и принимают как безналичную оплату проезда (с помощью транспортных, социальных и банковских карт), так и за наличные (с возможностью учета количества наличных и совершенных поездок через терминал).

Для этих двух различных категорий перевозчиков подготовка к старту нововведений законодательства также реализуется по-разному. Если в регионе РФ нет действующей АСУОП, перевозчики будут вынуждены самостоятельно решать проблему фискализации поездок на транспорте, приобретая онлайн-кассы. При этом, чтобы обеспечить требуемым оборудованием одно транспортное средство, перевозчику необходимо потратить порядка 115 тыс. руб. с учетом установки дополнительного оборудования.

Для перевозчиков, подключенных к АСУОП, приведение деятельности в соответствие с новыми нормами законодательства также будут сопровождать издержки. Однако здесь вариантов гораздо больше, а один из них (как раз именно благодаря подключению транспортных средств перевозчика к автоматизированной системе) вообще позволит реализовать требования с минимальными расходами, но он требует внесения в № 54-ФЗ поправок. Но обо всем по порядку.

Основной задачей АСУОП является повышение прозрачности рынка пассажирских перевозок, собираемости выручки и использования различных механизмов и тарифов, стимулирующих развитие отрасли. Для этого используется целый ряд инструментов: повременной тариф, пересадочный тариф, накопительный тариф с начислением скидки в зависимости от числа поездок в течение дня/месяца, различные типы абонементов и пр. Кроме того, автоматизированные системы позволяют реализовать программы социальной поддержки различных слоев населения: льготников, студентов, школьников – для них выпускаются соответствующие виды социальных карт.

Автоматизированные системы на транспорте действуют в России уже более 10 лет и сегодня работают в 65 регионах страны, к ним подключены свыше 6 тыс. перевозчиков, которые ежедневно перевозят более 40 млн пользователей (порядка 15 млн из которых – по социальным картам) и используют более 300 тыс. единиц терминального оборудования.

Давайте рассмотрим реализацию № 54-ФЗ на транспорте с точки зрения технологии. Компания «Золотая Корона» как поставщик АСУОП для десятков российских регионов и работающая в сфере автоматизации расчетов на транспорте более 10 лет предлагает три технологических подхода к решению «проблемы 1 июля 2019 года».

<http://transportrussia.ru/item/4862-oblachnaya-fiskalizatsiya.html>

ИА МОСКВА; 2019.03.28; ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОКНА В ДВИЖЕНИИ СУДОВ МОГУТ БЫТЬ ВВЕДЕНЫ НА КАНАЛЕ ИМ. МОСКВЫ ИЗ-ЗА СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

Технологические окна в движении судов могут быть введены для строительства моста через канал им. Москвы в рамках третьего пускового комплекса Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), сообщили в пресс-службе государственной компании «Автодор».

«Строители приступили к сборке руслового пролета моста через канал им. Москвы на ЦКАД. Для строительства моста через канал им. Москвы в рамках третьего пускового комплекса ЦКАД в период навигации могут быть введены технологические окна в движении судов продолжительностью до трех часов», – говорится в сообщении.

Поясняется, что вопрос о введении технологических окон обсуждался на заседании оперативного штаба правительства РФ по реализации проекта строительства ЦКАД и ее дальнейшей эксплуатации в **Минтрансе** 28 марта.

«Государственная компания «Автодор» уже обратилась в **Росморречфлот** с просьбой оказать содействие в предоставлении этих технологических перерывов в движении судов в створе моста в период навигации. На штабе также обсуждалось исполнение мероприятий, предусмотренных единым графиком ликвидации отставаний, допущенных при строительстве первой очереди ЦКАД. Что касается возведения моста через канал им. Москвы, то на данный момент надвинуты пролетные строения через Дмитровское шоссе и через железнодорожную ветку Савеловского направления. Собраны береговые пролеты с обеих сторон. Строители приступили к сборке руслового пролета фермы (руслевой пролет-неразрезная ферма-балка арочного очертания). Для его монтажа и необходимо обеспечить технологические окна в движении судов», – заключили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2875949>

ТАСС; 2019.03.28; АЛЕКСАНДРА РЫЖКОВА И МАРИЯ АМИРДЖАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ОБРАЩЕНИЮ С ТВЕРДЫМИ КОММУНАЛЬНЫМИ ОТХОДАМИ (ТКО НЕ ОБСУЖДАЛА НИ В КАКОМ КЛЮЧЕ ИНТЕГРАЦИЮ С СИСТЕМОЙ «ПЛАТОН»

Правительственная комиссия по обращению с твердыми коммунальными отходами (ТКО), созданная при вице-премьере РФ Алексее Гордееве, объединяющая усилия всех

заинтересованных ведомств, не обсуждала ни в каком ключе интеграцию с системой «Платон». Об этом сообщили в четверг ТАСС в секретариате заместителя председателя правительства.

Ранее газета «Ведомости» со ссылкой на источники в аппарате правительства и **Минтрансе** России сообщила, что в правительстве РФ обсуждают возможность подключения к «Платону» всех мусоровозов по всей России для контроля за ними.

«На правительственной комиссии по обращению с твердыми коммунальными отходами при Алексее Васильевиче [Гордееве] система «Платон» не обсуждалась», – сказал собеседник ТАСС.

В Министерстве природных ресурсов и экологии РФ, которое курирует тему обращения с отходами в России, ТАСС сообщили, что им ничего не известно об этой инициативе.

«Вопрос о внедрении «Платона» пока не прорабатывался. Речь с самого начала реформы шла об оснащении спецтранспорта системой ГЛОНАСС (система спутникового геопозиционирования, эксплуатируется «Платоном» – прим. ТАСС). Планируется ли распространение системы на региональные и муниципальные дороги, по которым в основном и курсируют мусоровозы нам не известно», – сообщили в пресс-службе Минприроды.

Позиция транспортного блока

Использование «Платона» для контроля за отходами возможно в регионах, считают в пресс-службе **Минтранса** РФ, но об обязательном использовании системы речи пока нет. В министерстве напомнили, что в Московской области в декабре 2018 года проведены успешные испытания комплексной системы контроля за обращением с ТКО.

Пилотный проект реализовывал крупнейший региональный оператор Подмосковья «РТ-Инвест» (входит в структуру корпорации «Ростех», контролирует три из семи кластеров обращения с мусором в Московской области). В пресс-службе компании ТАСС рассказали, что система называется «ТКО-Информ» и включает в себя датчики местоположения и разгрузки на мусоровозах и наполненности – на контейнерах, а машины массой более 12 тонн оборудованы бортовыми устройствами госсистемы «Платон» на базе ГЛОНАСС.

«Эксперимент подтвердил целесообразность использования госсистемы «Платон» для мониторинга маршрутов перевозчиков твердых коммунальных отходов с помощью многофункциональных бортовых устройств и контрольной инфраструктуры на дорогах, – сообщили ТАСС в **Минтрансе** РФ. – Вопрос масштабирования комплексной системы контроля за обращением с ТКО рассматривается правительством РФ. Юридические и финансовые параметры проекта прорабатываются и на данный момент не определены. Подчеркнем, что об обязательном использовании системы региональными операторами речи не идет».

На данный момент более 80% мусоровозов в РФ (массой свыше 12 тонн) уже оборудованы бортовыми устройствами государственной системы «Платон» на базе ГЛОНАСС, уточнили в пресс-службе оператора госсистемы – компании РТИТС. «Достоверная информация о маршрутах может быть использована для системы мониторинга перевозки отходов. Также для этих целей может использоваться действующая контрольная инфраструктура госсистемы – 490 рамок контроля и 100 специальных автомобилей на автотрассах», – добавили в компании.

Мнение рынка

Региональные операторы по обращению с мусором не видят проблемы в переходе на «Платон», рассказал ТАСС исполнительный директор Ассоциации операторов по обращению с отходами «Чистая страна» Руслан Губайдуллин. По его словам, сейчас более 80% мусора в пересчете на массу в России вывозится грузовым автотранспортом, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Если на их траектории есть

федеральные трассы, то они подключены к системе «Платон» и вносят оплату за пользование магистралями.

«Если система «Платон» будет обязательной для всех региональных операторов, то затраты на нее будут переложены в тариф для населения. Однако рост стоимости услуги не будет критичным. В целом региональные операторы не видят проблемы с подключением к «Платону», тем более, что уже сейчас большинство мусоровозов оборудованы датчиками ГЛОНАСС, поскольку предприятия стараются оптимизировать за счет них транспортные расходы», – пояснил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; КОНКУРС ПО ВЫБОРУ КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ПОД САМАРОЙ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА СОГЛАСОВАНИЯ ВОПРОСОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Задержка с проведением конкурса по выбору концессионера строительства моста через Волгу в Самарской области связана с тем, что сумма выделяемых государством в 2019 году средств на стройку еще не подтверждена окончательно, сообщил заместитель председателя комитета Госдумы РФ по бюджету и налогам Леонид Симановский журналистам в Самаре в четверг.

«(Государственные – ИФ) деньги в основном выделяются из федерального бюджета. На данный момент (власти – ИФ) еще занимаются вопросом выделения этих средств: на этот год ожидается ориентировочно 2 млрд рублей. Как только будет стопроцентно подтверждено, что эти деньги будут, дальше будут проводиться конкурсы, о которых вы говорите», – ответил Л.Симановский на вопрос о причине задержки.

Он сообщил, что, кроме 2 млрд рублей на 2019 год, на строительство моста через Волгу в федеральном бюджете ориентировочно заложено 10 млрд рублей на 2020 год и 12 млрд рублей на 2021 год.

Ранее сообщалось со ссылкой на губернатора Самарской области Дмитрия Азарова, что конкурс по выбору концессионера строительства моста через Волгу в Самарской области может быть объявлен в феврале.

Пул заинтересованных инвесторов имеется, экономика проекта рассчитана, говорил в январе Д.Азаров. При этом губернатор не исключал, что срок объявления конкурса может сдвинуться.

Предполагается, что в 2019 году 2 млрд 57 млн рублей выделит федеральный бюджет на подготовительные работы, 420 млн рублей – бюджет Самарской области на освобождение территории под строительство.

Как сообщалось, в мае 2018 года первый этап проекта – строительство самого моста через Волгу длиной 3,8 км у села Климовка и подъездных путей – был одобрен Главгосэкспертизой России. Створ моста должен находиться в верхнем бьефе Куйбышевского водохранилища в 35 км от плотины Жигулевской ГЭС. Предполагаемая стоимость реализации первого этапа составила в ценах первого квартала 2018 года 42,4 млрд рублей.

В октябре 2018 года стало известно, что проект моста с дорогой в обход Тольятти включен правительством РФ в комплексный план модернизации развития магистральной инфраструктуры. Согласно документу, в рамках проекта планируется построить 97 км новых автомобильных дорог I категории в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Предполагаемые сроки реализации проекта – 2019-2023 годы, ответственными назначены руководитель Росавтодора Андрей Костюк и губернатор Самарской области Д.Азаров.

В ноябре 2018 года самарские власти объявили, что общая стоимость проекта составляет 130 млрд рублей, а федеральный бюджет предоставит на строительство моста грант в размере 67 млрд рублей, если остальную сумму вложит концессионер.

В Самарской области в настоящее время есть лишь один автодорожный мост через Волгу, он проходит вдоль плотины Жигулевской ГЭС.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.03.28; КУРС ЗАДАН – ПРОЕКТ БКАД

На вопросы корреспондента «ТР» отвечает генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.

- Игорь Иванович, насколько продуктивным для региональных дорожников был прошедший год?

– Окончательные итоги минувшего года будут подведены в ближайшее время. Сегодня можно вести речь о результатах реализации в 2017-2018 годах в 38 крупнейших городских агломерациях 36 субъектов РФ приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Он оказал значительное влияние на развитие дорожного хозяйства страны. В рамках проекта приведены в нормативное состояние более 5 тыс. км автодорог (свыше 58,6 млн кв. м покрытия). Из 50,7 тыс. км дорог, входящих в крупные горагломерации, более 60% в настоящее время уже соответствуют нормативу. Большие объемы работ выполнены в рамках реализации мероприятий по безопасности дорожного движения: установлены более 1300 светофоров, 26 тыс. дорожных знаков,

136 746 пог. м барьерного ограждения, более 524 тыс. кв. м дорожной разметки, 48,2 тыс. пог. м наружного освещения. Ликвидированы 1153 очага ДТП. Все показатели, зафиксированные приоритетным проектом, субъектами РФ успешно выполнены.

Мы выходили с предложениями (это и обращения в адрес Председателя Правительства РФ Д.А. Медведева, в Госдуму РФ) включения в орбиту проекта и других субъектов РФ. И, конечно, были очень рады, когда увидели, что в майском указе Президента РФ значительное место было уделено развитию дорожного хозяйства регионов. Во второй половине 2018 года началось формирование паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД), реализация которого пройдет в 83 субъектах РФ. В части приведения дорог в надлежащее состояние и дорожники субъектов РФ, и, главное, пользователи автомобильных дорог возлагают на национальный проект большие надежды.

– До начала дорожных работ в большинстве регионов осталось уже немного времени. Масштабная подготовка уже ведется, так ведь?

– Вместе с **Минтрансом** России и **Росавтодором** была проведена большая работа по выработке методологических подходов к реализации проекта **БКАД**. В результате субъекты РФ уже в начале текущего года согласовали с **Росавтодором** все программы дорожных работ на ближайшие 6 лет с точностью до конкретного объекта: что будут делать, в какие сроки и в каких объемах. Следующий этап – заключение соглашений между **Росавтодором** и субъектами РФ по федеральному проекту «Дорожная сеть» и между **Минтрансом** России и субъектами РФ по федеральному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (оба этих проекта входят в состав **нацпроекта БКАД**).

– Не затянется ли заключение соглашений?

– Сроки четко прописаны в планах реализации федеральных проектов, утвержденных на заседании проектного комитета, состоявшемся 13 февраля. Субъекты знают, что делать и в какие сроки, и это контролируется **Росавтодором** и **Минтрансом** России. Поэтому есть надежда, что все сроки будут соблюдены. Поскольку программы согласованы, регионы приступают к формированию планов-графиков, к контрактации объектов. Работа идет в плановом порядке.

– На какие финансовые ресурсы субъекты РФ могут рассчитывать в 2019 году?

