



Ежедневный мониторинг СМИ

16 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНДРЕЙ ЦЕДРИК; 2019.04.16; В СКОРОСТИ И В РАДОСТИ; РЕШЕНО ВЕРНУТЬСЯ К ПРОЕКТУ ВСМ МОСКВА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	7
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.16; ПУТИН ГОТОВ ИЗМЕНИТЬ МАРШРУТ ПЕРВОЙ В РОССИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ; ВМЕСТО НИЖНЕГО НОВГОРОДА ОНА МОЖЕТ ПРОТЯНУТЬСЯ ДО ЕГО РОДНОГО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	8
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИЛОНОВ ПРЕДЛОЖИЛ ИСКЛЮЧИТЬ УЧАСТИЕ БИЗНЕСА В ПЛАТНОЙ ЭВАКУАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ	10
СТАВРОПОЛЬ24; ИРИНА БЫКОВА; 2019.04.15; ГУБЕРНАТОР СТАВРОПОЛЯ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАЯ	10
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.04.15; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПЕРЕЧЕНЬ УГРОЗ ДЛЯ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ПРИ ИХ ОБРАБОТКЕ В СИСТЕМАХ ВЕДОМСТВА	11
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.04.15; МИНТРАНС РОССИИ НАЧАЛ РАЗРАБОТКУ ПРИКАЗА ОБ ИЗМЕНЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ПОРТОВ СЕВМОРПУТИ	12
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.16; ИНОСТРАННЫМ САМОЛЕТАМ ПОВЫСЯТ ЦЕННИК; ВЛАСТИ ПРИНУЖДАЮТ РЕГИСТРИРОВАТЬ ИХ В РФ ЛИБО ПЛАТИТЬ НДС	12
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; МИНПРОМТОРГ И МИНТРАНС РФ ВЫСТУПИЛИ ЗА ОТМЕНУ ЛЬГОТНОГО ВВОЗА ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ ПОСЛЕ 2020Г ...	13
КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.04.15; ПЛОМБЫ МАССОВОГО СЛЕЖЕНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТЕСТИРУЕТ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ЗА ТРАНЗИТНЫМИ ГРУЗАМИ	14
КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ, ЧУРАПЧЕНКО ЕВГЕНИЯ; 2019.04.15; ГРУЗОВАЯ АВТОДИЕТА; АВТОМАТИЧЕСКИЕ ВЕСЫ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ НЕ ВСЕГДА РАБОТАЮТ КОРРЕКТНО	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.04.15; В СПБГАСУ ПРОШЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ТРАНСПОРТНОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ; НА ЗЕЛЕННОЙ ВОЛНЕ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.04.12; ВАЛЕНТИНА ТЕРЕШКОВА РАССКАЗАЛА, КАК ГАГАРИН УГОЩАЛ ЕЕ ЯБЛОКАМИ	23
ИА REGNUM; 2019.04.15; РОССИЯ ОБЕСПЕЧИТ СОБЛЮДЕНИЕ ПДД НА ДОРОГЕ В РАЙОНЕ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.04.15; РОССИЯ УВЕЛИЧИВАЕТ ТРАНЗИТ НА НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА – КИТАЙ; СТРАНА ПОДСТАВИЛА ПЛЕЧО	24
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; МИНФИН РФ ПОДДЕРЖИВАЕТ ПРОЕКТ АВТОТРАССЫ «МЕРИДИАН», ЗАИНТЕРЕСОВАН В ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ	26
ТАСС; 2019.04.15; В ПОДМОСКОВЬЕ ПРОВОДЯТ СБОР ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОТ ЖИТЕЛЕЙ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РЕГИОНЕ	28

ТАСС; 2019.04.15; РЕМОНТ ПОЧТИ 100 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ЗАПЛАНИРОВАН В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ЭТОТ ГОД	28
ТАСС; 2019.04.15; КБР НАПРАВИТ БОЛЕЕ 128 МЛН РУБЛЕЙ НА НАЦПРОЕКТЫ В РАМКАХ СОФИНАНСИРОВАНИЯ В 2019 ГОДУ	29
КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; РОМАН РЫСКАЛЬ; 2019.04.16; ДЕПУТАТЫ ПРОЕХАЛИСЬ АСФАЛЬТОВЫМ КАТКОМ; ПО ОТЧЕТУ НИЖЕГОРОДСКОГО МИНТРАНСА О ПРИНЦИПАХ ПЛАНИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ РЕМОНТОВ.....	29
ТАСС; 2019.04.15; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 5,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	30
РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; ВРИО ГЛАВЫ САХАЛИНА РАССКАЗАЛ О ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМАХ РЕГИОНА	31
ИА REGNUM; 2019.04.15; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА НА ДОРОГИ ВЫДЕЛЕНО БОЛЕЕ 3 МЛРД	31
ТАСС; 2019.04.15; ТУВА ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОФИНАНСИРОВАНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В ОТДАЛЕННОМ РАЙОНЕ	32
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.04.15; НЕ ПРИШЕЙ ЦЕПОЧКЕ ЭКСПОРТ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ СИСТЕМУ ПОДДЕРЖКИ ВНЕШНИХ ПОСТАВОК ИЗ РФ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; В КНДР РАССЧИТЫВАЮТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С РФ – ДЕПУТАТ ТАЙСАЕВ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ВЛАСТИ ПРИГРАНИЧНОЙ НАРВЫ ВНОВЬ ПРОСЯТ ГЕНКОНСУЛЬСТВО РФ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПОСЕЩЕНИЯ ИВАНГОРОДА	34
ТАСС; 2019.04.15; ЗАБОЛОЧЕННЫЕ УЧАСТКИ ЗАТРУДНЯЮТ КОНТРОЛЬ ГРАНИЦЫ ЭСТОНИИ И РФ – ЭСТОНСКАЯ ПОГРАНОХРАНА.....	34
ТАСС; 2019.04.15; ЭЛЕКТРОННАЯ ОЧЕРЕДЬ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НА РОССИЙСКО-ГРУЗИНСКОЙ ГРАНИЦЕ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ТБИЛИСИ ПОДЧЕРКИВАЕТ ВАЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ГРУЗИНСКИМИ И РУМЫНСКИМИ МОРСКИМИ ПОРТАМИ	36
ТАСС; 2019.04.15; АЛИХАНОВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ПОЛЬШЕЙ КАНАЛА ЧЕРЕЗ БАЛТИЙСКУЮ КОСУ УГРОЖАЕТ ЭКОЛОГИИ	36
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.15; СИРИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ПРИЕДЕТ НА ФОРУМ В ЯЛТЕ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С КРЫМОМ	37
ГУДОК; ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА; 2019.04.15; ШКОЛЬНИКИ ПОГНАЛИСЬ ЗА БУДУЩИМ	38
ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО; 2019.04.16; КОНТРОЛЬ ЗА РАСХОДАМИ РЕГИОНОВ МОЖЕТ УЖЕСТОЧИТЬСЯ; НЕКОТОРЫМ ИЗ НИХ ПРИДЕТСЯ СОГЛАСОВЫВАТЬ СВОЮ ДОЛГОВУЮ ПОЛИТИКУ С МИНФИНОМ.....	39
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.15; КОНТРОЛИРОВАТЬ МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ФИНАНСЫ ПОМОГУТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ АУДИТОРЫ	40
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.04.16; ЛЮБОЙ ПРОЕКТ ЗА НАШИ ДЕНЬГИ: БАНК БРИКС ЗАЙМЕТ В РФ 20 МЛРД; ПОЛУЧЕННЫЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИЯ ИНВЕСТИРУЕТ В РОССИЙСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ	41
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ВЯТЧАНИН; 2019.04.15; ПОНЯТИЕ «РЕЗИДЕНТ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАКРЕПИТЬ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ	42
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ВЯТЧАНИН; 2019.04.15; ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО ЗАГЛЯНУЛА В «ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ» РАЗВИТИЯ АРКТИКИ; ЗАКОН О ЛЬГОТАХ ДЛЯ КОМПАНИЙ, РАБОТАЮЩИХ В РЕГИОНЕ, БУДЕТ ПРИНЯТ ДО КОНЦА ГОДА.....	42

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.04.15; МИНПРИРОДЫ СОГЛАСИЛОСЬ С ПРОСЬБОЙ «РОСНЕФТИ» ПРОДАТЬ НЕФТЯНОЙ УЧАСТОК ДЛЯ ЗАГРУЗКИ СЕВМОРПУТИ; НО ЕГО ЗАПАСЫ МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ СКРОМНЕЕ, ЧЕМ РАССЧИТЫВАЕТ КОМПАНИЯ.....	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.04.15; ДЛЯ РОСТА НАЛИВНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАДО ОБНОВЛЯТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ; ВРЕМЯ ПОКУПАТЬ ТАНКИ	45
КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.04.15; МНОГОЛЕТНИЙ ПЕРИОД ОТСУТСТВИЯ ЖЕСТКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОТРАСЛИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК СКОРО МОЖЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ: ИНИЦИАТИВА ОБ УСИЛЕНИИ КОНТРОЛЯ НАД ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ЭКСПЕДИТОРАМИ И ОГРАНИЧЕНИИ ДОПУСКА НА РЫНОК ЛОГИСТИКИ ИНОСТРАННЫХ ИГРОКОВ ВОЗНИКЛА В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ	47
КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.04.15; «ЭЛЕКТРОНИКА ВСЕ ВИДИТ»; ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ ПЛОМБЫ ПРАКТИЧЕСКИ ИСКЛЮЧАЕТ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР.....	51
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.15; СОВЕТ ЕС ОДОБИЛ ПОПРАВКИ К ГАЗОВОЙ ДИРЕКТИВЕ.....	53
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2019.04.15; ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК МОЖЕТ УЖЕСТОЧИТЬСЯ; ПАЛКИ В КОЛЕСА	53
ТАСС; 2019.04.15; ЦЕНЫ НА БЕНЗИН В РОССИИ ЗА НЕДЕЛЮ ВЫРОСЛИ НА ДВЕ-ЧЕТЫРЕ КОПЕЙКИ	55
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2019.04.15; В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАПУСТЯТ «ДАЧНЫЙ» АБОНЕМЕНТ НА ЭЛЕКТРИЧКИ	56
ПРАЙМ; 2019.04.15; ЗАМГЛАВЫ РЖД ТОНИ БУДЕТ КУРИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО И ЦЕНТРАЛЬНОГО УЗЛОВ	56
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; АЭРОЭКСПРЕСС ИЗ-ЗА РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВРЕМЕННО ИЗМЕНИТ ПУТИ ПРИБЫТИЯ И ОТПРАВЛЕНИЯ РЯДА ПОЕЗДОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	57
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; АФК «СИСТЕМА» ЗАЙМЕТСЯ СОЗДАНИЕМ ТУРИСТСКОГО КЛАСТЕРА «КАРАКОЛЬСКИЕ ОЗЕРА» НА АЛТАЕ.....	57
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.04.15; В МОСКОВСКОМ МЕТРО ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О ЗАКРЫТИИ КАСС.....	58
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО; 2019.04.15; ЗАБАЙКАЛЬЕ ИЩЕТ ВХОД В ОСОБУЮ ЗОНУ; ЛЬГОТНЫЕ ЭНЕРГОТАРИФЫ ДЛЯ РЕГИОНА ОБОЙДУТСЯ РЫНКУ В 10 МЛРД РУБ. В ГОД	58
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПЛАТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ	59
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2019.04.15; КАК АУКНУЛОСЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ ГРУЗОВИКОВ; ДОРОГАЯ ПОГРЕШНОСТЬ.....	60
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИННА ЗУБАРЕВА; 2019.04.15; БЕСПИЛОТНИКИ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ НА ОБЩЕДОСТУПНЫХ ТРАССАХ; УСТУПИ ДОРОГУ РОБОТУ	61
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ИДЕИ ВИДЕОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА, БУДЕТ ТОЛЬКО ФОТО – ГЛАВА ДУМСКОГО КОМИТЕТА МОСКВИЧЕВ	64
РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ОТКАЗ ОТ ИДЕИ ВИДЕОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА	65

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МЕЛЬНИК ГЕННАДИЙ; 2019.04.15; ЛЫСАКОВ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ КАБМИН ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИДЕИ ЗАПИСЫВАТЬ ТЕХОСМОТР НА ВИДЕО	65
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ДЛЯ СБЕЖАВШИХ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ БУДЕТ РАССМОТРЕН ГОСДУМОЙ ВО ВТОРНИК ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ.....	66
ТВ ЦЕНТР # ГОРОДСКОЕ СОБРАНИЕ; 2019.04.15; РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ТАКСИСТОВ.....	67
ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.04.16; МОСКВА КАРМАННАЯ: НАЗВАНЫ НАИБОЛЕЕ КРИМИНАЛЬНЫЕ СТАНЦИИ МЕТРО; САМЫМИ РАСПРОСТРАНЕННЫМИ ПРАВОНАРУШЕНИЯМИ ОСТАЮТСЯ КРАЖИ	69
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.16; ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ ПЕРЕШЛИ НА ЛЕТНИЕ ЦЕНЫ; «АВТОДОР» ПОВЫСИЛ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД, ЧТОБЫ ИСКЛЮЧИТЬ ПРОБКИ НА МАГИСТРАЛЯХ	71
ТАСС; 2019.04.15; ДОСЬЕ: ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ В РФ	72
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; «ТРОЛЗА» ПРОДЛЯЕТ РЕЖИМ ПРОСТОЯ НА МЕСЯЦ, ИСПЫТЫВАЕТ НЕХВАТКУ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ	74
РГ-НЕДЕЛЯ; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.04.15; «ПОЛИНА» ОПЕРЕДИЛА ВСЕХ; САМАЯ ДЛИННАЯ В МИРЕ КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ МЕТРО ЗАМКНЕТСЯ В МОСКВЕ К 2023 ГОДУ	75
ТАСС; 2019.04.15; СТОИМОСТЬ АЛТАЙСКОГО УЧАСТКА АВТОДОРОГИ АБАКАН – БИЙСК ОЦЕНИВАЕТСЯ В СРЕДНЕМ В 6 МЛРД РУБ.....	76
РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; СТРОИТЕЛИ ТРАССЫ «ТАВРИДА» ПУСТИЛИ ТРАНСПОРТ В ОБЪЕЗД НАЙДЕННОЙ ПЕЩЕРЫ.....	77
ПРАЙМ; 2019.04.15; ЭСТОНСКИЙ СЕРВИС ЗАКАЗА ТАКСИ VOLT ГОТОВИТСЯ ВЫЙТИ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК – ТВ	77
ПРАЙМ; 2019.04.15; РСА ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ МНОГИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ О ЦЕНЕ ОСАГО НЕКОРРЕКТНЫ.....	78
ТАСС; 2019.04.15; «РОСНАНО» И «КАМАЗ» БУДУТ ВМЕСТЕ РАЗРАБАТЫВАТЬ БАТАРЕИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.....	79
ТАСС; 2019.04.15; СУД ОБЯЗАЛ «МЕТРОСТРОЙ» ВЫПЛАТИТЬ В БЮДЖЕТ ПЕТЕРБУРГА БАНКОВСКУЮ ГАРАНТИЮ В 347 МЛН РУБЛЕЙ.....	79
ТАСС; 2019.04.15; КАНАТНАЯ ДОРОГА В МОСКВЕ ПЕРЕХОДИТ НА ВЕСЕННЕ-ЛЕТНИЙ ГРАФИК РАБОТЫ С 16 АПРЕЛЯ	80
ТАСС; 2019.04.15; ПАВИЛЬОН МЦД В МОСКВЕ СТАНЕТ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ВЫСТУПЛЕНИЯ МУЗЫКАНТОВ	80
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ МЯКИШЕВА; 2019.04.15; В ЕКАТЕРИНБУРГСКОМ МЕТРО ЗАПУСТИЛИ НОВЫЕ ВАГОНЫ.....	81
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2019.04.15; НОВОСИБИРЦЫ ПОЛУЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД ПО QR-КОДУ	81
КОММЕРСАНТЪ # ЛОГИСТИКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.16; «НАИБОЛЕЕ ЗАГРУЖЕННЫЕ УЧАСТКИ ПРОДОЛЖАЮТ ОСТАВАТЬСЯ ЗАГРУЖЕННЫМИ»; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РАСТУТ, ЧЕРЕЗ СУХОПУТНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ – ПАДАЮТ	82
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РЖД В БЛИЖАЙШЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕХОД НА МОДУЛЬНЫЙ ТЯГОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ.....	86
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; «РЖД ЛОГИСТИКА» И FESCO СОЗДАДУТ СЕРВИС ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ ВЛАДИВОСТОК	87

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; FESCO И DV CARGO БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ	88
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИГОРЬ РОМАШОВ; 2019.04.15; ПОЧЕМУ НАСТАЛО ВРЕМЯ ДЛЯ ДИАЛОГА В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК; СГЛАДИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ «ИДЕАЛЬНОГО ШТОРМА».....	89
ГУДОК; 2019.04.16; МЕТАЛЛУРГОВ ВКЛЮЧИЛИ В ЭКОСИСТЕМУ	90
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; FESCO ХОТЕЛА КУПИТЬ 1 ТЫС. ВАГОНОВ- ЗЕРНОВОЗОВ, НО ПОКА АНАЛИЗИРУЕТ РЫНОК	91
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.04.15; НАЗВАНЫ САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ГОРОДА ДЛЯ ПОЕЗДОК НА ПОЕЗДЕ.....	92
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РОССИЯ ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ПОПРАВКАМ К АФИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ В ЧАСТИ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ МОРСКИХ СУДОВ	92
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИННА ЗУБАРЕВА; 2019.04.15; БЛОКЧЕЙН ВЫХОДИТ ИЗ ТРЮМА; В СТРАНЕ СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	92
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РОСТ ЭКСПОРТНЫХ ЦЕН НА ЗЕРНО ИЗ РФ ПОВЫСИЛ И ВНУТРЕННИЕ ЦЕНЫ, ТРЕЙДЕРЫ ИСПЫТЫВАЮТ ЗАТРУДНЕНИЯ – ЭКСПЕРТЫ.....	94
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.15; «СОВКОМФЛОТ» ГОТОВ С 1 ЯНВАРЯ ПЕРЕЙТИ НА НИЗКОСЕРНИСТОЕ ТОПЛИВО – ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР.....	95
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.15; «СОВКОМФЛОТ» ДО ОКТЯБРЯ 2022 Г ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ У ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» ДВА ТАНКЕРА НА СПГ	95
ПРАЙМ; 2019.04.15; «СОВКОМФЛОТ» ОЖИДАЕТ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ШЕСТОГО ТАНКЕРА НА СПГ.....	96
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; НОВАТЭК ПРЕДЛОЖИЛ РЯД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ СПГ-ПРОЕКТОВ НА АРКТИКЕ	96
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; СУД 23 МАЯ РАССМОТРИТ ДЕЛО О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА.....	98
ВЕДОМОСТИ; 2019.04.15; «ЛУКОЙЛ» ОСПОРИЛ В СУДЕ РЕШЕНИЕ ФАС ПО ЖАЛОБЕ «РОСНЕФТИ».....	99
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.04.15; ОССЗ БУДЕТ ОРИЕНТИРОВАН НА ОБНОВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ФЛОТА ДЛЯ АРКТИКИ	99
РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; РСТ: ТУРОПЕРАТОРЫ ЖДУТ ТОЧНУЮ ДАТУ ОТКРЫТИЯ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ.....	100
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РОССИЙСКИЕ ЭКСПЕРТЫ ВНОВЬ ПРОВЕРЯТ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА ХУРГАДЫ	100
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; АВИАКОМПАНИИ РФ В МАРТЕ ЗАДЕРЖАЛИ ПОЧТИ 5% МЕЖДУНАРОДНЫХ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ.....	101
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ВЕРТОЛЕТНАЯ «ДОЧКА» ЮТЭЙР ПОЖАЛОВАЛАСЬ НА ДЕФИЦИТ ПИЛОТОВ В РФ.....	102
RNS; 2019.04.15; «АЭРОФЛОТ» ПРОВЕЛ ПЕРВОЕ В ЭТОМ ГОДУ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА	102
ТАСС; 2019.04.15; АВИАРЕЙС ИЗ НОВОКУЗНЕЦКА В НОВОСИБИРСК ВОЗОБНОВЛЕН ПОСЛЕ ЧЕТЫРЕХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА	103
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; S7 В МАЕ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В ГУАНЧЖОУ	103
ПРАЙМ; 2019.04.15; СУБСИДИРУЕМЫЙ АВИАРЕЙС ОТКРОЮТ МЕЖДУ ЧИТОЙ И УЛАН-УДЭ	104
ТАСС; 2019.04.15; UTAIR УВЕЛИЧИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ ВНУТРИ ЮГРЫ.....	104

ТАСС; 2019.04.15; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ПРЕДОСТАВИТ ВЕТЕРАНАМ ВОВ БЕСПЛАТНЫЕ БИЛЕТЫ С 1 ПО 13 МАЯ.....	105
ТАСС; 2019.04.15; ИАТА ПРИСВОИЛА СТРОЯЩЕМУСЯ ПОД САРАТОВОМ АЭРОПОРТУ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОД GSV	105
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ОБСУЖДАЮТ С ТЭК ЗАКАЗ НА НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ, ИЗУЧАЮТ ЭКОНОМИКУ ПРОЕКТА	106
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ФАС ПРЕКРАТИЛА ДЕЛО О ПРИЗНАКАХ НАРУШЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ АЭРОФЛОТОМ И ГРУЗОВОЙ «ДОЧКОЙ» ШЕРЕМЕТЬЕВО	106
ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ГТЛК ТРЕБУЕТ В СУДЕ ОТ АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» 613 МЛН РУБЛЕЙ	107
ПРАЙМ; 2019.04.15; АЭРОПОРТ «ТОЛМАЧЕВО» В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 15% – ДО 1,3 МЛН ЧЕЛОВЕК	107
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.15; «ПОБЕДА» ПОКА НЕ ЗНАЕТ, КАК ИСПОЛНИТЬ РЕШЕНИЕ СУДА О ПЕРЕВОЗКЕ ОРУЖИЯ	108
ТАСС; 2019.04.15; В ИРКУТСКЕ ЗАДЕРЖАЛИ ВОДИТЕЛЯ ШКОЛЬНОГО АВТОБУСА, ПЕРЕВОЗИВШЕГО ДЕТЕЙ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ	108
ТАСС; 2019.04.15; МОРЯКИ С СУДНА «ПАЛЛАДИЙ» ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ ИЗ ПУСАНА ЗА СЧЕТ СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ	108
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.15; МОСТРАНСАВТО: ДЕВЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ ПРИ ДТП С УЧАСТИЕМ РЕЙСОВОГО АВТОБУСА НА ВОСТОКЕ МОСКВЫ	109
ТАСС; 2019.04.15 УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ВОЗБУЖДЕНО ПОСЛЕ АВАРИИ С ЭКСКУРСИОННЫМ АВТОБУСОМ ПОД ТУЛОЙ.....	109
РГ-ОМСК; 2019.04.15; В ОМСКЕ СЕМЕРО ПОСТРАДАЛИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ МАРШРУТКИ И БЕТОНОМЕШАЛКИ	110
РИА НОВОСТИ, ЮЛИЯ НАСУЛИНА; 2019.04.15; В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ЭКСТРЕННО СЕЛ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ	110
ВЕСТИ; 2019.04.15; ПРОЛЕТ МОСТА РУХНУЛ В ДОН И УТЯНУЛ ЗА СОБОЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ КРАН	110

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНДРЕЙ ЦЕДРИК; 2019.04.16; В СКОРОСТИ И В РАДОСТИ; РЕШЕНО ВЕРНУТЬСЯ К ПРОЕКТУ ВСМ МОСКВА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Президент **Владимир Путин** согласился возродить проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Петербург, реализация которого обсуждается со времен СССР. С просьбой поддержать проектирование железной дороги к главе государства обратились гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров и врио губернатора Петербурга Александр Беглов. Они ожидают от ВСМ утроения пассажиропотока между городами и «дополнительной динамики развития». Однако эксперты и источники “Ъ” сомневаются в эффективности проекта.

Как стало известно “Ъ”, **Владимир Путин** 10 апреля поддержал начало проектирования ВСМ Москва-Санкт-Петербург, а также объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в Петербургском транспортном узле. Положительная резолюция стоит на письме с соответствующим предложением от врио губернатора Петербурга Александра Беглова и гендиректора ОАО РЖД Олега Белозерова. Они утверждают, что с учетом постоянного роста пассажирских железнодорожных перевозок между городами крайне важны развитие сообщения на данном направлении и существенное сокращение времени в пути. ВСМ предусмотрена стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года и транспортной стратегией РФ, а также «полностью отвечает требованиям майского указа президента».

Целевые показатели проекта предусматривают рост пассажиропотока втрое, до 33 млн человек, и сокращение времени в пути до двух часов, что придаст «дополнительную динамику развитию экономики Петербурга и городских агломераций». Обоснование инвестиций было подготовлено еще в 2009 году и получило положительное заключение Главгосэкспертизы.

В ОАО РЖД отказались от комментариев. В **Минтрансе** “Ъ” не ответили. Представитель вице-премьера Максима **Акимова** Сергей Извольский сообщил лишь, что «развитие высокоскоростного железнодорожного движения в России находится в актуальной повестке». Вице-губернатор Петербурга Евгений Елин подтвердил, что письмо готовилось. По его словам, проект рассматривается в рамках развития городской транспортной инфраструктуры наряду со строительством «транспортных полуколец по аналогии с московскими», организацией скоростного сообщения Санкт-Петербург Главный-Тосно и реконструкцией вокзалов. Источники “Ъ” говорят, что соглашение о строительстве ВСМ может быть подписано на ПМЭФ-2019.

ВСМ Москва-Петербург обсуждается со времен СССР. В конце 1991 года для ее строительства было создано РАО ВСМ, ТЭО проекта подготовил «Ленгипротранс»: 654,3 км, скорость до 350 км/ч, общие вложения \$5 млрд. Срок окупаемости оценивался по-разному, от 7 до 28 лет. Но в 1998 году проект был заморожен, от него остались долги и котлован рядом с Московским вокзалом в Петербурге (там сейчас стоит ТРЦ «Галерея»). Вместо ВСМ провели реконструкцию Октябрьской железной дороги и запустили «Сапсаны». Попытка реинкарнации ВСМ была предпринята в 2006 году: ОАО РЖД и «Трансмашхолдинг» создали АО «Скоростные магистрали». В 2011 году компании представили проект стоимостью 696 млрд руб. с запуском сначала в 2017 году, потом в 2018 году.

Но в итоге вместо этого началось активное обсуждение ВСМ Москва-Казань как части высокоскоростного коридора «Евразия» от Берлина до Пекина. Первым участком

магистрала должен был стать маршрут Железнодорожный-Гороховец (Москва-Нижний Новгород) с вводом в 2024 году. Минтранс, Минпромторг и ОАО РЖД поручили до 1 марта определиться с технологическим партнером. Но неожиданно ситуация радикально изменилась: возобладала позиция первого вице-преьера Антона Силуанова, выступавшего против проекта.

Президент потребовал снова рассмотреть вариант ВСМ Москва-Петербург как более надежный с точки зрения экономики (см. “Ъ” от 29 марта). Теперь вопрос выглядит решенным. Однако, как уверяют источники “Ъ”, финансовой модели проекта еще нет, равно как и реальных оценок пассажиропотока. Непонятно, какой класс пассажиров учитывается в приведенных расчетах: «Сапсан», уже курсирующий на этом направлении, принадлежит к премиальному классу, и вряд ли ВСМ будет дешевле. Один из собеседников “Ъ” отмечает неизбежность в такой ситуации внутренней конкуренции между проектами. Другой источник “Ъ” полагает, что они могут быть объединены: технически «Сапсаны» способны ездить по ВСМ. Заново придется вести и переговоры с потенциальными партнерами. На ВСМ Москва-Казань претендовали китайцы и немцы, выпуск поездов предполагалось поручить СП «Синары» либо с Siemens («Уральские локомотивы»), либо с китайской CRRC.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров разделяет сомнения источников “Ъ”: несмотря на платежеспособный спрос на направлении Москва-Петербург, экономическая эффективность строительства ВСМ «вызывает очень большие вопросы». Рекордный объем перевозок на «Сапсане» – 20,8 тыс. человек в сутки (достигнут 30 апреля 2018 года), а среднесуточный – около 15 тыс. человек в сутки (5,5 млн человек в 2018 году, что на 7% больше, чем в 2017 году), отмечает эксперт. Для адекватных сроков окупаемости ВСМ, по его словам, минимальная цена на билет должна быть в 2,5-3 раза выше, чем сейчас на «Сапсан». Даже с учетом оптимистичных прогнозов роста спроса и отсутствия резкого расширения предложения авиакомпаний-лоукостеров, добавляет эксперт, потенциальный пассажиропоток новой ВСМ в 2026-2027 годах может составить до 7 млн человек при отказе от «Сапсанов» и 4,5 млн человек при их параллельной эксплуатации. Оба варианта не обеспечивают адекватных сроков окупаемости с учетом стоимости строительства ВСМ не менее 700 млрд руб., уверен Михаил Бурмистров. Единственным реалистичным вариантом, по его мнению, остается не строительство новой ВСМ, а комплексная реконструкция действующих путей для увеличения средней скорости «Сапсанов» до 250-280 км/ч, что технически возможно и позволит сократить время в пути примерно до 2,5 часа.

<https://www.kommersant.ru/doc/3945517>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.16; ПУТИН ГОТОВ ИЗМЕНИТЬ МАРШРУТ ПЕРВОЙ В РОССИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ; ВМЕСТО НИЖНЕГО НОВГОРОДА ОНА МОЖЕТ ПРОТЯНУТЬСЯ ДО ЕГО РОДНОГО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Президент **Владимир Путин** поддержал проектирование высокоскоростной железной дороги Москва – Санкт-Петербург. «Согласен», – написал он 10 апреля в ответ на просьбу врио губернатора города Александра Беглова и гендиректора РЖД Олега Белозерова. «Ведомости» ознакомились с копией документа, подлинность подтвердили два человека, близких к РЖД, и федеральный чиновник.

Проект полностью отвечает требованиям майского указа, поможет развитию Санкт-Петербурга и городской агломерации, убеждали **Путина** авторы письма. ВСМ сократит время в пути до двух часов, а пассажиропоток между двумя городами вырастет втрое – с 11 млн до 33 млн человек в год.

Проект ВСМ до Санкт-Петербурга обсуждался много лет. Обоснование инвестиций было готово в 2009 г., сообщают авторы письма **Путину**. Стоимость проекта в документе не

оценивается, но в 2015 г. РЖД рассчитывала, что стройка обойдется в 984,4 млрд руб. Если предположить, что это была сумма в ценах II квартала 2015 г., то в I квартале 2019 г. она составит не менее 1,13 трлн руб., стоимость может увеличиться и в результате проектирования, подсчитал партнер ЕУ Дмитрий Ковалев.

Еще недавно правительство направило президенту доклад, в котором поддержало строительство ВСМ до Нижнего Новгорода стоимостью 621,5 млрд руб., из которых по 200 млрд должны предоставить бюджет и РЖД. Дорогу включили в **комплексный план** развития инфраструктуры, но единства в Белом доме не было – проект поддерживал курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов**, а критиковал первый вице-премьер Антон Силуанов. «Экономический смысл практически отсутствует – эти инвестиции не отобьются», – говорил он, сомневаясь в корректности оценки будущего пассажиропотока.

Президент готов сделать выбор в пользу дороги до Петербурга, говорят федеральный чиновник, три участника правительственных совещаний и человек, близкий к РЖД. Проработка ВСМ до Нижнего Новгорода продолжается, настаивает пресс-секретарь президента Дмитрий Песков. «По всей видимости, президент не будет делать публичных заявлений, тема ВСМ в Казань и Нижний Новгород просто уйдет с повестки дня», – считает федеральный чиновник. Направлений высокоскоростного железнодорожного движения много и все потенциально перспективные, говорит представитель **Акимова**. Представитель РЖД отказался от комментариев, а Беглова – не ответил на запрос «Ведомостей». Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г. предполагает строительство в том числе линии высокоскоростного сообщения Москва – Санкт-Петербург, напомнил представитель «Скоростных магистралей» («дочка» РЖД).

Аргументы в пользу дороги до Петербурга высказывал министр экономического развития Максим Орешкин в конце прошлого года, сообщив, что его ведомство ведет такие подсчеты. Железная дорога начинает выигрывать у авиации, когда время в пути на поезде сокращается менее чем до трех часов, говорил он в феврале в интервью «Ведомостям», снизится нагрузка на перегруженные авиаузлы в Москве и Петербурге, появится возможность вернуть на базовую ветку Москва – Петербург грузы, вынужденные из-за скоростного движения медленно идти в объезд.