– Объем финансовых ресурсов закрепен в законах субъектов РФ. В 2019 году совокупный объем региональных дорожных фондов впервые превысит 1 трлн руб. В

прошлом году он составил 894 млрд. Эта сумма сложилась из основных источников: доходов бюджетов субъектов РФ от акцизов на ГСМ (чуть более 370 млрд – около 35%), транспортного налога (более 163 млрд руб. – 15%) и иных источников. Субъекты РФ сегодня имеют возможность сами включать в доходы дорожных фондов различные налоговые и неналоговые сборы (более 30 наименований), которые составляют треть их общего объема. С 1 января этого года в доходы бюджетов субъектов РФ (в дорожные фонды) зачисляются штрафы за нарушения законодательства России по безопасности дорожного движения. Эта сумма может составить более 70 млрд руб. (почти 7% от доходов дорожных фондов). Что касается финансовой помощи со стороны федерального бюджета, то эта сумма зафиксирована в размере почти 155 млрд руб. Основное направление – реализация мероприятий **нацпроекта БКАД** (около 111 млрд руб.).

– Перераспределение акцизов в пользу региональных бюджетов предусмотрено?

– Да. Напомню: после 2016 года, когда 100% акцизов от реализации ГСМ направлялись в региональные дорожные фонды, ситуация с ними развивалась скачкообразно. Вначале по ряду причин было принято решение о перераспределении акцизов между федеральным и региональными бюджетами. В 2017 году произошел спад по объему финансирования, и субъекты РФ недополучили около 90 млрд руб. по этому направлению. Затем было поручение Президента РФ о восстановлении прежней нормы зачисления акцизов в полном объеме в региональные бюджеты. В майском указе Президента РФ и **нацпроекте БКАД** зафиксирован переход к 100%-ному направлению акцизов от реализации ГСМ в бюджеты субъектов РФ к 2024 году. Сегодня уже есть понимание, в какие годы и в каком объеме эти средства будут поступать в региональные дорожные фонды. И при формировании программ дорожных работ на 6 лет субъекты РФ эти суммы учитывали.

– Достаточно ли у регионов материально-технических и квалифицированных кадровых ресурсов для выполнения задач, поставленных руководством страны?

– Действительно, такие опасения вначале присутствовали и при расчете объема выделения финансовых ресурсов, и при оценке возможностей субъектов РФ. Со стороны федеральных органов власти был предпринят ряд шагов для того, чтобы работы выполнялись в плановом порядке. Согласно национальному проекту основной объем средств будет направлен в регионы на приведение не менее 50% территориальных автодорог в нормативное состояние. В методике распределения финансовых ресурсов учтены возможности субъектов РФ, поэтому было введено ограничение на максимальный объем ремонтных работ. В свою очередь регионы, оценивая свои возможности, планируя программы дорожной деятельности, безусловно, проводили консультации с ведущими подрядными организациями: насколько те могут нарастить объемы. Рассматривалось и оснащение организаций – наличие достаточного количества техники, квалифицированных кадров, возможность закупки необходимых материалов. На сегодняшний день все эти программы утрясены, в том числе по ресурсному обеспечению.

Тем не менее остается ряд вопросов в области ценообразования, контроля за ростом цен на основные дорожно-строительные материалы. Рост объемов работ (следовательно, спроса на ресурсы) может повлиять на увеличение стоимости стройматериалов. Это, конечно, не нормально, когда в пик строительного сезона стоимость битума, к примеру, повышается почти вдвое по сравнению с зимним периодом. На ценовую политику накладывают отпечаток и тарифы естественных монополий, которые также высоки. А ведь очень часто высокопрочные щебни для дорожных работ приходится везти издалека железнодорожным транспортом. Не хотелось бы, чтобы эти факторы оказали значительное влияние на реализацию проекта **БКАД**. Федеральные контрольно-надзорные органы в курсе этого вопроса. Надеемся, все вместе мы сможем достичь баланса интересов как производителей материалов, так и дорожных организаций.

– С какими инициативами в части нормотворчества в последнее время выступала Ассоциация «РАДОР»?

– Основные нормативно-правовые документы, регулирующие деятельность дорожной отрасли, уже приняты. В настоящее время в основном идет работа над уточнением отдельных положений этих законодательных актов. Достаточно большой блок вопросов связан с нормативно-техническими актами в дорожной сфере.

Вместе с субъектами РФ Ассоциацией «РАДОР» в 2018 году были проработаны 10 проектов федеральных законов, 5 постановлений Правительства РФ, 4 приказа Минтранса России, 1 свод правил, 21 предварительный национальный стандарт, 61 ГОСТ РФ и 10 методических документов.

По этим цифрам видно, что ведется большая работа, направленная на то, чтобы межремонтные сроки службы дорожных покрытий увеличивались, чтобы внедрялись новые технологии и материалы, продлевающие жизнь дорожных одежд, искусственных сооружений. Эти меры в комплексе будут способствовать достижению целей, заложенных в майском указе Президента РФ. Минтрансом России совместно с ФАУ «РосдорНИИ» сейчас ведется работа по созданию на базе этой организации общепромышленного центра компетенций по новым материалам и технологиям для строительства, ремонта и содержания автодорог. Это должно приблизить нас к целям приведения трасс к нормативному состоянию.

– Да, вопросы применения технологий, повышающих качественные характеристики дорожных покрытий, сегодня как никогда актуальны. Некоторые специалисты в этой связи в последнее время все настойчивее говорят о необходимости более активного возобновления строительства цементобетонных дорог. А вы что по этому поводу думаете?

– На мой взгляд, в каждом конкретном случае нужно учитывать прежде всего экономические факторы: стоимость строительства объекта и затраты на его эксплуатацию в течение всего жизненного цикла. Представьте, что в каком-то регионе вблизи строящегося дорожного объекта находится нефтеперерабатывающий завод, который дает качественный битум. Конечно же, там выгоднее строить дорогу с асфальтобетонным покрытием. А в другой субъект РФ этот материал приходится завозить за сотни или даже тысячи километров. Зато там поблизости действует цементный завод, производящий вяжущее, которое можно использовать в дорожном строительстве. Поэтому в том регионе на стадии разработки проектно-сметной документации на строительство объекта выгоднее предусмотреть конструкцию дорожных одежд из цементобетона.

При определении экономических преимуществ предлагаемой технологии нужно учитывать не только первоначальные затраты на создание объекта, но и издержки на его эксплуатацию в рамках жизненного цикла: какими будут межремонтные сроки, сколько ресурсов предполагается затратить на ремонт. Именно экономические расчеты с учетом жизненного цикла дороги дадут ответ: брать ли на вооружение ту или иную технологию.

– То же касается и других технологий, методов и материалов?

– Безусловно. В Ассоциацию «РАДОР», региональные органы управления дорожным хозяйством часто обращаются представители разных организаций с предложениями применения новых материалов и технологий: нужно скорее начать их использование, и дороги станут намного лучше. А когда мы спрашиваем, апробировался ли этот материал на опытной площадке, выясняется, что, кроме теоретических предположений, других доказательств преимуществ предлагаемой инновации у авторов инициативы нет. Для того и нужен центр компетенций по новым материалам и технологиям, чтобы с помощью научных исследований, испытаний новшеств убедиться в преимуществах их применения.

Кстати, РАДОР предоставляет членам ассоциации, органам управления дорожным хозяйством возможность знакомиться с новейшими технологиями, материалами, машинами, оборудованием. Мы регулярно проводим тематические конференции, семинары, «круглые столы» по обмену опытом, где члены ассоциации общаются с поставщиками техники, разработчиками новых технологий, способов и методов ведения работ, представителями научно-образовательных учреждений. Один из принципов

организации таких мероприятий – обсуждение насущных проблем в форме живого диалога. На днях (4-5 апреля) традиционная, уже 16-я, ежегодная научно-практическая конференция перед началом сезона дорожных работ пройдет в Белгороде. Речь будет идти о новых технологиях в области ремонта и содержания автодорог, которые могут быть использованы при реализации национального проекта **БКАД**, а также о вопросах развития ИТС, цифровизации дорожной деятельности.

– Что предпринимают территориальные органы управления дорожным хозяйством для сохранения сети региональных автодорог?

– Сохранность автодорог – это прежде всего недопущение их сверхнормативного износа. Между тем большая часть тяжеловесных транспортных средств идет по дорогам с перегрузом. В результате дороги и искусственные сооружения разрушаются. Поэтому обеспечение весогабаритного контроля на трассах, создание защитных барьеров на пути недобросовестных перевозчиков – тоже одна из задач дорожников. Основными полномочиями по контролю наделены органы ГИБДД и **Ространснадзора**. В силу ряда причин, в числе которых недостаток численности сотрудников этих органов, имеющиеся пункты весогабаритного контроля в полной мере не работают. Поэтому будущее – за созданием пунктов весогабаритного контроля, которые бы работали в автоматическом режиме.

С 2016 года идет создание системы автоматизированного весогабаритного контроля на федеральных дорогах. Регионы внимательно следят за опытом коллег и тоже начали движение в этом направлении. По данным на 1 января 2019 года, в 21 субъекте РФ уже работают 85 пунктов АВГК. В рамках проекта **БКАД** запланированы мероприятия по увеличению их количества, 387 таких пунктов будут созданы на федеральных автодорогах и 366 – на региональных. Причем работа должна быть построена таким образом, чтобы места размещения пунктов АВГК были взаимоувязаны. Таким образом, к концу 2024 года возможность движения по дорогам транспортных средств с перегрузом будет значительно уменьшена.

И мы очень надеемся на то, что эта мера и другие, реализуемые в рамках национального проекта **БКАД**, позволят значительно улучшить качество наших дорог.

<http://transportrussia.ru/item/4861-kurs-zadan-proekt-bkad.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПОЛТАВЦЕВА АННА; 2019.03.28; НОВЫЕ СТАНДАРТЫ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ДЕМОНТАЖУ 90 ПРОЦЕНТОВ НАРУЖНОЙ РЕКЛАМЫ

«Посторонний предмет» на дороге

С 1 июля 2019 года должны вступить в силу новые положения ГОСТа о наружной рекламе, которыми предусматривается демонтаж подавляющего большинства рекламных конструкций в стране. Этим документом предлагается рассматривать их как «посторонние предметы», которые следует удалять с тротуаров, обочин дорог, остановок общественного транспорта и т.д. Причем делать это немедленно, в течение двух часов с момента обнаружения.

Изменения в ГОСТ внесены по инициативе ряда дорожных НИИ, проектных организаций и ГИБДД. Цель их – убрать с дороги все, что может влиять на дорожную безопасность. Опасность авторы видят и в наружной рекламе. В подтверждение своей позиции они приводят статистику: за 2014-2017 годы в ДТП погибло 550 человек, в том числе из-за наезда на рекламные щиты. Анализа причин, почему случились эти аварии, не приводится, хотя понятно, что неуправляемый автомобиль может влететь во что угодно – фонарный столб, остановку, подземный переход, опору моста или здание... Официальная статистика московского департамента транспорта, например, где имеется более обширная аналитика по ситуации на столичных дорогах, констатирует, что проблема не в объектах. Высокая аварийность вызвана чаще всего нарушениями скоростного режима на определенных трассах.

Пока же размещение рекламных конструкций в стране регулируется Федеральным законом «О рекламе» N 38-ФЗ, а также ГОСТ Р 52044-2003 «Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений. Общие технические требования к средствам наружной рекламы. Правила размещения». Разработаны эти требования в ходе масштабной работы, проведенной на основе анализа результатов российских и зарубежных научных исследований по вопросу безопасной установки рекламных конструкций. Пользуясь ими, власти сумели добиться органичного включения рекламных конструкций в архитектурный облик городов. Яркий пример тому – столица, сумевшая навести порядок с «наружкой». Количество рекламных конструкций за последние годы сократилось в городе более чем вдвое, с улиц и тротуаров исчезли все технически и морально устаревшие рекламоносители. Во главе организации рекламного пространства теперь стоят исторический облик Москвы, комфорт для пешеходов, нормальные условия для уборки улиц. Благодаря этому российская столица стала примером грамотного сочетания решения урбанистических задач и в то же время пополнения бюджета города.

Но когда заработает новый ГОСТ под номером 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля», рекламные конструкции, установленные сейчас в городе в соответствии с прежними правилами, превратятся в «посторонние предметы». Причем не один, не два, а порядка 90 процентов от всех установленных в городе подпадут под демонтаж. Это приведет фактически к уничтожению рынка наружной рекламы и к существенным потерям для бюджета столицы. Получается, что масштабные меры, ранее предпринятые властями для наведения порядка в отрасли, могут оказаться напрасными.

Обеспокоенные сложившейся ситуацией, операторы наружной рекламы задают вопрос: будет ли отрасль существовать и дальше? От лица ее представителей – компаний Russ Outdoor, Gallery, «Лайса», «Расвэро» и «Дизайнмастер» – они направили обращение с просьбой разобраться в противоречиях старого и нового ГОСТов вице-премьеру Дмитрию Козаку. С аналогичным письмом к Дмитрию Козаку и вице-премьеру **Максиму Акимову**, а также руководителю Росстандарта Алексею Абрамову обратились и операторы наружной рекламы Приморского края.

Создавшаяся ситуация – противоречие двух отраслевых стандартов друг другу и возможное полное уничтожение отрасли – заставляет задуматься не только о том, какие последствия могут иметь те или иные предложения, но и о том, стоит ли так кардинально менять порядок регулирования отраслей экономики, пусть даже и не таких лидирующих в структуре ВВП России, как «наружная реклама». В конечном итоге отраслевое нормативное регулирование формирует общий климат в стране, влияет на конкурентоспособность экономики и ее инвестиционную привлекательность. В частности, на предстоящем Красноярском экономическом форуме планируется выработка мер по сохранению отрасли наружной рекламы. В дискуссии предполагается участие представителей органов государственной власти и местного самоуправления, регулятора индустрии, ведущих операторов наружной рекламы, инвесторов отрасли, а также ряда общественных организаций России. Президент Национальной ассоциации визуальных коммуникаций Елена Михайлова призывает: «В настоящее время особенно важно обратить внимание на перспективу долгосрочного развития индустрии наружной рекламы в условиях экономических, законодательных и технических ограничений, в частности уделить особое внимание обеспечению стабильности нормативно-правового регулирования отрасли».

<https://rg.ru/2019/03/28/novye-standarty-mogut-privesti-k-demontazhu-90-procentov-naruzhnoj-reklamy.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; РЫНОК КАРШЕРИНГА В РФ ДОСТИГ 7 МЛРД РУБ., УВЕЛИЧИВШИЕСЯ ЗА ГОД В 5 РАЗ – ИССЛЕДОВАНИЕ

Российский рынок каршеринга за 2018 год увеличился в 5 раз и достиг 7 млрд рублей, говорится в исследовании Сбербанка.

При этом совокупные расходы жителей РФ на каршеринг выросли за год в 3,2 раза – с 295,3 млн рублей в декабре 2017 года до 951,6 млн рублей в декабре 2018 года, в январе 2019 года они превысили 1 млрд рублей. Количество пользователей сервисов краткосрочной аренды автомобилей в стране за год увеличилось в 4,4 раза – до 228,8 тыс. человек.

В 2018 году типичный пользователь каршеринговых сервисов тратил на них почти 3,5 тыс. рублей в месяц, средняя цена поездки составляла 267,3 рубля. За год расходы на каршеринг в месяц увеличились на 9,4%, а средний чек сократился на 21,8%.

В Сбербанке объясняют динамику показателей стабильным ростом совершаемых поездок, расширением парка каршеринговых автомобилей, а также привыканием потребителей к продукту.

«Жесткая конкуренция в секторе вряд ли позволит значительно поднять тарифы. Для увеличения прибылей компаниям уже приходится прибегать к нестандартным решениям. Хороший пример одного из них – появление премиальных автомобилей в парке», – говорится в материалах Сбербанка.

По данным Сбербанка, на конец 2018 года в России работало 14 каршеринговых компаний против 10 в IV квартале 2017 года. Каршеринговый парк в Москве к концу 2018 года составил 16 тыс. автомобилей (за первые месяцы 2019 года показатель достиг 18 тыс.). Во всех остальных регионах России в конце прошлого года парк каршеринга составил 3,8 тыс. автомобилей.

Московский регион является лидером и по количеству поездок на каршеринге – 84,6%, где в среднем один пользователь совершает 33 поездки в год. Санкт-Петербург и Ленобласть занимает 8,35% рынка (21 поездка в год на пользователя), Свердловская область – 1,09% (13 поездок на пользователя в год). Еще 6% рынка приходится на все остальные регионы России.

В 2018 году услугами сервисов каршеринга хотя бы раз воспользовались представители 83 регионов России.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; В ГП ПРИЗВАЛИ НАЛАДИТЬ МЕХАНИЗМ ЛИШЕНИЯ НАРКОМАНОВ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

Практика лишения водителей-наркоманов водительских прав в России уже есть, ее применение просто нужно наладить за счет цифровизации и объединения баз ГИБДД и наркодиспансеров, заявил в четверг официальный представитель Генеральной прокуратуры России Александр Куренной.

Ранее статс-секретарь – заместитель министра внутренних дел РФ Игорь Зубов заявил, что МВД РФ будет обсуждать идею лишения лиц, больных наркоманией, права работать на вредных и опасных производствах и права управления транспортными средствами. Более подробной информации он не привел.

<https://ria.ru/20190328/1552190851.html>

ТАСС; 2019.03.28; С 7 АПРЕЛЯ АВТОШКОЛЫ ОБЯЗАНЫ БУДУТ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГИБДД ОСНОВНЫЕ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ

Автошколы и ГИБДД должны будут согласовывать между собой основные программы по обучению будущих водителей, соответствующий приказ МВД, регулирующий их взаимодействие, вступает в силу с 7 апреля этого года. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции России.

<https://tass.ru/obschestvo/6268687>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ВС РФ РАССМОТРИТ ЖАЛОБУ АСВ, КОТОРОМУ НЕ УДАЛОСЬ ВКЛЮЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ НА 2,49 МЛРД РУБ. В РЕЕСТР К СОВЛАДЕЛЬЦУ «ВОЛГОМОСТА»

Верховный суд (ВС) РФ рассмотрит спор об отказе включить 2,49 млрд рублей в реестр требований к АО «Клинское дорожное ремонтно-строительное управление» («Клинское ДРСУ»), следует из картотеки суда. На эту сумму оно поручилось по кредитам четырех компаний, связанных с АО «Волгомост» (МОЕХ: VLGM), одним из совладельцев которого являлось само (19,69%). Но заемщики не расплатились с выдавшим их Центробанком – а ныне с его конкурсным управляющим Агентством по страхованию вкладов (АСВ).

Поводом для разбирательства в судебной коллегии по экономическим спорам ВС РФ стала жалоба АСВ. Суды трех инстанций отказались включить в реестр обанкротившегося «Клинского ДРСУ» требования АСВ на 2,49 млрд рублей, основанные на договорах поручительства.

Их «Клинское ДРСУ» заключило в феврале-декабре 2015 года, став поручителем по 21 кредиту на общую сумму в 2,49 млрд рублей. Центробанк выдал их четырем организациям, связанным с «Волгомостом»: ООО «Производственно-техническая база-СДС», ООО «Гипротрансмост-Крым», ООО «Дорожно-Строительные Инновации» (ДСИ) и ООО «СтройАльянс». К примеру, согласно данным «СПАРК-Интерфакс», имя бывшего гендиректора «Волгомоста» Игоря Вашунина упоминается среди бывших гендиректоров ДСИ и членов совета директоров «Клинского ДРСУ», а также среди бывших совладельцев «СтройАльянса».

Компании с банком не расплатились, три из них впоследствии признали банкротами. А в июне 2016 года дело о несостоятельности было возбуждено в отношении «Клинского ДРСУ» по инициативе ПАО «Фондсервисбанк». В феврале 2017 года компания была признана банкротом, крупнейшим кредитором с требованиями на 1,9 млрд рублей, согласно Единому государственному реестру сведений о банкротстве («Федресурс», bankrot.fedresurs.ru), стал Сбербанк (67,175% долга), у Фондсервисбанка – 918,26 млн рублей (32,646%), налоговая служба пытается получить с банкрота 18,8 млн рублей.

АСВ, ставшее конкурсным управляющим обанкротившегося к тому моменту Центробанка, тоже попыталось включить свои требования на 2,49 млрд рублей по договорам поручительства в реестр кредиторов «Клинского ДРСУ». Но получило отказ, так как суды признали эти договоры недействительными.

Они заключены менее чем за год до возбуждения дела о банкротстве поручителя, который на момент их подписания уже был неплатежеспособен, решили суды. По их мнению, активов «Клинского ДРСУ» было недостаточно для расчета по своим обязательствам. У него была просроченная задолженность перед Фондсервисбанком, долг по уплате налогов, объяснили суды. А по данным бухгалтерского баланса на конец 2014 и 2015 годов активы «Клинского ДРСУ» хотя и превышали его обязательства (чистые активы – 10 млн рублей, общие – около 1,5 млрд рублей), но при этом в состав пассивов не были включены обязательства по договорам поручительства.

Также суды назвали сделки по поручительству экономически необоснованными для «Клинского ДРСУ», так как он не получил никакой имущественной выгоды по ним. Напротив, это привело к росту долговой нагрузки, а, следовательно, могло причинить кредиторам убытки, следует из судебных решений.

АСВ в своей жалобе в ВС РФ настаивает, что у «Клинского ДРСУ» на момент сделок не было признаков неплатежеспособности, которые мог бы выявить банк. Показатели балансов свидетельствовали об обратном – чистые активы были положительными, указывает оно.

Также, по его мнению, суды не учли основания выдачи поручительств – наличие у «Клинского ДРСУ» хозяйственных и корпоративных связей с организациями, входящими

в группу «Волгомост». АСВ указывает, что Центркомбанк, кредитуя членов этой группы, «не ограничивался принятием поручительства со стороны одного лишь управления, обеспечение предоставлялось и иными лицами, имеющими отношение к этой группе».

«Банк, действуя разумно и осмотрительно, свою деятельность выстраивал на результатах проверки кредитоспособности всей совокупности солидарных должников, не имея намерения добиваться исполнения только от одного отдельного поручителя (управления), справедливо полагая, что риск неисправности заемщиков будет разделен всеми членами группы и имеющими к ней отношение субъектами», – приводится в материалах дела позиция АСВ.

Эти доводы судья ВС РФ Иван Разумов признал достаточными, чтобы передать спор на рассмотрение судебной коллегии по экономическим спорам ВС РФ.

ПОЗИТИВНЫЙ ПРОГНОЗ ДЛЯ АСВ

Банки при выдаче кредитов часто просят поручительство всех компаний группы, бенефициаров. Это стандарт выдачи, говорит партнер юрфирмы «Юст» Александр Боломатов. Адвокат, партнер коллегии адвокатов «Муранов, Черняков и партнеры» Максим Платонов уточняет, что часто требуется поручительство лиц, которые, по мнению самого банка, входят в одну группу. «Причем речь, как правило, идет не о юридическом понятии «группа лиц», а об экономическом: лица, связанные между собой экономическими связями», – объясняет М.Платонов.

В рассматриваемом споре суды сочли, что договоры поручительства существенно ущемили права остальных кредиторов банкрота, чего банк при их заключении не мог не понимать, объясняет М.Платонов. По его мнению, с одной стороны, эти выводы суда по своей сути являются правильными, но с другой – непризнание подобных договоров поручительства несет риск для всей системы обеспечения исполнения обязательств.

«Кредитор при выдаче кредита заключает договоры поручительства для целей минимизации собственных рисков невозврата кредита. При этом весьма часто размер обеспечиваемого обязательства превышает размер собственных активов поручителя. Если все и каждая подобные сделки будут признаваться недействительными, то кредиторы просто перестанут учитывать поручительства при расчете возможной к выдаче суммы кредита, что в итоге негативно скажется на всей финансовой системе», – рассуждает он.

Поэтому, по его мнению, крайне важно определить четкие критерии: в каких случаях действия кредиторов, права требования которых основаны на обеспечительных сделках, следует призвать недобросовестными, а в каких – наоборот, должны защищаться права, возникших из обеспечительных сделок.

Партнер юрфирмы «Юст» А.Боломатов полагает, что у этого разбирательства в ВС РФ «позитивный прогноз» и «достаточно положительные надежды на рассмотрение этого дела». Он допускает, что ВС РФ может высказаться за ограничение механизма невключения требований в реестр требований кредиторов. По его мнению, ВС РФ может напомнить судам, что это довольно-таки специальный инструмент, направленный на борьбу с контролируруемыми банкротствами. К примеру, он применяется в случаях, когда акционер пытается создать задолженность внутри группы и таким образом контролировать банкротство.

По данным Росстата, приведенным в системе «СПАРК-Интерфакс», собственником 19,69% акций «Волгомоста» является АО «Клинское дорожное ремонтно-строительное управление» (100% акций у Туфана Садыгова, компания признана банкротом в феврале 2017 года), 19,92% акций – ЗАО «Подрезково Технопарк» (признано банкротом), 19,92% акций – АО «Дмитровский Автодор» (признано банкротом), 14,58% акций – ООО «ТД Автотрансстрой» (признано банкротом).

В июле 2016 года в АО «Волгомост» была введена процедура наблюдения, в феврале 2019 года введено внешнее управление. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году выручка «Волгомоста» составила 1,9 млрд рублей, чистый убыток – 2,7 млрд рублей.

АО «Волгомост» специализируется на строительстве мостов. С 2010 года позиционируется как дорожно-мостовой холдинг, который осуществляет полный спектр услуг транспортного строительства от проектирования до послегарантийного обслуживания построенных объектов. На момент введения процедуры наблюдения «Волгомост» выполнял работы по строительству ряда объектов в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» на общую сумму более 22 млрд рублей. Кроме того, компания выполняла работы по другим объектам в разных регионах на общую сумму более 20 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; КАМАЗ ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ С МОСГОРТРАНСОМ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОБУСОВ «НЕФАЗ» ДО 2027Г НА 4,3 МЛРД РУБ

«КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ) заключило контракт с московским ГУП «Мосгортранс» на сервисное обслуживание и ремонт городских низкопольных автобусов «НЕФАЗ» (МОЕХ: NFAZ) на сумму 4,3 млрд рублей, сообщается в материалах в аналитической системе «СПАРК-Интерфакс».

Договором предусматривается обслуживание 655 единиц городских низкопольных автобусов «НЕФАЗ 5299-40-52».

В техзадании говорится, что первоначально на обслуживании будет находиться 40 автобусов, с июня их количество возрастет до 440, с мая 2020 года – до 655, с марта 2026 года предполагается сокращение до 615 единиц, с июня 2026 года – до 215 единиц.

Ранее сообщалось, что в октябре 2018 года «КАМАЗ» заключил контракт с «Мосгортрансом» на поставку в течение трех лет 596 низкопольных городских автобусов «НЕФАЗ» в адрес перевозчика. В декабре допсоглашением количество было техники было увеличено до 655 единиц. Общая стоимость контракта составила 8,7 млрд рублей.

Контракт предусматривает поставку рестайлинговых низкопольных автобусов «НЕФАЗ 5299-40-52», в том числе 33 автобусов с кабиной инструктора. Первые 40 автобусов «КАМАЗ» должен был передать Москве до конца прошлого года, в 2019 году компания должна поставить 400 автобусов и еще 215 единиц – в 2020 году.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; АРХИТЕКТОРЫ РАЗРАБОТАЛИ ТРИ ВАРИАНТА СТРОИТЕЛЬСТВА ВЪЕЗДНЫХ ВОРОТ В КРЫМ

Архитекторами поданы три варианта строительства въездных ворот в Крым на востоке полуострова, где примыкает мост через Керченский пролив, сообщила главный архитектор республики Ирина Соловьева.

«У нас уже есть три варианта формирования въездных ворот. Конкурса еще не было. Архитекторы из Петербурга и Москвы представили свои эскизные предложения. Въездные ворота – это часть той инфраструктуры, которая будет формировать въезд на полуостров и будет размещаться у трассы «Таврида», – сказала Соловьева журналистам в крымском пресс-центре МИА «Россия сегодня».

<https://ria.ru/20190328/1552192605.html>

ТАСС; 2019.03.28; ПУТЕПРОВОД ЧЕРЕЗ СТАНЦИЮ МЦК «АНДРОНОВКА» В МОСКВЕ ОТКРОЮТ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Автомобильное движение по путепроводу через станцию МЦК «Андроновка» в Москве откроют до конца 2019 года. Новый переезд свяжет районы Лефортово и Нижегородский, сообщил в четверг мэр Москвы Сергей Собянин во время осмотра хода строительства путепровода.

«В районе «Андроновки» строится путепровод через пути МЦК. Путепровод очень важный и нужный, потому что он связывает промышленные территории, которые в

огромном количестве находятся и справа и слева от путепровода, и по большому счету путепровод свяжет два района – Нижегородский и Лефортово», – сказал Собянин.