Хотя авторы письма апеллируют к майскому указу **Путина**, вряд ли удастся завершить стройку ВСМ до Санкт-Петербурга в этот президентский срок, сомневаются несколько участников правительственных совещаний. Если бы в 2009 г. проект дороги до Петербурга не остановился, то его подготовка заняла бы 2,5 года и только в середине 2012 г. удалось бы начать строительство, вспоминает участник правительственных совещаний, сейчас по ВСМ в Санкт-Петербург были бы запущены поезда.

Минтранс и правительство отказались от идеи, поскольку проект оказался нецелесообразным: у проекта был отрицательный NPV (чистая приведенная стоимость), рассказывает участник правительственных совещаний. ВСМ позволит сэкономить всего около часа в пути по сравнению с «Сапсаном», замечает он, да и скорость «Сапсана» можно увеличить, улучшив верхнее строение пути. «Сапсан» может ускориться с максимальных 250 км/ч до 350 км/ч, если модернизировать существующую магистраль, согласен председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин, тогда добраться можно будет за 2,5 часа и не потребуется строить новую дорогу. Для перевозки грузов сейчас используется параллельный савеловский маршрут – расходы грузоотправителей выросли на 25%, но нареканий уже нет, отмечает Иванкин.

«Сюрреализм, необъяснимые действия, пытаться понять бессмысленно», – оценивает возврат к идее ВСМ до Санкт-Петербурга человек, участвовавший в проработке этого проекта несколько лет назад. На проект ВСМ в Казань уже потрачены колоссальные деньги, напоминает он.

Письмо **Путину** воспринимается как отказ РЖД от строительства ВСМ в Нижний Новгород, говорит участник проработки проекта. Две дороги не конкурируют, спорит человек, близкий к «Скоростным магистралям». Прежде проекты не противопоставлялись: РЖД позиционировала проекты и в Казань, и в Санкт-Петербург как единую ВСМ «Евразия», которая свяжет Китай и Европу. Но возможности бюджета ограничены: на финансирование ВСМ в комплексном плане развития инфраструктуры предусмотрено всего 200 млрд руб., а без бюджетной поддержки столь амбициозный проект реализовать невозможно. Получить инвестиции в строительство проекта, который не будет завершён в эти шесть лет, тоже сложно, говорит другой участник совещаний. Даже один проект – амбициозная задача, а построить две дороги до 2024 г. почти невозможно, рассуждает партнер КПМГ Степан Светанков: выбор лучше сделать в пользу Петербурга.

В преддверии выборов губернатора все больше ожиданий, что на Санкт-Петербург прольется золотой дождь, говорит вице-президент Российской ассоциации политических консультантов Петр Быстров. Проект ВСМ, по его словам, безусловно, принесет очки и Беглову, и президенту, но реализовать его сложно и необходимость новой дороги при наличии «Сапсана» и недорогого авиасообщения сомнительна.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/16/799199-putin-izmenit>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИЛОНОВ ПРЕДЛОЖИЛ ИСКЛЮЧИТЬ УЧАСТИЕ БИЗНЕСА В ПЛАТНОЙ ЭВАКУАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ

Депутат Госдумы Виталий Милонов предложил министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** исключить бизнес из процедуры платной эвакуации и выписывания штрафов для автомобилистов.

«Прошу Вас рассмотреть возможность реформирования отрасли платной эвакуации и штрафного хранения личного автотранспорта граждан с учетом исключения из данного процесса частного бизнеса и вытекающих из этого коррупционных потенциалов. По моему убеждению, только государство должно обладать возможностью наложения штрафов и взысканий», – написал Милонов в обращении к **Дитриху**, текст письма находится в распоряжении РИА Новости.

Парламентарий также обратился с аналогичным предложением к врио губернатора Санкт-Петербурга Александру Беглову.

«В последние годы ситуация с эвакуацией и штрафной стоянкой личного автотранспорта в крупных городах нашей страны вызывает серьезные опасения. Во многих случаях данная отрасль контроля над дорожной обстановкой передана в частные руки, как это происходит сейчас в Санкт-Петербурге. Коммерческие организации скорее заинтересованы не в поддержании порядка на улицах и дорогах, а нацелены на извлечение максимальной прибыли любыми методами», – пояснил депутат в обращении.

По мнению Милонова, коммерсанты порой прибегают к самым «недобросовестным методам ведения бизнеса».

«Надо отметить, что единение государства и бизнеса в данном процессе во многом провоцирует возникновение коррупционных связей и возможностей к незаконному личному обогащению участников», – также написал он.

<https://ria.ru/20190416/1552721147.html>

СТАВРОПОЛЬ24; ИРИНА БЫКОВА; 2019.04.15; ГУБЕРНАТОР СТАВРОПОЛЯ ОБСУДИЛ С ГЛAVОЙ МИНТРАНСА МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАЯ

Объём дорожного фонда Ставрополя вырос вдвое.

В Минтрансе России в понедельник 15 апреля прошла встреча губернатора Ставропольского края Владимира Владимировича с министром транспорта **Евгением Дитрихом**.

В ходе встречи губернатор сообщил, что регион планирует провести реконструкцию аэропортовых и аэродромных комплексов: в аэропорту «Минеральные Воды» предусмотрена реконструкция 9 рулёжных дорожек, в аэропорту «Ставрополь» – рулёжных дорожек и взлётно-посадочной полосы.

Помимо этого, Владимир Владимирович сообщил, что необходимо построить новый пассажирский терминал в аэропорту Ставрополя.

Ещё одна важная тема встречи – реализация национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Ставропольской агломерации. Регион уже объявил торги по 97% объектам, входящим в программу.

В целом же, дорожный фонд региона удалось увеличить почти в 2 раза. За 5 лет на Ставрополье отремонтированы участки региональных и муниципальных дорог общей протяжённостью 2,1 тысяч километров.

Кроме того, на Ставрополье завершается строительство важного для Пятигорска объекта – транспортной развязки на въезде в город, стоимостью 3,7 миллиардов рублей.

Новая развязка позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети всех городов-курортов Кавказских Минеральных Вод и сократить количество автоаварий.

В числе прочих были затронуты вопросы развития пригородного железнодорожного сообщения, строительства участков региональных автодорог, а также борьбы с нелегальными перевозчиками.

<http://stv24.tv/novosti/gubernator-stavropolya-obsudil-s-glavoj-mintransa-modernizaciyu-transportnoj-otrasli-kraya/>

На ту же тему:

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=72974

<http://www.stpravda.ru>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.04.15; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПЕРЕЧЕНЬ УГРОЗ ДЛЯ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ПРИ ИХ ОБРАБОТКЕ В СИСТЕМАХ ВЕДОМСТВА

Министерство транспорта РФ предложило утвердить модель угроз безопасности персональных данных при их обработке в информационных системах Минтранса, направленную на предотвращение неправомерного распространения этих данных, а также на контроль над обеспечением уровня защищенности таких сведений. Соответствующий проект ведомственного акта опубликован на официальном портале правовой информации. Речь идет о таких информационных системах Минтранса, как «Бухгалтерский учет» и «Кадровый учет». Также документом предлагается утвердить отраслевую модель угроз безопасности персональных данных при их обработке, в частности во внутренних локальных системах и федеральных информационных системах, которые эксплуатируются ведомством.

Отраслевая модель угроз разработана для построения систем защиты информационных систем в транспортной отрасли и при взаимодействии с перевозчиками, а также с субъектами транспортной инфраструктуры.

В документе, в частности, определены типовые для отраслевой информсистемы параметры угроз, такие как их источники, способы их реализации, уязвимости системы и деструктивные воздействия на защищаемые данные.

В списках угроз, разработанных для систем «Бухгалтерский учет» и «Кадровый учет» отмечается, что эти угрозы обусловлены преднамеренными или непреднамеренными действиями, создающими условия для нарушения безопасности данных, которые могут причинить ущерб жизненно важным интересам личности, общества и государства. Речь

идет о действиях со стороны граждан, зарубежных спецслужб или организаций, в том числе террористических, а также криминальных группировок.

Эти модели (для систем «Кадровый учет» и «Бухгалтерский учет») содержат данные по угрозам безопасности персональных данных, связанным с перехватом информации по техническим каналам для их копирования и неправомерного распространения, с несанкционированным, в том числе случайным, доступом в систему для изменения, копирования, незаконного распространения данных, а также с деструктивными воздействиями на элементы системы с использованием ПО для уничтожения или блокирования сведений.

Данные модели предназначены для анализа защищенности информационных систем от угроз, для разработки системы защиты сведений, которая нейтрализует предполагаемые угрозы с помощью методов и способов защиты, предусмотренных для соответствующего класса информационной системы. Также модель разработана для проведения мероприятий по предотвращению незаконного доступа к персональным данным и передачи их лицам, у которых нет права на доступ к такой информации. Кроме того, список угроз подготовлен, чтобы не допустить воздействия на технические средства систем, в результате которого может быть нарушена их работа, а также для контроля над обеспечением уровня защищенности персональных данных.

Модель угроз является методическим документом, она предназначена для должностных и ответственных лиц оператора персональных данных, администраторов информационных систем, а также их разработчиков.

Отмечается также, что указанный список угроз безопасности персональных данных может уточняться и дополняться по мере выявления новых источников опасности, развития способов и средств реализации угроз в системах.

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-razrabotal-perechen-ugroz-dlya-personalnykh-dannykh-pri-ikh-obrabotke-v-sistemakh-vedomstva.html>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.04.15; МИНТРАНС РОССИИ НАЧАЛ РАЗРАБОТКУ ПРИКАЗА ОБ ИЗМЕНЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ПОРТОВ СЕВМОРПУТИ

Начата разработка приказа Минтранса России об изменении административной принадлежности портов Севморпути, общественное обсуждение которого продлится до 26 апреля 2019 года. Разработка проекта приказа связана с передачей ряда полномочий по управлению Северным морским путем госкорпорации «Росатом». Текст проекта документа пока не опубликован.

По данным Федерального портала для размещения нормативно-правовых актов, ожидается, что приказ вступит в силу в июне 2019 года.

<http://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=36822>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.16; ИНОСТРАННЫМ САМОЛЕТАМ ПОВЫСЯТ ЦЕННИК; ВЛАСТИ ПРИНУЖДАЮТ РЕГИСТРИРОВАТЬ ИХ В РФ ЛИБО ПЛАТИТЬ НДС

Российские власти хотят стимулировать авиакомпании и лизингодателей регистрировать самолеты в российском реестре, в противном случае им придется с 2020 года платить НДС в размере 20% на ввозимые машины. Такой позиции придерживаются Минтранс и Минпромторг. Источники “Ъ” в авиакомпаниях считают, что крупные международные лизингодатели, владеющие судами, не согласятся на перерегистрацию новых самолетов, что повлечет либо рост цен на билеты, либо отказ от обновления парка. Эксперты же отмечают, что мера параллельно позволит обнулить НДС на российскую авиатехнику, сделав ее более доступной для покупателей в РФ.

Временный режим, при котором среднемагистральные самолеты иностранного производства ввозятся в Россию без уплаты пошлин и налогов, может быть не продлен. В **Минтрансе** и Минпромторге заявили «Интерфаксу», что считают это нецелесообразным. Режим временного ввоза введен в 2010 году решением комиссии Таможенного союза.

Отмена режима возможна, если будет принят законопроект об освобождении от НДС самолетов, зарегистрированных в российском реестре воздушных судов. Проект закона был внесен в правительство Минфином в декабре 2018 года для «налогового стимулирования развития гражданской авиации в России».

В **Минтрансе** добавили, что в случае отмены временного режима предложат освобождать ввоз самолетов от пошлин до 2024 года.

Если эти инициативы будут приняты, самолеты, ввозимые в Россию с 2020 года и не внесенные в российский реестр, будут облагаться НДС по ставке 20%. Введение НДС существенно увеличит расходы авиакомпаний, так как 95% самолетов в РФ, по данным Росавиации, зарегистрированы в иностранных реестрах – на Бермудах и в Ирландии. «Если самолет стоит \$50 млн, авиакомпании придется заплатить в бюджет \$10 млн, перевозчики будут стремиться отбить свои расходы за счет роста цен на билеты», - говорит источник “Ъ” в одной из авиакомпаний.

Собеседники “Ъ” полагают, что в таких условиях поставка новых зарубежных самолетов в РФ может быть крайне затруднена. В основном самолеты поставляются в лизинг, и после окончания контракта лизингодателю придется перерегистрировать машину из российского в иностранный реестр воздушных судов. «Но подтвердить соответствие эксплуатации машины правилам поддержания летной годности будет сложно», объясняет собеседник “Ъ” в отрасли, поскольку такие правила в РФ отличаются от иностранных. Он считает, что мера поспособствует переводу иностранных самолетов в российский реестр только в том случае, если у российских авиационных властей есть договоренность с иностранными лизингодателями. «Ни один иностранный лизингодатель не согласится перерегистрировать принадлежащие ему самолеты в российский реестр. И дело здесь не в правилах поддержания летной годности, а в доверии к их исполнению российскими авиавластями», - категоричен третий источник “Ъ” в отрасли авиаперевозок.

По мнению собеседников “Ъ”, перерегистрация в российский реестр будет возможна для старых самолетов с низкой остаточной стоимостью.

«В условиях резкого повышения расходов авиакомпаний при ввозе новых воздушных судов перевозчики могут отказаться от закупок новых машин, делая ставку на подержанные, которые можно зарегистрировать в российском реестре. Это может привести к снижению безопасности полетов», - предположил источник “Ъ” в крупной авиакомпании.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что благодаря этой инициативе **Минтранс** рассчитывает решить проблему перевода самолетов в российский реестр. «Вместо директивного перевода, вместо различных запретов собственникам и эксплуатантам предложена альтернатива: меняй регистр или плати», - говорит эксперт. Параллельно новации с НДС должны помочь и продвижению отечественной авиатехники на внутренний рынок. «Сегодня российские авиапроизводители находятся в неконкурентной ситуации из-за уплаты НДС. Обнуление налога для наших самолетов через регистрацию в реестре – весомый вклад в повышение их привлекательности», - считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3945604>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; МИНПРОМТОРГ И МИНТРАНС РФ ВЫСТУПИЛИ ЗА ОТМЕНУ ЛЬГОТНОГО ВВОЗА ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ ПОСЛЕ 2020Г

Минпромторг и **Минтранс** РФ считают целесообразным отменить после 2020 года льготный ввоз иностранных среднемагистральных самолетов при условии, если к этому

времени будет принят закон об освобождении от НДС судов, регистрируемых в российском реестре.

Основную долю среднемагистрального парка российских авиакомпаний составляют самолеты производства американского Boeing и европейского Airbus. Режим временного ввоза в РФ лайнеров этого типа предполагает полное условное освобождение от таможенных пошлин и налогов, ранее он был продлен до 31 декабря 2019 г. Подумать, стоит ли продлевать действующий режим, поручал президент **Владимир Путин**. Консолидированную позицию необходимо было внести в Евразийскую экономическую комиссию до 15 апреля.

«В целях унификации льготного режима ввоза воздушных судов на территории ЕАЭС Минфин России в декабре 2018 года внес в правительство РФ законопроект, предусматривающий освобождение от обложения НДС гражданских воздушных судов при условии их регистрации в государственном реестре РФ. В случае принятия законопроекта продление возможности применения режима временного ввоза для иностранных воздушных судов по решению комиссии Таможенного союза №331 после 31 декабря 2019 г. видится нецелесообразным», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Минпромторга.

В пресс-службе **Минтранса** агентству сообщили об аналогичной позиции: «В случае принятия законопроекта (подготовленного Минфином – ИФ) **Минтранс** считает нецелесообразным продление после 31 декабря 2019 года режима временного ввоза с освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов, установленного решением комиссии Таможенного союза в 2010 году».

«В то же время, – добавили в **Минтрансе**, – в отношении турбореактивных среднемагистральных воздушных судов вместимостью от 50 до 300 человек, ввозимых в страны ЕАЭС в целях использования в пределах территории государства – члена союза, а также для перевозок между странами ЕАЭС или международных перевозок, решением комиссии Таможенного союза от 2009 года установлено освобождение от ввозных таможенных пошлин до 31 декабря 2023 года включительно. В случае отмены продления режима временного ввоза считаем целесообразным рассмотреть вопрос включения в решение комиссии Таможенного союза от 2009 года гражданских пассажирских самолетов, в целях распространения на них освобождения от ввозных таможенных пошлин».

КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.04.15; ПЛОМБЫ МАССОВОГО СЛЕЖЕНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО Тестирует системы мониторинга за транзитными грузами

Россия сделала серьезный прорыв в цифровизации таможни, опробовав систему слежения за санкционным транзитом с использованием электронных пломб

После трех лет успешной реализации проекта по таможенному контролю транзитных грузов с Украины с помощью электронных навигационных пломб на базе системы ГЛОНАСС государство намерено распространить этот цифровой проект на все перевозки транзитных грузов по территории России. Для реализации идеи правительство намерено создать совершенно новую информационную систему федерального масштаба на базе IT-инфраструктуры «Платона», вместо того чтобы развивать уже работающую подсистему «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит».

В начале апреля стало известно, что Россия выиграла спор во Всемирной торговой организации (ВТО) у Украины, которая оспаривала применение указа президента РФ Владимира **Путина** от 1 января 2016 года о введении пошлин в отношении украинских товаров и мерах специального контроля за транзитом таких грузов с использованием электрон но-навигационных пломб. Решение третейской комиссии ВТО означает, что Россия действует в полном соответствии с правилами международной торговли, а

эксперты-международники полагают, что это первый в истории ВТО прецедент, который будет иметь огромное значение для разрешения многих других международных споров, в том числе в пользу России.

Для отечественного логистического рынка указ президента по обеспечению контроля за транзитом товаров, поступающих с территории Украины в другие сопредельные страны, тоже оказался важным прецедентом. Впервые в истории российское государство реализовало полностью успешный проект по цифровизации таможенного контроля: транзитные грузовые автомобили и железнодорожные вагоны с санкционными товарами проезжали территорию России опломбированными новыми электронно-навигационными запорными устройствами.

Правительственным поручением ответственными за реализацию президентского указа были назначены **Ространснадзор** и АО ГЛОНАСС, поставку электронных запорнопломбировочных устройств, обеспечивающих передачу данных в режиме реального времени в национальную навигационную систему «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит», осуществляла российская фирма «Страж». Непосредственный мониторинг передвижения транспортных средств по территории РФ между пограничными переходами вели **Ространснадзор** и Федеральная таможенная служба России. В конце прошлого года премьер-министр **Дмитрий Медведев** подписал постановление о распространении технологии электронного слежения за всеми транзитными грузоперевозками между Украиной и сопредельными государствами.

«За три года реализации указа президента по перевозкам санкционных грузов с использованием наших электронных запорно-пломбировочных устройств было отправлено свыше 6 тыс. транспортных средств, предотвращено около десятка незаконных попыток доступа к грузу», – рассказали «Ъ» в ИПК «Страж». По словам генерального директора компании Виктора Крылова, интеллектуальный комплекс «Биглок» полностью разработан в России, устройство на 80% состоит из отечественных комплектующих, а в программном модуле и технических элементах устройства использованы запатентованные ноу-хау, пока не имеющие аналогов в мире.

Разведка сбоем

Успех инновационного проекта вдохновил высокопоставленных чиновников на дальнейшие шаги по цифровизации таможенного контроля за транзитом. По информации «Ъ», правительство поручило **Минтрансу** и другим причастным ведомствам разработать и внедрить такую систему на всей территории России в очень жесткие сроки: к 15 мая – в пилотном режиме, а с 1 июля – в полноценную эксплуатацию.

Однако на регулярных совещаниях у вице-преьера Максима **Акимова**, отвечающего помимо прочего за цифровизацию экономики, уже более чем полгода обсуждают совершенно другой проект, не предусматривающий использования системы «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит». В правительстве рассматривается подготовленный **Минтрансом** РФ проект распоряжения правительства о заключении концессионного соглашения с частной компанией «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), которая планирует реализовать заявленный функционал на базе существующей IT-инфраструктуры государственной системы по сбору платы с большегрузных автомобилей «**Платон**» (также находится в концессионном управлении у РТИТС).

Для реализации этой схемы правительство уже начало предпринимать практические шаги. Осенью по распоряжению председателя правительства Дмитрия **Медведева** был проведен пилотный эксперимент по проверке возможностей РТИТС на практике с участием таможенных органов России и Казахстана. С российской стороны тестировались пломбы «Стерх» в связке с IT-инфраструктурой «**Платона**», с казахстанской – уже упоминавшиеся электронные пломбы «Сириус» производства ИПК «Страж», которые передавали данные в национальную информационную систему Казахстана ЭВАК (аналог российского ГЛОНАСС).

Подробности об итогах эксперимента российские таможенные власти специально не публиковали, первый замруководителя ФТС России Руслан Давыдов лишь сообщил «Известиям», что эксперимент прошел успешно, а всего в рамках эксперимента осуществлено 146 перевозок товаров: из России в Казахстан – 108 перевозок (133 партии), из Казахстана в Россию – 38 перевозок (39 партий).

По словам Дениса Еремина, замдиректора Института космической техники и технологий Казахстана (оператор системы ЭВАК), в рамках пилотного проекта электронными пломбами «Сириус» были оснащены 50 автофургонов и прицепов, «сбоев в работе системы по контролю доступа к грузам и замечаний по работе ЭЗПУ «Сириус» не было».

В отчетном видеоролике, снятом участниками проекта из Казахстана, имеющемся в распоряжении «Ъ», наглядно продемонстрирована процедура установки, активации и снятия пломбы с запорного устройства грузовика. Из ролика видно, что процесс установки пломбы ИПК «Страж» занимает не более минуты, чтобы затянуть пломбировочный трос и дистанционно активировать пломбу через мобильный телефон. Установка более тяжелой пломбы «Стерх» (ее вес 1,2 кг против 0,5 кг у «Сириуса») связана с необходимостью неоднократно продеть трос между конструкциями запора кузова автомобиля, а чтобы избежать ее «болтания» при перевозке, потребовался дополнительный крепеж пластмассовыми хомутами, на что ушло не менее 15 минут. Другие собеседники «Ъ» кроме прочего отмечают, что пломба «Стерх» оказалась плохо защищена от попадания влаги внутрь устройства, в ходе эксперимента отмечались случаи передачи ложного экстренного сигнала от пломбы, возникали нарушения в передаче информации при активации.

Дело не в устройстве

В РТИТС рассказали «Ъ», что по результатам эксперимента компания дорабатывает IT-систему «Платона» и «прототип электронной пломбы». «Если решение о создании системы отслеживания для транзита будет принято, – говорят в компании, – благодаря отработанным механизмам и полученному опыту в рамках эксперимента между Россией и Казахстаном мы готовы принимать участие и оказывать техническую поддержку проекту с учетом требований и запросов ведомств, а также комментариев бизнеса, выявленных в рамках эксперимента».

В ИПК «Страж» убеждены, что их интеллектуальный комплекс «Биглок» вполне способен составить конкуренцию любым новым разработкам, поскольку сегодня ни в России, ни в других странах нет устройств, прошедших четырехлетний опыт коммерческой эксплуатации, а к созданию своего инновационного продукта компания шла 10 лет, имея 25-летний опыт разработки запорных устройств для всех видов транспорта.

«Но дело даже не в самом устройстве, а в том, что государство намерено потратить значительные бюджетные средства на создание нового производства и строительство еще одной федеральной информационной системы, когда уже есть работающее отечественное изделие высокого качества, полностью интегрированное в работу государственной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАССТранзит», в создание которой, кстати, уже вложены немалые деньги государства», – недоумевает гендиректор предприятия Виктор Крылов.

Он подчеркивает, что уже три года эта система работает штатно и полностью обеспечивает необходимый уровень выполнения контрольных функций в сфере международных перевозок, а вне сферы действия президентского указа о санкционных перевозках устройство активно используется коммерческими заказчиками – грузовладельцами, перевозчиками, экспедиторами и охранными предприятиями. Предмет особой гордости ИПК «Страж» – внесение ЭЗПУ «Сириус» в перечень устройств, допущенных к эксплуатации на железной дороге: на испытания, подготовку и подписание соответствующего распоряжения ОАО РЖД ушло около двух лет. Это как минимум означает, что выполнить поручение главы государства в заявленные сроки – с 15 мая

запустить систему в пилотном варианте, а с 1 июля внедрить в эксплуатацию на всей территории России на всех видах сухопутного транспорта – уже вряд ли удастся на базе «Платона» и представленного прототипа пломбы «Стерх», полагают в компании.

В РТИТС, впрочем, заявили «Ъ», что пломбирующее устройство компании успешно прошло тестирование на внутрироссийских железнодорожных маршрутах Москва – Владивосток – Москва и Ангарск – Смоленск. Однако возможных сроков развертывания системы в компании не называют.

Минпромторг вступился за рынок пломб

Между тем у идеи **Минтранса** нашлись противники в правительстве. По данным «Ъ», на одном из апрельских совещаний у вице-преьера Максима **Акимова**, где в очередной раз обсуждался вопрос о концессионном соглашении с РТИТС, с критикой идеи адаптации под задачи таможенного контроля инфраструктуры «Платона» выступил Минпромторг РФ. По словам источников, знакомых с позицией министерства, оно настоятельно рекомендует «использовать имеющийся в РФ задел» и выдвинуло ряд предложений, которые должны существенно сократить расходы федерального бюджета и ускорить готовность системы для полномасштабного использования в установленные правительством сроки.

Более того, в Минпромторге указывают **Минтрансу**, что федеральный закон о ГАИС ЭРА-ГЛОНАСС, принятый в декабре 2013 года, прямо запрещает подписание концессионных соглашений в сфере транспорта и в иных сферах, где предполагается использование навигационной информации без использования этой государственной инфраструктуры. По мнению Минпромторга РФ, при реализации проекта необходимо учесть опыт работы системы «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит», специально разработанной для решения этой задачи.

ОХРАНА ГРУЗОВ

Электронное пломбировочное устройство «Сириус» производства ИПК «Страж» включено в перечень пломбировочных механизмов, разрешенных к применению на инфраструктуре ОАО РЖД распоряжением №1221 от 8 сентября 2018 года. ФГУП «Ведомственная охрана на железнодорожном транспорте РФ» (ВО ЖДТ) совместно с ИПК «Страж» реализует проект «Охранный поезд» в рамках развития контейнерных перевозок. По информации компании, интеллектуальная система электронного пломбирования «Биглок» применяется на 36 маршрутах, в частности от портовой станции Находка до станций Московского узла. Устройство навешивается на вертикальные штанги контейнера и в процессе движения передает в режиме реального времени координаты объекта, маршрут перевозки, данные о состоянии троса пломбы, температуру воздуха и скорость движения объекта. При получении сигнала о вскрытии пломбы специальные отряды быстрого реагирования ВО ЖДТ прибывают к месту происшествия в течение 30-40 минут.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938222>

КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ, ЧУРАПЧЕНКО ЕВГЕНИЯ; 2019.04.15; ГРУЗОВАЯ АВТОДИЕТА; АВТОМАТИЧЕСКИЕ ВЕСЫ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ НЕ ВСЕГДА РАБОТАЮТ КОРРЕКТНО

Государство в нынешнем году намерено завершить конкурсные процедуры и выбрать концессионера, который займется созданием автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах (АСВГК). Пока есть два претендента – «РТ-Инвест Транспортные системы» и «Ростелеком». «Ъ» разобрался, что рынок и профильные ведомства думают о том, какой должна быть эта система и как устранить уже выявленные изъяны автоматизации, нормотворчества и исполнения.

Что представляет собой АСВГК

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на федеральных трассах планируется к 2024 году установить 387 пунктов весогабаритного контроля (ВГК) против 28 имеющихся сегодня, на региональных – 366. Создавать эту систему на федеральном уровне решено на концессионных началах.

Концессионер за ее создание и оперирование будет получать от концедента плату в размере 8,64 млрд руб. в год в течение 11 лет.

По мнению **Минтранса**, говорил в конце марта на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности-2019» Григорий Волков, и. о. директора департамента госполитики в области дорожного хозяйства министерства, операторов систем ВГК должно быть несколько, однако на федеральном уровне – только один.

«Создание **АСВГК**, учитывая значительную стоимость и техническую инновационность системы, предполагается провести без привлечения государственного финансирования, только за счет частных инвестиций», – пояснили «Ъ» в **Минтрансе**. Там отмечают, что государственную **АСВГК** в силу входящих в ее состав компонент не может создавать иностранный инвестор, а также российское юрлицо, решения которого прямо или косвенно могут определять иностранные резиденты (за исключением случаев, определенных международным договором РФ и другими нормативными актами).

В конце декабря частную концессионную инициативу (ЧКИ) по созданию **АСВГК** на федеральных трассах выдвинул оператор системы «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). Однако по закону, если в течение 45 дней после подачи ЧКИ появляется альтернативная заявка, концессионное соглашение нельзя заключить без конкурсных процедур.

И в феврале у РТИТС появился конкурент – «Ростелеком», уже оперирующий весогабаритным контролем на региональных автодорогах. Компания 1 февраля подала в **Минтранс** заявку, подчеркнув, что обладает значительным опытом по созданию, модернизации и обеспечению функционирования систем **АСВГК**, необходимой материально-технической базой и квалифицированным персоналом. Компанией создано и модернизировано более 47 комплектов, сообщалось в заявке, 26 из них «Ростелеком» эксплуатирует.

Как говорил господин Волков, ведутся подготовка и структурирование конкурсных процедур, **Минтранс** готовит доклад в правительство, которое должно определить порядок проведения конкурса. Он уточнил, что рассчитывает на завершение конкурсных процедур в текущем году, ближе к четвертому кварталу. В этом же году планируется и определение победителя, однако, отметил Григорий Волков, конкурс предусматривает ряд процедурных вопросов, в частности финансовое закрытие.

Зачем нужна федеральная **АСВГК**

«Государственная система ВГК должна создать равные условия для всех грузоперевозчиков по соблюдению требований законодательства, – говорят в **Минтрансе**. – Именно поэтому **Минтранс** изначально обсуждает проект системы с коммерческими перевозчиками и грузоотправителями, экспертами и отраслевыми ассоциациями». В 2016-2018 годах министерство и **Росавтодор** обработали существенное количество замечаний и предложений отраслевых ассоциаций к проекту создания **АСВГК**, говорят в **Минтрансе**, паспорт проекта в октябре 2018-го прошел обсуждение в Общественной палате. «Важно отметить, что в существенной степени профессиональное сообщество перевозчиков стало инициатором разработки **АСВГК**», – уверяют в министерстве.

Сейчас на территории РФ весогабаритный контроль осуществляется в основном на стационарных и передвижных пунктах контроля, что, по мнению **Минтранса**, недостаточно. «Это обусловлено незначительным охватом контроля трафика тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, невозможностью организовать постоянный контроль в круглосуточном режиме, длительностью проведения процедур, существенными затратами на организацию как самих указанных пунктов, так и

обеспечения их функционирования, а также человеческим фактором», – говорят в министерстве, отмечая, что, по данным **Росавтодора**, как минимум треть перевозок на федеральных трассах совершается с нарушением установленных правил в части ВГК.

«Грузовиков массой свыше 12 тонн – порядка 1,2 млн. Получается, что на дорогах более 400 тыс. перегруженных транспортных средств нарушителей, – отмечают в **Минтрансе**. – По данным **Росавтодора**, пилотные пункты **АСВГК** выявляли грузовики общей массой 120-140 тонн вместо разрешенных 44 тонн».

Ежегодный ущерб дорогам от перевозок со сверхнормативными нагрузками, по данным Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами, измеряется триллионами рублей, что в несколько раз превышает общий объем дорожных фондов, отмечают в **Минтрансе**.

«Автоматизация контрольных функций в сфере ВГК позволит повысить безопасность дорожного движения и грузоперевозок, обеспечить неотвратимость фиксации допущенных нарушений, повысить срок службы автодорог и сформировать предпосылки для исключения фактора нарушения действующих весогабаритных норм как механизма ценообразования на рынке грузоперевозок», – пояснили «Ъ» в министерстве.

Что не так в весогабаритном контроле сегодня

Опыт эксплуатации системы ВГК в регионах, по данным автоперевозчиков, пока нельзя назвать полностью удачным. «И жалобы транспортных компаний, и периодические сообщения в СМИ говорят о том, что новые весы не всегда работают корректно, – поясняет директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. – К тому же пока у автоматических приборов значительно меньшая точность, чем у стационарных. Быть без вины виноватыми не хочется никому, поэтому проблему нужно решать. Среди возможных путей – проверка новых комплексов и качественная калибровка их погрешности в соответствии с нормами. Кроме того, перевозчикам необходимо дать доступ к данным по «проштрафившемуся» транспорту сразу с нескольких рамок **АСВГК**, чтобы избежать возможных ошибок конкретной системы. В любом случае работа автоматических комплексов должна быть понятной и прозрачной».