Мэр добавил, что в конечном итоге именно в этой точке начнется строительство Юго-Восточной хорды, которая будет примыкать к Северо-Восточной. «Здесь будет очень сложный транспортный узел. И строящаяся эстакада будет давать возможность выезжать на Юго-Восточную хорду. Сама Юго-Восточная хорда пока находится в проектировании – идет проектирование сразу на трех-четыре участка. Надеюсь, что в конце этого – начале следующего года мы уже выйдем на строительные работы», – заключил градоначальник.

Как уточняется в материалах пресс-службы мэра и правительства Москвы, путепровод будет построен до конца текущего года.

<https://tass.ru/moskva/6269834>

ТАСС; 2019.03.28; ЧЕЛЯБИНСКИЕ ВЛАСТИ ПОВЫСЯТ КОМФОРТ 300 ОСТАНОВОК ТРАНСПОРТА ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ

Власти Челябинска в рамках реализации проекта «Умный город» направят 300 млн рублей на оснащение 300 остановок городского транспорта интеллектуальными системами, которые повысят уровень их комфорта и безопасности. Об этом ТАСС в четверг сообщил председатель комитета экономики городской администрации, куратор проекта «Умный город» в Челябинске Александр Руденко.

Ранее сообщалось, что 15 городов из семи регионов первыми в России переведут жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ) на цифру в рамках проекта «Умный город», в том числе три города Челябинской области: Челябинск, Сатка и Снежинск.

«В Челябинске до конца 2019 года в рамках реализации проекта «Умный город» планируется создать 300 умных остановок общественного транспорта. Всего в городе примерно 700 остановок. На эти цели будет направлено 300 млн бюджетных рублей», – сказал собеседник агентства.

Ранее во время брифинга директор проекта «Умный город» ПАО «Ростелеком» на Урале Олег Извеков пояснил, что умная остановка от обычной отличается в первую очередь тем, что является островком безопасности. По его словам, каждая такая остановка должна быть оснащена как минимум тремя видеокамерами, аналитическими системами которые сигнализируют о потенциальных правонарушениях. Кроме того, на умных остановках устанавливают лавочки с подогревом, который автоматически включается по необходимости зимой, предусмотрены кнопка вызова экстренных служб, сеть Wi-Fi.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6269974>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.03.28; АНДРЕЙ ПОПКОВ: В ТАКСИ СЕГОДНЯ РАБОВЛАДЕЛЬЧЕСКИЙ СТРОЙ. АГРЕГАТОР ЗАБИРАЕТ ДО 30% СТОИМОСТИ ПОЕЗДКИ

Гости

Андрей Попков, член Общественного совета **Министерства транспорта РФ**

Ужесточение контроля за работой таксистов. 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.

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/andrey-popkov-v-taksi-segodnya-rabovladelcheskiy-stroy-agregator-zabiraet-do-30-stoimosti-poezdki-36314.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.28; ОБЪЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ЗА 2018 ГОД ВОЗРОСЛИ НА 4,9 %

В 2018 году доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов составила 45,1% (при плане в 46%).

Как сообщается в докладе о реализации в 2018 году плана деятельности **Министерства транспорта РФ** на 2016 – 2021 годы, объемы международных автомобильных перевозок грузов возросли за прошлый год на 4,9 % и составили 32,6 млн тонн. При этом в импортном направлении зафиксировано снижение объемов – на 0,8 %, в экспортном, наоборот, увеличение – на 11,7 %.

Доля российского транспорта на рынке международных транспортных услуг составила 45,1%, а на перевозках со странами Европейского союза – 52,5 %. Объемы, выполняемые перевозчиками третьих стран, увеличились на 5,8 %. Их доля составила 11,6 %.

В докладе отмечается, что для обеспечения в доли 46 % российским перевозчикам необходимо было выполнить перевозки в объеме 15 млн. тонн. Отставание до этой цифры составило 300 тысяч тонн.

В числе основных причин сложившегося отставания по достижению показателя удельного веса российского транспорта в докладе называются уменьшение в прошлом году польской стороной количества разрешений на двусторонние и транзитные перевозки с 245 до 230 тыс. штук для российских перевозчиков. «При этом для польской стороны отсутствует дефицит российских двусторонних и транзитных разрешений, использование контингента данных разрешений составляет порядка 70 %. Доля польских перевозчиков составила 56,5% в 2018 году против 55% в 2017 году. Данные условия привели к потере объемов российских перевозчиков в размере 375 тыс. тонн», поясняется в документе.

Еще одной причиной называется дальнейшее снижение объемов и доли перевозок грузов российскими перевозчиками в автомобильном сообщении с Украиной. Российско-украинский рынок грузоперевозок занимает третье место среди всех стран (после Финляндии и Германии), составляя около 3,3 млн. тонн.

Но в сложившихся политических условиях взаимоотношений России и Украины российские перевозчики из-за высоких рисков практически не работали на данном направлении в прошлом году. Их доля составила всего 2,6% от общих двусторонних объемов, в то время как украинские перевозчики сохранили долю выполняемых перевозок на уровне 96%.

В прошлом году также существенно активизировалась работа на двусторонних рынках перевозчиков Армении, Грузии, Турции, Китая. «Резкое увеличение поставок сои и угля из России в Китай китайским автотранспортом привело к росту активности китайских перевозчиков в 1,5 раза и увеличению их доли в общем объеме на 1,5 %», говорится в докладе.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/obemy-mezhdunarodnykh-avtomobilnykh-perevozok-gruzov-na-rossiyskom-rynke-za-2018-god-vozrosli-na-4-9/>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.03.28; В МОСКВЕ ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ «ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ – 2019»

Представители госрегуляторов, ведущие эксперты отрасли и около 260 делегатов – представителей транспортно-логистического рынка приняли участие в международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019», прошедшей 26-27 марта в столичном конгресс-центре «Ренессанс Москва Монарх Центр».

Как отметил на открытии ежегодного – и уже четвертого по счету – профессионального форума председатель Межотраслевого экспертного совета (МОЭС) Борис Рыбак, рынок грузовых автомобильных перевозок переживает сегодня серьезные изменения, которые будут иметь для него важные последствия.

«Эта тенденция касается как бизнеса грузовых автоперевозок, так и нормативной базы, развивающейся в последние годы очень активными темпами. Надеюсь, что все изменения, которые будут вноситься в нормативные акты, приведут к упорядочиванию деятельности в этом секторе экономики», – отметил он в ходе церемонии открытия.

За два дня конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» ее участниками стали около 260 делегатов (фото: АТО Events)

В первый день конференции одной из самых оживленных стала сессия, посвященная вопросам развертывания на сети российских дорог автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК). Среди основных целей ее внедрения участники обсуждения назвали необходимость соблюдения законодательства, регламентирующего допустимые нагрузки на ось грузовых ТС, а также обеспечение сохранности дорожного полотна и безопасности дорожного движения.

Из анализа развития АСВГК в регионах с 2016 года для участников отрасли становится очевидным, что на данный момент в стране отсутствует отработанная методика фиксации нарушений и их досудебного урегулирования. При этом вся система АСВГК, по единому мнению представителей бизнеса, пока вызывает серьезные нарекания.

Озвучивая основные предложения экспертов по паспорту федерального проекта АСВГК, исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина отметила следующие ключевые моменты. Прежде всего требования к системе должны быть едиными как на федеральном, так и на региональном уровне. Также необходим тестовый период с «нулевыми штрафами» для каждого установленного комплекса системы.

В ходе панельной дискуссии директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич заявил, что следующим шагом по работе с паспортом АСВГК должна стать подготовка нормативных актов и процедур, в частности механизма урегулирования спорных моментов.

«Процедура оспаривания штрафов должна защищать перевозчика, если он осуществляет свою деятельность в правовом поле», – сказал он. Кроме того, эксперт предложил законодательно закрепить возможность перевыставления ущерба в адрес грузоотправителя ввиду перегруза ТС перевозчика, а также ввести гражданско-правовую ответственность грузоотправителей перед автоперевозчиками за искажение сведений в транспортной накладной и за превышение грузоподъемности ТС по общей массе.

По мнению участников сессии, при реализации проекта по АСВГК следует перенять лучшие практики и опыт, наработанные в процессе внедрения государственной системы взимания платы «Платон». Информация по весогабаритному контролю должна быть открытой и предоставляться по запросу перевозчиков.

Также в ходе прошедшей конференции при поддержке СЭЛ состоялись дискуссии, посвященные цифровым технологиям, системам цифровой прослеживаемости перевозок, электронному документообороту, созданию реестра автоперевозчиков, применению Big Data. Участники обсуждений сошлись во мнении, что современные технологии, внедряемые в отрасль, направлены на повышение эффективности бизнеса.

При этом многие эксперты отмечали, что важно сохранять баланс интересов государства и бизнеса, внедрять технологические решения постепенно, исходя из их целесообразности. Так, управляющий директор ГК «Совтрансавто» Владимир Тян, подчеркнул, что большинство технологических решений должны регулироваться рыночным механизмом, а цифровая нагрузка на бизнес должна быть оптимизирована. В свою очередь директор по развитию X5 Retail Group Максим Шапочкин поделился опытом применения инструментов Big Data при анализе использования грузового флота компании.

Завершался первый день конференции блоком, посвященным обсуждению роли топливного фактора в решении задачи по повышению экономической эффективности автопарка. Данная сессия прошла при поддержке компании Innospec. Отраслевые

эксперты представили решения по повышению эффективности работы автомобильных двигателей.

Активную дискуссию вызвали вопросы использования в грузовом транспорте альтернативных видов топлива, в том числе сжиженного природного газа. Результатами пилотного проекта по переходу на газомоторное топливо поделился генеральный директор «Глобал Логистик Транспорт» Фаиль Шигабутдинов. По его словам, проект можно назвать экономически перспективным. При этом топ-менеджер отметил ряд трудностей, с которыми столкнулась его компания.

Было отмечено также, что при относительной дешевизне газомоторного топлива на дорогах России по-прежнему остро стоит инфраструктурная проблема нехватки автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), а также станций техобслуживания газотопливного оборудования автомобилей. Эксперты сошлись во мнении, что проблемы развития газомоторного направления преодолимы при наличии соответствующих шагов со стороны государства и крупных корпораций.

Второй день конференции начался с аналитического доклада по рынку транспортно-логистических услуг, в котором были подведены итоги 2018 года и сделаны прогнозы до 2020 года. Согласно исследованию M.A. Research, основными тенденциями в течение 2019-2020 годов станут замедление темпов роста мирового ВВП до 2,8%, а мировой торговли – до 3,5%. В числе драйверов роста названы внутренние грузоперевозки, e-commerce и комплексные логистические услуги.

По оценкам экспертов, в 2019-2020 годах будет наблюдаться низкая динамика грузопотока, а рост грузооборота составит 2,1-2,6%. Рост грузоперевозок ожидается в пределах 0,1-1,0%. На сессии при поддержке РТА обсуждались тенденции развития ключевых сегментов транспортно-логистической отрасли.

Еще одну активную дискуссию вызвал законопроект о создании реестра перевозчиков. Участники обсуждения отметили позитивную роль, которую может сыграть данное предложение в процессе вывода рынка грузовых автоперевозок в «белую» зону работы. Однако подготовленная редакция законопроекта пока еще остается в очень сыром виде, многие ключевые вопросы в документе не проработаны. По мнению участников конференции, профессиональное сообщество автомобильных перевозчиков должно активно подключиться к данной работе – в противном случае может появиться очередной закон, создающий невыносимые условия для бизнеса.

Помимо этого во второй день форума его участники обсудили тему грузовых автоперевозок между Россией и Китаем, вопросы экономической безопасности транспортных операторов, а также основные тенденции развития сегмента перевозки сборных грузов (LTL).

Также на конференции обсуждались основные перспективы рынка e-commerce в России. Как следовало из прозвучавших выступлений, рынок e-commerce, по оценкам экспертов, будет ежегодно расти на 16% при росте всего рынка грузовых перевозок на 5% в год (в денежном выражении). Применение цифровых технологий создает новые возможности для игроков – появляются агрегаторы услуг. Запросы рынка e-commerce в части логистических услуг способствуют автоматизации и цифровизации транспортно-логистического комплекса.

IV международная конференция и выставка «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» была организована отраслевым порталом «Грузовики и дороги» и компанией АТО Events при поддержке **Министерства транспорта РФ**, Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) и Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ).

В качестве партнеров мероприятия выступили государственная система взимания платы «Платон», компании «Деловые линии» и Ford Trucks. Спонсорскую поддержку оказали

компании RTA, «Росгосстрах», «Совтрансавто» и Innospec. Официальное коммуникационное агентство – Citigate Dewe Rogerson Moscow.

конференция грузовые автоперевозки

<http://truckandroad.ru/business/v-moskve-proshla-konferencija-gruzovye-avtoperevozki-vyzovy-i-vozmozhnosti-2019.html>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИВАН САФРОНОВ; 2019.03.28; ВСМ ДО КАЗАНИ НЕ ПОЛУЧИЛА ОДОБРЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА; ВЛАДИМИР ПУТИН СКЛОНЯЕТСЯ К АЛЬТЕРНАТИВНОЙ АВТОТРАССЕ

Несмотря на поддержку проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Нижний Новгород со стороны премьера Дмитрия Медведева, Владимир Путин, по информации “Ъ”, его не одобрил. Президент склоняется к позиции первого вице-преьера Антона Силуанова о нецелесообразности строительства ВСМ и желательности, напротив, строительства платной автодороги на Казань. Формальное решение еще не принято, оно ожидается в первой декаде апреля.

Владимир Путин поставил под сомнение целесообразность проекта строительства ВСМ Железнодорожный-Гороховец, которая должна была стать первым участком ВСМ Москва-Казань и более масштабной ВСМ «Евразия» от Берлина до Пекина. Такая позиция была высказана на состоявшейся на этой неделе встрече президента с профильным вице-премьером Максимом Акимовым, рассказали “Ъ” три источника, отдельно подчеркнувшие, что формального решения пока нет.

По данным “Ъ”, совещание по ВСМ с участием президента, глав причастных ведомств и гендиректора ОАО РЖД Олега Белозерова назначено на 11 апреля. Там, рассказали “Ъ” два источника, ожидается формальное решение.

В аппарате господина Акимова, Минфине, Минтранс, ОАО РЖД комментариев не дали. Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков не был доступен для комментариев.