«Мы сталкиваемся со следующими проблемами в организации **АСВГК**, – рассказывает технический директор группы компаний AsstrA Вадим Плотников. – Это несоответствия в параметрах места установки автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК): большинство пунктов расположены на неровных участках дороги, вблизи перекрестков, автобусных остановок и т. п. Также это некорректная работа весогабаритного измерительного оборудования: в рейсе автопоезд может пройти без нарушений – например, на четырех АПВГК нарушений не выявлено, а на пятом регистрируют перегруз. АПВГК может зарегистрировать превышение габаритных размеров из-за антенны или же из-за того, что автопоезд подпрыгнет на неровной дороге. Это несоответствие ограничений по осевым нагрузкам категории дороги: авто следует по дороге с допуском 11 тонн на ось, но штраф выписывают из расчета 10 тонн». Но самая главная проблема, говорит господин Плотников, заключается в несостоятельности судебной системы и слишком высоких штрафах за нарушение.

Руководитель технической службы Itella в России Дмитрий Макаревич говорит, что на сегодняшний день несовершенны процессы обслуживания и ремонта комплексов ВГК, а их поверку следует устраивать гораздо чаще. «Бывает так, что перевозчикам, владеющим автопоездами грузоподъемностью 20 тонн, приходят штрафы за доставку 16 тонн груза, – рассказывает он. – Такие ошибки могут быть связаны с тем, что транспортное средство, проезжающее рамку весогабаритного контроля, либо резко набирает скорость, либо снижает ее. Также причинами могут стать разрушение примыкающего дорожного полотна, крен дорожного покрытия и т. д.».

Что необходимо сделать

«Система ВГК действует уже более двух лет, и за это время собрана большая аналитика по несоответствиям и лучшим практикам использования этой системы на существующих пунктах, – говорит директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. – Важно грамотно систематизировать полученные знания и понимать, что у любой измерительной техники есть допустимая погрешность: у приборов, измеряющих вес на дороге, она зависит от указанных заводом-изготовителем параметров – чувствительности, устойчивости, частоты поверки и других факторов. На платформах нашей компании работают собственные пункты весового контроля, которые препятствуют выезду транспортного средства при наличии малейшего перегруза».

По мнению экспертного сообщества, перевозчикам должна быть предоставлена возможность оспаривания штрафов. Существующий механизм принятия решения по результатам ВГК в автоматическом режиме фактически лишает транспортные компании права на судебную защиту интересов, говорят в отрасли, так как невозможно применять положения п. 10 ст. 12.21.1 КоАП РФ «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».

«Также необходимо прописать ответственность грузоотправителя, – полагает Александр Лашкевич. – В КоАП должны быть внесены изменения, предусматривающие ответственность грузоотправителя именно за превышение веса груза, зафиксированного в автоматическом режиме. Пока же возможность перевыставления такой претензии законодательно не закреплена».

Дмитрий Макаревич считает, что вносить необходимые правки в кодекс нужно было сразу после завершения тестового режима работы АСВГК. «Все нарушители весогабаритных норм получают штраф, однако его размер зависит от величины перегруза транспортных средств, – говорит он. – Степень вины во всех случаях должна определяться в индивидуальном порядке. Например, есть транспортные компании, которые специально договариваются с грузоотправителями о дополнительной загрузке товара с целью экономии времени и уменьшения количества рейсов. В то же время другие перевозчики ненамеренно нарушают правила весового контроля, так как груз, перевозимый на паллетах, при загрузке может неравномерно распределиться из-за разного веса паллет, что приводит к превышению допустимых норм осевой нагрузки».

По мнению Эдуарда Миронова, с точки зрения доработки нормативной базы стоит продумать вопрос отслеживания мошеннических действий, направленных на избежание проверок: «Соблюдение всех требований системы позволит выйти логистическому рынку на качественно новый уровень с едиными, честными правилами».

В **Минтрансе** обещают устранить замечания к качеству фиксации и претензионной работы. «Для выполнения требований грузоперевозчиков и грузоотправителей были выработаны критерии, которым должна удовлетворять создаваемая АСВГК на федеральных трассах, – рассказывают в министерстве. – Во-первых, при измерениях весогабаритных характеристик приборная погрешность должна учитываться в пользу перевозчика. Это пожелание было учтено и легло в том числе в основу впоследствии утвержденного приказа **Минтранса** России от 29 марта 2018 года. Во-вторых, грузоперевозчик, превышающий весогабаритные характеристики, должен быть об этом проинформирован. При создании государственной федеральной АСВГК это планируется реализовать с помощью СМС-сообщений с целью исключения возможного дальнейшего нарушения и повторной фиксации на следующем пункте контроля. Это пожелание также было учтено в приказе **Минтранса** и будет являться техническим требованием к созданию АСВГК. При этом рассматриваются именно современные способы информирования – онлайн-уведомления посредством СМС-сообщений, которые позволят подтвердить время их получения и самостоятельно определить получателя сообщений. В-третьих, для каждого пункта контроля планируется установить тестовый период, в течение которого нарушители будут информироваться о нарушении без вынесения постановления о

штрафах. Проработка этих задач внесена в план реализации проекта создания АСВГК. В четвертых, прорабатываются возможность и процедура оспаривания постановлений о правонарушениях, сформированных АСВГК. От бизнес-сообщества получены предложения по проработке функционала с использованием результатов изменений коммерческого весового оборудования, установленного на местах загрузки. Есть сторонники и есть противники среди перевозчиков, этот вопрос также совместно прорабатываем».

Какой оптимальную АСВГК видит рынок

Чтобы работа была выстроена оптимально, полагает Александр Лашкевич, АСВГК должна быть единой как на федеральных, так и на региональных трассах и данные о нарушениях должны поступать в одно ведомство: «Это обеспечит единый подход и требования к оборудованию, и статистику можно получать из одного источника».

По мнению Дмитрия Макаревича, чтобы избежать перегрузов, в первую очередь необходимо оснастить территории загрузки транспортных средств специальными весами для мгновенного выявления нарушений.

«Занимает такая процедура меньше десяти минут, однако польза от ее применения неопределима, – объясняет он. – Во-первых, минимизация количества перегрузов влияет на безопасность дорожного движения. Если транспортное средство загружено по правилам, то в случае форс-мажорной ситуации машина затормозит значительно быстрее, а шанс потерять управление уменьшится в разы. Во-вторых, грузовики, осуществляющие доставки без нарушений весовых норм, гораздо меньше разрушают дорожное полотно».

Операционный директор транспортно-экспедиторской компании «Точка-Точка» Максим Алексеев полагает, что система ВГК должна быть интегрированной, транспарентной и комплексной. «В плане интегрированности АСВГК должна восприниматься не как самостоятельный контур мер и средств, а как подсистема единого комплекса контроля и безопасности пребывания грузовика на дорогах, хотя бы на первом этапе внедрения на федеральном уровне. Думаю, что объединение с системой «Платон» как первый шаг – решение здравое. Что касается транспарентности, то, несмотря на то что в рамках **нацпроекта Росавтодор** должен за пару лет обеспечить парой сотен стационарных весов дороги, проблему это вряд ли решит. На наш взгляд, проблема не в том, кто устанавливает, а в том, кто против того, чтобы взвешивание и измерение на ось стало нормой для дорог. В стране есть области, где с этим более или менее наведен порядок, вместе с тем на некоторых федеральных трассах нет вообще ни одного поста или пункта. К сожалению, перегрузы в автогрузоперевозках – это коррупция власти и контролирующих органов в регионах. И пока этот вопрос не будет решен или хотя бы локализован на уровне федеральных органов власти, реализация АСВГК будет иметь фрагментарный характер».

Господин Алексеев добавляет, что было бы нелишним посмотреть на опыт коллег из США, где 90% товаров народного потребления перевозится автомобилями и где АСВГК – это целая разветвленная сеть специализированных пит-стопов, где водитель не просто может взвесить и определить нагрузку на ось, но и беспрепятственно устранить нарушение, произвести техобслуживание, отдохнуть и т. д. И возможным это стало не потому, что был **нацпроект**, а потому, что в проекте участвовал бизнес. Каждая из таких точек или сеть принадлежит бизнесу, который заботится о качестве услуг и обременен социальной ответственностью перед регулятором и участниками рынка.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938731>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.04.15; В СПБГАСУ ПРОШЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ТРАНСПОРТНОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ; НА ЗЕЛЕННОЙ ВОЛНЕ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет принял IV Международную научно-практическую конференцию «Транспортное планирование и моделирование». Два дня более 350 ведущих специалистов по транспортному планированию со всего мира обсуждали самые актуальные вопросы развития дорожного движения.

- Транспортные проблемы на сегодняшний день являются определяющими как для гражданина, который каждый день тратит определенное время, чтобы добраться до работы, так и для предприятий, ведь расходы на доставку товаров и комплектующих являются ценоопределяющими. Точно так же вопросы транспортного обеспечения влияют на развитие экономики в целом. Именно поэтому очень важно правильно организовать транспортные потоки, выстроить улично-дорожную сеть с учетом ее реальной загрузки. Значение транспортного планирования и моделирования сейчас огромно. И такие конференции позволяют специалистам, которые погружены в данную проблематику, обменяться опытом, познакомиться с наиболее успешными практиками как в России, так и за рубежом, – говорит заведующий кафедрой транспортных систем автомобильно-дорожного факультета СПбГАСУ доктор экономических наук Александр Солодкий.

Конференция проводится четвертый год подряд. В 2016 и 2017 годах ее также принимал СПбГАСУ, в прошлом году специалисты собирались в МАДИ. С каждым годом уровень форума растет и обсуждаемые вопросы становятся все более глобальными.

Так, заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта России Игорь **Луговенко** представил собравшимся новую систему мониторинга дорожного движения. Проект уже подготовлен и имеет все шансы на следующей неделе быть утвержденным.

- Мы не стали ломать теории дорожного движения и взяли за основу классическую теорию «плавающего автомобиля», когда информация снимается с автомобиля, который находится в транспортном потоке, и это позволяет получить данные, насколько качественно организовано дорожное движение, – отметил **Луговенко** и подчеркнул: ситуация по стране очень разная, далеко не во всех субъектах вопросы транспортного планирования находятся в центре внимания.

Между тем рациональный подход к организации движения прописан в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». На заседаниях конференции и в кулуарах активно обсуждались роль транспортного моделирования в **нацпроекте** и внедрение разного рода автоматизированных и роботизированных технологий.

Самый известный пример автоматизации – так называемая зеленая волна, когда водитель, следующий по дороге с рекомендованной скоростью, не стоит на светофорах. Сейчас во всех крупнейших городах страны формируются полноценные автоматические станционные системы управления движением. Они способны в режиме онлайн регулировать транспортные потоки, перераспределять их в зависимости от загруженности улиц. Участники конференции смогли узнать, как работают такие системы в Петербурге и Ростове-на-Дону. Своим опытом поделились также специалисты из Белоруссии и Германии.

Автоматизированы будут не только транспортные потоки. Уже в ближайшем будущем на улицах российских городов появятся беспилотные автомобили. Для испытаний машин без водителей в условиях транспортного потока даже готовят участок трассы М-11.

Владимир Швецов, генеральный директор ООО «А+С Транспроект», в своем выступлении отметил, что внедрение беспилотных технологий станет импульсом к

развитию новых сервисов, а само дорожное движение окажется более предсказуемым, что позитивно повлияет на безопасность дорожного движения. Правда, пока для специалистов сложный вопрос, как в общем транспортном потоке будут уживаться машины с водителями и беспилотники.

На конференции часто звучал тезис: период личных автомобилей уходит в прошлое. Беспилотные технологии сделают безопаснее каршеринг, и на повестке дня рано или поздно встанет вопрос: а нужна ли вообще машина в собственности.

Олег Белый, директор по науке СПбНЦ РАН, в своем выступлении подчеркнул, что в нынешних условиях принципиальную роль начинает играть общественный транспорт. Именно от того, насколько регионы смогут сделать его комфортным и быстрым, зависит загруженность улиц. Наука предлагает вполне понятные методики. Например, автобусный или троллейбусный маршрут считается востребованным, если в салоне на квадратный метр площади приходится три человека. Это оптимальное соотношение. Если людей больше, значит, при организации маршрута выделено недостаточно транспортных средств, если меньше, то направление востребовано мало или неудачно составлено расписание.

Во время конференции было представлено более семидесяти докладов. Многие из них вызвали жаркие дискуссии. На форуме значительное число исследователей впервые представили результаты своих изысканий. Познакомиться с ними может каждый: на сайте конференции в ближайшее время появятся презентации ее участников.

<https://rg.ru/2019/04/12/reg-szfo/v-spbgasu-proshla-mezhdunarodnaia-konferenciia-po-transportnomu-planirovaniu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.04.12; ВАЛЕНТИНА ТЕРЕШКОВА РАССКАЗАЛА, КАК ГАГАРИН УГОЩАЛ ЕЕ ЯБЛОКАМИ

Первая в мире женщина-космонавт, Герой Советского Союза Валентина Терешкова приняла участие в праздновании Дня космонавтики на месте приземления Юрия Гагарина в Саратовской области.

Ранее Валентина Терешкова вместе с председателем Государственной думы РФ Вячеславом Володиным и руководителем Росавиации Александром **Нерадько** осмотрели, как идет строительство нового аэропорта в Сабуровке под Саратовом. В настоящее время готовность пассажирского терминала, других административных и технических зданий на территории аэропорта приближается к ста процентам. Сдать в эксплуатацию новый воздушный порт региона, который сможет принимать почти все типы средне- и дальнемагистральных самолетов, планируется уже в конце лета – начале осени этого года. По итогам проводившегося в регионе голосования аэропорту присвоено название «Гагарин».

<https://rg.ru/2019/04/12/reg-pfo/valentina-tereshkova-rasskazala-kak-gagarin-ugoshchal-ee-iablokami.html>

ИА REGNUM; 2019.04.15; РОССИЯ ОБЕСПЕЧИТ СОБЛЮДЕНИЕ ПДД НА ДОРОГЕ В РАЙОНЕ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА

Динамичное развитие сотрудничества России и Финляндии отметили уполномоченные двух стран по Сайменскому каналу во время встречи в Москве. Об этом 15 апреля сообщает пресс-служба **Росморречфлота**.

С российской стороны во встрече принял участие **заместитель министра** транспорта РФ – руководитель **Росморречфлота** **Юрий Цветков**, с финской – статс-секретарь министерств транспорта и связи Финляндии Харри Пурсиайнен.

«Российская сторона проинформировала об окончании работ по реализации проекта организации дорожного движения на автодороге, проходящей по арендуемой Финляндской Республикой территории. Теперь на указанной дороге установлены

дорожные знаки российского образца и ГИБДД России в полной мере осуществляет контроль за соблюдением правил дорожного движения», – говорится в сообщении.

В свою очередь, представители делегации из Финляндии сообщили о проекте моделирования подходного фарватера Сайменского канала в связи с увеличением габаритов судов.

Также в ходе встречи определен регламент взаимодействия уполномоченных двух стран по Сайменскому каналу. Они будут встречаться ежедневно два раза в год в январе и июне. Следующая встреча намечена на июнь текущего года на арендуемой Финляндией территории.

Напомним, судоходный канал, соединяющий озеро Сайма в юго-восточной части Финляндии и Выборгский залив в России, был открыт в 1856 году. Масштабная реконструкция канала прошла в 1963 – 1968 годах, сегодня он имеет общую протяженность с морским фарватером – 57,3 км, из которых Финляндии принадлежат 23,3 км, России – 34 км.

Сайменский канал стал для юго-восточной Финляндии ключевой транспортной артерией, которая обеспечивает доступ местных товаров на мировой рынок и способствует экономическому росту региона и страны в целом. Только за 50 лет после реконструкции канала по нему перевезено более 60 млн тонн грузов.

Управление гидротехническими сооружениями и поддержание канала в судоходном состоянии осуществляются финской стороной, поддержание в судоходном состоянии подходного фарватера – российской. Максимальная проектная пропускная способность канала за навигационный период составляет 11,5 тыс. судов в оба направления, максимальный грузооборот оценивается в 4,6 млн тонн. Продолжительность навигации устанавливается ежегодно по согласованию сторон в зависимости от ледовых условий. Движение осуществляется круглосуточно.

Финляндия арендует 19,6 км российской части канала и прилегающую территорию. Первый договор аренды сроком на 50 лет был заключен 27 сентября 1962 года в Москве. По договору Финляндия приняла обязательства в течение пяти лет провести коренную реконструкцию Сайменского канала, а СССР – построить на этом канале мосты и некоторые другие сооружения. Реконструкция началась в 1963 году. 5 августа 1968 года реконструированный канал был открыт президентом Финляндии Урхо Кекконеном со словами о дружбе между двумя соседними народами, которая «здесь, на Сайменском канале, отлита в бетоне и высечена в скалах».

В 2010 году подписан новый договор аренды российской части Сайменского канала, который вступил в силу 17 февраля 2012 года. Срок аренды – до 2063 года.

<https://regnum.ru/news/2612002.html>

На ту же тему:

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=78161>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.04.15; РОССИЯ УВЕЛИЧИВАЕТ ТРАНЗИТ НА НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА – КИТАЙ; СТРАНА ПОДСТАВИЛА ПЛЕЧО

Согласно экспертным оценкам, мировой рынок логистических услуг находится на грани стагнации. Тенденции и риски в этой сфере связаны с экономической политикой США и новыми торговыми войнами, которые сильно влияют на позиции российских поставщиков на внешние рынки.

Как рассказала член совета Гильдии логистических операторов, партнер исследовательского агентства М.А. Research Людмила Симонова: «Так или иначе, но все эти торговые войны между США и Китаем будут влиять на всех мировых игроков. Всемирный банк и Международный валютный фонд считают этот год наиболее сложным для глобального рынка в плане адаптации к новым торговым условиям».

По ее словам, наиболее стабильное развитие внешнеэкономической деятельности российских компаний сегодня может наблюдаться со странами АТР. Сейчас на Китай приходится более трети российского импорта машин, оборудования и транспортных средств, 15 процентов химических товаров, 36 процентов текстильных изделий и обуви, 50 процентов кожевенного сырья. Наиболее быстро растущий сегмент – перевозки контейнеров железнодорожным транспортом. Если еще 5 лет назад транзит по территории РФ измерялся десятками тысяч «ящиков», то в этом году их планируется перевезти свыше 700 тысяч.

Основные тенденции в этом сегменте приходятся на продолжение перераспределения грузопотока в пользу контейнерных перевозок и переключение контейнеропригодных грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт, а также удвоение транзитных железнодорожных перевозок Китай – ЕС – Китай к 2024 году. Как отметил первый замгендиректора РЖД Александр Мишарин, сегодня грузы идут не только из Азии в Европу, но и в обратном направлении. Обратная загрузка фиксируется на уровне 80 процентов.

Перспективы развития конкурентоспособности железной дороги – в повышении качества логистического продукта: доставка должна вестись не от порта к порту, а от двери к двери. Однако тут есть препятствия, от РЖД не зависящие. «На Евразийском континенте более 600 тысяч километров железных дорог, которые имеют большие технологические различия. Это не только разница между колеей 1520 и 1435 мм. Почти 100 тысяч километров железных дорог имеют колею 1670 мм, в частности, мощнейшая сеть Индии, которая практически не соединена с общей сетью ни технологически, ни нормативно», – отметил Мишарин.

Российский рынок международных автоперевозок также демонстрирует переориентацию грузопотоков на Китай. По данным Росавтотранса, в 2018 году объем перевозок между Россией и Китаем увеличился на 17 процентов и превысил 2,8 миллиона тонн. 77 процентов грузов перевезено российскими дальнобойщиками. «Благодаря вступлению в силу нового Соглашения между правительствами РФ и КНР о международном автомобильном сообщении российские транспортные средства могут перемещаться по территории Китая без каких-либо ограничений по маршруту следования», – рассказал гендиректор Росавтотранса Алексей Двойных.

С учетом активизации автоперевозок между РФ и Китаем становится очевидным, что в ближайшие десятилетия автодорожная инфраструктура коридора «Европа – Западный Китай» потребует значительного усиления. Для этого будут построены и модернизированы более 800 километров участков федеральных трасс, что сократит время в пути, например, от Москвы до Самары вдвое – с 16 до 8 часов. Российская часть проекта включает 2,4 тысячи километров дорог, сюда в том числе входит и строящаяся трасса М-11. В составе коридора также будет построен скоростной участок дороги Москва – Нижний Новгород – Казань. Общий объем финансирования этого проекта – 655 миллиардов рублей, из них 264 миллиарда – внебюджетные средства.

Протяженность коридора «Европа – Западный Китай» в целом составляет 8500 километров, это примерно 10 суток пути. Его преимущества очевидны, если учесть, что железнодорожный маршрут по Транссибирской магистрали составляет 11,5 тысячи километров и занимает 14 суток, а морской путь через Суэцкий канал – 24 тысячи километров и 45 суток.

Как отметил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко**, создание российской части международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» на сегодня является одним из самых глобальных проектов компании.

«Европа – Западный Китай» – это коридор, который затрагивает не только внутренние перевозки России, но и экспортно-импортные транзитные перевозки. Поэтому он имеет высокую перспективу, – отметила представитель «Российского экспортного центра»

Алевтина Кириллова. – Нашим экспортерам принципиально важно, чтобы логистика была быстрой и качественной, поэтому они должны понимать, по каким направлениям, маршрутам и коридорам и каким видом транспорта они повезут свой груз на экспорт для того, чтобы он был конкурентоспособен на международных рынках».

На сегодня уже создан Координационный совет по реализации проекта «Европа – Западный Китай», на базе которого будут решены основные вопросы как технического, так и инновационного характера при строительстве магистрали. Кроме того, РЭЦ моделирует формы взаимодействия экспортного потенциала регионов с возможностью транспортной инфраструктуры. Специалистами центра определяется экспортная нагрузка **38 пунктов пропуска**, призванных обеспечить бесшовное прохождение грузов на границах РФ, а также потребность в их модернизации. Также изучаются возможные объемы экспортного наполнения транспортных коридоров по оси Север – Юг и Восток – Запад.

Очевидно, что дальнейшее развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» будет включать не только развитие инфраструктурной составляющей всех видов транспорта, но и цифровую трансформацию как бизнес-структур, так и государственных органов. Это потребует комплексного взаимодействия мультимодальных и интермодальных транспортно-логистических центров на основе организации межотраслевой кооперации транспорта и промышленности.

<https://rg.ru/2019/04/14/rossiia-uvlichivaet-tranzit-na-napravlenii-evropa-kitaj.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; МИНФИН РФ ПОДДЕРЖИВАЕТ ПРОЕКТ АВТОТРАССЫ «МЕРИДИАН», ЗАИНТЕРЕСОВАН В ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ

Минфин РФ поддерживает реализацию проекта автотрассы «Меридиан», заинтересован в ее создании, заявил журналистам министр финансов РФ Антон Силуанов в Вашингтоне.

«Да (поддерживаем – ИФ)», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

При этом чиновник отметил, что сейчас ведутся переговоры. «Ведем переговоры. Я лично очень заинтересован, он (проект создания автотрассы – ИФ) есть в комплексном плане магистральной инфраструктуры, он даст нам новые бенчмарки с точки зрения стоимости строительства дорог», – добавил глава Минфина.

Комментируя отсутствие в проекте «Меридиан» китайских участников, А.Силуанов отметил, что «пока нет, но, если они захотят, почему бы и нет».

«Надо начать его (проект строительства автотрассы «Меридиан» – ИФ), тогда все потянутся, потому что все верят-не верят. (Управляющая компания – ИФ) «Лидер» говорит, вот вы строите там «Москва – Казань» дорогу, она заберет трафик. Мы говорим, не заберет, потому что не будем строить вниз ветку», – пояснил министр.

По его словам, проект сейчас обсуждается. «Буквально на той неделе встречались с инвесторами по этой дороге. Мы очень заинтересованы, чтобы дорога «Меридиан» была. Это новые технологии, во-первых, это бетонная дорога будет, это чисто частные деньги, которые нам нужны. И, конечно, это трафик Европа – Западный Китай», – сказал он.

Скоростная автодорога «Меридиан» должна соединить Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию и страны Евросоюза. Для реализации этого проекта понадобится почти \$8 млрд частных инвестиций, при этом инициаторы проекта заявляли, что привлекать государственные средства не планируют.

Ранее о своей поддержке проекта заявлял **Росавтодор**. Как отмечали в ведомстве, для сокращения времени автомобилей в пути маршрут предполагается проложить по территориям Оренбургской, Саратовской Тамбовской, Липецкой, Брянской и Смоленской областей. По ходу следования трассы будет организовано около 50 съездов на дороги регионального и местного значения.

При этом 9 апреля первый заместитель министра транспорта **Иннокентий Алафинов** говорил, что **Минтранс** РФ проводил совещание с одним из

инициаторов проекта «Меридиан» Александром Рязановым. «Мы встречались за последние две недели очень плотно, вообще мы плотно в работе. Со стороны государства, со стороны **Минтранса** проекту оказывается всяческая поддержка, **Федеральное дорожное агентство** и госкомпания («Автодор» – ИФ) выдали технические условия по переходам и примыканиям ко всем федеральным дорогам этому проекту. То же самое, по информации Александра Николаевича Рязанова, сделали регионы, поддерживают», – отмечал **замминистра**.

«Он (А.Рязанов – ИФ) видит свою задачу в том, чтобы забрать часть контейнерных перевозок. У нас абсолютно с этим проектом не пересекаются ни грузовые, ни пассажирские потоки. Тем более, у него пассажирские потоки если и будут рождаться, то как раз в той зоне, где сейчас у него вопросы с землей – это между (дорогами – ИФ) М-4 «Дон» и М-1, где люди живут, потому что все остальное идет по достаточно безлюдным землям – и, собственно, поэтому, видимо, проект «по земле» движется достаточно быстро», – говорил **И.Алафинов**.

Чиновник также добавил, что **Минтранс** находится «в ежедневном общении» с инициаторами проекта, «проект включен в **Комплексный план** (модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года – ИФ)». «Мы договорились, что он (А.Рязанов – ИФ) на проектный комитет даст график реализации этого проекта, чтобы мы могли рассматривать этот проект для включения уже в межправительственные соглашения с казахами, с нашими китайскими партнерами», – отметил он. По его словам, это будет сделано для того, чтобы контейнерные грузы из-за пределов РФ, идущие через Казахстан и уходящие в Белоруссию, могли использовать «конкретный коридор».

«В первый год после ввода дороги в эксплуатацию предполагается, что спрос на новую дорогу составит около 5 тысяч автомобилей в сутки. В течение последующих 5 лет объём трафика будет постепенно увеличиваться до 15 тысяч машин. Прежде всего, выгоду от новой дороги получают производители промышленных и скоропортящихся товаров», – говорил ранее представитель проекта «Меридиан» Дмитрий Сапожников.

В рамках первого этапа создания «Меридиана» на территории России предполагается строительство участка протяженностью 430 км в Оренбургской области (от **пункта пропуска** Сагарчин на границе с Казахстаном).

В субботу А.Силуанов также напомнил, что обсуждается строительство высокоскоростной железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом.

«Высокоскоростную (железную дорогу – ИФ) обсуждаем. В прессе писали, что по идее дороги окупаемые, если есть соответствующие потребители услуг этой железной дороги – то есть, есть люди, которые будут ездить. Если строить между Москвой и Санкт-Петербургом, то спрос будет, а если между Москвой и Казанью, то такого трафика не будет, и тогда придется повышать цену на билет. Если повышать, то придется ее субсидировать», – заключил министр.

Власти в настоящее время активно обсуждают варианты строительства в РФ железнодорожной высокоскоростной магистрали. А.Силуанов ранее раскритиковал проект строительства ВСМ, заявив о его экономической неэффективности. Деньги для реализации проектов строительства высокоскоростной ж/д магистрали (ВСМ) можно направлять на другие транспортные инфраструктурные проекты, сообщил он в декабре. Бюджетные деньги лучше направить на строительство дорог, на улучшение транспортной инфраструктуры Московского региона, обеспечение связи между центром и западной границей нашей страны, говорил глава Минфина.

ТАСС; 2019.04.15; В ПОДМОСКОВЬЕ ПРОВОДЯТ СБОР ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОТ ЖИТЕЛЕЙ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РЕГИОНЕ

Сбор предложений по ремонту в следующем году региональных и муниципальных дорог в Подмосковье проведут на портале «Добродел» до 1 июня, в понедельник сообщила пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«До 1 июня на портале «Добродел» проходит сбор предложений по ремонту региональных и муниципальных автодорог на следующий год. На интерактивной карте портала отмечено почти 45 тыс. участков региональных и муниципальных дорог», – говорится в сообщении.

Для того, чтобы предложить дорогу для ремонта, пользователю на портале необходимо выбрать свой муниципалитет на карте, а затем отметить участок дороги, который необходимо отремонтировать. Каждый может оставить предложение по ремонту одной дороги, но при этом оставить неограниченное количество комментариев.

«В настоящий момент в сборе предложений за ремонт дорог приняло участие более 1,2 тыс. жителей. Дороги, получившие наибольшую поддержку жителей, будут выставлены на последующее голосование», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

Как отметили в пресс-службе, жители участвуют в формировании программы ремонта автодорог на портале «Добродел» с 2017 года. Ежегодно 25% от общей программы ремонта дорог включают в план работ по итогам голосования на портале. За два года благодаря поддержке жителей было отремонтировано свыше 700 областных дорог протяженностью более 1,2 тыс. км. В текущем году по итогам голосования на портале в программу ремонта включили 620 дорог протяженностью более 700 км.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6336263>

ТАСС; 2019.04.15; РЕМОНТ ПОЧТИ 100 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ЗАПЛАНИРОВАН В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ЭТОТ ГОД

Ремонтные работы федеральных трасс на территории Волгоградской области в 2019 году охватят почти 100 км дорог и три автомобильных моста, сообщили в понедельник журналистам в пресс-службе ФКУ Упрдор «Москва – Волгоград». По данным ведомства, примерно столько же км автодорог федерального значения на территории региона было отремонтировано и в прошлом году.

Всего в ведении ФКУ Упрдор «Москва – Волгоград» в Волгоградской области находится 811,5 км – это участки автодорог Р-22 «Каспий», ведущей из Москвы в Астрахань, Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград и А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной.

«В 2019 году в порядок приведут 97 км. На двух участках трассы Р-22 «Каспий» и автодороги Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград выполнят капремонт. Эти работы включают в себя замену дорожного основания и верхних слоев покрытия, приведение в нормативное состояние обочин, установку барьерного ограждения, дорожных знаков, освещения», – отметили в пресс-службе, добавив, что ремонтные работы развернутся также на трассе А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной.

«Будут отремонтированы мосты через реки Арчеда (824 км) и Бузулук (716 км) на трассе «Каспий» и еще один – через оросительный канал на автодороге Р-228 (669 км). Все работы завершат в октябре 2019 года», – уточнили в Упрдор «Москва – Волгоград».

В пресс-службе напомнили, что дорожники в настоящее время продолжают проектирование автодороги в обход Волгограда, также ведут реконструкцию трассы Р-22 «Каспий» на участке с 903 по 922 км, где будут построены новые развязки, а проезжая часть расширена до четырех полос движения.

ТАСС; 2019.04.15; КБР НАПРАВИТ БОЛЕЕ 128 МЛН РУБЛЕЙ НА НАЦПРОЕКТЫ В РАМКАХ СОФИНАНСИРОВАНИЯ В 2019 ГОДУ

Власти Кабардино-Балкарии (КБР) направят более 128 млн рублей из республиканского бюджета на софинансирование мероприятий **нацпроектов** в 2019 году. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в министерстве экономического развития региона. «В рамках реализации национальных проектов в КБР в 2019 году предусмотрено финансирование в размере 5 млрд 455 млн рублей. Около 480 млн рублей приходится на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В министерстве отметили, что республика принимает участие в реализации 50 из 67 федеральных проектов. Между руководителями федеральных и региональных проектов подписано 38 соглашений о реализации на территории КБР региональных проектов, еще 6 соглашений планируется подписать в рамках **нацпроекта «Цифровая экономика»** в конце апреля 2019 года, уточнили в ведомстве.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6334905>

КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН РЫСКАЛЬ; 2019.04.16; ДЕПУТАТЫ ПРОЕХАЛИСЬ АСФАЛЬТОВЫМ КАТКОМ; ПО ОТЧЕТУ НИЖЕГОРОДСКОГО МИНТРАНСА О ПРИНЦИПАХ ПЛАНИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ РЕМОНТОВ

Комитет по транспорту заксобрания Нижегородской области забраковал отчет регионального **минтранса** о планировании программы «Безопасные и качественные дороги» на 2019-2024 годы. В распределении объемов работ и их финансирования парламентарии усмотрели принципиальные нарушения. По мнению депутатов, укрупнение лотов затрудняет участие малого и среднего бизнеса, а утвержденные министерством единые требования к материалам для разных дорог грозят уходом с рынка местных поставщиков. От чиновников затребовано подробное обоснование распределения работ на все шесть лет действия программы и подтверждающие документы от муниципальных властей.

На заседании профильного комитета заксобрания **заместитель министра** транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Андрей Ермолаев выступил с докладом о принципах и подходах к долгосрочным планам дорожного ремонта и формированию лотов для подрядчиков. Его отчет касался ремонта муниципальных и областных трасс по программе «Безопасные и качественные дороги» на 2019-2024 годы. Как доложил чиновник, из 32,4 тыс. км дорог в Нижегородской области на долю местных автодорог приходится 18,9 тыс. км, еще 13 тыс. км занимают региональные и межмуниципальные автотрассы. Федеральным нормативам качества на начало года отвечала лишь треть областных дорог и 43% городских. Поэтому к 2024 году планируется отремонтировать 85% дорог в границах нижегородской агломерации и почти половину региональных. Бюджет программы только в 2019 году составил 6,7 млрд руб. федеральных и региональных средств. Выбор пал на дороги с наиболее интенсивным движением и транспортным сообщением. Кроме ремонта дорожного покрытия строителям предстоит расширить пропускную способность некоторых автотрасс.

Основными принципами решения дорожных проблем господин Ермолаев назвал контроль работ на всех этапах и новый подход к формированию лотов. По совету **Росавтодора** тендеры будут укрупнять, объединяя несколько лотов в один по территориальному признаку. Как объяснил **замминистра**, это нужно для быстрой переброски строительной техники и доставки материалов, поэтому при подготовке торгов будет учитываться близость асфальтобетонных заводов. К участию в торгах планируется привлекать и небольшие местные компании, которые по закону должны получать 20% госзаказа. Контролировать качество работ будут не только на этапе строительства или ремонта, но и на этапе производства асфальтобетонной смеси, пообещал чиновник. Для всех дорог вводится единый стандарт качества выполнения работ и приемки, установленный на

федеральном уровне. Также для всех работ предусмотрено применение единых материалов и технологий, отметил чиновник.

Выслушав доклад, депутаты принялись его критиковать. Пришедший на заседание председатель бюджетного комитета Александр Шаронов отметил солидную разницу в объемах финансирования тех или иных районов. «Из всей суммы финансирования на Ардатовский район в 2019 году выделено 550 млн руб. В других районах по 300 млн, а в третьих – по 20 млн. Откуда такая разница?» – поинтересовался господин Шаронов. Андрей Ермолаев признался, что специалисты министерства и Главного управления автомобильных дорог (ГУАД) Нижегородской области на сегодняшний день исследовали лишь часть проблемных трасс, а качество дорог в Ардатовском районе давно оставляет желать лучшего. Кроме того, добавил **замминистра**, вскоре там планируется масштабное дорожное строительство в рамках готовящегося развития паломнического кластера «Арзамас – Дивеево – Саров». Это не убедило Александра Шаронова, так и не получившего четкого ответа на свой вопрос. Вице-спикер заксобрания Александр Табачников также был удивлен распределением средств на основе далеко не полных данных о техническом состоянии дорог в регионе. «Честный принцип распределения – первое, что должно быть. То, что вы не все обследовали, – это ваши проблемы», – возмутился депутат.

Председатель комитета Владимир Солдатенков посоветовал истребовать у глав местного самоуправления документы о согласовании ими объемов финансирования дорожных ремонтов. Коллеги подсказали ему, что муниципалитеты будут рады абсолютно любым субсидиям, и продолжили допрашивать Андрея Ермолаева. Депутат Табачников возмутился формулировками о «единых стандартах строительства и приемки работ», указав, что чиновник путает работы с технологиями их выполнения (господин Ермолаев оправдывался, что технологии и виды работ взаимосвязаны.- „Ъ“). По словам депутата, такие стандарты для всех дорог могут повлечь массовое закрытие в регионе карьеров, поставляющих щебенку для строительства небольших трасс с неинтенсивным движением. Отдельно вице-спикер прошелся по укрупнению лотов, сообщив, что такой подход нарушает сам принцип программы по участию в работах не менее 20% субъектов малого и среднего бизнеса (местные подрядчики, платящие ЕНВД). Александр Табачников посоветовал господину Ермолаеву поискать в сети информацию об укрупнении лотов, по которой часто выдаются результаты о признаках картельного сговора.

В итоге депутаты комитета отклонили отчет министерства, потребовав предоставить более подробное обоснование всех расходов по районам области, источников финансирования и принципов проведения торгов. Скорректированную версию принципов планирования дорожных ремонтов и формирования лотов они ожидают заслушать в мае.

<https://www.kommersant.ru/doc/3945535>

ТАСС; 2019.04.15; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 5,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Муниципальные образования Сахалинской области в ближайшие три года получат из регионального бюджета дополнительные почти 5,3 млрд рублей на ремонт дорог в ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом в понедельник сообщил временно исполняющий обязанности губернатора региона Валерий Лимаренко во время своего отчета в Сахалинской областной думе.

«Для муниципальных образований будет увеличено финансирование до трех раз – на 5 млрд рублей», – сообщил Лимаренко. В правительстве региона рассказали, что точная сумма равна почти 5,3 млрд рублей.

Ранее Лимаренко попросил глав муниципальных образований подать заявки на дополнительное финансирование ремонта дорог. Сейчас в бюджете области заложено на эти цели 4,5 млрд рублей, но в муниципалитетах сообщили, что необходимы 9,8 млрд

рублей. Решено, что в 2019 году дополнительно выделят 1,1 млрд рублей, в 2020 – 1,8 млрд рублей, 2021 – 2,32 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6335546>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/231971>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; ВРИО ГЛАВЫ САХАЛИНА РАССКАЗАЛ О ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМАХ РЕГИОНА

Врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко сообщил в интервью РИА Новости, что сформулировал три основных проблемы региона – здравоохранение, жилье и транспортная доступность – и нашел пути их решения.

«Сформулированы и проблемы, и пути их решения. Три самых острых проблемы региона – здравоохранение (многие показатели в области плохие), жилье (отдельно речь идет об аварийном ветхом жилье) и транспортная доступность, конкретно – дороги. Их подсказали сами люди, поэтому они главные», – сказал Лимаренко.

<https://ria.ru/20190415/1552687514.html>

ИА REGNUM; 2019.04.15; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА НА ДОРОГИ ВЫДЕЛЕНО БОЛЕЕ 3 МЛРД

Определена большая часть подрядных организаций, которые будут ремонтировать региональные дороги в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Как сообщили в управлении автодорог Свердловской области, состоялось еще пять аукционов на проведение работ в рамках **нацпроекта**. Ликвидировать колеи на Полевском тракте будет ООО «Уралдорстрой». Компания уложит новый слой покрытия на участках с 12 по 26 километры и с 32 по 44 километры. Цена контракта составила 56 миллионов рублей.

На дороге Белоярский – Асбест ликвидирует колеиность и уложит новый слой асфальта АО «Мелиострой». На ремонт почти 6 километров будет направлено 44 миллиона рублей. С колеей на трассе Богданович – Сухой Лог (участок с 7 по 15 километр) будет бороться АО «Свердловскавтодор». Цена контракта по результатам закупки составила 55,6 миллиона рублей.

Ремонт Московского тракта выполнит ООО «АД9». Стоимость контракта составила 10,8 миллиона рублей.

Отметим, что при ремонте этих участков трасс планируется применять современные технологии. Одной из задач национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стало внедрение современных материалов и приемов, которые позволят сделать автотрассы более устойчивыми к деформации, надежными и долговечными. Так, будет использоваться щебень, соответствующий новым стандартам качества, специальные полимер-модифицирующие добавки, замедляющие появление колеи и трещин. Еще одной инновацией станет применение стыковочной битумно-полимерной ленты. Такая герметизация стыковочных швов защитит покрытие от технологических трещин и не позволит кромке крошиться.

Контракт на капитальный ремонт участка дороги Екатеринбург – Первоуральск выиграла компания ООО «Уралдортехнологии». Стоимость работ составит почти 30 миллионов рублей.

Проведения торгов ожидают еще три лота.

Как сообщили в федеральном Министерстве транспорта, Свердловская область одна из первых заключила все необходимые «денежные» соглашения с муниципалитетами о распределении средств в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. А также разместила все объекты в план-график проведения торгов. Перед дорожниками стоит важная задача – заключить все контракты до начала дорожного сезона, чтобы приступить к работам, как только это позволит погода.

Напомним, что на региональных дорогах в рамках **нацпроекта БКАД** работы будут вестись на 39 объектах. На 17 участках ремонты начались еще в 2017 и 2018 годах. В нынешнем году они будут продолжены. Всего планируется отремонтировать более 80 километров региональных автодорог. Кроме того, 12 пешеходных переходов будут оборудованы в соответствии с современными стандартами безопасности. На них будут установлены П-образные опоры с искусственным освещением и соответствующие дорожные знаки.

Торги по муниципальным объектам Екатеринбурга и Нижнего Тагила завершатся в мае.

Всего на реализацию национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Свердловской области в 2019 году направлено более 3 миллиардов рублей из бюджетов разных уровней. Из федерального бюджета поступило 1,9 миллиарда рублей, один миллиард из областного и около 83 миллионов из бюджетов Екатеринбурга и Нижнего Тагила.

<https://regnum.ru/news/2611671.html>

ТАСС; 2019.04.15; ТУВА ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОФИНАНСИРОВАНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В ОТДАЛЕННОМ РАЙОНЕ

Тува получит из федерального бюджета более 106 млн рублей на строительство моста в Тоджинском районе республики. Об этом в понедельник на оперативном совещании с главой республики сообщил министр дорожно-транспортного комплекса региона Олег Бады.

Тоджинский район – самый восточный и один из самых труднодоступных муниципалитетов Тувы, приравнен к территориям Крайнего Севера. В нем проживают более 6,5 тыс. человек.

«Конкретно по мосту Тоора-Хен наша заявка рассмотрена **Минтрансом** России. Мы получили подтверждение, что они готовы финансировать [строительство] с 2020 года в размере более 106 млн рублей», – сказал он.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое – до 85% – увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, при этом федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6334373>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/230087>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.04.15; НЕ ПРИШЕЙ ЦЕПОЧКЕ ЭКСПОРТ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ СИСТЕМУ ПОДДЕРЖКИ ВНЕШНИХ ПОСТАВОК ИЗ РФ

Поддержка экспорта в России ориентирована преимущественно на традиционные сектора промышленности, однако рост в них ограничен, указали эксперты НИУ ВШЭ и Всемирного банка в совместном докладе. Увеличению поставок за рубеж препятствует низкая интеграция в глобальные цепочки добавленной стоимости, а также недоразвитость связанных с экспортом услуг, отмечают авторы доклада.

За последние 20 лет в структуре экспорта РФ с точки зрения диверсификации не произошло позитивных изменений – вклад экспорта нефти и нефтепродуктов вырос с 31% до 51%, а доля обработанной продукции росла за счет товаров невысокого передела, говорится в докладе «Структурные аспекты торговой политики России», составленном

экспертами ВШЭ при участии Всемирного банка к XX Апрельской конференции ВШЭ. Фактически драйвером экспорта новых товаров выступили иностранные компании, указывают авторы. Большую часть экспорта обеспечивает крупный бизнес (в РФ в 2017 году на компании с выручкой более 10 млрд руб. пришелся 81% поставок за рубеж), хотя некрупный чаще ориентирован на внешние поставки продукции более высоких переделов. Приоритет развития экспорта в РФ начал формироваться лишь с середины 2016 года (до этого акцент был на импортозамещении), однако система поддержки внешней торговли переоценивает потенциал и возможности традиционных отраслей, притом что даже полное устранение барьеров не позволит занять лидирующие позиции без обновления продуктов и услуг. К тому же данная политика крайне неоднородна по отраслям и сферам деятельности. Если для одних секторов, таких как энергетическое или транспортное машиностроение, экспортная повестка действительно вышла или выходит на первый план, то в других, таких как фармацевтическая, медицинская, радиоэлектронная отрасли промышленности, основное внимание по-прежнему уделяется импортозамещению. При этом развитие сектора услуг, обслуживающих экспорт предприятий, остается недостаточным.

Также среди недостатков текущей системы поддержки эксперты отмечают избыточную увлеченность государства финансовыми мерами и инструментами поддержки при недостаточном внимании к проблемам интеграции российских компаний в глобальные цепочки стоимости. В дополнение к этому для России возможности конкуренции в глобальных цепочках ограничены из-за недостаточных потоков иностранных инвестиций. Независимо от траектории движения в глобальной цепочке критически важны наличие у фирм каналов получения новых знаний и способность их абсорбировать, подчеркивают эксперты, и чем ближе компании к передовой технологической границе, тем важнее для них развитие человеческого потенциала, а чем дальше – тем важнее ослабление финансовых ограничений. Акцент на развитие отраслевого регулирования авторы доклада, напротив, оценивают позитивно.

Потенциал для роста экспорта эксперты видят в сельском хозяйстве, лесопереработке, отдельных группах товаров химпрома, подотраслях приборостроения и машиностроения, услугах, медтехнике, электротехнической промышленности. В экспорте сложной продукции важно избежать конкуренции с догоняющими странами, и сделать это можно за счет большей кастомизации продукции, указывают авторы. Помимо этого, они призывают содействовать экспорту промежуточной продукции, расширяя импорт критически значимых компонентов, а также развивать экспорт сложных услуг. Отдельно, по мнению экспертов, необходимо определить механизмы поддержки непрямого экспорта (когда компании являются поставщиками более крупных прямых экспортеров) – фактически встраивать отечественные компании в глобальные цепочки на российской стороне. Отметим, это предложение обсуждалось в прошлую среду на встрече первого вице-преьера Антона Силуанова с экспортерами, но пока не нашло поддержки. Наконец, не менее важным эксперты считают формирование новых международных норм, отмечая, что «будущее ВТО – это, скорее, не регулирование торговли, а строительство универсальной экономической среды».

<https://www.kommersant.ru/doc/3944848>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; В КНДР РАССЧИТЫВАЮТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С РФ – ДЕПУТАТ ТАЙСАЕВ

Возведение моста между РФ и КНДР может послужить росту товарооборота между странами и увеличению туристического потока, сказал «Интерфаксу» координатор группы дружбы Госдумы и парламента КНДР Казбек Тайсаев

«Вопрос строительства автомобильного моста через пограничную реку Туманную между РФ и КНДР поднимался на всех уровнях, на всех встречах, где мы были», – сказал К.Тайсаев во вторник.

Он отметил, что «проект моста обсуждался уже достаточно давно, но в связи с нехваткой средств был приостановлен».

По словам К.Тайсаева, «мост просто необходим, чтобы и товарооборот увеличился, и туристический бизнес развивался другими темпами».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ВЛАСТИ ПРИГРАНИЧНОЙ НАРВЫ ВНОВЬ ПРОСЯТ ГЕНКОНСУЛЬСТВО РФ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПОСЕЩЕНИЯ ИВАНГОРОДА

Председатель городского собрания приграничного эстонского города Нарвы Ирина Янович повторно обратилась в генконсульство России с просьбой решить проблему со спецпропусками для жителей Нарвы, посещающих приграничный российский Ивангород. С начала нынешнего года жители Нарвы, посещающие Ивангород, стали жаловаться на то, что полиция требует предъявить спецпропуск нахождение в приграничной зоне. У кого пропуска нет, могут быть оштрафованы на 500 рублей (7 евро), а граждане Эстонии могут еще и лишиться визы, сообщает в понедельник портал телерадиовещания ERR.

Требование о спецпропуске предусмотрено российским законом о границе 1993 года, однако до недавнего времени у жителей Нарвы его не требовали. Без спецпропуска можно лишь проезжать Ивангород транзитом, не отклоняясь от федеральной трассы.

Председатель Нарвского горсобрания И.Янович 15 апреля направила в нарвское генконсульство России письмо с просьбой разъяснить сложившуюся ситуацию и посетовала на то, что это требование касается практически всех жителей Нарвы: и лиц без гражданства, и граждан Эстонии, и граждан России.

«В настоящее время часть жителей Нарвы стали оформлять пропуска и столкнулись с тем, что в бюро пропусков большие очереди, а также их смущает, что собирается огромное количество личных данных, ксерокопий документов. В Эстонии действует закон о личных данных. Ни одна организация, ни одно учреждение Нарвы не имеет права собирать такое количество данных о человеке», – указала в своем обращении И.Янович.

Кроме этого, она обратила внимание на то, что работающие люди не могут попасть в бюро пропусков в Ивангороде. Некоторым жителям Эстонии, имеющим многократную визу в Россию, сделанную по приглашению в Москву и Петербург, отказывают в получении пропуска. Гражданам России, которые стоят на консульском учете в Нарве и имеют право находиться в приграничной зоне, все равно необходимо получать пропуск.

«В связи с данной ситуацией возникают вопросы, как организовать приграничное сотрудничество, особенно среди детей и молодежи, так как не все родители имеют возможность пересекать границу», – отметила в своем обращении И.Янович.

Подобное письмо И.Янович направляла в Генконсульство РФ 12 марта, но ответа не получила.

ТАСС; 2019.04.15; ЗАБОЛОЧЕННЫЕ УЧАСТКИ ЗАТРУДНЯЮТ КОНТРОЛЬ ГРАНИЦЫ ЭСТОНИИ И РФ – ЭСТОНСКАЯ ПОГРАНОХРАНА

Заболоченная местность затрудняет эффективный контроль на некоторых участках границы между Эстонией и Россией. Об этом рассказал в понедельник газете «Эсти пярвалехт» глава пограничного кордона Саатсе Арви Суви.

По его словам, из 82 км границы между населенными пунктами Саатсе и Вярска порядка 20 км представляют собой труднодоступную заболоченную территорию. Ее невозможно патрулировать с помощью транспортных средств, что затрудняет эффективный контроль границы, указал он.

Суви выразил надежду на то, что работы по обустройству границы будут завершены, после чего патрули смогут перемещаться по нормальным дорогам.

Кабинет министров Эстонии утвердил проект обустройства сухопутной границы с Россией в 2016 году. Как заявлял глава МВД Эстонии на тот момент Ханно Певкур, в инфраструктурном отношении Таллин рассчитывает сделать свою границу с Россией «самой современной в ЕС», со стопроцентным техническим контролем. Пограничников планировали снабдить камерами слежения и беспилотниками, с помощью которых на планшетный компьютер они в режиме реального времени смогли бы получать изображение происходящего.

Юридически эстонско-российской границы пока не существует. Соответствующий договор, подписанный в феврале 2014 года главами МИД Эстонии и РФ, отправлен на ратификацию в парламенты обеих стран.

ТАСС; 2019.04.15; ЭЛЕКТРОННАЯ ОЧЕРЕДЬ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НА РОССИЙСКО-ГРУЗИНСКОЙ ГРАНИЦЕ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ

Система электронной очереди может быть создана на контрольно-пропускном пункте «Верхний Ларс» на границе России и Грузии. Глава Северной Осетии Вячеслав Битаров поручил создать рабочую группу для решения этого вопроса, сообщается на сайте главы и правительства республики.

«Рабочей группе предстоит детально проанализировать состояние нормативно-правовой базы и выявить узкие места, которые препятствуют внедрению электронной очереди на данном участке российско-грузинской границы. Новация нацелена на увеличение пропускной способности **пункта пропуска** и исключение транспортных заторов», – приводится в сообщении мнение Битарова.

В рабочую группу войдут ответственные работники органов исполнительной власти, прокуратуры, МВД, таможни, пограничных войск и МЧС.

По словам руководителя Северной Осетии, необходимо изучить результаты экспериментов, которые в настоящее время проводятся на двух пунктах пропуска, расположенных на западной границе России. Кроме того, группа специалистов из Северной Осетии несколько раз побывала в Белоруссии, где на границе с Польшей электронная очередь на **пункте пропуска** «Брест» доказала свою эффективность.

«Военно-Грузинская дорога проходит по территории Северной Осетии. Из-за лавин и селевых потоков, <...> сообщение прекращается, и, как следствие, возле **пункта пропуска** выстраиваются многокилометровые очереди», – отметил Битаров.

Превышение пропускной способности

По данным начальника Северо-Осетинской таможни Сергея Троцко, в 2018 году МАПП «Верхний Ларс» пересекли 2,8 млн человек, через границу проследовали 900 тыс. транспортных средств и перемещено более 2,7 млн тонн различных грузов. Фактическая пропускная способность таможенного поста превышает проектную в несколько раз, в частности, по грузовому автотранспорту в четыре раза, по легковому – в 10, а по физическим лицам – в 2,5 раза.

Система бронирования выезда через границу должна быть синхронизована с электронной очередью, которая будет находиться в компетенции сотрудников таможни. В районе **пункта пропуска** есть технические возможности для того, чтобы водитель легковой машины мог припарковать свой автомобиль на специально отведенной площадке по так называемому электронному «стикеру», в котором будет отмечено точное место парковки и время пересечения государственной границы.

Соответствующая информация, выводимая на большое электронное табло, позволит водителю своевременно покинуть парковочную площадку и без помех подъехать к пункту таможенно-пограничного контроля. Указанная площадка будет находиться в ведении ООО «Южные ворота».

Военно-Грузинская дорога – историческое название транспортной магистрали, проходящей через Главный Кавказский хребет. Трасса ведет из Владикавказа в Тбилиси

через перевал Крестовый, в России дорога проходит по территории Северной Осетии. В зимнее время и в межсезонье дорогу часто закрывают из-за непогоды.

<https://tass.ru/obschestvo/6337337>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ТБИЛИСИ ПОДЧЕРКИВАЕТ ВАЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ГРУЗИНСКИМИ И РУМЫНСКИМИ МОРСКИМИ ПОРТАМИ

Грузия желает перевести отношения с Румынией на стратегический уровень и связать морские порты двух стран транспортным коридором между Европой и Азией, заявил премьер страны Мамука Бахтадзе в понедельник в Бухаресте на встрече с премьером Румынии Виорикой Дэнчилэ.

«Глава грузинского правительства отметил, что Румыния является выдающимся партнером и другом Грузии, и отношения на стратегическом уровне помогут лучше решать вопросы в сфере двусторонних интересов», – сообщает пресс-служба правительства Грузии.

«В рамках состоявшегося расширенного двустороннего переговорного формата разговор коснулся значимости развития международного транспортного коридора Каспийского и Черного морей, был отмечен политический документ Бухареста, который в марте подписали министры иностранных дел Грузии, Румынии, Азербайджана и Туркменистана», – отмечается в сообщении.

«Была также подчеркнута важность сотрудничества между грузинскими портами и румынским портом Констанца, что дает Европе и Азии возможность связываться друг с другом путем диверсификации международных транспортных коридоров через территории Грузии и Румынии», – сообщили в пресс-службе.

Премьер-министры подчеркнули прогресс, достигнутый Грузией на пути европейской и евроатлантической интеграции и важность безопасности Черного моря в обеспечении общей евроатлантической безопасности.

Как сообщалось, 4 марта министры иностранных дел Грузии, Румынии, Азербайджана и Туркменистана на встрече в Бухаресте подписали декларацию о развитии транспортного коридора Черное море – Каспийское море.

Как сообщала пресс-служба МИД Грузии, главы внешнеполитических ведомств четырех стран зафиксировали политическую волю своих государств к развитию новых транспортных коридоров в регионе.

«Подписывая декларацию, министры подчеркнули важность этого маршрута в транзитной схеме, связывающей Запад и Восток, и отметили, что соединение Европы с Центральной Азией посредством двух морей является самым коротким и рентабельным маршрутом в существующих до сих пор транспортных сетях», – говорится в сообщении.

При этом отмечалось, что включение в новую маршрутную линию Румынии – члена Евросоюза – будет способствовать дальнейшему активному участию ЕС в этом транспортном маршруте.

ТАСС; 2019.04.15; АЛИХАНОВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ПОЛЬШЕЙ КАНАЛА ЧЕРЕЗ БАЛТИЙСКУЮ КОСУ УГРОЖАЕТ ЭКОЛОГИИ

Планы Польши по строительству канала из Балтийского моря в Калининградский (в Польше – Вислинский) залив через Балтийскую косу угрожает экологии, существованию самой косы и вызывают опасения в Калининграде. Об этом заявил в интервью ТАСС губернатор Калининградской области Антон Алиханов.

Польша планирует строительство канала через Балтийскую косу, чтобы обеспечить доступ своих судов из Балтийского моря в город-порт Эльблонг в обход Калининградского морского канала. Еврокомиссия настаивала, чтобы Польша не начинала строительство канала до одобрения этого проекта в Брюсселе. В начале апреля

польские власти объявили, что 24 апреля выберут подрядчика для строительства сооружения.

«Проект, который они [польская сторона] представляют, несет риски для экологии залива, вообще существования Балтийской косы, которая появилась в XVI веке», – сказал Алиханов, отметив, что в целом без согласования с российской стороной проект нелегитимен, поскольку затрагивает интересы двух государств.

Калининградский губернатор подчеркнул, что строительство канала угрожает существованию расположенных там нерестилищ рыбы. «Мы боимся, что у нас пропадет рыба, потому что изменится уровень солености воды в заливе. И на польской стороне, где планируются работы по строительству, происходит нерест разных видов рыб», – сказал он.

Необходимость строительства, по его словам, вызывает сомнения. «Канал, по заявлениям польской стороны, планируется построить, чтобы обеспечить беспрепятственный проход судов в порт Эльблонга. Но они могут проходить через Балтийский канал, и в этом праве им никогда и никто не отказывал – никаких проблем, ни одного запрета или ограничения», – заметил Алиханов.

Губернатор добавил, что власти Поморского воеводства Польши разделяют негативное отношение к этому проекту. «К сожалению, нашего инструментария, чтобы решить проблему, не хватает. Надеюсь, все-таки Министерство иностранных дел по своим каналам, в том числе сможет их призвать к выполнению договоренностей, которые существуют между нашими государствами», – сказал губернатор самого западного региона РФ.

Планы Польши

По планам Польши, новый канал протяженностью 1,3 км и глубиной 5 м соединит Калининградский (Вислинский) залив с Гданьским заливом. Благодаря ему в морской порт Эльблонга смогут заходить корабли длиной до 100 м, шириной до 20 м и осадкой до 4 м. Стоимость проекта – 220 млн долларов.

В настоящее время суда попадают в Эльблонг через территориальные воды России. Этот режим регулируется специальным контрактом на навигационные права, заключенным между государствами.

<https://tass.ru/interviews/6329708>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.15; СИРИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ПРИЕДЕТ НА ФОРУМ В ЯЛТЕ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С КРЫМОМ

Делегация из Сирии прибудет на Ялтинский международный экономический форум (ЯМЭФ), чтобы обсудить торговлю с Крымом, создание совместной судоходной компании и обучение сирийских студентов в вузах полуострова. Об этом сообщил ТАСС зампреда Совета министров республики – постоянный представитель Крыма при президенте РФ Георгий Мурадов.

«Мы оказываем содействие сирийской официальной делегации, которая должна прибыть в Крым для участия в ЯМЭФ. Делегация будет состоять из 10-12 официальных лиц – в основном это члены сирийского правительства. Также ожидается группа бизнесменов, по нашим предварительным оценкам, от 15 до 20 человек», – рассказал Мурадов.

Он уточнил, что среди вопросов, которые планируется обсудить, – работа российско-сирийского торгового дома, который уже начал работу и совершил первую сделку, создание совместной судоходной компании, которая будет отвечать за грузоперевозки между Сирией и Крымом, а также система взаиморасчетов. «Обсудим практические вопросы, направления торговли – чем торговать, что будет перевозить судоходная компания. Также будет обсуждаться вопрос помощи Сирии – сейчас ей требуются строительные материалы. Кроме того, планируется обсудить сотрудничество в области

культуры и образования, например, обучение в крымских вузах сирийских студентов», – добавил собеседник.

В апреле 2018 года большая делегация из Сирии посетила Ялтинский международный экономический форум. Итогом визита стали соглашения о сотрудничестве с Республикой Крым. В рамках форума состоялась конференция, посвященная восстановлению экономики Сирии после войны. Интересы Дамаска представляла правительственная делегация во главе с министром экономики и внешней торговли Сирии Мухаммедом Самиром Халилем, а также группа предпринимателей.

Осенью 2018 года глава Крыма Сергей Аксенов и министр экономики Сирии подписали в Дамаске меморандум о торгово-экономическом сотрудничестве регионов. Он закрепляет намерение Крыма и Сирии развивать сотрудничество в экономической сфере, в том числе в рамках планов по созданию Крымско-сирийского торгового дома и совместной судоходной компании для обеспечения регулярных морских грузоперевозок между портами Латакии и российского полуострова.

Пятый Ялтинский международный экономический форум пройдет в Крыму 17-21 апреля. На него приглашены более 3 тыс. участников из 100 стран.

ГУДОК; ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА; 2019.04.15; ШКОЛЬНИКИ ПОГНАЛИСЬ ЗА БУДУЩИМ

Всероссийский открытый урок «Наперегонки с будущим», посвященный железнодорожным профессиям, прошел 11 апреля на площадке IV Московского международного салона образования.

Всероссийские открытые уроки по профессиональной навигации для старшеклассников – совместный проект Министерства просвещения РФ и портала «ПроеКТОриЯ». Каждый урок транслируется в Интернет и собирает участников из более чем 20 тыс. школ. Посмотреть трансляцию можно на портале «ПроеКТОриЯ» и в его группах в социальных сетях. На уроках школьники знакомятся с ключевыми отраслями экономики страны, прорывными проектами российских компаний, получают представление о профессиях будущего. Спикерами выступают представители крупнейших компаний и вузов России.

Урок «Наперегонки с будущим», который прошел 11 апреля, был посвящен развитию РЖД. В режиме телемоста к уроку присоединились юные железнодорожники из Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска и Ярославля.

«Для нас очень важно участвовать в мероприятиях подобного формата. С их помощью мы можем рассказать школьникам всей страны о железной дороге, о том, как развивается наша компания, – рассказал «Гудку» начальник отдела – заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский. – Формат Всероссийского открытого урока выбран специально, чтобы показать школьникам главные приоритеты работы ОАО «РЖД» – скорость, комфорт и безопасность, а также продемонстрировать ребятам развитие этих направлений».

Спикерами урока «Наперегонки с будущим» стали заместитель начальника Дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД» Кирилл Музалевский, заместитель генерального директора АО «Федеральная пассажирская компания» Станислав Зотин и доцент кафедры «Высокоскоростные транспортные системы» РУТ (МИИТ) Олег Покусаев.

Кирилл Музалевский рассказал школьникам о комфорте и транспортной доступности, которые стали возможны благодаря современной железной дороге, и о том, как важна в нашей жизни скорость.

«Мы действительно стали жить быстрее. Поезда во всем мире ускоряются, и поезда ОАО «РЖД» в том числе, – сказал он. – Когда ровно 10 лет назад в стране был запущен первый скоростной поезд, никто не ожидал, какие результаты это даст. Если до запуска «Сапсана» между Москвой и Петербургом всеми видами транспорта перевозилось 9 млн пассажиров в год, то сегодня благодаря скоростным поездам уже 16 млн».

О современном подвижном составе и сервисах, которые делают поездку на поезде комфортнее, рассказал школьникам Станислав Зотин.

«В этом году на линию выйдут новые купейные вагоны, в которых будут душ, сейфы, розетки, в том числе USB, развлекательный портал для пассажиров», – сообщил он.

Олег Покусаев отметил, что цифровые технологии влияют на железнодорожные профессии.

«Самый главный человек в поезде – это машинист, потому что он обеспечивает безопасность на всем пути следования поезда. Человек, который выбрал эту специальность, должен владеть ею в совершенстве. При этом эта профессия очень сильно меняется, – сказал Олег Покусаев. – Поезд становится «умным» – компьютером на колесах, который собирает множество информации с датчиков и постоянно общается с диспетчерским центром. Таким образом, осуществляется дистанционное управление поездом, а машинист в перспективе становится бортиженером».

Школьники и их родители, которые присутствовали в студии Московского международного салона образования, где проводился открытый урок, интересовались у выступающих тонкостями работы на железной дороге.