Проект строительства ВСМ в России как концепция существует давно. Более пяти лет рассматривался вариант строительства дороги до Казани, но решение по этому проекту тормозилось в силу его экстраординарной стоимости (около 1,3 трлн руб.) и неуверенности в оценке прогнозного пассажиропотока. В итоге в комплексный план развития магистральной инфраструктуры (КПМИ) вошел лишь первый участок ВСМ Железнодорожный-Гороховец, который обойдется в 621,5 млрд руб. и обеспечит высокоскоростную связь между Москвой и Нижним Новгородом. Правительство, в том числе его председатель Дмитрий Медведев, согласовало доклад президенту, хотя и не без сопротивления.

Как одобрили строительство первого участка ВСМ Москва-Казань

Против выступали Минфин и его глава, первый вице-премьер Антон Силуанов, которые выражали сомнения в адекватности цены билета, оценки пассажиропотока, а также упирали на существенные риски бюджета, связанные с выполнением обязательств перед кредиторами (см. “Ъ” от 28 января). Вместо ВСМ средства предлагалось направить на региональные аэропорты, Севморпуть и морские порты, а на прошлой неделе РБК писал, что Минфин предлагает перераспределить 112 млрд руб. на терминал «Утренний» НОВАТЭКа. Профильный вице-премьер Максим Акимов, впрочем, уточнял, что решения нет.

Вместе с тем, по информации “Ъ”, вопрос, скорее, решался в плоскости выбора между ВСМ и платной автотрассой до Казани, за строительство которой выступил Минфин. По словам собеседника “Ъ”, президент поддержал строительство автодороги.

В плане же высокоскоростного движения, говорит он, президент поручил проработать ВСМ Москва-Петербург, так как там более надежный пассажиропоток.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что в КПМИ в рамках проекта «Европа-Западный Китай» учтены скоростная автодорога Москва-Нижний Новгород-Казань длиной 729 км, за реализацию которой отвечает ГК «Автодор», а также обход города Тольятти длиной 97 км с мостом через Волгу (проект **Росавтодора**). Строительство скоростной автодороги оценивается в 540 млрд руб., из которых 323 млрд руб. – бюджетные средства. Проведенная проработка проекта показала целесообразность его реализации, говорит источник “Ъ”.

На какие проекты у государства нет денег

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что проекты ВСМ и автодороги различаются по своему ключевому функционалу. Участок ВСМ Москва-Нижний Новгород и в целом ВСМ Москва-Казань экономического смысла не имели, уверен эксперт. ВСМ «Евразия» интересна как глобальный единый проект, связывающий Европу и Китай в пассажирском и скоростном грузовом сообщении, но с учетом санкций и неподъемно высокой для экономики России стоимости его реализация объективно невозможна, полагает господин Бурмистров. Он также считает, что скоростное движение между Москвой и Петербургом по обычной железнодорожной инфраструктуре полностью удовлетворяет потребности даже самых взыскательных бизнес-пассажиров. Строительство автомагистрали Москва-Казань объективно начнется не ранее 2021 года, и проект еще будет дорабатываться, причем его успех зависит в первую очередь от установленной стоимости проезда, заключает Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3925711>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190329/1552210183.html>

<https://www.rbc.ru/business/28/03/2019/5c9cd0a49a7947366db46c69>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ПЯТИГОРСКАЯ АЛИНА; 2019.03.28; КАБМИН УПОРЯДОЧИЛ ВЗАИМОРАСЧЕТЫ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ И ГОСУДАРСТВА ЗА ПРОЕЗД ЛЬГОТНИКОВ В ЭЛЕКТРИЧКАХ

Правительство упорядочило правила взаиморасчетов между пригородными пассажирскими компаниями и государством за перевозку в электричках федеральных льготников, сообщили в пресс-службе РЖД, передает РИА «Новости».

Ранее на официальном портале правовой информации было опубликовано постановление кабмина об утверждении правил предоставления субсидий из госбюджета организациям железнодорожного транспорта для компенсации части потерь в доходах, которые компании понесли из-за бесплатного проезда в электричках при ведении персонифицированного учета поездок.

Как пояснили в РЖД, «данное постановление Правительства позволит упорядочить взаиморасчеты между государством и пригородными компаниями за реально оказанные услуги по перевозке федеральных льготников».

Отмечается, что пригородные компании будут вести персонифицированный учет каждой поездки, совершенной льготниками, предоставлять эти данные в виде реестра в **Росжелдор**, после чего им будет предоставлена соответствующая субсидия для компенсации потерь в доходах.

С 2011 года перевозки пассажиров в электричках осуществляют пригородные пассажирские компании, созданные РЖД совместно с регионами.

Кабмин упорядочил взаиморасчеты пригородных компаний и государства за проезд льготников в электричках

<https://www.pnp.ru/economics/kabmin-uporyadochil-vzaimoraschyoty-prigorodnykh-kompaniy-i-gosudarstva-za-proezd-lgotnikov-v-elektrichkakh.html>

ТАСС; 2019.03.28; СП: РЖД ЗАВЫСИЛИ СТОИМОСТЬ РАБОТ НА ЛИНИИ МЕЖДУРЕЧЕНСК – ТАЙШЕТ ПОЧТИ НА 500 МЛН РУБЛЕЙ

Счетная палата (СП) выявила завышение стоимости строительно-монтажных работ при расширении и развитии железнодорожной линии Междуреченск – Тайшет в Сибири примерно на 480 млн рублей. Это следует из отчета СП по итогам проверки соответствующего инвестиционного проекта.

«Стоимость договоров подряда, заключенных ОАО «РЖД» в целях выполнения строительно-монтажных работ по ряду объектов инфраструктурного проекта, превышает стоимость указанных работ, определенную впоследствии государственной экспертизой (с учетом периода производства работ) на общую сумму 478,2 млн. рублей», - говорится в отчете.

Речь идет, в частности, об объекте «Четный парк на станции Иланская», прокладке второго пути на перегоне Ирба – Красный Кордон и других.

Также ведомство выявило нецелевое использование почти 90 млн рублей федерального бюджета при реализации проекта. «[ОАО] «РЖД» путем применения индексов-дефляторов, не соответствующих показателям прогноза социально-экономического развития РФ, допустило завышение стоимости договоров подряда на строительство объектов инфраструктурного проекта на общую сумму 89,8 млн рублей, что влечет риски неэффективного использования средств федерального бюджета на указанную сумму по итогам их исполнения», - говорится в документе.

Более того, в Счетной палате отметили, что РЖД допустили «расходование средств на проведение авторского надзора по ряду объектов инфраструктурного проекта, в то время как указанные расходы были исключены из сметы в ходе проведения государственной экспертизы, что повлекло неэффективное использование средств федерального бюджета на общую сумму 6,8 млн рублей».

Авторы отчета полагают, что из-за рассинхронизации сроков окончания работ на участке Междуреченск – Тайшет и его ответвлении Элегест – Кызыл – Курагино возникает риск не достичь цели всего проекта: роста перевозок по линии Кызыл – Курагино до 15 млн тонн в 2020 году.

«Этот проект для нас очень важен, и мы учтем все замечания Счетной палаты. Часть из них устранены еще в ходе проверки, по другим составлен план мероприятий и взят под особый контроль руководством компании. В 2019 г. все работы по проекту будут выполнены в соответствии с утвержденным графиком», – сообщил представитель РЖД.

В феврале Счетная палата выразила сомнение в том, что строительство участка Элегест – Кызыл – Курагино будет завершено в срок – в мае 2023 года.

<https://tass.ru/sibir-news/6267681>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ГТЛК ПРИВЛЕЧЕТ В ГАЗПРОМБАНКЕ ДО 3,8 МЛРД РУБ. НА ПОКУПКУ 1,25 ТЫС. ПОЛУВАГОНОВ ДЛЯ ООО «ВМ-ТРАНС»

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) привлекает в Газпромбанке (МОЕХ: GZPR) кредитную линию с лимитом 3,77 млрд рублей для покупки полувагонов производства АО «Тихвинский вагоностроительный завод» для передачи их в лизинг ООО «ВМ-Транс», говорится в документации на сайте госзакупок.

Кредитные средства привлекаются в рамках закупки у единственного поставщика. Речь идет о приобретении 1,248 тыс. инновационных люксовых полувагонов 2019 года выпуска. Договор лизинга между ГТЛК и «ВМ-Транс» был заключен в мае прошлого года.

Привлекаемые средства можно использовать для возмещения осуществленных или планируемых ГТЛК расходов на оплату не более 80% от стоимости вагонов.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ОВК ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ВАГОНОВ-ДУМПКАРОВ ДО КОНЦА 2019 Г

ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) планирует запустить серийное производство вагонов-думпкаргов для перевозки и автоматизированной выгрузки сыпучих и кусковых минерально-строительных и горнорудных грузов до конца 2019 года, сообщила ОВК.

«Опытные образцы вагонов проходят комплекс предварительных и сертификационных испытаний на получение сертификата ФБУ «РС ФЖТ». Планируется, что до конца 2019 года вагоны-думпкары пойдут в серийное производство», – говорится в сообщении.

Первые партии думпкаргов будут направлены транспортным компаниям «ТК Фаст деливери» – 25 единиц и НПК «БРИК» – 20 единиц, отмечает компания.

Речь идет о двух моделях вагонов-самосвалов. Вагон модели 32-6982-01 имеет увеличенный объем кузова до 42 куб. м и грузоподъемность 72 тонны. Рост погрузки в таком вагоне составляет до 10 тонн. Вторая модель вагона-самосвала 32-6982 имеет грузоподъемность 71 т и объем кузова 42 куб. м.

«Объединенная вагонная компания» управляет вагоностроительными производствами в Тихвине, вагоноремонтным предприятием «Титран-Экспресс», инжиниринговым центром, оператором Unicon 1520, занимается выпуском компонентов для подвижного состава. Крупнейшим владельцем ОВК является ПАО «Банк «ФК Открытие» (находится под контролем ЦБ РФ) с долей 24,3%. Еще 17,9% – у ООО «Управляющая компания «Север Эссет Менеджмент» (УК «Север ЭМ» управляет средствами НПФ «Будущее»).

Среди других акционеров «Объединенной вагонной» – АО «Открытие холдинг» (актив бывших владельцев банка «ФК Открытие» (МОЕХ: OFCB) Вадима Беляева и его партнеров): у него 7,9%. Пакет в 5,7% акций ОВК принадлежит ПАО «Сафмар Финансовые инвестиции» (МОЕХ: SFIN) (через подконтрольные НПФ, структура Михаила Гучериева). 9,6% – у «прочих стратегических инвесторов» (представители «Сафмара» заявляли ранее о том, что пенсионные фонды группы «Сафмар» владеют 10,42% ОВК). Free float – 27,2%.

ТАСС; 2019.03.28; РАСПИСАНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК ЯРОСЛАВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНИТСЯ 30-31 МАРТА

Расписание пригородных поездов Ярославского направления изменится 30-31 марта и 2-4 апреля из-за ремонтных и строительных работ. Об этом в четверг сообщается на сайте Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК).

«30 и 31 марта в связи со строительством тоннеля на остановочном пункте «Северянин» изменится график движения ряда пригородных поездов. Скорректированы время отправления и режим остановок некоторых пригородных поездов: электропоезда проследуют без остановки остановочные пункты «Москва-3», «Маленковская», «Яуза Северянин». Отменены 4 экспресса и два электропоезда на участке Москва – Пушкино, а также шесть экспрессов и два электропоезда на участке Москва – Монино», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/6271255>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.28; РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА ПРЕДЛАГАЕТ СОВМЕСТНО С МИНЭНЕРГО И МИНФИНОМ РОССИИ УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ СУДОВОГО ТОПЛИВА, КОТОРАЯ ВОЗНИКНЕТ С 2020 Г

Российская палата судоходства считает необходимым в ближайшее время организовать совместное совещание с Минэнерго России и Минфином России, чтобы оперативно выработать комплексные решения и план по нивелированию последствий ограничений, вводимых на рынке судового топлива с 2020 года, и сохранению конкурентоспособности

судоходной отрасли. Как передает корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство», об этом сообщил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в ходе Коллегии **Росморречфлота** в Москве 27 марта 2019 г.

«Судоходная отрасль стоит на пороге глобальных перемен в связи с вступлением в силу в 2020 году общего требования Международной морской организации (ИМО) по использованию низкосернистого топлива с содержанием серы не более 0,5% по массе. Такое решение ИМО было принято, несмотря на то, что нефтеперерабатывающая отрасль не в состоянии поставить необходимый объем топлива и росту цен, – отметил Алексей Клявин. – Для российских судовладельцев ситуация усугубляется решениями, принятыми на национальном уровне».

Полный запрет на производство на территории Таможенного союза высокосернистого топлива (решение Комиссии ТС от 18.10.2011 г. № 826) вступает в силу с 1 января 2020 года. «Такие требования превышают положения международной конвенции МАРПОЛ, вынуждая даже речных судовладельцев бункероваться исключительно низкосернистым топливом и, не учитывая интересов судовладельцев, которые установили или планируют устанавливать скрубберы на судах или другое эквивалентное оборудование», – подчеркнул докладчик.

Кроме того, на национальном уровне своевременно не урегулирован вопрос, касающийся возмещения акцизов на средние дистилляты. В частности, до сих пор нет решения о закреплении на законодательном уровне обязанности производителей указывать в технической (сопроводительной) документации, что произведенное топливо является средним дистиллятом.

Таким образом, к началу 2020 года судоходные компании в части судового топлива столкнутся с целым комплексом проблем – введением глобального требования об уровне серы не выше 0,5%, вероятностью того, что российские нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) не обеспечат необходимый объем низкосернистого топлива для морской отрасли. Это может привести к достаточно серьезному дальнейшему росту цен на топливо и его нехватке, считает президент Российской палаты судоходства.

Только в 2018 году на некоторых направлениях рост цен в России на судовое топливо достиг 50%.

В структуре эксплуатационных расходов судна затраты на топливо составляют около 30%, а в случае отсутствия бункерного топлива, судно просто не выйдет из порта. «Если мы не в состоянии изменить уже глобальное требование ИМО, то еще можно снизить негативный эффект, приняв своевременные решения на национальном уровне», – заявил Клявин.

<http://rus-shipping.ru/ru/service/news/?id=36688>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.28; ВЯЧЕСЛАВ РУКША: МЫ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧИТЬ ПРЯМОЙ ДОСТУП НА РЫНКИ ТИХОГО ОКЕАНА

Начиная свое выступление на Коллегии **Росморречфлота**, директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша, напомнил, что в этом году 3 декабря будет 60 лет принятию в эксплуатацию атомного ледокола «Ленин». «Фактически, надо понимать, что, когда 6-7 месяцев в году двухметровые льды, судоходство без мощного ледокольного флота не обеспечить», – пояснил свой экскурс в историю докладчик.