В социальных сетях урок набрал более 600 тыс. просмотров. По словам заместителя министра просвещения РФ Ирины Потехиной, ОАО «РЖД» является давним партнером «ПроеКТОрии», а открытый урок «Наперегонки с будущим» получился живым и интересным не только для детей, но и для взрослых.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1461324>

ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО; 2019.04.16; КОНТРОЛЬ ЗА РАСХОДАМИ РЕГИОНОВ МОЖЕТ УЖЕСТОЧИТЬСЯ; НЕКОТОРЫМ ИЗ НИХ ПРИДЕТСЯ СОГЛАСОВЫВАТЬ СВОЮ ДОЛГОВУЮ ПОЛИТИКУ С МИНФИНОМ

Комитет Госдумы по бюджету и налогам поддержал идею Минфина ужесточить контроль за расходами и долгами регионов. В понедельник он одобрил законопроект, который разделяет регионы на группы долгового риска, а также снижает предельные расходы на обслуживание их долгов. Но при условии, что Минфин уточнит ко второму чтению проекта размер компенсации регионам из-за отмены налога на движимое имущество, сообщила зампредседателя комитета Надежда Максимова (ее цитирует «Интерфакс»).

Ключевое предложение – снизить предельные расходы на обслуживание долга с 15 до 10% общих расходов регионов, при этом они не должны превышать 20% доходов региона с учетом дотаций.

Сами регионы Минфин предлагает классифицировать по трем группам риска – зеленой, желтой и красной. Регионы с низким уровнем долговой устойчивости (красная группа; доля расходов на обслуживание долга превышает 8%) смогут выходить на долговой рынок только для рефинансирования долга и по утвержденному плану восстановления платежеспособности. Регионы из желтой группы (расходы выше 5%) будут согласовывать программы займов. Для регионов из зеленой, нерискованной группы ограничений нет. Вернуться в эту группу регион может только спустя три года после того, как попал в зону риска.

Законопроект был внесен в Госдуму еще в конце 2018 г., но его рассмотрение было отложено до мая – комитет просил Минфин уточнить, что будет с регионами, долговая нагрузка которых уже превышает пороги и будет расти. Регионы из красной группы должны будут разработать основные направления долговой политики, согласовывать с Минфином программу займов и гарантий, говорит представитель министерства, при этом будет предусмотрена возможность получения льготных бюджетных кредитов.

К зеленой группе Минфин относит 38 регионов, в том числе Москву и Санкт-Петербург. В желтой группе 43 региона, а в красной – оставшиеся четыре: Еврейская автономная область, Мордовия, Орловская и Псковская области.

Прошлый год оказался удачным для региональных бюджетов. Рост доходов и сдерживание расходов позволили регионам впервые за последние 11 лет закончить год без дефицита с профицитом в 0,5% ВВП. В плюс вышло рекордное с 2000 г. число регионов – 70, хотя сам долг сократился лишь на 4%, указывают эксперты РАНХиГС.

В среднем расходы на обслуживание долга в 2018 г. не превышали 1%, говорит Андрей Чернявский из Центра развития Высшей школы экономики, но это усредненный показатель, в отдельных регионах есть проблемы. Если же расходы на обслуживание долга растут, другие сокращаются – чаще всего социальные, продолжает он, поэтому Минфину легче сразу взять контроль в свои руки.

Структура помощи регионам уже сдвинулась в сторону «ручного управления», указывают эксперты РАНХиГС: без учета дотаций на выравнивание, распределяемых по формуле, остальные (на сбалансированность и др.) выросли в 2,7 раза в 2018 г., а другие межбюджетные трансферты – в 1,7 раза. И хотя власти ужесточают финансовый контроль за регионами последние два года, проблемы несбалансированности доходов и расходов и фискальных правил, которые не предотвращают накопление долгов, до сих пор не решены, предупреждали аналитики S&P.

Разделение же регионов на группы – еще одно отступление от бюджетного федерализма, говорит старший директор Fitch Ratings Владимир Редькин. Если сейчас регион может занимать на рынке для финансирования госпрограмм и расходов, при такой дифференциации слабые регионы будут просто приняты на смету бюджета. Но долг не всегда свидетельствует о проблемах региона, иногда займы нужны на развитие, а Минфин ставит риски на первое место, ограничивая возможности. В итоге мера еще больше закрепит неравенство регионов: богатые продолжают богатеть, а бедные – беднеть, предупреждает Редькин.

Возможно, желание Минфина контролировать бюджетную устойчивость чрезмерно, согласен Чернявский, ведь ситуация с долгом в регионах стабильна. С другой стороны, темпы роста межбюджетных трансфертов будут сокращаться. С 22,4% в 2018 г. до 7,9% в 2019 г., указывают и эксперты РАНХиГС, кроме того, цены на нефть находятся на уровне ниже среднего в 2018 г. И скорее всего, в 2019 г. таких профицитных результатов у регионов не будет, заключают они.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/15/799213-kontrol-rashodami-regionov>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.15; КОНТРОЛИРОВАТЬ МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ФИНАНСЫ ПОМОГУТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ АУДИТОРЫ

Региональные контрольно-счётные палаты в определённых случаях могут быть наделены функцией внешнего финансового контроля муниципальных образований. Бюджетный комитет Госдумы 15 апреля одобрил соответствующие поправки к принятию палатой в первом чтении.

Как пояснила зампредседателя Комитета Госдумы по бюджету и налогам Надежда Максимова, законопроект разработан по поручению президента Владимира **Путина** депутатами от «Единой России», которые внесли документ в Госдуму 26 сентября 2017 года.

Поправки в Бюджетный кодекс вводят норму, согласно которой внешняя проверка годового отчёта об исполнении местного бюджета может проводиться региональной контрольно-счётной палатой при условии заключения соответствующего соглашения с представительным органом муниципального образования.

По мнению Счётной палаты, в случае принятия закона представительный орган поселения может передать функции внешнего контроля за бюджетом контрольно-счётной палате субъекта, минуя муниципальный уровень. В то же время Правительство считает необходимым ограничить действие полномочий представительного органа поселения по

передаче функций внешнего контроля на региональный уровень в случае, если на уровне муниципалитета уже существует контрольно-счётный орган.

В своём заключении бюджетный комитет отметил необходимость доработать все правовые нестыковки ко второму чтению. Принятие законопроекта, по словам Максимовой, поспособствует повышению эффективности внешнего финансового контроля.

<https://www.pnp.ru/economics/kontrolirovat-municipalnye-finansy-pomogut-regionalnye-auditory.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.04.16; ЛЮБОЙ ПРОЕКТ ЗА НАШИ ДЕНЬГИ: БАНК БРИКС ЗАЙМЕТ В РФ 20 МЛРД; ПОЛУЧЕННЫЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИЯ ИНВЕСТИРУЕТ В РОССИЙСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

На российский рынок зайдет новый международный институт развития. В конце года банк БРИКС выпустит облигации в рублях на сумму 15-20 млрд, рассказал «Известиям» один из топ-менеджеров компании. Планы организации «Известиям» подтвердил Центробанк и два источника в финансовых кругах, а примерную сумму назвал представитель компании, близкой к Деловому совету БРИКС. Полученные средства банк может инвестировать в строительство в стране новых портов и дорог, а также в проекты по защите экологии и зеленой энергетике. Это станет дебютом института развития в российском долговом поле. Однако ему будет сложно привлечь деньги, так как ставки по его бумагам будут ниже рыночных, уверены эксперты.

В рамках стратегии, утвержденной советом директоров Нового банка развития (НБР), он принял решение о выпуске облигаций в рублях и начал подготовку регистрации биржевой облигационной программы в России, рассказали «Известиям» в ЦБ.

- Ставка размещения будет зависеть от конкретных параметров выпуска и спроса со стороны инвесторов. Проект выпуска облигаций в рублях будет вторым подобным проектом НБР, который ранее разместил два выпуска облигаций, номинированных в юанях, на китайском финансовом рынке, – добавили в регуляторе.

Там отметили, что НБР – это международный банк развития с кредитным рейтингом уровня AA+. Получение лицензии Банка России для размещения облигаций Нового банка развития в России не требуется.

Облигации в рублях НБР планирует выпустить в конце 2019 года, сообщил «Известиям» топ-менеджер международной организации. Об этом знают также два источника в банковских кругах и еще два представителя компаний, близких к Деловому совету БРИКС. По их словам, на первоначальном этапе институт развития хочет привлечь 15-20 млрд рублей. Это станет первым выходом банка на российский рынок.

Ранее банк БРИКС в основном был ориентирован на кредитование проектов в валюте – в основном в долларах. Однако в связи с дедолларизацией и возросшими рисками блокировки счетов в американской валюте заемщиков из стран, находящихся под санкциями, было решено уделять больше внимания финансированию проектов в нацвалютах, пояснил собеседник «Известий».

Просьбу «Известий» подтвердить планы НБР занять на российском рынке в пресс-службе организации не прокомментировали. Организации, представляющие Россию в Деловом совете БРИКС (РФПИ, ВЭБ, «Ростех» и РЖД), и Минфин также не ответили на этот вопрос. В пресс-службе Торгово-промышленной палаты (ТПП) порекомендовали обратиться в Центробанк.

На саммите БРИКС в июле прошлого года было анонсировано, что НБР выделит на российские проекты кредит на сумму \$1 млрд в 2019-м. Предполагалось, что эти деньги пойдут на развитие инфраструктурных проектов – строительство новых портов, дорог и

энергетических предприятий. Кроме того, часть средств будет передана на нужды защиты экологии – восстановление городской среды и переработку бытовых отходов.

При этом, скорее всего, это будут долгосрочные проекты со сравнительно невысокой рентабельностью и с предполагаемым участием государства, считает Дмитрий Куликов. В конце 2017 года НБР и РЖД подписали меморандум, предусматривающий в том числе финансирование строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань», правда, проект до сих пор не согласован.

<https://iz.ru/868245/dmitrii-grinkevich/liuboi-proekt-za-nashi-dengi-bank-briks-zaimet-v-rf-20-mlrd>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ВЯТЧАНИН; 2019.04.15; ПОНЯТИЕ «РЕЗИДЕНТ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАКРЕПИТЬ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Законопроект о системе преференций для инвестиционных проектов в российской Арктике, который планируется принять до конца текущего года, должен установить понятие «резидент Арктической зоны России» (АЗРФ). Об этом заявил глава Минвостокразвития Александр Козлов.

Выступая на совещании в Сабетте (ЯНАО) под председательством спикера Совета Федерации Валентины Матвиенко, он отметил, что в законопроекте должно появиться и понятие «Арктическая зона РФ», включающая в себя четыре региона и 19 муниципальных образований.

«Для того, чтобы компания стала резидентом АЗРФ, надо подать заявку, которая будет рассмотрена не позднее, чем в течение десяти рабочих дней. Не смогут стать резидентами те компании, которые имеют объём инвестиций меньше, чем пять миллионов рублей на пять лет, долги более 25 процентов от объёмов активов компании», – сообщил Козлов.

Он рассказал, что резиденты, по мнению министерства, должны получить право применять режим свободной таможенной зоны. Разрешения на строительство объектов будут выдаваться Минвостокразвития. Проверки арктических резидентов разрешат осуществлять только по согласованию с ведомством.

<https://www.pnp.ru/politics/ponyatie-rezident-arkticheskoy-zony-rossii-predlozhili-zakreplit-v-zakonodatelstve.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ВЯТЧАНИН; 2019.04.15; ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО ЗАГЛЯНУЛА В «ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ» РАЗВИТИЯ АРКТИКИ; ЗАКОН О ЛЬГОТАХ ДЛЯ КОМПАНИЙ, РАБОТАЮЩИХ В РЕГИОНЕ, БУДЕТ ПРИНЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Одна из целей на ближайшие десять лет – увеличить в два с половиной раза долю России на рынке сжиженного природного газа. Об этом сообщила спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко, которая провела в Сабетте большое совещание по реализации законопроектов об опережающем развитии Арктики.

Если во времена Ломоносова было сказано, что Россия будет прирастать Сибирью, то в наше время она будет прирастать Арктикой – об этом президент **Владимир Путин** заявил два года назад при загрузке на первый в мире ледокольный танкер «Кристоф де Манжери» российского сжиженного природного газа (СПГ). Символично, что это произошло именно в Сабетте – вахтовом посёлке, здания в котором выстроены будто из большого конструктора. Населённый пункт, где главной достопримечательностью является вечно горящий газовый факел на башне, сравнимой по высоте с Останкинской телевышкой, неуклонно становится одним из символов арктического «прирастания» страны – здесь находится центр развития производства СПГ не только на Ямале, но и во всей России.

В этот поселок не попадешь туристическими рейсами, одна из специфических особенностей – установлен жёсткий запрет на алкоголь и курение в неположенных местах. Причём штраф за пьянку или горящую сигарету обойдётся работодателю в миллион рублей, провинившемуся – немедленным увольнением с «волчьим билетом». Больше этот человек работать на предприятиях по производству СПГ не сможет.

Именно Сабетта был выбран для сверхпредставительного «арктического выезда» российских сенаторов во главе со спикером палаты регионов Валентиной Матвиенко. Помимо вице-спикеров и председателей комитетов палаты регионов (на Ямал прилетел весь Совет палаты регионов), в вахтовый посёлок прибыли глава Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов, губернатор Ямала Дмитрий Артюхов. Всё для того, чтобы обсудить, как обеспечить опережающее развитие Российской Арктики, щедрой на природные ресурсы.

Один из инструментов – развитие отрасли по производству и экспорту сжиженного газа. Буквально накануне заседания стало известно, что российская компания «Новатэк» – главный акционер проекта «Ямал-СПГ», руководитель которой – Леонид Михельсон – принял участие в совещании в Сабетте, – отказалась от перевалки сжиженного природного газа в норвежском Хоннисворге и планирует перевести перекачку СПГ с танкера на танкер в Мурманскую область.

Поставки СПГ, по оценкам экспертов, являются одним из наиболее перспективных направлений в развитии современной энергетики. На сжиженный газ переходят водный грузовой и пассажирский транспорт, на нём работают некоторые виды двигателей, в том числе ракетных. Япония закрывает за счёт СПГ почти 100 процентов своих газовых потребностей, на 40 процентов выросла потребность в СПГ и Китая (именно поэтому китайская доля в проекте Ямал-СПГ достигает 20 процентов участия).

Поставки СПГ также являются основой развития Северного морского пути. По словам главы Росатома Алексея Лихачева, к 2024 году объёмы перевозок по Севморпути должны составить 92,6 миллиона тонн груза – это выше того, к чему призвал Президент России, поставивший ориентир в 80 миллионов тонн в 2025 году. При этом на ближайшую шестилетку в структуре этого грузооборота почти 50 процентов отводится поставкам сжиженного природного газа и конденсата с Ямала.

СПРАВКА1 кубометр СПГ равен 600 кубометров газообразного газа. СПГ доставляется не по газопроводам, а перевозится на танкерах, что позволяет организовывать доставку газа в труднодоступные для распределительных систем районы. Завод в Сабетте, который буквально вырос на продуваемой всеми ветрами снежной равнине (оттого на ветру здесь – 15 градусов, которые, как ощутили сенаторы и журналисты, через пять минут на свежем воздухе воспринимаются как -25), способен поразить воображение. Здесь производится более 17 миллионов кубометров СПГ в год, работает порядка 400 человек, а если учитывать перевалку и доставку сжиженного газа, то число сотрудников составляет более тысячи человек. Вторая очередь – строящиеся производства проекта «Арктик-СПГ-2» – должна вырабатывать уже 19,8 миллиона кубометров СПГ и открыться в 2022 году.

Общаясь с сотрудниками завода, Валентина Матвиенко очень высоко оценила усилия компании «Новатэк»: «Это тот случай, когда лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. А само предприятие – это что-то космическое! Отмечу, что данная российская компания – третья в мире по подтверждённым запасам газа, она вкладывается в геологоразведку и увеличивает её объёмы».

И это, по словам спикера, вызывает искреннее уважение к бизнесу и гордость за страну. Уважение вызывают и намеченные цели – занять 20 процентов мирового рынка СПГ к 2030 году. Задачи амбициозные, если учитывать, что сейчас наша доля не превышает восьми процентов. При этом Леонид Михельсон заметил – эксперты сегодня дают прогнозы опережающего роста рынка СПГ – с потребления в 300 миллионов тонн в 2018 году до 720 миллионов в 2025 году. И главное для России – не упустить возможность

стать лидером на этом направлении. Одни из конкретных шагов, как рассказал губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов, – железная дорога, которую РЖД и регион готовы протянуть до Сабетты. Пока что попасть сюда можно либо по воздуху, либо по воде.

Законодатели уже заверили, что будут поддерживать развитие региона. «Закон, который даст преференции при работе в Арктической зоне, мы планируем принять до конца года, то есть до конца осенней сессии. Судьба закона об Арктике складывалась непросто уже несколько лет, но уверена, что с помощью руководства Минвостокразвития мы доведём дело до логического конца», – заявила спикер Совета Федерации.

«Уверена, что уже на строящихся производствах СПГ, которые должны прибавить полтора процента к ВВП, будет использовано уже российское оборудование – «дорожная карта» по его производству уже разработана», – отметила она.

Одним из итогов поездки в Сабетту стало решение провести масштабные парламентские слушания в Совете Федерации, чтобы обсудить, как создать законодательные условия для освоения Арктики. «Хочу особо отметить, что освоение Арктике не должно привести к ухудшению и без того непростой экологической обстановки. И успешный опыт Ямал-СПГ здесь необходимо учитывать, прежде всего в ходе реализации **нацпроекта «Арктика»**, – подчеркнула Матвиенко.

<https://www.pnp.ru/economics/valentina-matvienko-zaglyanula-v-zavtrashniy-den-razvitiya-arktiki.html>

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.04.15; МИНПРИРОДЫ СОГЛАСИЛОСЬ С ПРОСЬБОЙ «РОСНЕФТИ» ПРОДАТЬ НЕФТЯНОЙ УЧАСТОК ДЛЯ ЗАГРУЗКИ СЕВМОРПУТИ; НО ЕГО ЗАПАСЫ МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ СКРОМНЕЕ, ЧЕМ РАССЧИТЫВАЕТ КОМПАНИЯ

Минприроды по просьбе «Роснефти» согласно провести конкурс на Западно-Иркинский участок недр (север Красноярского края) с вероятными запасами нефти и газа в 500 млн т условного топлива, следует из письма Минприроды президенту Владимиру **Путину** от 10 апреля. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердил собеседник, близкий к Минприроды. Это письмо было ответом на просьбу «Роснефти» выставить Западно-Иркинский участок на конкурс в этом году.

Представитель Минприроды от комментариев отказался, представители **Путина** и «Роснефти» на вопросы «Ведомостей» не ответили.

Но Минприроды сомневается, что количество нефти, которое «Роснефть» считает возможным добывать на месторождении, будет соответствовать ожиданиям госкомпании: «запас жидких углеводородов может оказаться меньше заявленной оценки из-за <...> преимущественной газоносности смежных территорий». При этом министерство отмечает, что примерно 70% лицензионного участка находится на особо охраняемой природной территории регионального значения – государственного природного заказника «Бреховские острова». Этот заказник относится к водно-болотным угодьям международного значения, и именно в этом месте обитают редкие животные, растения и водоплавающие птицы, занесенные в Красную книгу России.

Лицензию сможет выиграть тот, кто удовлетворяет трем условиям: иметь собственный, построенный в России флот ледового класса, вывозить добытую нефть Северным морским путем и обеспечить требования экологической безопасности при разработке месторождения.

Удовлетворить требованиям экологической безопасности при выполнении сейсмических работ в данном случае возможно, проводя работы в зимний период после образования снежного покрова с применением специальных технических средств, говорит директор консультационной компании «Гекон» Михаил Григорьев. В зависимости от результатов подготовки объектов к бурению часть из них можно будет разведывать и осваивать

наклонно-направленным бурением из-за пределов границ охранной зоны, такая практика есть, говорит он.

«Мы рассматриваем возможность создания арктического кластера, который в полном объеме будет работать на обеспечение этой задачи – достижения до 2024 г. 80 млн т грузопотока по Северному морскому пути». www.kremlin.ru, 1 апреля 2019 г.

Сейчас ни у одной нефтяной компании нет собственного флота танкеров ледового класса, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Роснефть» только сформировала заказ на судовой верфи «Звезда». Общая стоимость 26 судов превышает 250 млрд руб., срок их сдачи с 2020 по 2025 г., говорит он. Григорьев замечает, что к разработке Западно-Иркинского участка «Роснефть» сможет приступить не раньше 2026-2027 гг.

«Проведение конкурса, под стартовые требования которого подходит конкретный недропользователь или группа, – правомерная практика», комментирует старший научный сотрудник Института горного и энергетического права РГУ нефти и газа им. Губкина Иван Сидоров: «В этом есть и экономический резон – отдавать лицензионный участок только тем, кто со стопроцентной гарантией сможет его освоить».

«Роснефть» планирует вместе с «Нефтегазхолдингом» Эдуарда Худайнатов (разрабатывает находящееся рядом с Западно-Иркинским участком Пайяхское месторождение нефти) загрузить Северный морской путь своей нефтью, сообщил «Коммерсантъ», это же рассказал собеседник «Ведомостей», близкий к одной из компаний.

Они могут создать совместное предприятие. «Это коммерческие отношения компаний, какого-либо принуждения к созданию СП нет», – сказал «Ведомостям» федеральный чиновник. «Кроме «Роснефти», некому больше инвестировать в Пайяхское месторождение, – говорит источник в одном из российских банков. – Планам по его освоению уже больше трех лет, но «Нефтегазхолдингу» пока не удалось найти инвесторов».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/14/799098-minprirodi-rosnefti-sevmorputi>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.04.15; ДЛЯ РОСТА НАЛИВНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАДО ОБНОВЛЯТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ; ВРЕМЯ ПОКУПАТЬ ТАНКИ

Прогнозы отраслевых экспертов предусматривают, что спрос на нефть в перспективе до 2040 года будет выше нынешнего уровня. С учетом этого в России рынок транспортировки нефти и нефтепродуктов развивается по нескольким руслам.

Прежде всего это завершение основных инвестпроектов трубопроводного транспорта. У «Транснефти» на сегодня остался лишь один незавершенный проект: расширение пропускной способности ВСТО-1 до 80 миллионов тонн. Но уже завершены такие ключевые проекты, как строительство магистральных нефтепроводов (МН) «Заполярье – Пурпе» и «Куюмба-Тайшет», реконструкция МН «Куйбышев-Тихорецк» и «Жирновск – Волгоград» для обеспечения подачи нефти на Волгоградский НПЗ. Кроме того, реализованы проекты обеспечения поставок дизтоплива в порты Балтики и Черного моря («Юг» и «Север»), реконструирована система МН для увеличения объемов поставок бензина, ДТ, авиакеросина в Московский регион.

Несмотря на расширение трубопроводных мощностей, железнодорожному транспорту все же удастся удерживать объемы перевозок высококалорийного нефтеналива на устойчивом уровне. Так, за три месяца этого года на сети «РЖД» было погружено 39,5 миллиона тонн нефти и нефтепродуктов с прибавкой к прошлому году в 0,1 процента. В 2018 году, напомним, объемы перевозок нефтеналива выросли на 0,4 процента, составив 236,4 миллиона тонн. Одной из причин такой динамики стала переориентация части нефтепроводов «Транснефти» в нефтепродуктопроводы и возвращение предприятий к

отправкам сырой нефти цистернами. В то же время стальные магистрали теряют ощутимые объемы перевозок дизтоплива, что связано с вводом в эксплуатацию первого этапа нефтепродуктопровода «Юг» и ряда других проектов. В 2019 году на железнодорожном транспорте прогнозируется падение погрузки сырой нефти, если в полную силу заработает нефтепровод, который соединил Комсомольский НПЗ и ВСТО. Однако падение погрузки сырой нефти будет компенсировано ростом погрузки по другим грузам сегмента, в частности, энергетических газов.

Дальнейшая конкуренция за клиентов между трубопроводчиками и железнодорожниками усилится, считает исполнительный директор «Независимого аналитического агентства нефтегазового сектора» Тамара Сафонова, однако тарифная политика «РЖД» позволит обеспечивать привлекательность поставок по железной дороге. Примером поиска сбалансированных решений может служить предложенная в марте инициатива правительства установить скидку к тарифу на транспортировку железнодорожным транспортом бензина, дизтоплива и авиакеросина на Дальний Восток, а к тарифу на перевозку топлива, поставляемого на экспорт, ввести надбавку. Таким образом, железнодорожные поставки призваны нивелировать угрозу возникновения дефицита топлива в ДФО до принятия окончательного решения по строительству в Приморском крае Восточной нефтехимической компании (ВНХК) по инициативе «Роснефти».

И все же, по мнению гендиректора «INFOLine-аналитика» Михаила Бурмистрова, поставки нефтепродуктов из других регионов России могут помочь решить временные проблемы ДФО, но не станут панацеей, а скидка к тарифу вряд ли повлияет на объемы поставок, оптовые и розничные цены на топливо.

Сегодня нефтеналивные грузы занимают 18 процентов от общего объема грузоперевозок по железной дороге. Существенные резервы оптимизации перевозок содержатся в повышении эффективности логистического процесса. Так, в минувшем году технологические простои на станциях погрузки-выгрузки удалось снизить до 7 часов. Большое внимание уделяется маршрутизации вагонопотоков со станции отправления, формированию технологических маршрутов по основным направлениям Октябрьской, Северо-Кавказской, Дальневосточной железных дорог. Согласно данным ГВЦ РЖД, уровень маршрутизации перевозок нефти и нефтепродуктов в 2018 году составил 44 процента. Электронные перевозочные документы, информационные ресурсы ЭТРАН, другие IT-решения позволяют заадресовывать цистернопотоки, оптимизировать поездообразование и простои ПС.

В перспективе необходимо так же учитывать, что после 2040 года на сети РЖД ожидается массовое списание парка цистерн для СУГ. Как рассказал руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимир Савчук, уже до 2025 года списанию подлежит около 13 процентов парка. Пиковые объемы списания придутся на 2044-2047 и 2050-2053 годы. И для рынка остро стоит вопрос: найдутся ли средства для замещения списанных цистерн новыми или же произойдет постепенный переход на танк-контейнеры? Сейчас на сети насчитывается 37,7 тысячи цистерн для СУГ. Согласно оценкам ИПЕМ, потребные инвестиции на восполнение парка «бочек» для перевозки СУГ в 2019-2025 годах превысят 20 миллиардов рублей.

С учетом утилизационных перспектив специализированного парка эксперты советуют более внимательно изучить возможности танк-контейнеров. Как пояснил эксперт центра экономического прогнозирования Газпромбанка Кирилл Никола, перевозки в танк-контейнерах в России растут опережающими темпами по отношению к общим перевозкам в контейнерах. В стандартизованных единицах TEU оборот железнодорожных перевозок в танк-контейнерах в 2018 году составил около 440-450 тысяч единиц, это примерно 10 процентов от общего оборота контейнеров по сети РЖД.

По экспертным оценкам, конкурентоспособность перевозок нефтехимии в танк-контейнерах по сравнению с цистернами проявляется даже на «коротком» плече, причем

как во внутреннем, так и экспортном направлении. А разница между закупочной ценой компенсируется за счет тарифа, даже с учетом роста цен на подвижной состав. Сегодня химическая и нефтехимическая отрасли растут опережающими темпами по сравнению с экономикой в целом. И, как считает эксперт Газпромбанка, значительный потенциал развития перевозок в танк-контейнерах заключается в дальнейшей работе со сроками доставки, инфраструктурой, экспортно-импортными операциями.

<https://rg.ru/2019/04/14/dlia-rosta-nalivnyh-perevozok-nado-obnovliat-podvizhnoj-sostav.html>

КОММЕРСАНТЪ # ЛОГИСТИКА; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.04.15; МНОГОЛЕТНИЙ ПЕРИОД ОТСУТСТВИЯ ЖЕСТКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОТРАСЛИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК СКОРО МОЖЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ: ИНИЦИАТИВА ОБ УСИЛЕНИИ КОНТРОЛЯ НАД ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ЭКСПЕДИТОРАМИ И ОГРАНИЧЕНИИ ДОПУСКА НА РЫНОК ЛОГИСТИКИ ИНОСТРАННЫХ ИГРОКОВ ВОЗНИКЛА В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ

Законопроект о внесении поправок в закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», разработанный первым зампредом комитета по транспорту Госдумы Виталием Ефимовым, нынешней весной наделал много шума в логистической отрасли. В конце февраля законопроект был разослан нескольким общественным организациям, включая Российский союз промышленников и предпринимателей, с просьбой дать свою оценку предложенным реформам (копия текста законопроекта есть в распоряжении “Ъ”).

Пожалуй, единственное, о чем не спорят участники рынка с авторами законопроекта, - это терминологические поправки к закону, в том числе к его названию. Вид деятельности по организации грузовых перевозок предлагается во всех случаях называть «транспортно-экспедиционной», а не в устаревшей советской формулировке «транспортно-экспедиционной». Однако практически все остальные поправки к федеральному законодательству, предложенные депутатом Ефимовым, как показал опрос “Ъ”, у участников рынка вызывают только недоумение.

Суть законопроекта заключается в создании государственного реестра экспедиторских компаний, без участия в котором юридические лица и индивидуальные предприниматели не смогут заниматься этим видом деятельности. Основанием для включения в госреестр должно стать наличие у организации хотя бы одного специалиста, обладающего свидетельством профессиональной компетенции государственного образца, а также наличие чистых активов на балансе предприятия в размере не менее 500 тыс. руб. «или независимой гарантии на ту же сумму». Еще один критерий допуска на рынок – «профессиональная надежность» экспедитора, которая «подтверждается отсутствием у руководителя юридического лица или ИП непогашенной или неснятой судимости за уголовные преступления в сфере экономики, экологии, законодательства о налогах и сборах, трудового и транспортного законодательства».

В законопроекте записано, что вести реестр должен уполномоченный правительством РФ орган, но в нем же содержится и рекомендация депутатов: «отдельные функции» по ведению реестра экспедиторов можно возложить на Торгово-промышленную палату (ТПП) и ее региональные подразделения, считают авторы законопроекта, один из которых (депутат Виталий Ефимов) является председателем комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ. Стоимость услуг «по проверке полноты и достоверности содержащихся в заявлении сведений», согласно законопроекту, устанавливается государством и «может увеличиваться не чаще чем один раз в год на индекс роста потребительских цен за прошедший год».

Чиновникам хотят добавить работы

В тексте законопроекта уточняется, что вследствие его принятия потребуются изменения в законодательство более высокого порядка – Гражданский и Налоговый кодексы, а также

в Кодекс об административных правонарушениях. Кроме того, правительству и **Минтрансу** предстоит принять ряд подзаконных нормативных актов, на основании которых будут созданы новые структуры государственного надзора за деятельностью экспедиторов и разработаны всевозможные правила ведения экспедиторского бизнеса, львиная доля которых касается государственных денежных сборов с участников рынка, допущенных к работе. В частности, профильным органам исполнительной власти нужно будет утвердить порядок расчета и сбора платы за регистрацию в реестре, за выдачу и продление свидетельства о профессиональной компетентности ответственных специалистов (а также за выдачу его дубликата взамен утраченного), платы за подготовку аккредитованными образовательными организациями таких специалистов и сдачу квалификационного экзамена для получения свидетельства о профессиональной компетентности.

Вместе с тем о финансовых параметрах реформы в депутатской инициативе не говорится, если не считать стандартной в таких документах оговорки, что принятие законопроекта «не потребует дополнительных расходов федерального бюджета». Однако цена проекта для участников рынка с учетом создания инфраструктуры своеобразного «освидетельствования» экспедиторов и обеспечения их соответствующими (очевидно, бумажными) бланками «свидетельств профессиональной компетенции» может оказаться огромной.

В той же пояснительной записке к законопроекту Виталия Ефимова отмечается, что на рынке транспортно-экспедиторских услуг осуществляют деятельности около 20 тыс. экспедиторов. Это означает, что только для подтверждения своей финансовой состоятельности отечественное экспедиторское сообщество будет вынуждено «зарезервировать» активов не менее чем на 10 млрд руб. (сегодня у подавляющего числа экспедиторов на балансе в принципе нет материальных активов, кроме средств коммуникации и персонала).

Наложение дополнительных ограничений и финансовой нагрузки на рынок экспедирования разработчики закона обуславливают в том числе интересами перевозчиков, которых-де недобросовестные экспедиторы просто-напросто обворовывают. «Многие грузоотправители при заключении договора с перевозчиками на перевозку грузов обуславливают обязательное оформление договора с определенным экспедитором. При этом, как правило, такой экспедитор аффилирован с грузовладельцем, что позволяет ему добиваться от перевозчика необоснованного снижения стоимости перевозки, а также задерживать перевозчику оплату услуг», - говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Ссылаясь на мнения членов Российского автотранспортного союза (входит в состав членов Союза транспортников России), законодатели утверждают, что под видом экспедиторов нередко выступают фирмы-однодневки, которые «незаконно присваивают полученные от грузовладельца средства без последующего расчета с перевозчиками».

Налог на репутацию

Однако сами перевозчики не во всем согласны с депутатом Ефимовым: подавляющее большинство участников рынка, опрошенных «Ъ», считают, что в законопроекте заявлены, но не прописаны эффективные механизмы по недопущению недобросовестных игроков на рынок транспортно-экспедиторских услуг.

«Содержание данного законопроекта заставляет сомневаться, что он решит системные проблемы рынка. Основную нагрузку будут нести добросовестные компании-экспедиторы», - полагает директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. Он считает, что в реестре экспедиторов нет острой необходимости, а законопроект «носит общий характер и не отражает специфики перевозки грузов автомобильным транспортом». В документе декларируются «некие общие принципы формирования реестра за плату», предъявляется ряд требований по

финансовой устойчивости, надежности и профессиональной компетенции экспедитора, но при этом появляются и дополнительные издержки и опасности. «Помимо дополнительной финансовой нагрузки для экспедиторов возникают риски быть исключенным из данного реестра. А значит – из профессиональной деятельности», - отмечает господин Лашкевич.

Управляющий партнер онлайн-агрегатора грузовых перевозчиков GroozGo Игорь Котов тоже не понимает, что даст рынку «очередной реестр». «Предполагать, что его наличие как-то «обелит» рынок, наивно. Существование ЕГРЮЛ не решает проблему однодневок и серых предприятий, и никакие новые реестры ее не решат в логистике», - рассуждает он, не исключая, между прочим, что «у некоторых людей появится возможность торговать статусом включенного в реестр лица». «Правительство объявило мораторий на новые налоги, а получается, что дополнительные сборы – это те же налоги на отдельные виды предпринимательской деятельности», - недоумевает господин Котов.

Условие о финансовой состоятельности для экспедиторов будет очень трудно выполнить представителям малого бизнеса, добавляет господин Лашкевич. «Например, ИП на упрощенке освобождены от ведения бухгалтерского учета и не рассчитывают чистые активы», - рассуждает он. - Гарантия – отчасти выход, но легко ли получить банковскую гарантию представителю микробизнеса или ИП?» Заявленный в законопроекте размер гарантии, отметил топ-менеджер «Деловых линий», не даст полной защиты от мошеннических действий. «Фура может быть загружена и на десятки миллионов рублей», - констатирует он.

«500 тыс. руб. стоит подержанная «Газель» 2014 года выпуска. Что будет гарантировать наличие такого «чистого актива» на балансе экспедитора?» – задается вопросом Игорь Котов. «Существует рыночная практика страхования ответственности, и, как и при страховании любого продукта, клиент может выбирать «дороже и надежнее» либо «дешевле и рискованнее», - отмечает он.

Любая крупная транспортно-экспедиционная компания проверяет своих контрагентов, а, например, GroozGo применяет автоматическую систему на основе искусственного интеллекта: «После того как перевозчик зарегистрировался у нас в системе, она автоматически собирает данные о нем из открытых источников и видит все: от арбитражной истории до финансовых показателей и аффилированности. После этого специальный алгоритм принимает решение о его допуске в систему». Проблема неблагонадежных экспедиторов решается путем выбора проверенной компании с хорошей репутацией на рынке, и такая возможность есть у грузовладельцев без новых законов, убежден господин Котов.

Номинальная прозрачность

Даже те участники рынка, которые поддерживают в целом идею усиления государственного контроля над экспедиторами, считают, что законопроект в нынешнем виде нуждается в серьезной доработке.

«После отмены лицензирования для внутрироссийских грузоперевозок в 2005 году вопрос о его возвращении возникает с завидной регулярностью», - отмечает директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. - Основной целью этой отмены было облегчение входа на рынок новых ответственных компаний и создание добросовестной конкуренции. Опыт последних 14 лет показал, что рынок автомобильных грузоперевозок наполнился не только добросовестными участниками, но и аферистами, а в ряде случаев – крупными мошенниками».

Все это привело к тому, что каждая компания, которая работает с небольшими перевозчиками или экспедиторами, должна иметь в штате службу безопасности и проверять своих контрагентов на регулярной основе, сетует господин Миронов.

В то же время законопроект в текущем виде «вновь вводит барьер для входа новых компаний на рынок», констатирует он: «Возможная плата за нахождение в реестре и наличие в штате хотя бы одного ответственного специалиста, прошедшего

соответствующее обучение и имеющего специальное свидетельство о квалификации по организации и осуществлению перевозок, увеличивает нагрузку на мелкий бизнес». Кроме того, проверка профессиональной надежности юридического лица только по руководителю компании может распространить практику «номинальных руководителей», когда реальный собственник бизнеса и лицо, принимающее решение, оформлено в компании советником или обычным менеджером, полагает топ-менеджер FM-Logistic.

Еще один риск, заложенный в законопроекте, - уход с рынка массы честных небольших экспедиторов, что повлечет увеличение тарифов на грузоперевозки и неизбежно отразится на инфляции. «Однако дальнейшая модернизация законопроекта с участием экспертов отрасли из транспортных и экспедиторских компаний разного размера, находящихся в разных федеральных округах, проведение открытых слушаний по каждой его части помогут выстроить основу для организации отрасли в целом и зададут правильный импульс в дальнейшей работе на рынке автомобильных грузоперевозок», - надеется Эдуард Миронов.

По мнению операционного директора логистической компании «Точка-точка» Максима Алексева, рынок грузоперевозок и транспортно-экспедиторской деятельности сегодня «неконтролируемый и непрозрачный», а потому в реформе законодательства в этой сфере «есть свой резон». «Экспедиторы обеспечивают загрузку большинству перевозчиков на рынке, и именно они создали условия, при которых ценообразование стало хаотичным, а экономика транспортных компаний сводится к ситуации, когда работать приходится на грани рентабельности. По моему мнению, неорганизованность в сфере грузоперевозок в первую очередь связана с отсутствием регулирования в экспедиторском цехе», - считает он.

Впрочем, и ему пока не ясно из законопроекта, как инициатива будет реализована на практике. «Если процесс будет подконтролен профильному регулятору и доведен до логического конца, то неблагонадежность экспедиторов как фактор, влияющий на эффективность в отрасли, скорее всего, мы постепенно искореним. В противном случае вся инициатива не имеет смысла. Очень многое зависит от мотивированности и компетенций регулятора, имя которого пока остается загадкой», - отмечает господин Алексеев.

Защита от развития

Принципиально важной проблемой инициаторы законопроекта считают «неконтролируемый доступ иностранных экспедиторов на рынок РФ». Ссылаясь на «экспертные оценки», авторы документа подозревают, что «более 50% всех экспедиторских компаний, работающих на российском рынке, созданы с иностранным участием, часть из них имеют на 100% иностранный капитал». При этом «другие иностранные компании вышли на рынок через открытие представительств, и в этом случае их работа признается импортом услуг, освобождаемых от уплаты налогов», говорится в пояснительной записке к законопроекту. Они же, по мнению депутатов, как правило, нанимают для транспортной работы иностранных перевозчиков, «доходы которых также не облагаются налогами РФ». Подтвержденный «имущественный ценз» для всех юрлиц с долей иностранного капитала более 20% депутаты намерены увеличить в десять раз, до 5 млн руб.

В обоснование своей законодательной инициативы разработчики законопроекта не могли не привести результаты анализа международной практики регулирования экспедиторской деятельности. В этом разделе документа они указывают, что в некоторых европейских странах установлены определенные правила для работы экспедиторов на внутреннем рынке, которые во многих случаях предполагают выдачу «разрешения на профессию», подтверждающего уровень квалификации специалиста, а также членство в отраслевых саморегулируемых организациях. «Более жесткие ограничения работы иностранных экспедиторов на своей территории установили такие страны, как Кипр, Чехия, Венгрия,

Мальта, Словения, Польша и Молдавия. Остальные страны ЕС (Германия, Франция, Великобритания, Швеция, Нидерланды и другие) применяют более либеральные условия доступа для иностранных экспедиторов»,- говорится в пояснительной записке к документу.

«Перечень стран говорит сам за себя»,- говорит директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов, имея в виду, что России следует ориентироваться на успешный опыт регулирования логистики государств с развитой экономикой. По его мнению, отечественной отрасли достаточно имеющихся законов о регулировании транспорта, таких как Кодекс торгового мореплавания РФ или Устав железнодорожного транспорта – никаких других законодательных ограничений, кроме Гражданского кодекса, в транспортно-экспедиторской деятельности быть не должно. «Оставьте в покое логистику!» – взывает господин Безбородов к чиновникам всех уровней.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938221>

КОММЕРСАНТЪ # ЛОГИСТИКА; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.04.15; «ЭЛЕКТРОНИКА ВСЕ ВИДИТ»; ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ ПЛОМБЫ ПРАКТИЧЕСКИ ИСКЛЮЧАЕТ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

По словам генерального директора Инженерного промышленного концерна «Страж» Виктора Крылова, технология применения электронных запорно-пломбирующих устройств таит в себе поистине фантастические возможности для логистов. В интервью “Ъ” он рассказал о том, как в России создавалась первая электронная пломба и как сегодня ее используют участники рынка.

- Как и почему ваша фирма решила специализироваться именно в сфере запорно-пломбировочных устройств?

- Наш концерн образован в 1994 году, причем все 25 лет мы занимаемся запорно-пломбировочными устройствами для всех видов подвижного состава: железнодорожного, автомобильного, контейнеров, спецтранспорта для банковского сектора и прочих транспортных средств. На уникальные технические решения и дизайн, реализованные в продукции, выпускаемой ОА «ИПК «Страж», получено более 180 патентов на изобретение и на полезные модели в РФ, 4 евразийских патента и 3 европейских.

В настоящее время АО «ИПК «Страж» – самый крупный производитель запорно-пломбировочных устройств в России У нас четыре предприятия – головное в Москве, другие в Калуге, Йошкар-Оле и Подольске. Производство электронных компонентов к запорно-пломбировочным устройствам мы организовали на предприятиях «Ростеха».

- Как и когда вы пришли к идее выпускать электронную пломбу?

- Разрабатывая различные новые конструкции запорно-пломбировочных устройств, наши специалисты определили, что механическая пломба, как говорится, «слепая и глухая»: ее навесили на вагон или контейнер в начале пути, потом посмотрели на нее только в конце маршрута. О том, что происходило с грузом на самом деле в ходе транспортировки, никакой информации нет. Исправить этот недостаток может только электронное запорно-пломбировочное устройство, которое должно «видеть и слышать» все, что происходит вокруг. А еще лучше – быть «говорящим», чтобы своевременно сообщать о возможной краже груза компетентным органам, которые могли бы ее предотвратить или по горячим следам задержать преступников и вернуть груз владельцу.

За прошедшие годы наши специалисты неоднократно пытались создать электронную пломбу, работающую на различных принципах. Однако только в 2013 году родилась идея «одеть» механическую пломбу в «электронную рубашку», то есть вмонтировать механическое запорно-пломбировочное устройство в электронный блок. Именно такая компоновка нам позволила получить нормально работающее изделие, которое сегодня прошло все виды испытаний и применяется различными компаниями и государственными структурами, в том числе в рамках исполнения указа президента РФ о контроле за

транзитом санкционных грузов между Украиной и странами СНГ. Всего в рамках реализации проекта опломбировано более 6 тыс. железнодорожных вагонов, контейнеров, автофургонов в интересах более чем 560 компаний из России, Казахстана, с Украины и других стран. А в целом по всем проектам опломбировано более 26 тыс. транспортных средств.

Хочу отметить, что в этой инновационной разработке много уникальных запатентованных решений, но, конечно, самое главное из них – это электронная система контроля длины и целостности троса электронной пломбы.

- Какие функции может выполнять электронная пломба?

- Электронный блок, получивший название «Сириус», в который вмонтировано механическое запорно-пломбировочное устройство «Спрут-777», представляет собой мини-компьютер, способный выполнять большое количество функций. А именно: обеспечивать дистанционный контроль несанкционированного доступа к грузу, следить за его сохранностью, маршрутом движения, скоростью, соударениями, температурой и другими параметрами в режиме реального времени на железнодорожном и автомобильном транспорте, а также при интермодальных и смешанных перевозках.

Кроме того, электронный блок позволяет практически полностью исключить человеческий фактор. Не секрет, что вагон или грузовик с товаром – это порой очень серьезные деньги, поэтому у любого контролера практически всегда существует соблазн получить материальную заинтересованность от качества своей работы: могу увидеть нарушение, а могу и не увидеть. А электроника все видит.

К тому же, когда вручную на бумажках пишут номера пломб, затем вручную же переводят эти номера в компьютер, как это делается сейчас, неизбежны ошибки. Причем ответственных за эти ошибки, как правило, очень трудно найти. При использовании электронной пломбы это все мгновенно проверяется, введение ошибочных данных в систему исключено.

Основываясь на нашем опыте, могу с уверенностью сказать, что недостаточное развитие этой технологии очень серьезно сдерживает рост грузового транзита через Россию: низкая надежность доставки вкупе с большими рисками утраты груза не позволяет иностранным грузоотправителям активно использовать нашу транзитную транспортную инфраструктуру. А ведь наши устройства не только существенно повышают надежность доставки, но и увеличивают скорость перевозки, что сейчас тоже очень важно для транзита.

- Можете это подтвердить на примерах?

- Конечно. В процессе перевозки с Дальнего Востока до Бреста контейнер последовательно передается более 30 различным отрядам ведомственной охраны. В случае использования механической пломбы каждая такая операция занимает не менее 15 минут на личную проверку инспектором ее целостности. Наличие электронной пломбы делает такую проверку попросту ненужной. Если пломба не передавала сигнал SOS, если доступа к грузу не было, то какой смысл ему вообще подходить к этому контейнеру и смотреть на нее? Как оказалось, это экономит колоссальное время в пути, что дополнительно ускоряет скорость продвижения груза по маршруту за счет сокращения времени промежуточных стоянок на несколько суток! А в международных перевозках использование этой технологии позволяет сократить время на внутренние таможенные процедуры и передачу груза между таможенными государствами, что в итоге приводит к сокращению доставки грузов на 25-30%. И, заметьте, без единого государственного рубля капитальных вложений.

- Считали экономию в деньгах?

- По расчетам известных в транспортной отрасли ученых, массовое внедрение ЭЗПУ только на железнодорожном транспорте позволит экономить 7,5 млрд руб. ежегодно, в том числе 3 млрд руб. перевозчикам и 4,5 млрд руб. грузовладельцам.

Так что наша технология становится хорошим подспорьем для решения самых насущных логистических задач и полностью отвечает стратегии правительства по реализации транзитного потенциала России, но при этом не требует практически никаких инфраструктурных инвестиций – все уже есть и работает! Трехлетний опыт эксплуатации нашей электронной пломбы «Сириус» в государственной системе контроля за транзитными перевозками «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит» полностью это подтвердил.

Учитывая известные планы правительства по расширению географии и объемов перевозок транзитных грузов, конечно, очень хотелось, чтобы этот уникальный опыт был учтен, поддержан и явился фундаментом для дальнейшего развития цифровой платформы работы транспорта России. И тогда однозначно можно не только уложиться в установленные сроки, но и сохранить бюджетные деньги для решения других насущных задач.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938223>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.15; СОВЕТ ЕС ОДОБРИЛ ПОПРАВКИ К ГАЗОВОЙ ДИРЕКТИВЕ

Совет министров стран-членов Евросоюза окончательно одобрил поправки к газовой директиве, сообщает пресс-служба совета. Изменения предполагают распространение правил, которые применяются к внутренним европейским трубопроводам ЕС, не только на сухопутные, но и на морские газопроводы, идущие из третьих стран по территории ЕС. Голосование прошло в совете ЕС по сельскому хозяйству и рыболовству. Согласно процедуре принятия решений в ЕС, одобренный Европарламентом законопроект может утверждать любой из советов министров Евросоюза.

Новые нормы были разработаны противниками газопровода «Северный поток-2», чтобы вынудить участников проекта привести его в соответствие с правилами европейского внутреннего рынка. Это значит, что у газопровода должен быть независимый от «Газпрома» оператор (сейчас это на 100% структура монополии Nord Stream 2 AG), а к мощностям получают доступ третьи лица.

«Это конец эры монополии на европейском газовом рынке – монополии, которая либо угрожает повышенными ценами, либо просто перекрытием крана», - заявил, представляя законопроект, председатель комитета Европарламента по промышленности, исследованиям и энергетике Ежи Бузек (цитата по «Интерфаксу»).

Представители Совета ЕС и Европарламента согласовали поправки к газовой директиве 13 февраля. Европарламент одобрил их 4 апреля.

<https://www.kommersant.ru/doc/3945117?from=hotnews>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2019.04.15; ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК МОЖЕТ УЖЕСТОЧИТЬСЯ; ПАЛКИ В КОЛЕСА

Только задумайтесь: каждый год в нашей стране принимается около шести сотен федеральных законов и примерно 25 тысяч нормативно-правовых актов статусом пониже. То есть на каждый день приходится в среднем два ФЗ и 60 других документов.

Зарегулировано все, что только можно: от привлечения школьников к труду до мест хранения свечей в храмах. И часто бывает так, что наши парламентарии в спешке принимают законы, потом, спохватившись, начинают вносить в них дополнения и изменения до такой степени, что первоначального ФЗ остается только название. Так, к примеру, произошло с законом о таможенном регулировании: в 289-ФЗ от 2018 года мало что уцелело от предка – 311-ФЗ, принятого в 2010-м...

Не утихает регуляторный зуд и в отношении автомобильных перевозок: в феврале на рассмотрение в Госдуму поступило два законопроекта: о перевозках грузов автотранспортом и внесении изменений в устав автотранспорта, и внесении изменений в

закон о транспортно-экспедиционной деятельности. Необходимость последнего, по мнению разработчиков, вызвана незавидным положением добросовестных отечественных автоперевозчиков: дескать, около половины экспедиторских компаний, работающих в России, созданы с иностранным участием, большинство из них имеют 100-процентный иностранный капитал.

Свежим законопроектом устанавливаются порядок включения сведений о юридическом лице, индивидуальном предпринимателе в реестр экспедиторов, и основания для исключения сведений об экспедиторе из реестра, требования к ответственным специалистам экспедитора, порядок сдачи квалификационного экзамена и получения свидетельства о его профессиональной компетенции и т.д.

Собственно, с одной стороны, разработчиков документа можно понять: речь идет о довольно емком рынке услуг, потенциал которого оценивается в 7,5 триллиона рублей. Страна использует его меньше, чем наполовину, оказывая услуг на 3 триллиона, при этом российские экспедиторы выполняют только 40 процентов работы.

Тем не менее в большинстве своем отечественные представители перевозочного и экспедиторского бизнеса инициативу разработчиков документа оценили по меньшей мере скептически. Сходны мнения лишь в отношении статьи 1, предлагающей изменить название закона и вместо «экспедиционной» деятельности писать «экспедиторской». Но стоило ли рождать целый законопроект со спорной полезностью вместо изменения одного слова? Мы попросили представителей причастного бизнеса поделиться мнением о новом законопроекте о ТЭД.

«Проектом устанавливается, что хозяйствующие субъекты, осуществляющие транспортно-экспедиторскую деятельность без регистрации в реестре экспедиторов, несут административную ответственность. При этом механизмов, позволяющих выявлять таких субъектов, документом не предусматривается. Это означает, что установленные требования будут выполняться ограниченным кругом законопослушных экспедиторов. При этом предусмотренные законопроектом проверки будут проводиться только в отношении этих экспедиторов. Такая норма никак не решает задачу обеления рынка», – отмечает директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» Александр Лашкевич.

«Интерес государства в отрасли в максимальном количестве плательщиков налогов. Поэтому основной контроль разрешительной системы должен быть со стороны налоговых органов. Этого не хватало системе лицензирования, которая работала до 2005 года, и контроля международных перевозок. И именно финансовый контроль снижает риски грузовладельца и страховых компаний. Если бенефициаром реестра автоперевозчиков не станет ФНС, то его ждет участь лицензирования», – считает эксперт Альянса АСЕХ Тарас Коваль.

«Существование ЕГРЮЛ не решает проблемы компаний-однодневок и серых перевозчиков. Новые реестры тоже не смогут справиться с этим вопросом. Повлиять на это смогут лишь меры фискального контроля. После введения обязательных электронных счетов-фактур, по данным Счетной палаты, собираемость НДС выросла на 13 процентов. Введение обязательных электронных товарно-транспортных накладных решит проблему «серого рынка» перевозок и уменьшит издержки «белых» участников. Но сроки их внедрения затягиваются», – такое мнение высказал «РГ» управляющий партнер онлайн-сервиса грузоперевозок GroozGo Игорь Котов.

А вот у операционного директора логистической компании «Точка-Точка» Максима Алексева другая, просим прощения за «масло масляное», точка зрения. Нынешняя законодательная база в части регулирования рынка внутренних автоперевозок практически отсутствует, как собственно и сам регулятор, считает он. И сейчас перевозчики работают, ориентируясь на разъяснения в пунктах Устава автомобильного

транспорта и городского наземного электротранспорта, которые не актуальны для текущей ситуации в отрасли.

«Безусловно, в новых законопроектах есть смысл. Более того, очевиден синергетический эффект от поддержания этой инициативы. Сейчас мы имеем нерегулируемый и нетранспарентный рынок как в сфере автомобильных грузоперевозок, так и в транспортно-экспедиторской деятельности. Оба сегмента логистической отрасли тесно взаимосвязаны. Тысячи номинальных экспедиторов, взаимодействуя с грузоперевозчиками от лица ответственного контрагента на рынке транспортной экспедиции, привели к стихийному ценообразованию и уничтожению экономики перевозчика. На мой взгляд, одна из основных причин непрозрачности и неорганизованности сегмента автомобильных доставок заключается в отсутствии регулирования в экспедиторском цехе – источнике для загрузки львиной доли свободного рынка перевозчиков», – сообщил Алексеев.

А по мнению директора по операциям NAWINIA, члена Альянса ACEX Марата Зайнетдинова, в предложенных законопроектах не решен вопрос ограничения ответственности экспедитора и перевозчика, что не будет способствовать развитию рынка страхования грузов. «Ответственность за утрату, гибель или повреждение грузов в процессе перевозки по-прежнему в полной мере возложена на экспедитора и перевозчика, что создает диспропорции в распределении рисков, и в конечном итоге сдерживает привлечение инвестиций в отрасль. Во многих странах эта ответственность ограничена, что позволяет правильно распределять риски между участниками перевозки, минимизировать потери грузовладельцев, в то же время не загоняя в банкротное состояние перевозчиков и экспедиторов», – добавил эксперт.

По существу, считают представители бизнеса, в законопроекте речь идет о новом лицензировании с избыточными требованиями. Например, проект предусматривает наличие у экспедитора чистых активов, подтвержденных выпиской из бухгалтерского баланса, размер которых не менее 500 тысяч рублей, или наличие банковской гарантии. Однако ИП на УСН освобождены от ведения бухгалтерского учета и не рассчитывают чистые активы. То есть это условие может рассматриваться как дискриминация малого бизнеса.

<https://rg.ru/2019/04/14/zakonodatelstvo-v-oblasti-perevozok-mozhet-uzhestochitsia.html>

ТАСС; 2019.04.15; ЦЕНЫ НА БЕНЗИН В РОССИИ ЗА НЕДЕЛЮ ВЫРОСЛИ НА ДВЕ-ЧЕТЫРЕ КОПЕЙКИ

Средние розничные цены на бензин марок Аи-92 и Аи-95 в России с 8 по 12 апреля 2019 года выросли на две копейки и четыре копейки и составили 41,88 рубля и 45,03 рубля за литр соответственно. Дизельное топливо подешевело на четыре копейки, до 47,16 рубля за литр, свидетельствуют данные Thomson Reuters Kortes.

Несмотря на то, что в среднем по России цены на Аи-92 выросли, его стоимость в Сибирском федеральном округе снизилась на шесть копеек, составив 41,93 рубля за литр. Средние биржевые цены на бензин Аи-92 составили 39 373 рубля за тонну, что на 40 рублей меньше, чем неделей ранее. Средние оптовые цены на Аи-92 уменьшились на 114 рублей, до 39 504 рублей за тонну.

Наибольший рост цен на Аи-95 отмечался в Южном федеральном округе, где этот вид топлива подорожал на 13 копеек, до 47,28 рубля за литр. Средние биржевые цены на Аи-95 составили 42 270 рублей за тонну, что на 13 рублей меньше, чем неделей ранее. Средние оптовые цены выросли на 505 рублей, до 42 022 рублей за тонну.

Несмотря на среднее снижение цен на дизельное топливо, в Уральском федеральном округе дизтопливо подорожало на 14 копеек, до 47,69 рубля за литр. С начала года цены на дизтопливо в РФ уменьшились на 0,8%.

Стоимость тонны авиационного керосина в аэропортах России за отчетный период опустилась на 1 159 рублей, до уровня 56 763 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6334425>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2019.04.15; В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАПУСТЯТ «ДАЧНЫЙ» АБОНЕМЕНТ НА ЭЛЕКТРИЧКИ

В петербургских электричках вводится новый проездной билет. Как сообщили в АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания», абонементный билет «Дачный» будет действовать с 26 апреля по 30 сентября 2019 года, оформить его можно начиная с 20 апреля.

- Абонементный билет ориентирован на дачный пассажиропоток выходного дня и действителен в течение календарного месяца для проезда по пятницам, субботам, воскресеньям, понедельникам, праздничным дням, а также в день перед праздником и в день после праздника, – уточнили в СЗППК.

В компании обращают внимание пассажиров, что «Дачный» будет действовать на ограниченном количестве маршрутов и только для тех пассажиров, кто приобретает билет за полную стоимость. При этом по пятницам абонементом можно воспользоваться только в направлении из Петербурга – «туда», а по понедельникам или в день, следующий за праздничным – только «обратно». В выходные дни билетом можно пользоваться без ограничения числа поездок.

<https://rg.ru/2019/04/15/reg-szfo/v-peterburge-zapustiat-dachnyj-abonement-na-elektrichki.html>

ПРАЙМ; 2019.04.15; ЗАМГЛАВЫ РЖД ТОНИ БУДЕТ КУРИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО И ЦЕНТРАЛЬНОГО УЗЛОВ

Структурное подразделение РЖД – Центр по развитию Московского транспортного узла – переименован в Центр по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов, курировать эти направления будет замгендиректора РЖД Олег Тони, сообщила пресс-служба компании.

«Приказом генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова структурное подразделение компании – Центр по развитию Московского транспортного узла переименован в Центр по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов. Курировать эти важнейшие направления деятельности компании во взаимодействии с администрациями субъектов федерации будет заместитель генерального директора Олег Тони», – говорится в сообщении.

Как отмечает компания, целью принятого решения является формирование единого подхода к управлению развитием транспортных систем Центрального и Северо-Западного регионов.

Железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области является вторым по размеру в стране и играет стратегически важную для экономики и национальной безопасности роль, отмечается в сообщении.

«В ближайшие годы РЖД совместно с администрацией Санкт-Петербурга планирует реализовать масштабную программу развития транспортной системы региона, включающую организацию комфортабельного скоростного пассажирского сообщения, усиление инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, строительство путепроводов и улучшение дорожной ситуации в городе», – указывается в сообщении.

Общий объем инвестиций РЖД составят порядка 88 миллиардов рублей, в том числе свыше 22 миллиардов рублей будут направлены на развитие пассажирского комплекса. В связи с этим проект будет находиться на особом контроле руководства РЖД, добавляет монополия.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; АЭРОЭКСПРЕСС ИЗ-ЗА РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВРЕМЕННО ИЗМЕНИТ ПУТИ ПРИБЫТИЯ И ОТПРАВЛЕНИЯ РЯДА ПОЕЗДОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

ООО «Аэроэкспресс» с 20 апреля по 1 мая временно изменит пути отправления и прибытия ряда поездов Шереметьевского направления на Белорусском вокзале.

Как говорится в сообщении компании, в указанные даты в ночные и утренние часы некоторые поезда «Аэроэкспресс» будут отправляться и прибывать на 1-й, 7-й и 8-й пути Белорусского вокзала. «Изменения связаны с проведением плановых работ на железной дороге», – поясняет компания.

При этом для удобства пассажиров в «Аэроэкспрессе» рекомендуют пользоваться подземным переходом, который расположен между 7-м и 8-м путями.

В компании также просят пассажиров предварительно ознакомиться с расписанием движения поездов перед поездкой и заблаговременно прибывать в терминалы «Аэроэкспресс».

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Компания эксплуатирует 11 двухэтажных поездов производства швейцарской Stadler и 7 одноэтажных электричек, имеет собственный терминал в аэропорту «Шереметьево». Владельцами компании являются бизнесмены Искандар Махмудов и Андрей Бокарев и структуры «Трансгрупп». Еще 25% – у «Российских железных дорог».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; АФК «СИСТЕМА» ЗАЙМЕТСЯ СОЗДАНИЕМ ТУРИСТСКОГО КЛАСТЕРА «КАРАКОЛЬСКИЕ ОЗЕРА» НА АЛТАЕ

АФК «Система» (МОЕХ: AFKS) планирует принять участие в создании туристско-рекреационного кластера «Каракольские озера» в республике Алтай, следует из сообщения правительства региона, опубликованного на официальном сайте.

Врио главы региона Олег Хорохордин провел встречу с главой Ростуризма Зариной Догузовой, **замминистра** экономического развития РФ Сергеем Галкиным и председателем совета директоров АФК «Система» Владимиром Евтушенковым, на которой стороны обсудили реализацию проекта.

Как поясняется в сообщении, развитие кластера сдерживает отсутствие дорог. Доставка туристов на горные Каракольские озера возможна на вертолете или на внедорожниках. В то же время эти семь озер являются центром притяжения туристов, их посещает более 60% отдыхающих из общего турпотока региона, составляющего 2 млн человек в год.

«Федеральное агентство по туризму подписало с регионом соглашение о предоставлении субсидий на первые три этапа дороги протяженностью 15,6 км. На эти средства также будет построена технологическая дорога протяженностью 29 км, которая позволит начать инвестору строительство объектов туристического комплекса и благоустройство зоны показа Каракольских озер», – сказала глава Ростуризма, чьи слова приводятся в сообщении.

«Необходимо развитие инфраструктуры. Это повысит качество и доступность туристских услуг, создаст условия для привлечения иностранных туристов. Уже запланировано строительство двухполосной дороги Урлу-Аспак – Каракол протяженностью почти в 47 км, стоимость работ сегодня оценивается в более 5 млрд рублей. Строительство будет проводиться за счет средств федерального и республиканского бюджетов», – отметил в свою очередь О.Хорохордин.

В АФК «Система» «Интерфаксу» пока не стали раскрывать подробностей участия в проекте.

В пресс-службе республики не смогли сообщить подробности реализации и объемы инвестиций в проект.

Помимо планируемого создания туркластера на Каракольских озерах, АФК «Система» в этом году открывает гостиницу на 60 номеров на территории всесезонного курортного

комплекса Altay Resort (находится под управлением Cosmos Group, входящей в группу АФК «Система»). Это позволит почти удвоить число принимаемых здесь гостей, проводить более масштабные корпоративные мероприятия, а также работать с туристическими группами.

Согласно сообщению, стороны также обсудили развитие аэропорта Горно-Алтайска, одним из собственников которого является АФК «Система». В частности, речь шла о необходимости привлечения второго авиаперевозчика на московское направление для снижения цен на билеты.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.04.15; В МОСКОВСКОМ МЕТРО ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О ЗАКРЫТИИ КАСС

В столичном метрополитене опровергли наличие планов по закрытию касс. Предположение активно обсуждается в соцсетях в связи с тем, что кассиры в дневное время стали обучать пассажиров пользоваться автоматами по продаже билетов.

Как напомнили «РГ» в пресс-службе столичного метрополитена, в метро установлены новые автоматы с расширенным функционалом, в частности, они могут записывать различные билеты, а также принимать и карты, и наличные деньги, пополнять «Тройки».

«Чтобы ознакомить покупателей с полным функционалом новых автоматов, билетные кассиры в часы минимального пассажиропотока помогают горожанам, консультируя их по покупке проездных билетов в АПБ, – заявили в пресс-службе метро. – Кассиры показывают пассажирам, как пользоваться обновленными аппаратами, чтобы в пиковые часы пассажир мог сам успешно воспользоваться автоматом по продаже билетов». При этом отмечается, что если пассажир хочет купить билет в кассе, кассир обслужит его по первому требованию.

«Метрополитен не закрывает и не планирует закрытия касс», – подчеркнули в пресс-службе. Наоборот, перевозчик заинтересован в увеличении каналов продаж, чтобы в часы пик метро пропускало пассажиров как можно быстрее.