«Задачи крайне амбициозные, на мой взгляд. Я всегда говорю, что пришло время, и мы должны получить прямой доступ морским транспортом на рынки Тихого океана. Значит, должна быть не только круглогодичная навигация в Карском море, которая была обеспечена эффективно, в первую очередь, для целей деятельности Норильского комбината», – продолжил В.Рукша. – Сегодня, конечно, бесспорно большая задача – 80 млн тонн. Как поменялось судоходство в Арктике: «Ямалмакс» – это сегодня базовое судно. 300 метров длиной, 50 – шириной. 45 мВт мощность. Наш ледокол – это всего 25

тыс. тонн, он в 5-6 раз меньше. Понятно, другие задачи, модель работы судоходства другая. Мы, скорее, там прокладываем канал, помогаем в самых тяжелых местах. А дальше такие мощные суда уже самостоятельно преодолевают свою ледяную дорогу».

По словам главы дирекции Севморпути, сегодня нужно обеспечить исключительно взрывной характер грузопотока. В первую очередь, ледокольными силами и той портовой инфраструктурой, которая потребуется для следующих проектов.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77872>

ТАСС; 2019.03.28; ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПОРТА «ИНДИГА» В НЕНЕЦКОМ АО БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА К КОНЦУ МАЯ

Экономическая модель порта «Индига» в Ненецком автономном округе будет представлена до конца мая 2019 года. Об этом в четверг, отвечая на вопросы депутатов регионального парламента после отчета губернатора о своей деятельности и деятельности администрации НАО за 2018 год, сообщил глава округа Александр Цыбульский.

«Нам поставлена правительством [РФ] задача до 21 мая разработать финальную экономическую модель со всеми тарифами, расчетами, перегрузками, номенклатурой грузов через этот порт, и после этого мы будем говорить о включении его в федеральные планы развития инфраструктуры и выходить с ним как с одним из приоритетных проектов развития Севморпути», – сказал Цыбульский.

По словам губернатора, он обсудил возможность использования порта в Индиге для перевалки нефти, которая сейчас отправляется танкерами из порта Варандей в Мурманск. «Я предлагал компании «Лукойл» его рассмотреть. Если он появится, то станет экономически привлекательным и для «Приразломной» и для Варандея, потому что плечо доставки будет намного короче. В случае увеличения добычи... это приведет к увеличению объемов транспортировки, и краткость плеча будет важной. С Варандея корабль идет пять суток туда и обратно до Мурманска, чтобы перегрузить. В Индигу это будет 1,5 суток», – отметил глава региона.

Как сказал Цыбульский, в настоящее время ведутся переговоры с руководством РЖД о строительстве железнодорожной ветки до Индиги. «Сейчас мы находимся в переговорах с РЖД, чтобы подводить отдельную железнодорожную ветку или Сосногорск – Индига, или даже через Нарьян-Мар, два варианта просчитываем», – добавил он.

Одним из приоритетных проектов в рамках формирования Ненецкой опорной зоны может стать строительство глубоководного незамерзающего порта Индига в районе одноименного поселка. Предполагаемая пропускная способность порта, строительство которого планируется осуществить по принципу государственно-частного партнерства, может составить до 30 млн т. Предполагается, что в структуру порта войдут, в частности, нефтяные и угольные терминалы.

<https://tass.ru/ekonomika/6268558>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «СЕВЕРНАЯ ЗВЕЗДА» РАССЧИТЫВАЕТ В 2022 Г ЭКСПОРТИРОВАТЬ 1,5 МЛН Т КОКСУЮЩЕГОСЯ УГЛЯ С ТАЙМЫРА

ООО «Северная звезда», которое СМИ связывали с ГК «Норильский никель» (МОЕХ: GMKN) и АЕОН Романа Троценко, планирует к 2023 году реализовать первую очередь проекта по освоению Сырадасайского месторождения угля на Таймыре.

Как следует из материалов, представленных на Красноярском экономическом форуме, проект стоимостью 35,6 млрд рублей предусматривает строительство разреза мощностью 3 млн тонн в год, обогатительной фабрики мощностью 1,5 млн тонн в год, конвейера протяженностью 60 км производительностью 2 тыс. тонн в час и морского порта «Енисей» глубиной до 15,5 м и мощностью по перевалке 5 млн тонн в год.

Сырадасайское месторождение угля расположено в Красноярском крае на полуострове Таймыр в 120 км к юго-востоку от поселка Диксон.

Предполагается, что продукция обогатительной фабрики будет поставляться по Северному морскому пути в порты Роттердам (Нидерланды), Хаммерфест (Норвегия), Тобата и Йокогама (оба – Япония).

На последующих этапах возможно увеличение мощности разреза по добыче до 10 млн тонн в год.

Освоение Сырадасая потребует строительства жилого городка на 2,5 тыс. человек и вспомогательных объектов жизнеобеспечения (котельной, медпункта, спорткомплекса, пожарного депо, вертодрома и других).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ННК ПЛАНИРУЕТ НАПРАВИТЬ ДО 2024 Г НА РАЗРАБОТКУ ПАЙЯХИ НА ТАЙМЫРЕ 392 МЛРД РУБ.

Нефтегазхолдинг» (Группа «ННК») Эдуарда Худайнатова планирует в 2018-2024 годах направить 392 млрд рублей инвестиций на разработку группы Пайяхских месторождений на Таймыре, говорится в материалах проекта, представленных на Красноярском экономическом форуме.

За весь срок реализации проекта (2018-2030 гг.) предполагается вложить более 2 трлн рублей.

«Нефтегазхолдинг» планирует запустить Пайяхскую группу месторождений в промышленное производство в 2024 году, в 2030 году – выйти на проектную мощность в 26 млн тонн, годы освоения месторождения – 2024-2089.

После достижения в 2030 году пика добычи в 26 млн тонн компания ожидает сохранения долгосрочной «полки» добычи нефти на уровне более 20 млн тонн в год в течение 10 лет. Вся добываемая нефть Пайяхи будет отгружаться на экспорт.

В рамках реализации проекта также планируется строительство необходимой инфраструктуры по транспортировке нефти по Северному морскому пути: морского порта «Бухта Север» с нефтеналивным терминалом мощностью 25 млн тонн (с возможностью расширения до 50 млн тонн), круглогодичного порта в районе мыса Таналау с годовым грузооборотом до 2,5 млн тонн (для обеспечения снабжения Пайяхской группы месторождений), напорного нефтепровода длиной около 400 км от центрального пункта сбора до нефтеналивного терминала в бухте «Север», объектов сбора, подготовки, хранения и транспортировки нефти, объектов электрогенерации суммарной мощностью 1 тыс. МВт с более чем 1 тыс. км ЛЭП. Кроме того, предполагается строительство объектов общей инфраструктуры: более 1 тыс. км автодорог, объектов авиасообщения, телекоммуникаций и связи, объектов социально-бытового назначения и экологии.

Проект «Пайяха» предполагает освоение 6 нефтегазовых месторождений. По данным последнего аудита, запасы Пайяхи по 2P составляют 148 млн тонн.

В настоящее время в рамках проекта пробурено 11 скважин, начаты проектно-изыскательские работы. Разработку проектной документации планируется завершить к концу 2019 года.

Ранее глава Минприроды Дмитрий Кобылкин говорил, что ННК может поставлять с Пайяхской группы месторождений на экспорт Северным морским путем 10-20 млн тонн нефти в год.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ЛИТОВКИН; 2019.03.28; ЗВЕЗДОЧКА «КРИСТОФА ДЕ МАРЖЕРИ»

Она же третий помощник капитана.

На торговых судах компании Совкомфлот на командных должностях трудятся семь женщин. Одна из них – третий помощник капитана танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» Евгения Корнева.

<http://transportrussia.ru/item/4864-zvezdochka-kristofa-de-marzheri.html>

ТАСС; 2019.03.28; ЮЖНОКОРЕЙСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРЕШИЛИ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ ЭКИПАЖУ СУДНА, ПРОТАРАНИВШЕГО МОСТ

Власти Республики Корея разрешили депортацию экипажа судна Seagrand, которое в конце февраля врезалось в мост в южнокорейском портовом городе Пусан. Об этом ТАСС в пятницу сообщили в руководстве компании-оператора судна «Гранд Шиппинг».

28 февраля российское судно Seagrand водоизмещением 6 тыс. т врезалось в участок между опорами моста в Пусане. Оно получило повреждения и, по данным корейских СМИ, пробило в мосту дыру размером пять на 5 м. Перед этим, отходя от причала, судно поцарапало пришвартованную рядом яхту. В результате инцидента никто не пострадал, капитан был задержан южнокорейскими властями.

«Экипаж разрешили депортировать по мере надобности. Но пока у нас собираются списываться и возвращаться на родину только два человека из 13. В ближайшее время мы их заменим, а судно все равно сначала должно быть предварительно отремонтировано в Южной Корее. Потом оно отправится либо во Владивосток, либо уже на металллом», – рассказал собеседник агентства.

Он добавил, что в Южной Корее уже прошло предварительное слушание в суде по делу против капитана Seagrand. Следующее заседание состоится 23 апреля.

<https://tass.ru/obschestvo/6272140>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; ПРИМОРСКИЕ ПОРТЫ ОТРИЦАЮТ НАРУШЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ ООН

Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики подтверждает, что в 2018 и 2019 годах порты Владивостока и Находки принимали танкеры «Гантал» и «Витязь», которые США внесли в список нарушителей санкций, но отмечает, что соблюдает резолюцию Совбеза ООН и другие нормы международного права.

Ранее США назвали Владивосток и Находку портами назначения для судов, предположительно, нарушающих санкции по КНДР. Кроме того, в списке портов назначения названы восемь китайских портов, три южнокорейских и один малайзийский. Два российских судна – «Гантал» и «Витязь» – находятся в обновленном списке нарушителей санкций, который насчитывает 67 названий. Наличие судна в списке еще не означает введения против него санкций США, уточнял американский Минфин. Судовладелец «Витязя» ранее опроверг контакты с КНДР.

«Морские суда «Гантал» и «Витязь» заходили в морские порты Владивосток и Находка согласно собственным планам производственной деятельности», – говорится в официальном ответе ФГБУ «Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики» на запрос РИА Новости.

В нем отмечается, что «Гантал» заходил в порты Владивостока и Находки в марте, апреле и мае 2018 года, танкер «Витязь» – в сентябре, октябре, декабре 2018 года и в январе 2019 года.

«Службами капитала морского порта ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» в обязательном порядке выполняются резолюции Совбеза ООН», – отмечает администрация портов.

Там напомнили, что в 2016 году президент РФ подписал указ, которым предусмотрено, что следует отказывать судам в заходе в морские порты РФ в случае, если у России имеется информация, что на борту есть запрещенные предметы или судном владеют

включенные в санкции лица. Исключением являются случаи, когда заход в порт требуется в экстренной ситуации, либо для досмотра, или в гуманитарных целях.

«На основании изложенного, капитаны морских портов при получении информации о заходе иностранного судна действуют в соответствии с законодательством РФ и нормами международного права, в том числе резолюциями Совбеза ООН», – сообщает администрация портов.

<https://ria.ru/20190329/1552210042.html>

ТАСС; 2019.03.28; ЗАХОД КРУИЗНЫХ СУДОВ В КИНЕШМУ СИНХРОНИЗИРУЮТ С КАЛЕНДАРЕМ ГОРОДСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ

Губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский дал поручение синхронизировать событийный календарь Кинешмы с заходами круизных судов в город, сообщил он в четверг журналистам.

В настоящее время городские власти и предприниматели разрабатывают развлекательную программу для гостей, прибывающих в город по воде. «Мы многое делаем, чтобы Кинешма развивалась. В прошлом году вернули Кинешму на карту круизного туризма. Сейчас от нас ждут новых интересных программ», – уточнил Воскресенский.

<https://tass.ru/obschestvo/6269562>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЧЕМОДАНОВА КСЕНИЯ; 2019.03.28; БИЛЕТЫ ПАХНУТ КЕРОСИНОМ. КАК И НА СКОЛЬКО ПОДОРОЖАЮТ ПЕРЕЛЕТЫ К ЛЕТНЕМУ СЕЗОНУ

Этой зимой билеты на популярных у россиян внутренних направлениях уже заметно выросли в цене. В среднем тарифы на полеты по стране подорожали на 7%. Причины ценового взлета – растущая стоимость авиационного топлива и нестабильный курс национальной валюты. Для сдерживания дальнейшего роста участники рынка разработали пакет экстренных мер. Помогут ли предложения обуздать тарифы, разбирался «360».

По итогам прошлого года пассажиропоток аэропортов России увеличился на 11%, свидетельствуют данные **Росавиации**. За это время отечественные воздушные гавани приняли более 200 миллионов пассажиров. При этом абсолютными рекорсменами стали аэропорты московского авиаузла, которые приняли половину всего пассажиропотока.

Впрочем, в этом году перевозчики не ждут увеличения этих показателей из-за дорожающих билетов. Последние два месяца цены в экономкласс выросли на более чем 7%, в то время как за весь 2018 год этот показатель находился на уровне 2-3%, рассказали «360» в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). По словам заместителя директора организации Бориса Шокурова, причины столь галопирующего роста кроются в высокой цене на топливо. За прошлый год стоимость авиационного керосина увеличилась на 30-40%, что привело к росту издержек авиакомпаний почти на треть. «Кроме того, примерно на 10% за последнее время выросли цены на обслуживание бортов перед рейсом. Вдобавок продолжающаяся девальвация национальной валюты вынуждает авиакомпании повышать стоимость билетов, чтобы хоть как-то остаться на плаву», – объясняет собеседник «360».

В результате у перевозчиков есть всего два варианта: снижать уровень обслуживания и корректировать стоимость тарифов, либо отказываться от части полетов, добавляет Шокуров. Судя по последней статистике по маршрутной сетке, авиакомпании решили прибегнуть ко второму варианту. К примеру, компания Utair аннулировала три маршрута (в Белгород, Нальчик и Магнитогорск) из своего летнего расписания. Также в декабре прошлого года Utair отказалась осуществлять перелет по маршруту Москва – Нижневартовск, ссылаясь на низкую рентабельность направления.