<https://rg.ru/2019/04/15/reg-cfo/v-moskovskom-metro-oprovergli-informaciiu-o-zakrytii-kass.html>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО; 2019.04.15; ЗАБАЙКАЛЬЕ ИЩЕТ ВХОД В ОСОБУЮ ЗОНУ; ЛЬГОТНЫЕ ЭНЕРГОТАРИФЫ ДЛЯ РЕГИОНА ОБОЙДУТСЯ РЫНКУ В 10 МЛРД РУБ. В ГОД

Крупные энергокомпании и их промышленные потребители хотят заблокировать попытки властей Забайкалья создать особый тарифный режим. Он позволяет снизить цену электроэнергии для потребителей внутри региона за счет оптового энергорынка. Госдума уже приняла в первом чтении законопроект Минэнерго о запрете подобных действий, но власти Забайкалья хотят успеть до его принятия, объясняя свой подход высокой стоимостью электроэнергии в регионе. Участники энергорынка против: тогда выручка генкомпаний сократится на 5 млрд руб. в год, а платеж крупной промышленности Сибири вырастет на 5,5 млрд руб. в год.

Забайкальский край может успеть перейти с оптового энергорынка на более экономически выгодное для региона тарифное регулирование еще до принятия законопроекта Минэнерго, ограничивающего для регионов такую возможность. Подобного развития событий опасаются в «Совете производителей энергии» (СПЭ, объединяет крупнейшие генкомпании) и в «Сообществе потребителей энергии» – они направили письма в Госдуму (есть у «Ъ») с просьбой не поддерживать такие инициативы региональных властей.

Сейчас особый тарифный режим действует в девяти субъектах РФ, большинство из них входят в Северо-Кавказский федеральный округ, например Чечня, Дагестан, Ингушетия, а также в Карелии – в первой ценовой зоне (европейская часть РФ и Урал) и Республике

Тыва и Бурятия – во второй ценовой зоне (Сибирь). В таких регионах электроэнергия крупным потребителям, кроме населения, продается не по ценам, формирующимся на оптовом энергорынке, а по тарифу, который ниже рыночного уровня.

По правилам энергорынка при переходе Забайкалья на тариф разницу будут субсидировать генкомпании и потребители Сибири, тем самым увеличивая межтерриториальное перекрестное субсидирование.

Госдума сейчас рассматривает законопроект Минэнерго, запрещающий уход регионов с энергорынка на тариф: переход новых субъектов станет невозможен, а уже находящиеся на ручном регулировании цен регионы будут обязаны постепенно вернуться к оптовому энергорынку. Инициатива прошла первое чтение в марте. Вместе с тем правительство Забайкальского края хочет расширить перечень пользующихся льготой регионов, успев внести правки ко второму чтению.

По оценке СПЭ, в этом случае выручка генкомпаний снизится на 5 млрд руб. в год. Это, как считают в ассоциации, приведет к сокращению инвестпрограмм и может отразиться на надежности энергоснабжения. Объем ежегодного субсидирования всех тарифных регионов, по оценке СПЭ, составляет 17 млрд руб., при этом задолженность таких регионов растет: в марте долг гарантирующих поставщиков (основной энергосбыт региона) республик Северного Кавказа составлял больше половины всей задолженности на оптовом энергорынке РФ, до 62 млрд руб. Ежегодный прирост задолженности северокавказских регионов составляет 6-7 млрд руб., уровень оплаты – 45%, говорят в ассоциации.

По оценке СПЭ, нагрузка на бизнес в Сибири из-за инициативы властей Забайкалья вырастет на 5,5 млрд руб. в год.

Вместе с другими квазирыночными надбавками на оптовом рынке – доплатами на строительство новых энергоблоков по обязательным инвестпрограммам и модернизацию старых мощностей, на выравнивание энерготарифов в ДФО до 2028 года – конечная цена электроэнергии для крупной промышленности в ближайшие 10-15 лет вырастет до 0,5 трлн руб. в год с 306 млрд руб. в 2019 году.

В 2018 году средние тарифы на электроэнергию для крупных потребителей в Забайкалье составили 4,84 руб. за 1 кВт•ч (с НДС), что на 15,5% выше, чем в других субъектах Дальнего Востока, пояснила «Ъ» руководитель региональной службы по тарифам Евгения Батуева. После ухода с энергорынка региональные власти рассчитывают снизить тариф на 1 руб. на 1 кВт•ч. Основную выгоду получают предприятия ОАО РЖД, на которые приходится около 50% отпуска электроэнергии в Забайкальском крае, говорится в письме СПЭ. В ОАО РЖД отказались от комментариев.

Председатель комитета по энергетике Госдумы Павел Завальный сообщил «Ъ», что предложения властей Забайкалья о расширении перечня субъектов с особым тарифным режимом рассмотрят в ближайшее время, дата второго чтения законопроекта Минэнерго пока не назначена. В Минэнерго ситуацию не комментировали.

Владимир Скляр из «ВТБ Капитала» считает, что создание отдельных тарифных зон «разрушает энергорынок» и не только ведет к росту перекрестного субсидирования, но и искажает инвестиционные сигналы, практически полностью исключая стимулы к повышению энергоэффективности.

<https://www.kommersant.ru/doc/3944777>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПЛАТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

Платные перекрестки помогут решить проблему пробок в России, так как автомобилисты будут тщательнее планировать свои маршруты и время поездок – такой эксперимент планируется провести в 2020 году в одном из городов страны, сообщили РИА Новости в Национальной технологической инициативе «Автонет».

«В целях избавления от пробок и перевода всего транспорта на подключенный, предлагается ввести плату за проезд перекрестка или участка дороги в определенные часы. Это приведет к тому, что люди начнут планировать свои поездки и часть водителей – приблизительно 10%, выберет альтернативный путь, который будет, скорее всего, более длительным, чем если проехать по платному маршруту, если там нет пробки», – рассказал представитель организации.

По его словам, уменьшение трафика в определенные часы в узком месте на 10-20% позволит проехать оставшимся водителям, которые заплатят за проезд ради экономии времени. Идея будет протестирована в рамках проекта «Умный город» в одном из регионов России, который будет определен к 2020 году – скорее всего, платные перекрестки появятся в Липецке, Нижнем Новгороде или Ульяновске, пояснил собеседник агентства.

Среднемировой негативный эффект от пробок для экономики государства обходится в размере от 4% до 15% потерь ВВП, отмечают в «Автонет». «Посчитать точную цифру практически невозможно. Затор в пробке означает рост расхода бензина, дополнительную амортизацию транспорта, помехи в рабочем графике людей, которые застряли на дороге», – пояснили в организации.

«Автонет» опирается на проведенный в 2006 году эксперимент с перекрестками в Стокгольме. Тогда правительство установило 23 контрольные точки с лазерными радарными и камерами, деньги списывались с банковского счета водителя. В результате пробок стало меньше на 22%, количество ДТП сократилось на 10%, содержание углекислого газа упало 14%, отметили в «Автонете».

<https://ria.ru/20190416/1552721085.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/868401/2019-04-16/v-rossii-predlozhili-vvesti-platnye-perekrestki>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cb552299a794777fb67e939>

<https://www.kommersant.ru/doc/3945668>

https://www.gazeta.ru/auto/news/2019/04/16/n_12870367

<https://www.m24.ru/news/transport/16042019/73205>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2019.04.15; КАК АУКНУЛОСЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ ГРУЗОВИКОВ; ДОРОГАЯ ПОГРЕШНОСТЬ

По данным Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР», размер ежегодного ущерба, наносимого дорогам грузовиками со сверхнормативными нагрузками, составляет более 2,6 триллиона рублей.

Эффективным методом борьбы с перегрузом являются ощутимые штрафные санкции (до 500 тысяч рублей, согласно КоАП), неотвратимость которых должна контролироваться автоматикой: речь о масштабном оборудовании ключевых трасс автоматическими системами весогабаритного контроля (АСВГК).

С одной стороны, инициатива своевременная и актуальная. Однако в ней есть как минимум два аспекта, которые можно назвать спорными. Первый – выбор большегрузов основными виновниками разрушения дорог. При этом как эксперты, так и обычные пользователи федеральных трасс отмечают, что колейность обычно образуется в крайних левых полосах, которые предназначены исключительно для движения легковушек. Значит, дело не в грузовиках или не только в грузовиках.

Второй аспект – корректность показаний рамок АСВГК. Ответственность перевозчиков наступает при перегрузе в 2 процента. При этом в январе прошлого года в **минтрансе** оценивали погрешность автоматических весов в 10, а стационарных – в 1,5 процента. Между тем в Приморском крае был прецедент, когда автоматические весы показали

результат на 36 процентов больше стационарных. Иски перевозчиков об отмене штрафов были удовлетворены судом.

Расхождение между фактической массой и показаниями автоматических весов может зависеть от корректности установки последних. Так, основание для измерительных модулей должно быть выполнено из бетона, положенного на дорожную подушку плотностью 150-200 кг/см, а сами модули должны ставиться на специальные металлические пластины. Некорректная установка приводит к искаженным результатам.

Кроме того, распределить осевые нагрузки при перевозке сыпучих, наливных, порошкообразных грузов невозможно. А некоторые виды транспортных средств (например, строительные краны) производятся заводом-изготовителем уже с нарушением осевых нагрузок. «Автомобили могут быть загружены лишь частично, укладываться в параметры допустимой общей массы, но при этом контрольное взвешивание зафиксирует превышение на 20-30 процентов нагрузки на ось», – говорит глава ассоциации «ГрузАвтоТранс» Владимир Матягин.

Таким образом, сегодня в силу технического несовершенства рамок системы автоматического контроля записывают в нарушители даже тех, кто идет без перегруза. Для малого и среднего бизнеса вал штрафов чреват разорением. Так, в Нижегородской области в 2017 году сумма штрафов, выписанных автоматикой за перегруз, превысила 1 миллиард рублей, а местные перевозчики оказались на грани банкротства.

Тем не менее контроль перегруза нужен. Каков выход из сложившейся ситуации? Прежде всего установка рамок должна вестись в соответствии с нормами, а погрешность – трактоваться в пользу перевозчика. Председатель межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак в качестве консолидированной позиции отрасли называет обязательным введение для всех введенных в эксплуатацию новых пунктов АСВГК тестового периода – минимум 3 месяца. По общему мнению представителей бизнеса, добавляет он, АСВГК должна быть понятной и прозрачной, а требования к весовому контролю должны быть едиными для всех регионов страны и распространяться на региональные трассы.

«Необходима регламентация процедуры оспаривания штрафов и прозрачность работы рамок АСВГК: по запросам оператор должен предоставлять данные о работе конкретного пункта АСВГК», – говорит директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич.

Сами данные о нарушениях должны поступать в одно ведомство. Это обеспечит единый подход и требования к оборудованию (сегодня результаты автоматического взвешивания одной и той же машины в разных регионах различны) и устранил рассогласованность.

По словам директора Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаила Блинкина, в России на 52 тысячи километров федеральных дорог планируется разместить 400 рамок АСВГК. Это значит, что любой грузоперевозчик в пути следования пройдет хотя бы один пункт автоматического контроля. И нерешенная проблема с достоверностью показаний и порядком оспаривания выставленных штрафов может лечь неоправданным финансовым бременем на законопослушные компании.

<https://rg.ru/2019/04/14/kak-auknulos-perevozhikam-avtomaticheskoe-vzveshivanie-gruzovikov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИННА ЗУБАРЕВА; 2019.04.15; БЕСПИЛОТНИКИ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ НА ОБЩЕДОСТУПНЫХ ТРАССАХ; УСТУПИ ДОРОГУ РОБОТУ

Россия немного упала в рейтинге готовности стран к использованию автономного транспорта.

Согласно индексу КПМГ, в 2019 году наша страна оказалась на 22 месте, пропустив вперед Венгрию и Китай. В прошлом году мы занимали 18 место. Но эксперты с оптимизмом смотрят в будущее: по оценкам Всемирной организации операторов связи

GSMA, к 2025 году 80 процентов жителей России будут иметь доступ к сети 5G, в стране уже созданы реально работающие прототипы автономных автомобилей, и этим занимаются крупные компании, у нас хорошо развита транспортная информационная система.

По всему миру все чаще проходят испытания беспилотных автомобилей на общественных дорогах. Тестирует свои беспилотники концерн Daimler в Германии, на дороги США выпустила свой беспилотный грузовик Starsky Robotics, в Стокгольме беспилотные маршрутные автобусы со скоростью до 24 километра в час перемещаются по дорогам общего пользования. В Китае несколько компаний получили лицензию на тестирование технологии на дорогах общего пользования (Пекин, Чунцин, Гуанчжоу).

В ноябре российское правительство своим постановлением разрешило проведение испытаний беспилотных ТС на общедоступных дорогах в Москве и Татарстане с декабря 2018 года по март 2022 года.

Идеальная трасса для беспилотного транспорта должна выглядеть примерно так: хорошее состояние покрытия и разметки, хорошее освещение, отсутствие помех для системы управления, например, тумана, снега, мусора, наличие систем V2I и отсутствие участников движения, нарушающих правила. «Если не брать в расчет последние два пункта, такие дороги можно найти практически в каждом городе», – говорит Вадим Топоров, замдиректора практики по работе с транспортными и инфраструктурными предприятиями КПМГ в России и СНГ.

Хотя разработчики беспилотных автомобилей проектируют свои системы так, чтобы они могли использовать дорожную инфраструктуру в ее текущем состоянии, важным условием для организации массового автономного движения является развитие систем обмена информацией между автомобилем и инфраструктурой V2I. Системы позволяют автомобилю получать информацию о дорожной обстановке, сигналах светофоров (которые, возможно, вообще не будут нужны в их нынешнем виде) и т.д. И наоборот, передавать в центр управления движением информацию о своем местоположении, скорости, условиях движения, инцидентах.

В качестве примера подобных российских инноваций можно привести запуск проекта по развитию беспилотного движения в Москве. Ожидается, что на базе существующих систем ЦОДД и ИТС, которые сейчас используются для регулирования дорожного движения и отслеживания движения общественного транспорта, будет создана полноценная система управления беспилотным трафиком.

По мнению вице-президента Российского союза инженеров Ивана Андриевского, в России умные дороги находятся на уровне концептов. Новые объекты, которые вводятся, оснащаются необходимыми ИТС. На федеральных трассах используют ряд «передовых технологий и сервисов», но все это не имеет отношения к реализации полноценной умной дороги.

«То же самое касается и машин: Яндекс, например, тестирует автономное вождение на дорогах Москвы, но в машине, разумеется, находится пилот – инженер для контроля движения. Так что настоящая «беспилотность» находится в процессе зарождения», – говорит Андриевский.

Интеллектуальные транспортные системы, которые внедряются не первое десятилетие во всем мире, включая Россию, это: придорожные датчики, маяки, камеры, динамические дорожные указатели и табло, получение в онлайн-режиме данных о трафике и маршрутах объездных путей, мобильные сервисы для автовладельцев, интеллектуальная помощь при парковке, автоматизация оплаты на платных трассах и т. д. Сейчас мы видим насыщение дорог интеллектуальными сервисами.

«Наиболее подготовленными дорогами считают отдельные федеральные трассы, платные участки М-4 «Дон» и М-11. Есть отдельные испытательные полигоны в Сколково и Иннополисе, но это, конечно же, ограниченные территории, которые являются каплей в

море в масштабах нашей страны. Ведутся разговоры о тестах беспилотных транспортных средств на МКАД, но пока не до конца ясно, как это будет регулироваться с точки зрения законодательства», – говорит Виктор Рудой, руководитель департамента по развитию бизнеса Here Technologies.

По мнению Дмитрия Шепелявого, замгендиректора SAP CIS, развитие беспилотного транспорта в России серьезно сдерживает отсутствие стандарта на 5G-технологии. Умная дорога должна иметь хорошее покрытие сетью последнего поколения, быстрые и устойчивые каналы для M2M (Machine to Machine) соединений. Как сообщили в компании Ericsson, стандартом 5G для управления машинами предусмотрены задержка всего в 1 миллисекунду и определение позиционирования с точностью до 1 метра.

Эксперты приводят ряд причин того, что нам мешает двигаться к беспилотным автомобилям мировыми темпами. Количество полезных инициатив в части развития беспилотного движения в РФ растет, административных барьеров практически нет. В то же время огромная территория, разветвленная и неоднородная сеть автомобильных дорог и другие особенности требуют больших ресурсов на развитие специализированной инфраструктуры и оснащение необходимыми ТСОДД.

«Ключевая проблема развития беспилотников – это эффективное распознавание объектов: статичных и динамичных. Это сложная задача на ближайшую перспективу. Но нельзя сказать, что проблема характерна только для России, это, скорее, общенаучная задача», – говорит Татьяна Михеева, заведующая научно-исследовательским сектором организационно-методического обеспечения транспортного планирования Научно-исследовательского института автомобильного транспорта./

Беспилотное движение – это недешево. Для оснащения системами «умной» дороги участка протяженностью 100 километров нужно от 700 миллионов до 1 миллиарда рублей. «Ежегодные бюджетные вложения в строительство и ремонт всех дорог в стране – около 1 триллиона рублей. Помимо этого власти с настороженностью смотрят на цифровизацию федеральных дорог импортным программным обеспечением, считают, что нужно создавать свое. Но на рынке софта для автоматизации дорог доминируют иностранные разработчики», – говорит Владимир Максимов, руководитель департамента развития новых направлений бизнеса «Тошиба Рус».

Не стоит забывать об отношении россиян к правилам дорожного движения. По мнению Михаила Якимова, профессора МАДИ, директора Института транспортного планирования Российской академии транспорта, это своеобразный менталитет россиян, который будет сильнейшим препятствием на переходном этапе, когда на дорогах страны и улично-дорожной сети городов будут одновременно эксплуатироваться беспилотные автомобили и автомобили, управляемые человеком. Пренебрежительное отношение к ПДД как к закону у водителей не даст возможности полноценно функционировать автоматическим системам в составе общего потока.

И наконец, водитель – одна из самых массовых профессий. В России около 5 миллионов человек работают за рулем, это около 7 процентов всего трудоспособного населения. Быстрое распространение беспилотных автомобилей приведет к необходимости для государства регулировать социальный эффект. При этом сокращение количества рабочих мест, требующих рутинной работы, коснется не только водителей, так как системы искусственного интеллекта будут применяться и в других областях человеческой деятельности. Но отказ от их применения не является решением проблемы, так как приведет к технологическому отставанию и потере конкурентоспособности.

<https://rg.ru/2019/04/14/bespilotniki-budut-testirovat-na-obshchedostupnyh-trassah.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ИДЕИ ВИДЕОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА, БУДЕТ ТОЛЬКО ФОТО – ГЛАВА ДУМСКОГО КОМИТЕТА МОСКВИЧЕВ

Поправки правительства РФ ко второму чтению законопроекта о техосмотре исключают обязательную видеофиксацию процедуры техосмотра автомобилей, сообщил в понедельник «Интерфаксу» председатель комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев.

«Правительство хотело сначала, чтобы по новому закону была видеосъемка процедуры техосмотра, но правительство от этого отказалось», – сказал Е.Москвичев.

По его словам, «будет только две фотографии: начало прохождения техосмотра и завершения».

Глава комитета отметил, что соответствующие изменения предусмотрены в поправках, поступивших из правительства ко второму чтению законопроекта. Они рекомендованы к принятию.

Как ожидается, законопроект будет рассмотрен во втором чтении Думой 16 апреля.

В первом чтении законопроект принят в декабре 2018 года. Он внесен в Думу правительством и предусматривал введение обязательной фиксации на фото и видео процедуры техосмотра автомобилей, чтобы избежать выдачи «серых» диагностических карт.

Законопроект, в частности, предусматривает, что диагностическая карта будет оформляться исключительно в электронном виде. Все сведения о техосмотре по сети будут передаваться в «облачное хранилище», которое организует МВД.

На заседании правительства в начале марта премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** сообщил, что в законопроекте речь идет о вопросах, касающихся техосмотра транспортных средств. Для того, чтобы исключить подобные ситуации, отметил он, законопроектом вводится перечень требований к месту, где проводится техосмотр, а также обязательная фиксация процедуры на фото и видео. Также предполагалось, что операторы техосмотра должны будут установить камеры для видеофиксации техосмотра за свой счёт.

«Мы все – поклонники электронного документооборота и всячески его внедряем, но все-таки надо идти и людям навстречу по сложным ситуациям, когда электронная форма становится просто неудобной, недостижимой. Поэтому мы предлагаем не вводить таких жестких ограничений и допустить вариант, когда любой человек мог бы распечатать эту диагностическую карту на бумаге», – сказал глава правительства.

По словам премьера, выполнять функции технического эксперта теперь сможет индивидуальный предприниматель. «Для этого он, конечно, должен быть аккредитован как оператор техосмотра. Во-вторых, будет усилен контроль за операторами техосмотра со стороны органов госконтроля. Им будут даны полномочия проводить проверки в форме контрольной закупки», – сказал **Д.Медведев**.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190415/1552699693.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6334849>

<https://www.kommersant.ru/doc/3945148>

<https://rns.online/transport/Gosduma-rassmotrit-zakonoproekt-o-fotofiksatsii-tehosmotra-v-nachale-maya-2019-04-15/>

<https://www.pnp.ru/economics/kabmin-predlozhit-provodit-tolko-fotofiksaciyu-tehosmotrov-avtomobiley.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ОТКАЗ ОТ ИДЕИ ВИДЕОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА

Расходы на обязательную видеофиксацию техосмотра автомобилей могли бы лечь на плечи автовладельцев, если бы правительство не отказалось от этой идеи, однако достоверность проведенной проверки необходимо подтверждать другим способом, считает зампред комитета Совета Федерации по конституционному законодательству Александр Башкин.

Правительство отказалось от идеи обязательной видеофиксации техосмотров, соответствующие поправки были одобрены комитетом палаты по транспорту и строительству ко второму чтению внесенного правительством в Госдуму законопроекта.

Госдума в декабре приняла в первом чтении правительственный законопроект, который вводит фото- и видеофиксацию техосмотра для достоверного установления факта его проведения. Законопроектом предусматривается госконтроль за соблюдением операторами техосмотра установленных требований. Предлагается также оформлять диагностические карты в виде электронного документа с электронной подписью техэксперта, осуществлявшего диагностирование. Кроме того, определяются требования к производственно-технической базе пункта техосмотра.

«Я полагаю, что правительство отказалось от идеи обязательной видеофиксации техосмотра из-за того, что это могло повлечь очень большие расходы как по установке соответствующего оборудования, так и по его работе. Эти расходы неизбежно легли бы на плечи самих автовладельцев», – сказал Башкин.

Вместе с тем он заявил, что достоверность проведенных по техосмотру автомобиля работ необходимо подтверждать другими способами, поскольку в этой сфере допускается очень много нарушений.

«Я изначально поддерживал требование о видеофиксации техосмотра. Было много очень нарушений в этой сфере, водители зачастую получали диагностическую карту без каких-либо проверок. Это напрямую отражалось на безопасности движения», – сказал сенатор.

По мнению парламентария, новые системы контроля за техосмотром могут представлять из себя общую компьютерную сеть, в которую бы поступали бы данные, или выборочные проверки.

«Но просто так на самотек это пускать не надо, слишком много было нарушений, что отражалось непосредственно на безопасности на дорогах», – заявил зампред комитета.

<https://ria.ru/20190415/1552704631.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МЕЛЬНИК ГЕННАДИЙ; 2019.04.15; ЛЫСАКОВ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ КАБМИН ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИДЕИ ЗАПИСЫВАТЬ ТЕХОСМОТР НА ВИДЕО

Обязательная видеофиксация техосмотра автомобилей, предусмотренная правительственным законопроектом, который Госдума приняла в первом чтении в декабре прошлого года, могла привести к удорожанию процедуры диагностики в два-три раза, заявил «Парламентской газете» первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

По словам депутата, предложенная в первоначальной редакции законопроекта идея обязательной видеофиксации техосмотров машин с последующей передачей данных в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра была трудновыполнимой.

По данным Российского союза автостраховщиков, в стране насчитывается более 4 900 лицензированных операторов техосмотра. Каждый из них за день успевает провести диагностику 50 – 60 автомобилей. Чтобы хранить такой объем видеоконтента, необходимо закупить дорогостоящее оборудование.

«При этом ни в МВД, ни в Минтрансе не захотели хранить видеоматериалы, тогда решили взвалить все на операторов, – пояснил Вячеслав Лысаков. – Однако это означало бы подорожание техосмотра для граждан в два-три раза: центрам диагностики пришлось бы компенсировать стоимость серверов и услуг специалиста».

По этой причине, полагает депутат, в Правительстве решили отказаться от не до конца продуманных поправок. Предлагается ограничиться только фотофиксацией. Однако такая практика уже была ранее, напомнил Лысаков, и предотвратить ею фиктивные осмотры машин не возможно.

«Есть прекрасный работающий метод, когда специальные программы, которые управляют всем комплексом проверочной аппаратуры, не позволяют оператору выдать заключение на автомобиль, если в процессе техосмотра была выявлена неисправность, – рассказал депутат. – Это дешевле, чем покупать видеоборудование и сервера для хранения записей. Программа не даст сделать левую диагностическую карту».

В плане реализации антикоррупционной меры программное обеспечение идеальный вариант, уверен парламентарий.

Как ранее писала «Парламентская газета», первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков предложил отменить обязательный технический осмотр для владельцев личного автотранспорта, не используемого для коммерческих перевозок и регулярно проходящего техобслуживание.

«Справка, выданная на станции техобслуживания, должна стать основанием для выдачи полиса ОСАГО, – считает депутат. – Одновременно следует вменить административную, уголовную и материальную ответственность собственнику транспортного средства, если, скажем, причиной ДТП стало техническое состояние автомобиля».

Лысаков объяснил, почему кабмин отказался от идеи записывать техосмотр на видео

<https://www.pnp.ru/economics/lysakov-obyasnil-pochemu-kabmin-otkazalsya-ot-idei-zapisyvat-tekhosmotr-na-video.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ДЛЯ СБЕЖАВШИХ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ БУДЕТ РАССМОТРЕН ГОСДУМОЙ ВО ВТОРНИК ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ

Госдума рассмотрит во втором чтении 16 апреля законопроект, усиливающий ответственность водителей за оставление места аварии, в которой серьезно пострадали или погибли люди, сообщили «Интерфаксу» в аппарате Госдумы.

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

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

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

О том, что новый законопроект о повышенной уголовной ответственности за оставление места ДТП должен исключить ситуацию, когда лицо, совершившее ДТП в состоянии

алкогольного опьянения и скрывшееся с места его совершения, наказывается менее строго, чем пьяный водитель, пойманный с поличным, заявил премьер РФ **Дмитрий Медведев** 25 октября 2018 года.

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

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

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

Одновременно группа депутатов Госдумы и сенаторов внесла 10 апреля этого года на рассмотрение нижней палаты парламента законопроект, который поднимает сроки лишения свободы для пьяных водителей за гибель людей. Таким образом, будут увеличены сроки наказания и при оставлении места ДТП.

Этот новый законопроект предлагает внести поправки в ту же 264 статью УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), предусмотрев ужесточение наказания в случае причинения тяжкого вреда здоровью – от 3 до 7 лет лишения свободы (сейчас до 4 лет), гибели человека – от 5 до 12 лишения свободы (сейчас от 2 до 7 лет); в случае гибели двух или более лиц – от 8 до 15 лет лишения свободы (сейчас от 4 до 9 лет).

Таким образом, в случае принятия этого, второго, законопроекта существенно увеличатся сроки уголовного наказания и за оставление места ДТП, даже если водитель не был пьяным.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6335138>

<https://www.pnp.ru/social/gosduma-17-aprelya-rassmotrit-zakonoproekt-ob-uzhestochenii-nakazaniya-za-pyanye-dtp.html>

ТВ ЦЕНТР # ГОРОДСКОЕ СОБРАНИЕ; 2019.04.15; РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ТАКСИСТОВ

ВЕДУЩАЯ: В прошлом году на дорогах Москвы на 25% увеличилось число аварий с участием такси. В них погибли 23 человека. По мнению специалистов, одной из главных причин такой печальной статистики становится нарушение режима труда и отдыха самими таксистами. Ведь вместо положенных 8 часов водители проводят за рулем по 15-16 часов, а то и больше.

КОР.: по статистике, каждое 10-е ДТП в Москве совершается таксистами. Одна из основных причин – водители работают на износ. Достаточно вспомнить громкую аварию прошлым летом в центре Москвы, когда после 20 часов за рулем таксист заснул и въехал в толпу мексиканских болельщиков. К счастью, тогда обошлось без жертв. Но проблема остается актуальной.

Андрей ПОПКОВ, член общественного совета **Минтранса** РФ, председатель координационного совета профсоюза «Таксист»: Таксист в месяц имеет выручку в 100 тыс. рублей. Из этих 100 тыс. сразу же у него 30 тыс. уходит на процент агрегатору, где-то порядка 45 тыс. уходит на аренду автомобиля и бензин, и в итоге ему остается в районе 30 тыс. Это мало за такую работу. Люди работают больше 12 часов каждый день. Они устают, выматываются.

КОР.: С учетом того, что 60% таксистов в Москве приезжие, их стремление как можно больше заработать понятно, но неоправданно. В конце концов, это не должно угрожать безопасности пассажиров и пешеходов.

Владимир ПЛАТОНОВ, депутат Московской городской Думы, член фракции партии «Единая Россия» в МГД, президент Московской торгово-промышленной палаты: Со стороны органов власти, со стороны тех людей, которые на основании действующего законодательства занимаются предпринимательской деятельностью и оказывают услугу такси, должно быть все сделано, чтобы москвич или гость столицы просто подходил, пользовался машиной, оплачивал эту услугу, и ни о чем больше он не думает.

КОР.: Проблема в том, что сейчас 60% московских таксистов принимают заказы сразу от нескольких компаний-посредников, и их никто не контролирует. Поэтому в столичном Департаменте транспорта возникла идея создать единую городскую электронную базу, которая позволила бы ограничивать пребывание родителей за рулем. Отработал 8 часов, и доступ к получению заказов от любых агрегаторов блокируется автоматически.

Андрей ПОПКОВ, член общественного совета Минтранса РФ, председатель координационного совета профсоюза «Таксист»: Сам факт наличия такой платформы – он будет приветствоваться по любому и среди водительского состава, и бизнес поддержит, я думаю, что и власть тоже. Это просто уже необходимо. Надеемся на то, что в оперативном порядке этот вопрос к концу года может решиться.

КОР.: Недавно ведущие агрегаторы столицы договорились об обмене данными, правда пока в тестовом порядке. Однако, одной доброй воли этих компаний мало. Необходимо прописать режим труда и отдыха таксистов не просто на городском, а на общероссийском уровне. Поэтому Москва будет инициировать пакет поправок к будущему федеральному закону о госрегулировании работы такси и деятельности агрегаторов. Его проект был принят Госдумой в первом чтении в конце прошлого года.

Владимир ПЛАТОНОВ, депутат Московской городской Думы, член фракции партии «Единая Россия» в МГД, президент Московской торгово-промышленной палаты: Мы должны помнить, как правильно называется автомобиль – это источник повышенной опасности. И за источником повышенной опасности должен быть профессионал, и не уставший. Вот основные требования, которые должны, договорившись, прописать в законодательстве, но все это должно быть, потому что это все делается для защиты пользователей, для защиты москвичей, россиян и наших гостей.

КОР.: Пути решения этой проблемы начали обсуждаться на городском уровне летом прошлого года на VI Международном евразийском форуме такси. Благодаря поддержке столичных такси, московское такси стало одним из самых цивилизованных в мире. Однако, многое еще предстоит сделать в сфере организации труда и отдыха водителей.

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Я надеюсь, что эти и другие вопросы вы обсудите, и дадите свои предложения. Даже без всяких законов многие из этих вопросов можно урегулировать на уровне вас, руководителей таксомоторных предприятий, которые имеют серьезный вес и значение в работе такси, и в развитии нашей отрасли.

КОР.: Наша программа стала первым свидетелем одного из успешных примеров реализации создания комфортных условий для работы таксистов со стороны бизнес-компаний.

Сергей МАРКОВ, генеральный директор управляющей компании по развитию сети таксопарков: Здесь будет массажное кресло, кофе-машина, телевизор – место, где водители будут отдыхать.

КОР.: Со дня на день здесь откроется первый в нашей стране специализированный мини-отель для таксистов.

Сергей МАРКОВ, генеральный директор управляющей компании по развитию сети таксопарков: Мы очень много изучали мировой опыт, и не нашли нигде ничего подобного. Наша цель – это создание этой системы. Правильное питание, близость к

основным деловым центрам, центрам заказов – таких, как вокзалы, Москва-Сити, аэропортам. Мы планируем создать сеть отраслевых отелей для водителей, где им будут предоставлены все условия для отдыха.