<https://360tv.ru/news/tekst/bilety-pahnut-kerosinom-kak-i-na-skolko-podorozhajut-perelety-k-letnemu-sezonu/>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.03.28; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ВСЕХ ВОЗМОЖНЫХ ЛЬГОТ

Иначе цены на билеты продолжают расти

Рост цен на билеты в экономклассе за два месяца 2019 года составил 7,5% – темпы втрое выше, чем за весь 2018 год. Это происходит из-за выросших расходов авиакомпаний на топливо, аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, говорится в письме Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) вице-премьеру **Максиму Акимову**. Для сдерживания дальнейшего роста АЭВТ предлагает принять комплекс мер по поддержке авиакомпаний. Эксперты отмечают, что государство так и не определилось со стратегией: для решения проблемы резко выросших издержек придется либо накачать отрасль субсидиями, либо смириться с удорожанием билетов.

В январе – феврале 2019 года индекс потребительских цен на авиабилеты составил 7,54%, тогда как за весь 2018 год не превысил 2,3%, говорится в письме АЭВТ вице-премьеру по транспорту **Максиму Акимову**. Причиной этого роста стали удорожание горюче-смазочных материалов на 30% по сравнению с 2017 годом (к началу 2019 года расходы на топливо составили 29% в себестоимости авиаперевозок). Кроме того, аэропортовые расходы выросли в среднем на 10% на один самолетовылет, а ставки аэронавигационного обслуживания – на 4,8%.

В письме говорится, что 2018 год стал «беспрецедентным по темпам роста практически всех видов прямых эксплуатационных расходов авиакомпаний».

«Совокупность указанных негативных факторов привела к резкому (у части авиакомпаний более чем в десять раз) снижению финансовой эффективности деятельности и убыткам», – говорится в письме.

<https://www.kommersant.ru/doc/3925081>

На ту же тему:

<https://iz.ru/861538/2019-03-28/aviakompanii-poprosili-pomoshchi-gosudarstva-v-sviasi-s-rostom-tcen-na-bilety>

<https://lenta.ru/news/2019/03/28/onewayticket/>

ТАСС; 2019.03.28; АЭРОПОРТЫ В КРАСНОЯРСКЕ, МАГАСЕ И ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПЕРЕИМЕНОВАЛИ

Три аэропорта – в Магасе, Красноярске и Петрозаводске – будут переименованы, говорится в опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации распоряжении правительства.

«В соответствии с федеральным законом «О наименовании географических объектов» переименовать следующие географические объекты: международный аэропорт Красноярск (Емельяново) в международный аэропорт Красноярск, аэропорт Магас (Слепцовская) в аэропорт Магас, аэропорт Петрозаводск (Бесовец) в аэропорт Петрозаводск», – говорится в документе.

<https://tass.ru/obschestvo/6271185>

ТАСС; 2019.03.28; НОВЫЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ПОЯВЯТСЯ НА САХАЛИНЕ С АПРЕЛЯ

Авиакомпания «Аврора» (входит в группу компаний «Аэрофлот») с апреля 2019 года запускает новые рейсы внутри Сахалинской области по социально значимым направлениям Южно-Сахалинск – Шахтерск и Южно-Сахалинск – Ноглики. Об этом в четверг сообщили в пресс-службе компании.

«С 1 апреля открывается рейс Южно-Сахалинск – Шахтерск – Южно-Сахалинск. С 3 апреля открывается рейс Южно-Сахалинск – Ноглики – Южно-Сахалинск», – говорится в сообщении. Отмечается, что рейсы по новым маршрутам будут выполняться два раза в

неделю. С начала июня этого года перелеты по этим направлениям будут осуществляться чаще.

По информации пресс-службы авиакомпании, рейсы будут выполняться на самолете ДНС-8.

Шахтерск – поселок городского типа в Углегорском районе, расположенный в центральной части Сахалина у западного побережья. В населенном пункте проживает более 6 тыс. человек, поселок приравнен к районам Крайнего Севера.

<https://tass.ru/ekonomika/6267431>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.28; RED WINGS ПРЕДЛОЖИТ ЗАПРЕТИТЬ ЗАЖИГАЛКИ НА БОРТУ ИЗ-ЗА СПАЛЕННОГО КРЕСЛА

Российская авиакомпания Red Wings намерена предложить **Росавиации** запретить зажигалки на борту самолетов после того, как пассажир спалил кресло авиалайнера во время полета. Об этом в четверг, 28 марта, сообщили представители компании в интервью агентству «РИА Новости».

«Red Wings планирует выступить с предложением в **Росавиацию** о запрещении проноса зажигалок на борт самолета», – рассказал собеседник агентства.

Инцидент произошел во вторник во время полета при наборе высоты. Пассажиры в какой-то момент почувствовали запах гари, который был вызван тлением обшивки сиденья. Бортпроводники ликвидировали возгорание огнетушителем.

В настоящий момент ведется расследование инцидента. Причиной тления стало использование зажигалки пассажиром самолета, отметил представитель Red Wings, добавив, что в результате произошедшего никто не пострадал.

«Командир воздушного судна принял решение продолжить полет», – сказали в компании, пояснив, что посадка была совершена благополучно.

5 марта лайнер авиакомпании Air China экстренно сел из-за срабатывания пожарной сигнализации в багажном отсеке. На борту находилось более 200 человек, пассажиров эвакуировали при помощи надувных трапов. Информация о пожаре не подтвердилась.

<https://iz.ru/861752/2019-03-28/red-wings-predlozhit-zapretit-zazhigalki-na-bortu-iz-za-spalennogo-kresla>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/29/reg-urfo/red-wings-predlozhit-rosaviacii-zapretit-pronos-zazhigalok-v-samolet.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ВНОВЬ ВЫСТАВИТ НА ТОРГИ АКЦИИ АЭРОПОРТА «ОМСК-ФЕДОРОВКА»

Омская область включила в областную программу приватизации на 2019-2021 годы госдолю (49%) аэропорта «Омск-Федоровка», продать ее в 2018 году не удалось, сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь министерства имущественных отношений региона Вера Шнякина.

«Акции будут выставлены на очередные торги в соответствии с федеральным законодательством о приватизации государственного и муниципального имущества. Начальная цена акций определена по результатам независимой рыночной оценки. На сегодняшний день рыночная оценка акций общества составляет 162 тыс. рублей. Эта оценка будет действовать до 12 июня 2019 года», – сказала В.Шнякина.

Дата торгов не уточняется.

Решение продать госдолю в ОАО «Омский аэропорт «Федоровка» было принято еще в 2015 году. Мера должна была стать «механизмом привлечения инвестиций». Поэтому госпакет в размере 49% акций ОАО был включен в областную программу приватизации, первые торги проходили 9-10 сентября 2015 года.

Всего, как уточнили в министерстве, госпакет акций на торги выставлялся 6 раз, на все аукционы заявлялось по несколько участников.

«В пяти случаях результаты торгов аннулированы, так как покупатели – это разные лица – не подписывали в установленные сроки договоры купли-продажи акций. В одном случае аукцион был признан несостоявшимся, так как участники в ходе аукционных процедур не заявили начальную цену», – отметила пресс-секретарь Минимущества.

В.Шнякина уточнила, что за юридическим лицом с наименованием ОАО «Омский аэропорт «Федоровка» какие-либо имущественные объекты не закреплены, общество не имеет на балансе имущества недостроенного аэропорта.

Ранее «Интерфаксу» поясняли в Минимущества, что никаких активов в распоряжении акционерного общества нет, никакой деятельности с момента создания ОАО «Омский аэропорт «Федоровка» не вело. По сути, речь идет о «продаже названия, бренда».

Уставный капитал ОАО «Омский аэропорт «Федоровка» составляет 100 тыс. рублей. 51% принадлежит ОАО «Межгосударственная корпорация развития».

В феврале 2019 года проект строительства аэропорта «Омск-Федоровка» за пределами черты города получил одобрение **Минтранса** РФ. Регион планирует привлечь инвестора на строительство инфраструктуры аэропорта и реконструкцию построенных ранее объектов. Общая стоимость проекта оценивается в 27,2 млрд рублей. В настоящее время аэропорт «Омск-Федоровка» представляет собой комплекс не завершенных строительством зданий и сооружений в 27 км от Омска.

Авиaperезовки в Омске осуществляются через единственный аэропорт – «Омск-Центральный», который находится в черте города. В 2018 году он обслужил 1 млн 114 тыс. пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «АЭРОФЛОТ» В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ПО 159 НАПРАВЛЕНИЯМ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) переходит на летнее расписание полетов, которое будет действовать с 31 марта по 26 октября 2019 года, сообщает пресс-служба перевозчика.

В наступающем сезоне «Аэрофлот» будет выполнять собственные рейсы по 159 маршрутам, среди них 58 – на территории России, 18 – в семи странах СНГ и 83 – в дальнем зарубежье. География полетов авиакомпании охватит 54 страны.

«Новинкой летнего расписания станет открытие двух внутренних авиалиний: Краснодар-Симферополь и Волгоград-Сочи. Полеты на этих направлениях запланированы с 1 июня по 1 октября. «Аэрофлот» будет выполнять один рейс в день по каждому из маршрутов на самолетах Boeing 737-800. Кроме того, в новом сезоне продолжатся ежедневные полеты между Сочи и Симферополем», – сообщила компания.

Кроме того, «Аэрофлот» с 1 июня откроет полеты в два новых пункта в Европе – в Марсель (Франция) и Пальма-де-Майорку (Испания). На линии между Москвой и Марселем запланировано пять рейсов в неделю. Полеты в Пальма-де-Майорку будут выполняться четыре раза в неделю. На новых рейсах будут летать самолеты семейства A320.

Помимо этого в новом сезоне авиакомпания возобновит рейсы по ряду традиционных летних направлений: Геленджик (21 рейс в неделю), Ираклион (14 рейсов в неделю) и Сплит (7 рейсов в неделю).

По ряду направлений увеличится частота выполняемых рейсов по сравнению с зимним расписанием. На внутренних рейсах увеличится частота полетов в Анапу с 21 до 35 в неделю, Симферополь – с 28 до 84, Сочи – с 70 до 77, Абакан – с 5 до 7, Ижевск – с 14 до 21, Казань – с 54 до 56, Калининград – с 35 до 42, Минеральные Воды – с 28 до 35, Нижний Новгород – с 35 до 42, Саратов – с 28 до 42, Ульяновск – с 14 до 21, Якутск – с 5 до 6.

На зарубежных направлениях по сравнению с зимним расписанием будет увеличена частота полетов в Актюбинск – с 4 до 7 в неделю, Кишинев – с 2 до 7, Афины – с 14 до 21, Будапешт – с 21 до 28 в неделю, Лондон – с 32 до 35, Мадрид – с 14 до 21, Тбилиси – с 11 до 14.

Также «Аэрофлот» станет чаще летать на курорты Европы. Запланировано увеличение количества рейсов в Бургас (с 3 до 7), Ларнаку (с 14 до 21), Малагу (с 10 до 14), Ниццу (с 9 до 16), Салоники (с 4 до 7), Тиват (с 7 до 14). Кроме того, вырастет число рейсов в Анталию – с 14 до 21 в неделю.

Кроме того, с 1 июня количество рейсов в Сеул возрастет вдвое по сравнению с зимним сезоном – с 7 до 14 в неделю. В летнем сезоне «Аэрофлот» также увеличит частоту полетов в Пекин с 14 до 21 рейса в неделю.

На направлениях Ближнего Востока и Азии возрастет число рейсов в следующие города: Бейрут (с 3 до 4 в неделю), Тегеран (с 5 до 7), Улан-Батор (с 3 до 7).

В летнем расписании увеличится число рейсов в города США: Вашингтон (с 1 до 3 в неделю), Нью-Йорк (с 14 до 21).

В сообщении также говорится, что дочерняя авиакомпания «Россия» в летнем сезоне будет выполнять полеты по 59 направлениям. Среди них более сорока внутренних и зарубежных маршрутов из Санкт-Петербурга, в том числе Симферополь, Сочи, Тель-Авив, Рим, Милан, Ницца, Париж, Лондон, Берлин, Прага и другие. Из московского Шереметьево перевозчик будет летать еще по полутора десяткам направлений – в пункты России (в том числе дальневосточные города), Париж (аэропорт Орли), Ниццу, Денпасар и Коломбо.

На Дальнем Востоке авиакомпания «Аврора» будет выполнять рейсы под коммерческим управлением «Аэрофлота» по 20 маршрутам.

Маршрутная сеть низкобюджетной компании «Победа» в летнем сезоне расширится до 120 направлений – как по России, так и за рубеж.

ТАСС; 2019.03.28; «АЭРОФЛОТ» В НОВОМ ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ ВВОДИТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ МАРШРУТА ПО РОССИИ И ЕВРОПЕ

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» в новом летнем расписании введет четыре новых маршрута на внутренних и международных направлениях. Об этом сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе компании, уточнив, что сезонный график полетов вступает в силу по многолетней традиции в последнее воскресенье марта.

«Главной новинкой летнего расписания станут два внутренних маршрута: из Краснодара в Симферополь и из Волгограда в Сочи», – сказали в пресс-службе.

Самолеты по данным направлениям начнут курсировать 1 июня, с началом периода наибольшего спроса. Кроме того, с 1 июня откроются два новых международных маршрута: из Москвы до Марселя и Пальмы-де-Мальорки. «На новых европейских маршрутах будут работать самолеты семейства А320», – уточнили в компании.

В целом, новое летнее расписание включает в себя собственные рейсы «Аэрофлота» по 159 маршрутам, из которых 58 внутренние, 18 – межгосударственные и 83 – международные. Помимо четырех новых для перевозчика маршрутов, в графике снова появятся отмененные на зимний период полеты из Москвы в ряд городов России и дальнего зарубежья. В частности, до конца октября в Геленджик будет выполняться 21 рейс в неделю, в Ираклион – 14 рейсов в неделю, а в Сплит – 7 рейсов в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/6269344>

ТАСС; 2019.03.28; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА «АЭРОФЛОТУ» ДОПУСКИ НА 31 МЕЖДУНАРОДНЫЙ МАРШРУТ «ТРАНСАЭРО»

Росавиация продлила допуски «Аэрофлоту» на 31 международный маршрут, ранее использовавшиеся «Трансаэро». Это следует из приказа на сайте Росавиации.

Прибыль от полетов по этим направлениям должна компенсировать «Аэрофлоту» затраты на перевозку пассажиров «Трансаэро» в 2015 году, когда у последней закончились средства и компания была вынуждена отказываться в перевозке по уже реализованным билетам.

Так, «Аэрофлоту» продлены допуски в общей сложности на 17 маршрутов: из Москвы в Актау, Актобе, Аликанте, Алма-Ату, Астану, Атырау, Венецию, Караганду, Лион, Малагу, Милан, Пекин, Пхукет и др. Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») продлила допуски на 14 маршрутов из Санкт-Петербурга в Милан и Рим и из Москвы в Анталию, Бангкок, Барселону, Дубай и др.

<https://tass.ru/ekonomika/6270787>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОЛУЧИЛ 5 ЗВЕЗД SKYTRAX

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) получило 5 звезд британского рейтингового агентства Skytrax, сообщила компания.

«27 марта в Лондоне состоялось торжественное вручение сертификата о присвоении 5 звезд Skytrax аэропорту «Шереметьево». 5 звезд Skytrax – престижная международная награда для аэропортов и авиакомпаний в сфере оценки качества обслуживания пассажиров. Награда присвоена по итогам комплексного аудита Терминала В», – говорится в сообщении.

Церемония награждения Skytrax World Airport Awards состоялась в рамках программы выставки Passenger Terminal Expo 2019, отмечает компания.

Как сообщалось, МАШ в феврале ожидал аудит сервиса рейтинговым агентством Skytrax. Ранее аудит был запланирован на октябрь 2018 года. По его итогам МАШ хотел получить наивысший рейтинг – пять звезд Skytrax. МАШ инвестировал в развитие сервиса для получения 5 звезд около 500 млн руб.

Skytrax оценивает уровень сервиса авиакомпаний и аэропортов. По данным газеты «Ведомости», наивысший рейтинг есть у девяти аэропортов, восемь из них азиатские (в том числе аэропорт Баку) и только один европейский – аэропорт Мюнхена. До сих пор ни один московский аэропорт в Skytrax не рейтинговался.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ, СОЕДИНЯЮЩИЙ СЕВЕРНЫЕ И ЮЖНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ «ШЕРЕМЕТЬЕВО», ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОСТРОЕН ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Заявил гендиректор АО «Международный аэропорт «Шереметьево» Михаил Василенко в интервью газете «Ведомости».

«Мы очень продуктивно работаем с РЖД. Строительство соединительного пути между северным и южным комплексами началось в ноябре-декабре прошлого года. Стройка идет интенсивно, уже устанавливаются несущие опоры для пути. По плану путь должен быть закончен до конца 2019 г.», – сказал он.

Он уточнил, что поезда «Аэроэкспресса», прибывающие из центра Москвы, будут сначала подъезжать в южные терминалы D, E и F, а затем в северные В и С1.

Как сообщалось, проект, который реализует «дочка» РЖД – АО «РЖДстрой», предполагает строительство двухпутной ж/д ветки: она должна отделиться от существующих путей, идущих к южным терминалам «Шереметьево», и, протянувшись вдоль границы Лобненского лесопарка, а затем Шереметьевского шоссе, соединиться с северными терминалами. Длина ветки, которая будет сооружена на мостовых опорах, составит порядка 4 км. Кроме того, должна быть построена железнодорожная платформа и здание пассажирского терминала. Подрядчиком было выбрано ООО «ФСК «Мостоотряд-47».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» С 10 ИЮНЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА В СОЧИ

- Авиакомпания «АЛРОСА» с 10 июня начнет выполнять авиарейс Иркутск-Сочи-Иркутск, говорится в сообщении «Международного аэропорта Иркутск».

Полеты из Иркутска будут осуществляться на Boeing-737-800 по понедельникам, время в пути составит 6 часов 45 минут. Обратный в Иркутск самолет будет летать по воскресеньям.

Ранее «ИрАэро» также анонсировала свои рейсы из Иркутска в Сочи, они будут выполняться с 25 мая на SSJ-100 в рамках летней программы перевозчика.

Авиакомпания «АЛРОСА» образована на базе Мирнинского авиапредприятия (МАП), являвшегося структурным подразделением АК «АЛРОСА», с 1 января 2013 года функционирует как самостоятельное юридическое лицо. Осуществляет грузовые и пассажирские перевозки по России, чартерные международные перевозки в страны СНГ, Азии и Европы. Базируется в Якутии (аэропорт «Мирный») и московском «Домодедово».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ-МАГАДАН В КОНЦЕ МАЯ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) планирует с конца мая открыть рейс из Екатеринбурга в Магадан с промежуточной посадкой, сообщает пресс-служба авиакомпании.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» сообщили, что промежуточная посадка будет производиться в Якутске.

Точная дата запуска рейса определяется.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА АПРЕЛЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА В ПЕКИН

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) 29 апреля откроет новый прямой рейс из Иркутска в Пекин, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

Полеты по этому маршруту в рамках летнего расписания будут выполняться трижды в неделю: по понедельникам, средам и четвергам.

Согласно расписанию на сайте аэропорта Иркутска, с 29 марта из этого города в Пекин возобновит полеты авиакомпания «Сибирь» (бренд S7 Airlines). Они будут осуществляться дважды в неделю – по пятницам и субботам.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖКИ С ПОСТАВКОЙ AIRBUS NEO ОТКЛАДЫВАЮТ НАЧАЛО РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ В ИНДИЮ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) скорректировало сроки начала регулярного выполнения рейса из Москвы в Мумбай (Индия) из-за задержки с поставкой Airbus neo, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

«Первые два рейса будут выполнены, начиная с 31 марта. Выполнение следующих рейсов будет скорректировано в связи с задержкой в поставке Airbus neo», – сказал представитель пресс-службы.

В сообщении «Уральских авиалиний» говорится, что полеты по маршруту Москва (Домодедово) – Мумбай начнутся с июля.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» планировали с 31 марта открыть ежедневный рейс из «Домодедово» в Мумбай.

Флот «Уральских авиалиний» состоит из 47 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре A320, шестнадцать A321 и семь A319).

В текущем году авиакомпания планировала получить пять самолетов Airbus neo.

В декабре прошлого года гендиректор и крупнейший акционер «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов заявлял, что ожидаются задержки с поставками этих воздушных судов из-за проблем с двигателями.

ТАСС; 2019.03.28; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ ОРГАН ВТО ПОДТВЕРДИЛ ПРЕТЕНЗИИ ЕС К США ПО СУБСИДИРОВАНИЮ BOEING

Апелляционный орган Всемирной торговой организации (ВТО) подтвердил вывод третейской группы от 2017 года о том, что США субсидировали производство самолетов Boeing в ущерб экономическим интересам корпорации Airbus посредством налоговых послаблений. Это следует из опубликованного в четверг в Женеве решения.

«Апелляционный орган поддержал выводы панели арбитров о том, что снижение налогов, предпринятое в штате Вашингтон в сфере производства самолетов Boeing, привело к существенному падению поставок в США со стороны их европейского конкурента Airbus, – заявил журналистам, комментируя решение Апелляционного органа, представитель одной из стран на торговых переговорах, говоривший на условиях конфиденциальности. Он подчеркнул, что субсидирование Boeing продолжалось после сентября 2012 года – крайнего срока, установленного для того, чтобы США привели свои действия в соответствие с соглашением ВТО по субсидиям и компенсационным мерам. В ВТО ждут, что Соединенные Штаты устранят нарушения.

Вместе с тем, Апелляционный орган не поддержал позицию ЕС по ряду других оспаривавшихся Брюсселем американских программ налоговой поддержки. Он заявил, что не может установить, являются ли эти программы субсидированием производства самолетов Boeing.

Тяжба между ЕС и США по поддержке самолетостроения восходит к событиям 2004-2006 годов, когда Брюссель обвинил Вашингтон в субсидиях Boeing. Первая процедура рассмотрения спора состоялась в 2006 году. Шестью годами позже США заявили, что отменили субсидии. ЕС с этим не согласился и инициировал создание третейской группы. В 2017 году она вынесла решение о том, что американская сторона не предприняла должных шагов по устранению негативных последствий субсидирования Boeing.

<https://tass.ru/ekonomika/6271715>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/mir/u-ljudej-korotkaja-pamjat-smozhet/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; ЕВРОПАРЛАМЕНТ ОДОБРИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НОРМ ВЫБРОСОВ УГЛЕКИСЛОГО ГАЗА ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Европарламент одобрил ужесточение норм выбросов углекислого газа для новых автомобилей.

Согласно новым правилам, к 2030 году их размер должен снизиться на 37,5% по сравнению с уровнем 2021 года.

Выбросы двуокси углерода у легких грузовых автомобилей к 2030 году должны быть снижены на 31%. Промежуточной целью для обеих групп транспортных средств является сокращение выбросов на 15% к 2025 году.

Нормы являются средним показателем выбросов всех проданных новых моделей одного автопроизводителя, включая электромобили и гибридные машины.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.28; В СЫЧУАНИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОЙ ВСМ СО СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ 350 КМ/Ч

В провинции Сычуань, расположенной на юго-западе Китая, началось строительство первой высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), позволяющей поездам развивать скорость до 350 км в час.

Как сообщил председатель правления Sichuan Railway Investment Group Сунь Юнь, железная дорога берет начало в городе Чэнду, административном центре провинции, и идет на юг до города Цзыгун. Общая протяженность составляет 176,9 километров.

ВСМ Чэнду-Цзыгун является важным объектом общенациональной сети скоростных железных дорог, состоящей из восьми магистралей с востока на запад и восьми магистралей с севера на юг. Инвестиции в его реализацию составят 36 млрд юаней (\$5,35 млрд). Срок строительства – четыре года, сообщает агентство «Синьхуа».

После завершения строительства ВСМ Чэнду-Цзыгун будет соединена с ВСМ Цзыгун-Ибинь. Сдать ветку Чэнду-Цзыгун-Ибинь в эксплуатацию планируется в 2023 году.

ВЕСТИ.РУ; 2019.03.28; СТОЛКНОВЕНИЕ ПОЕЗДОВ В ИТАЛИИ: 50 ПОСТРАДАВШИХ

В расположенной на севере Италии провинции Комо в результате столкновения двух пассажирских поездов пострадали около 50 человек.

По предварительным данным, причиной чрезвычайного происшествия стало отправление одного из поездов со станции под запрещающий сигнал семафора, в результате чего он столкнулся с шедшим навстречу составом, передает РИА Новости.

В основном все пострадавшие получили легкие травмы, помощь им оказывали прибывшие на место происшествия пожарные и медики.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3131515>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; ПОД КАЛИНИНГРАДОМ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС НАСМЕРТЬ СБИЛ ДВУХ МУЖЧИН

Рельсовый автобус сбил двоих мужчин, которые перетаскивали мотороллер через железнодорожные пути на пешеходном переходе под Калининградом, сообщил РИА Новости руководитель пресс-службы Калининградской железной дороги (КЖД) Александр Першин.

Представитель КЖД рассказал, что ранним утром рельсовый автобус совершал технический маршрут в город Балтийск без пассажиров. Около шести часов утра в Приморске трое мужчин переносили трехколесный мотороллер через пешеходный переход в нарушение всех правил. По словам Першина, чтобы не допустить передвижения техники через пешеходный переход, с обеих сторон его загородили бетонными блоками.

«Машинист применил режим экстренного торможения, но, к сожалению, наезда избежать не удалось. Молодой человек 20 лет погиб на месте, второй, 40-летний мужчина, до приезда медиков был еще жив. Третий участник скрылся. Правоохранительные органы уведомлены, проводится расследование этого инцидента», – сказал Першин.

Как стало известно, 40-летний мужчина скончался в реанимации больницы.

Першин отметил, что на график движения поездов инцидент не повлиял, рельсовый автобус получил незначительные повреждения, которые не влияют на безопасность движения, он выполнил рейс «Балтийск-Калининград» с пассажирами в соответствии с графиком.

<https://ria.ru/20190328/1552190249.html>

ГТРК «ЮЖНЫЙ УРАЛ»; 2019.03.28; В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ СТОЛКНУЛИСЬ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД И ЛЕГКОВУШКА

Пассажирский поезд и легковушка столкнулись в Челябинской области. Инцидент произошел накануне около девяти вечера на регулируемом железнодорожном переезде в Чебаркульском районе. В 100 метрах от станции Чебаркуль столкнулись пассажирский поезд и легковой автомобиль «ВАЗ», передает корреспондент ГТРК «Южный Урал».

По данным МЧС, в машине находились три человека, никто из них не пострадал, а вот транспортное средство получило существенные повреждения. Чтобы убрать транспортное

средство с переезда потребовалась помощь специалистов. Для ликвидации последствий аварии было задействовано 7 спасателей и 2 спецавтомобиля. Обошлось без задержки в движении поездов.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3131167>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АРТЕМ МЕЛЬНИКОВ, ОЛЬГА КРЫЛОВА; 2019.03.28; КВЕСТ НА ВЫЖИВАНИЕ. АКТИВИСТЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ЖД СТАНЦИИ «СХОДНЯ»

Выйти из вагона, не упасть на рельсы и благополучно подняться на мост. Для жителей Сходни поездка на электричке превратилась в настоящий квест на выживание. Активисты винят во всем длительную реконструкцию и установку новых турникетов, при этом уверяют, что ничего подобного в микрорайоне еще никогда не было.

<https://360tv.ru/news/transport/kvest-na-vyzhivanie-aktivisty-pozhalovalis-na-rekonstruktsiju-zhd-stantsii-shodnja/>

ТАСС; 2019.03.28; УДАРИВШИЙ СТЮАРДЕССУ РЕЙСА ПЕТЕРБУРГ – АНТАЛЬЯ ДЕБОШИР ПОЛУЧИЛ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ КОЛОНИИ

Пассажир рейса Санкт- Петербург – Анталья, устроивший дебош на борту самолета и ударивший стюардессу, получил полгода колонии. Об этом в четверг сообщается на сайте СК РФ.

Днем 29 января летевший из Петербурга в Анталью самолет экстренно сел в Сочи из-за пассажира, устроившего дебош и ударившего стюардессу, пытавшуюся его успокоить. Мужчину доставили в линейный отдел полиции в аэропорту Сочи, где сотрудники полиции составили административный протокол за появление в общественных местах в состоянии опьянения. Самого мужчину при этом задержали, возбудив в отношении него уголовное дело по ч. 1 ст. 213 УК РФ («Хулиганство»).

«Адлерским районным судом Краснодарского края мужчине назначено наказание в виде шести месяцев лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении», – говорится в сообщении. Ранее сообщалось, что дебошир оказался работником аэропорта Пулково.

<https://tass.ru/proisshestiya/6267981>

[Вернуться в оглавление](#)