КОР.: Этот проект хотят взять на вооружение американцы. Оказывается, не все так гладко, как казалось, со знаменитым нью-йоркским желтым такси. Их водители тоже вынуждены работать с перегрузками. А в прошлом году среди них даже было 10 случаев самоубийств.

Джаред ЛУТКОВСКИ, руководитель IT-отдела таксомоторной компании (Нью-Йорк): Многие проекты, которые запускаются и реализуются в Москве, очень интересны и инновационны. В Нью-Йорке такого пока нет. Это то, что компании, управляющие таксопарками, могли бы перенять и внедрить. В частности, системы телематики на автомобиле, т.е. мониторинг его движения, а также технологии, которые применяются в мобильных приложениях.

КОР.: Заокеанских коллег заинтересовало еще одно наше ноу-хау.

Вот этот прибор – новейшая разработка московских ученых. Он позволяет водителям проходить предрейсовый осмотр без присутствия рядом медицинских работников. Обследование займет всего 1,5 минуты.

Во время теста измеряется артериальное давление, температура, наличие алкоголя в организме водителя и прочие показатели в режиме онлайн. Врач получает эти данные дистанционно, и не разрешит таксисту сесть за руль нездоровым, уставшим или пьяным.

Валерия Кораблева, ТВ Центр.

ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.04.16; МОСКВА КАРМАННАЯ: НАЗВАНЫ НАИБОЛЕЕ КРИМИНАЛЬНЫЕ СТАНЦИИ МЕТРО; САМЫМИ РАСПРОСТРАНЕННЫМИ ПРАВОНАРУШЕНИЯМИ ОСТАЮТСЯ КРАЖИ

Комсомольская, Таганская, Киевская, Павелецкая и Белорусская вошли топ самых опасных станций столичного метро. Если говорить в целом о ветках, то больше всего преступлений зафиксировано на зеленой, коричневой, синей и фиолетовой линиях, сообщили «Известиям» в пресс-службе УВД на Московском метрополитене. Там добавили, что по итогам 2018 года почти половина чрезвычайных происшествий пришлось на кражи. За последние пять лет количество преступлений в подземке сократилось вдвое, однако эксперты уверены, что воры продолжают орудовать в метро, поскольку это всё еще крайне прибыльно.

Подземка успокаивается

Всего за 2018 год на станциях и в переходах столичной подземки правоохранители зарегистрировали 1175 преступлений, из них 507 (около 43%) приходится на различные кражи: сумок, пакетов, а также кошельков и телефонов. Активнее всего воры действовали на четырех линиях метро: в лидерах антирейтинга Замоскворецкая (зеленая) ветка – там зафиксировано 78 краж. На Кольцевой и Арбатско-Покровской линиях злоумышленники совершили по 75 преступлений, еще 66 раз обокрали пассажиров на Таганско-Краснопресненской ветке.

Наиболее опасными станциями по итогам 2018 года стали Комсомольская, Таганская, Киевская, Павелецкая и Белорусская, сообщили «Известиям» в ведомстве. Аналогичная ситуация прослеживалась также в 2016 и в 2017 годах. Эти станции остаются самыми проблемными, поскольку служат крупными пересадочными узлами с постоянным и большим потоком пассажиров, кроме того, они прилегают к вокзалам – традиционно «проблемным» локациям.

Зачастую, человек становится жертвой вора по собственной беспечности или невнимательности. УВД на Московском метрополитене регулярно предупреждает пассажиров, чтобы те не теряли бдительности. Например, в вагонах появились стикеры, на которых изображены наиболее распространенные способы кражи личных вещей. В

ближайшее время такие же стикеры, но большего формата могут появиться вдоль эскалаторов – там, где раньше размещалась реклама.

Эти и другие профилактические меры помогли улучшить ситуацию. Например, количество тех же карманных краж сократилось на 7% (с 395 до 367 преступлений) – и каждая пятая раскрывается. Также на станциях и в переходах метрополитена на пассажиров стали реже нападать – на 16% снизилось количество побоев. И агрессоры почти никогда не уходят от правосудия (в 2018 году раскрыто 92% преступлений). Кроме того, сотрудники УВД на Московском метрополитене задержали 80% хулиганов – возможно, поэтому желающих писать на стенах, портить сиденья в вагонах или справлять естественные нужды становится все меньше. Преступлений, подпадающих под эту статью, стало почти на четверть меньше по сравнению с прошлым годом.

В целом же за последние пять лет оперативная обстановка в метро стала более спокойной, а количество совершенных преступлений сократилось в два раза: еще в 2014 году их было 2633, а по итогам 2018 года отмечено только 1175 случаев нарушения закона. В пресс-службе Московского метрополитена отметили, что за безопасность в подземке отвечает УВД на Московском метрополитене.

Несмотря на усиливающиеся меры безопасности, злоумышленники всё равно будут продолжать промышлять в столичном метро, поскольку считают его своими «угодьями», рассказал «Известиям» полковник милиции в отставке, адвокат Евгений Черноусов. По его словам, воры постоянно совершенствуют тактику и не боятся камер.

- Карманники – это элита воровского мира, злоумышленники очень высокой квалификации, которые работают в группах. К тому же в московское метро часто приезжают «гастролеры» из регионов и даже других стран: Абхазии, Грузии, Азербайджана. Для многих это – «традиционный промысел», от которого они не откажутся, – пояснил он. – К тому же карманные кражи – третий по доходности вид преступлений, после наркоторговли и квартирных краж. Недельная выручка карманников с лихвой окупает все затраты и трудности – речь может идти о сотнях тысяч рублей.

Тем не менее, эксперт добавил, что бороться с таким устойчивым сообществом можно – однако для этого, по его убеждению, необходимо существенно наращивать штат оперативных подразделений, возможно, возвращаться к советскому опыту.

- Камеры – это, конечно, хорошо. Они помогают следователям. Но камера не в состоянии самостоятельно распознать карманника. Такие кражи относятся к разряду неочевидных преступлений, и тут поможет только опыт оперативников, которые знают основные схемы действий и приемы злоумышленников, – заключил Евгений Черноусов. карманные кражи
А вот профилактическая работа пока малоэффективна, считает психолог, врач-психотерапевт высшей категории Александр Федорович. В первую очередь это объясняется разобщенностью общества, добавляет эксперт.

- Вступившись за другого человека из добрых побуждений, ты сам рискуешь получить неприятности, в том числе, увы, и с законом. Поэтому зачастую люди предпочитают не вмешиваться. Кроме того, пассажиры в метро просто не знают, что нужно делать. Нам говорят: «Будьте бдительны!», но не дают инструкции, как именно поступать, – отметил собеседник «Известий».

По мнению эксперта, нужно еще больше информировать граждан о том, какие станции, линии или направления являются наиболее опасными – здесь можно действовать по примеру Бразилии или Неаполя, где в туристических брошюрах указывают, какие районы лучше не посещать вообще, а в каких быть внимательными.

<https://iz.ru/867431/vitalii-volovatov/moskva-karmannaia-nazvany-naibolee-kriminalnye-stantcii-metro>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.16; ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ ПЕРЕШЛИ НА ЛЕТНИЕ ЦЕНЫ; «АВТОДОР» ПОВЫСИЛ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД, ЧТОБЫ ИСКЛЮЧИТЬ ПРОБКИ НА МАГИСТРАЛЯХ

Решением госкомпании «Автодор» с 15 апреля увеличены цены на проезд на платных автодорогах. Так, на М4 «Дон» тарифы проиндексированы в среднем на 6% в связи с ростом летнего трафика – на практике это означает увеличение цен на 20-50 руб. на разных участках. На М3 «Украина» введены повышенные тарифы выходного дня, а на М11 Москва-Петербург цену подняли лишь на одном участке, но сразу на 90 руб.

Новая, сезонная тарифная сетка действует с 15 апреля на участках трасс М3, М4 и М11, построенных преимущественно на государственные деньги (частные инвестиции в проектах не превышают 10-15%), решение об изменении тарифов на этих дорогах принимает госкомпания «Автодор». Повышенные тарифы действуют до 13 октября.

На трассе М4 «Дон» удорожание проезда коснулось всех категорий автомобилей. На подмосковном участке трассы 21-93-й км дневные тарифы для легковых автомобилей выросли с 110 до 160 руб., ночные – с 60 до 80 руб. при оплате наличными. Для оплачивающих проезд бесконтактным транспондером стоимость проезда выросла с 77 до 128 руб. днем и с 42 до 64 руб. ночью. На следующем участке (Московская и Тульская области, 93-211-й км) дневная поездка за наличные подорожала с 160 до 210 руб., ночная – с 110 до 130 руб.; при оплате транспондером днем – с 112 до 168 руб., ночью – с 77 до 104 руб. Если вы собираетесь проехать по всей трассе М4, то это обойдется в 1180 руб. при оплате наличными днем и 660 руб. ночью, при использовании транспондера – 944 руб. днем и 524 руб. ночью. Речь идет об участках до Краснодарского края: ввести плату за проезд по отрезку 1119-1319-й км на Кубани «Автодор» планировал еще в прошлом году, но дорога пока работает в бесплатном режиме.

Общее увеличение тарифов «не превышает 6%», заявили в «Автодоре». Для грузовиков цены тоже выросли. Например, водители крупных большегрузов (высотой более 2,6 м на трех осях) раньше платили 400 руб. при дневном проезде по подмосковному участку М4, теперь платят 420 руб. «Введение сезонности перераспределит транспортные потоки на М4, самой загруженной трассе в России, которая в период пиковых нагрузок работает на пределе своих возможностей», - пояснили в «Автодоре».

На трассе М3 «Украина» с 15 апреля введены специальные расценки для праздничных и выходных дней. Раньше на участке 124-150-й км (Калужская область) для легковых автомобилей действовал универсальный тариф 25-50 руб. (ночь-день соответственно) при оплате наличными и 20-40 руб. при оплате транспондером. Теперь с пятницы по воскресенье проезд стоит 30-60 руб. при оплате наличными и 24-48 руб. при бесконтактной оплате. Аналогичный тариф выходного дня введен на втором участке М4 150-194-й км – 50-90 руб. при оплате наличными и 40-72 руб. с транспондером.

Подорожание затронуло и участок трассы М11 Москва-Петербург от Твери до Великого Новгорода (208-543-й км), цены выросли с 660 до 770 руб. для легковых автомобилей при оплате наличными и с 396 до 462 руб. при оплате транспондером. На подмосковном участке М11 15-58-й км МКАД-Солнечногорск тарифы пока не менялись (62% инвестиций в трассу вложила Северо-Западная концессионная компания, она же эксплуатирует дорогу), хотя в прошлом году они были увеличены накануне майских праздников.

Напомним, трасса М11, которая строится с 2010 года, полностью в эксплуатацию до сих пор не запущена, сроки неоднократно переносились. В апреле 2019 года первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов** заявил о планах сдать последний, восьмой участок дороги до 29 сентября 2019 года, назвав его «самым сложным». Что имелось в виду под словом «сдать», окончание строительства или запуск автомобильного движения, в Минтрансе не поясняли.

<https://www.kommersant.ru/doc/3945421>

ТАСС; 2019.04.15; ДОСЬЕ: ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ В РФ

ТАСС-ДОСЬЕ. С 15 апреля 2019 г. госкомпания «Российские автомобильные дороги» проиндексируют тарифы на проезд по платным участкам трасс М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила материал о платных дорогах в России и истории индексации тарифов.

Всего по состоянию на апрель 2019 г. плата за проезд взимается на участках дорог федерального и регионального значения общей протяженностью более 1300 км. Платные дороги действуют в 13 субъектах Федерации: Воронежской, Калужской, Новгородской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Псковской, Ростовской, Рязанской, Тверской, Тульской областях, Удмуртии и в Санкт-Петербурге.

История платных дорог в России

Впервые на законодательном уровне принцип платных дорог в России был закреплен в указе президента страны Бориса Ельцина от 8 декабря 1992 г. «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе». 27 июня 1998 г. главой государства был издан указ «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования», которым был прописан порядок создания платных магистралей. В частности, плату можно было брать только при наличии свободного проезда по тем же направлениям по бесплатным дорогам.

Первая платная дорога в РФ

В качестве пилотного проекта по введению платы за проезд был выбран реконструированный в 1998 г. 20-километровый участок трассы М-4 «Дон» – обход с. Хлевное в Липецкой обл. (444-464 км). 22 апреля 1999 г. распоряжением правительства РФ он был сделан платным. Стоимость проезда по нему составляла от 5 руб. для легковых автомобилей до 15 руб. для грузовиков. Спустя год длина платного участка была увеличена до 50 км – к нему был присоединен обход г. Задонска.

Закон о платных дорогах

8 ноября 2007 г. президент РФ **Владимир Путин** подписал закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». В документе детально прописана процедура введения платы на дорогах и деятельность их концессионеров (для управления дорогами они могут привлекать операторов). В частности, регламентируется, что бесплатно этими дорогами могут пользоваться экстренные службы, транспорт общего пользования (за исключением такси) и транспортные средства организаций почтовой связи. На концессионера возлагается ответственность по поддержанию дороги в надлежащем состоянии.

Действующие платные дороги

М-4

На трассе М-4 «Дон» плата взимается на шести участках общей протяженностью 562 км: в Московской, Тульской, Липецкой, Воронежской и Ростовской областях. Трасса платная почти целиком от МКАД до Павловска в Воронежской области. Также деньги за проезд взимаются на 28-километровом участке южнее Ростова-на-Дону. Управляет трассой М-4 государственная компания «Российские автомобильные дороги (ГК «Автодор»». Операторами являются ООО «Объединенные системы сбора платы» и ООО «Автодор-платные дороги». Стоимость проезда по всем участкам для легковых автомобилей (здесь и далее – для легковых машин при оплате наличными без скидок) – от 660 до 1180 руб. в зависимости от времени проезда.

Платные дороги в Псковской области

Платным является проезд по четырем дорогам в Псковской области общей протяженностью 226 км: Старый Изборск – граница с Эстонией, Остров – граница с Латвией, Опочка – граница с Белоруссией и Ольша – Невель. В отличие от других платных трасс в России, эти дороги были построены задолго до введения платного режима и не были реконструированы. Оператором платных дорог в области является

региональный комитет по транспорту и связи. Стоимость проезда для легковых автомобилей по каждой из них составляет от 150 до 300 руб.

Западный скоростной диаметр

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области платным является проезд по внутригородской магистрали Западный скоростной диаметр (ЗСД). Она связывает южную часть города в районе Кольцевой автодороги (КАД) с Морским портом, Васильевским островом, Приморским районом и далее – с трассой «Скандинавия». Строительство трассы началось в 2005 г., завершилось в 2016 г., платный режим на всей протяженности трассы (46,6 км) введен 4 февраля 2017 г. Оператор – ООО «Магистраль северной столицы». Стоимость проезда по всей протяженности ЗСД – 500 руб.

М-1

1 января 2014 г. была введена плата за проезд на участке трассы М-1 «Беларусь», северном обходе г. Одинцово (Московская обл.), по которой можно доехать от развязки Молодогвардейской ул. с Московской кольцевой автодорогой (МКАД) до 33 км Минского шоссе. Протяженность – 20 км. Управляет трассой ГК «Автодор», оператор – ООО «Новое качество дорог». Стоимость проезда – от 20 до 350 руб. (при открытии тариф составлял от 80 до 150 руб.).

М-11

В настоящее время в полном объеме ведется строительство скоростной автодороги М-11 (Москва – Санкт-Петербург), которая будет платной на всем протяжении (669 км). Движение по первому участку (обход Вышневолочка, 76 км, Тверская обл.) было открыто 28 ноября 2014 г. – проезд по нему стал платным в 2015 г. – 150 руб.

В настоящее время доступны участки: с 15 км (МКАД) до 89 км (Клин) в Московской области и с 208 км (Лихославль) до 543 км (Мясной Бор) в Тверской и Новгородской областях. Оператор участка 15-58 км в Московской обл. – ООО «Северо-Западная концессионная компания», на остальных – ООО «Автодор-платные дороги». Общая стоимость проезда по платным участкам составляет для легковых автомобилей от 1078 до 1450 руб.

Платный путепровод в Рязани

12 марта 2013 г. открылось движение по платному путепроводу через железнодорожные пути в Рязани. Он связал микрорайоны Соколовка и Дашково-Песочня. Оператор моста – ЗАО «Инвестиционная компания «РПД Рязань». Стоимость проезда – 25 руб., со смарт-картой – 20 руб. (ночью для легковых машин проезд бесплатный).

Платный участок в Удмуртии

С 26 августа 2017 г. введена плата за проезд по мостам через реки Каму и Буй по трассе Ижевск – Камбарка – Граница Башкирии в объезд действующей переправы. Оператор – ООО «Региональная инвестиционная компания». Стоимость проезда – 450 руб. Общая длина участка – 14,7 км.

М-3

С 20 марта 2017 г. платным стал проезд по трассе М-3 «Украина» в Калужской области (в настоящее время его общая протяженность – 70 км). Оператор – «Автодор – платные дороги», общая стоимость проезда – от 80 до 150 руб.

Единый транспондер

Транспондеры – устройства, которые закрепляются на лобовое стекло автомобиля и позволяют проезжать пункты сбора платы без остановки, достаточно снизить скорость до 10-20 км/ч. Также транспондеры представляют скидку на проезд (иногда – до 50%). Например, экономия при проезде по всем платным участкам М-4 «Дон» с этим устройством составляет до 236 руб. (20%). Ранее эти устройства не были совместимы между разными операторами, и, например, для проезда от Москвы до Хельсинки по платным участкам трасс М-11 и Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге

водителям требовалось иметь при себе сразу три транспондера, у каждого из которых был отдельный счет.

В 2017 г. были заключены соглашения о межоператорском взаимодействии между «Автодор – платные дороги», «Объединенные системы сбора платы» (работает вместе с «Автодором» на М-4), «Магистраль северной столицы», «Главная дорога» и «Новое качество дорог». Таким образом, общий транспондер действует на трассах М-1, М-3, М-4, М-11 и ЗСД. 15 января 2018 г. Северный обход Одинцово стал последней платной дорогой, где эта система вступила в действие.

Бывшие платные дороги

В 2000-2011 гг. взималась плата за проезд по трассе «Алтай – Кузбасс» в Алтайском крае (137 км), также с открытия в июле 1997 г. до 1 января 2011 г. платным был новый мост через р. Обь в Барнауле. Отменяя плату за проезд по дорогам и мостам, губернатор Алтайского края Александр Карлин заявил, что минусов в платном проезде на этих участках дорог было больше, чем плюсов.

Строящиеся платные дороги

Ожидается, что платной будет Центральная кольцевая автомобильная дорога в Москве и Московской области, строительство которой началось в 2014 г., а также строящегося северного дублера Кутузовского проспекта. Планируется строительство и других платных участков дорог в Подмосковье (в основном – путепроводов через железную дорогу).

Рассматриваются и другие проекты платных дорог, в том числе новой трассы Краснодар – Абинск – Кабардинка.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; «ТРОЛЗА» ПРОДЛЯЕТ РЕЖИМ ПРОСТОЯ НА МЕСЯЦ, ИСПЫТЫВАЕТ НЕХВАТКУ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ

ЗАО «Тролза» (Саратовская область, крупнейший производитель троллейбусов в России) продляет режим простоя на месяц, сообщил «Интерфаксу» пресс-секретарь завода Александр Дурасов.

«Сегодня у нас полный рабочий день. Но поскольку на встрече (с губернатором – ИФ) не удалось найти решения проблемы, со вторника режим простоя будет продлен еще на месяц», - сказал А.Дурасов.

На встрече работников предприятия с губернатором Саратовской области Валерием Радаевым, состоявшейся в понедельник, обсуждалась, в том числе, ситуация с нехваткой оборотных средств для запуска предприятия, сообщает пресс-служба губернатора.

«Соучредитель предприятия Владислав Буров сообщил, что за последнее время в производство было вложено более 1,5 млрд рублей, которые пошли на расширение модельного ряда. Точка безубыточности завода после оптимизации составляет 200 машин в год, но для запуска цикла не хватает оборотных средств», – говорится в пресс-релизе.

В.Радаев потребовал от «собственника не искать оправданий, а, признав ошибки менеджмента предприятия, искать выход из сложившейся ситуации». «Если у кого-то есть позиция перевести земли предприятия под жилищное строительство – больше в Саратовской области такого не будет. Завод рентабелен, его надо финансово очистить, чтобы предприятие могло работать с банками, выходить на рынок. Ни в коем случае нельзя проводить банкротство. Я уже провел встречу с прокурором области, чтобы не запускать ситуацию. Мы будем поддерживать предприятие, чтобы его сохранить», – цитирует пресс-служба В.Радаева.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в арбитражных судах «Тролза» выступает ответчиком по шести искам на общую сумму 2,08 млрд рублей. Все иски поданы в 2019 году. В частности, БМ-банк (МОЕХ: ММВМ) взыскивает с «Тролзы» 1 млрд рублей, ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) – в двух разных исках 763 млн рублей и 310 млн рублей.

Как сообщалось, «Тролза» уведомило службу занятости о возможном сокращении до 500 сотрудников. Сейчас на предприятии заняты 800 человек, для 440 из них с 14 марта был введен режим простоя по вине работодателя с сохранением 2/3 заработной платы. Первоначально режим простоя был введен до 31 марта, а затем продлен до 14 апреля.

«Учитывая, что на предприятии имеются действующие контракты на производство 70 машин, оказывается помощь в их реализации, в том числе путем привлечения заемных оборотных средств. К сожалению, принимая во внимание процессуальный статус, ограничительные меры в отношении генерального директора ЗАО «Тролза», привлечение кредитных средств на предприятие в настоящее время весьма затруднительно», – говорили в региональном Минпроэнерго.

Гендиректор ЗАО «Тролза» Иван Котвицкий подозревается во взяточничестве и 15 марта был заключен под домашний арест решением Волжского районного суда Саратова. И.Котвицкий стал фигурантом уголовного дела по ч.5 ст.291 (дача взятки должностному лицу в особо крупном размере). Кроме того, уголовное дело было возбуждено в отношении сотрудника налоговой инспекции по ч.6 ст.290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере).

ЗАО «Тролза» – крупнейший производитель троллейбусов в РФ, входит в группу компаний «Букет», реализующую проекты в аграрном секторе, пищевой промышленности, машиностроении, банковском и девелоперском бизнесе в России и за рубежом.

РГ-НЕДЕЛЯ; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.04.15; «ПОЛИНА» ОПЕРЕДИЛА ВСЕХ; САМАЯ ДЛИННАЯ В МИРЕ КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ МЕТРО ЗАМКНЕТСЯ В МОСКВЕ К 2023 ГОДУ

Большая кольцевая линия Московского метрополитена, которая в представлении многих москвичей еще недавно была делом далекого будущего, становится реальностью.

Лишь за прошлый год на ней ввели первые шесть из 31 станции: пять в начале года – «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошевская», «ЦСКА» и «Петровский парк», а в конце декабря – станцию «Савеловская». Еще две станции – «Лефортово» и «Авиамоторная» – откроются в 2019 году. Всего же работы по сооружению БКЛ, по оценке заммэра Москвы по градостроительной политике и строительству Москвы Марата Хуснуллина, выполнены на 40%. Городские власти не сомневаются: к 2023 году новое кольцо в Москве замкнется. И тогда в российской столице появится самая длинная в мире кольцевая линия подземки протяженностью 69 километров. До сих пор этот статус принадлежал Пекину с его 57-километровым кольцом.

Самые отдаленные районы в Москве – и самые населенные. Большинство же рабочих мест в столице по-прежнему находятся в центре города или как минимум в его срединной части. Чтобы добраться от дома до работы, многие москвичи совершают две пересадки – либо с ветки на ветку под землей, либо метро плюс МЦК. Большая кольцевая линия отстоит на 10 километров от существующего кольца метро. Это значит, что многим горожанам не придется изо дня в день ездить в центр Москвы только для того, чтобы пересест с одной радиальной линии на другую. Пересадки приблизятся к ним сами: 19 – на другие ветки метрополитена, 4 – на Московское центральное кольцо, еще 4 – на Московские центральные диаметры, которые строятся в городе параллельно, и 11 – на железнодорожные станции. Горожане будут экономить на этом в среднем по 30 минут на каждой поездке. Даже нынешний небольшой кусочек кольца, который введен, заметно сокращает время в пути. Корреспондент «РГ» убедилась в этом, отправившись недавно от «Лужников» к «Савеловской». Пара минут на МЦК до «Делового центра», пересадка на Большую кольцевую и через 12 минут уже на месте. А еще недавно эта дорога заняла бы не меньше минут сорока.

Жители четырех районов с приходом к ним кольца просто получают метро, до которого им сейчас приходится еще ехать. Речь идет, в частности, о Нижегородском, Очаково-Матвеевском, Можайском и Давыдково. В целом же у населения 16 районов подземка окажется в пешей доступности от дома. Ну а еще огромное количество москвичей, проживающих на самых отдаленных территориях Москвы, получают надежду, что дойдет метро и до них. Дело в том, что БКЛ закладывает возможность прокладки через кольцо трех новых радиальных линий. В частности, от станции «Народного ополчения» в будущем пойдет Рублево-Архангельская линия, от «Улицы Новаторов» – в Троицк, а от «Кленового бульвара» – в районы Восточное и Западное Бирюлево, а также в Щербинку.

Папины дочери

По планам ввод нового кольца намечен на 2023 год, но строители постараются завершить работы в 2022 году, говорит Марат Хуснуллин. «К настоящему времени пройдены все самые сложные участки, построено 80 километров тоннелей, освобождено 135 площадок от инженерных коммуникаций и строений под дальнейшее строительство», – объясняет он. Работа идет круглосуточно. 16 тоннелепроходческих щитов роют оставшиеся тоннели, одновременно строятся все 22 станции помимо шести уже запущенных и трех станций действующей Каховской линии, которые войдут в состав Большого кольца.

К тому же именно на эту гигантскую стройку российская столица впервые в своей истории сумела привлечь китайцев, равных которым в масштабах сооружения метро не было до тех пор, пока не продемонстрировала свои темпы Москва. Мощнейшая корпорация из Поднебесной China Railway Costruction Corporation выиграла в ходе конкурса право построить участок на юго-западе Москвы длиной 4,6 километра с тремя станциями «Аминьевское шоссе», «Мичуринский проспект» и «Проспект Вернадского». Технику – тоннелепроходческие щиты, которые мы закупаем в Германии, – китайцы привезли свою. А имена им дали по московской традиции женские. Назвали их в честь героинь популярного в КНР русского сериала «Папины дочери: «Евгения», «Полина», «Дарья», «Галина» и «Мария». Первой в конце прошлой недели финишировала «Полина». Она построила правый тоннель под улицей Удальцова и парком 50-летия Октября, соединив станции «Проспект Вернадского» с «Мичуринским проспектом».

<https://rg.ru/2019/04/09/reg-cfo/bolshaia-kolcevaia-liniia-metro-zamknetsia-v-moskve-k-2023-godu.html>

ТАСС; 2019.04.15; СТОИМОСТЬ АЛТАЙСКОГО УЧАСТКА АВТОДОРОГИ АБАКАН – БИЙСК ОЦЕНИВАЕТСЯ В СРЕДНЕМ В 6 МЛРД РУБ.

Часть автодороги Абакан – Бийск, которая пройдет по территории Алтайского края, оценивается в 5,7-6,2 млрд рублей. Об этом в понедельник сообщил на пресс-конференции **министр транспорта** края Александр Дементьев.

Ранее сообщалось, что стоимость строительства трассы от Абакана (Хакасия) до Алтайского края оценивается в 18 млрд рублей. Сейчас добраться автотранспортом от Абакана до Бийска можно лишь по автомобильным дорогам через Красноярский край. Длина пути составляет 1,1 тыс. км, строительство прямой автодороги позволит сократить маршрут до 430 км.

«Будет вестись предпроектная подготовка. По первой схеме дорога может пойти через Междуреченск (Кемеровская область) – это порядка 160 км. По второму варианту, если зайдут через Артыбаш (село в соседней Республике Алтай – прим. ТАСС) – дорога будет чуть покороче. Стоимость и той и другой – порядка 5,7-6,2 млрд рублей», – сказал Дементьев.

Он пояснил, что регион сотрудничает с коллегами из Хакасии по вопросу планируемого строительства дороги, на данный момент переговорный процесс продолжается. По его словам, Алтайский край заинтересован в любом из вариантов прохождения трассы.

Идея строительства транспортной магистрали, которая свяжет Хакасию, юг Красноярского края, Туву, Кузбасс и Алтай возникла в 1980-е годы. В 2005 году было введено в эксплуатацию 14,6 километров автодороги. Губернатор Хакасии Валентин Коновалов ранее заявлял, что дорога будет построена к 2024 году.

<https://tass.ru/sibir-news/6335084>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; СТРОИТЕЛИ ТРАССЫ «ТАВРИДА» ПУСТИЛИ ТРАНСПОРТ В ОБЪЕЗД НАЙДЕННОЙ ПЕЩЕРЫ

Строители трассы «Таврида» построили в Белогорском районе Крыма временную дорогу для объезда участка, где была обнаружена карстовая пещера, сообщил журналистам пресс-секретарь республиканского строительного управления АО «ВАД» Григорий Назаров.

«Работы по строительству временной объездной дороги завершены, движение транспорта по ней уже открыто. Это дает нам возможность продолжить работы по строительству основного хода «Тавриды», проходящего над пещерой», – сказал Назаров.

Объезд позволил начать разборку участка старой дороги, по которой раньше двигался транспорт. Далее строители соорудят распределительную плиту над участком пещеры, проходящим перпендикулярно основному ходу «Тавриды». Движение транспорта по этому участку трассы будет открыто до конца года, отметил Назаров.

Карстовая полость – пещера длиной более километра была ранее обнаружена в Белогорском районе Крыма в районе поселка Зуя во время строительства трассы «Таврида». Спелеологи Крыма нашли в пещере останки древних хищников и других животных. В пещеру были организованы комплексные экспедиции, в состав которых входили специалисты разных областей – спелеологи, палеонтологи, археологи, палеоботаники, специалисты по радиоизотопному датированию.

На данный момент доступ в пещеру закрыт. В дальнейшем ученые Крымского федерального университета планируют проделать к пещере дополнительные входы, сделать доступной для туристов и устроить рядом музейный комплекс. Мониторинг, исследование и дальнейшее оборудование открытой уникальной пещеры займет не менее года, сказал ранее председатель Совета Российского союза спелеологов Геннадий Самохин.

Строящаяся четырехполосная трасса «Таврида» соединит Керчь, откуда построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Движение транспорта на первой очереди федеральной трассы от Керчи до Симферополя (190 километров) было открыто 31 декабря. Вторую очередь (четыре полосы от Керчи до Севастополя) планируется открыть к концу 2020 года. Общая протяженность трассы – 250,7 километра, пропускная способность – до 40 тысяч автомобилей в сутки. Генподрядчик строительства – АО «ВАД». Полная стоимость строительства «Тавриды» определена на уровне 149,3 миллиарда рублей.

<https://ria.ru/20190415/1552695505.html>

ПРАЙМ; 2019.04.15; ЭСТОНСКИЙ СЕРВИС ЗАКАЗА ТАКСИ VOLT ГОТОВИТСЯ ВЫЙТИ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК – ТВ

Эстонский сервис заказа такси Bolt (прежнее название Taxify) готовится выйти на российский рынок, сообщил в понедельник телеканал ETV+.

«Bolt уже занимается вербовкой водителей в Москве и Санкт-Петербурге – у компании, согласно официальному сайту, в России свыше 500 партнеров, занимающихся перевозкой пассажиров, из них более 300 зарегистрированы в Петербурге. Не исключено, что именно с этого города компания и начнет свою деятельность в РФ», – говорится в сообщении телеканала.

Точную дату начала работы в России представители Bolt пока не назвали, отмечается в сообщении.

Bolt – одна из быстроразвивающихся транспортных платформ в Европе с 10 миллионами пользователей и 1,5 миллионами водителей. Основанная в 2013 году в Эстонии компания работает в 25 странах.

ПРАЙМ; 2019.04.15; РСА ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ МНОГИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ О ЦЕНЕ ОСАГО НЕКОРРЕКТНЫ

Многие исследования о стоимости ОСАГО в РФ, в том числе новый мониторинг «Единой России», не основываются на реально выплаченных премиях, что делает их некорректными, заявил исполнительный директор Российского союза страховщиков (РСА) Евгений Уфимцев на Второй страховой конференции «Фарватер развития страховой отрасли».

Накануне эксперты партпроекта «Единой России» «Безопасные дороги» обратились в Центробанк с требованием проверить обоснованность роста цен на полисы ОСАГО. Такие результаты показал запущенный ими в январе мониторинг. Проверялась стоимость полиса для трех категорий водителей, владеющих автомобилями мощностью 100-120 л.с., в 67 регионах РФ. В партии пришли к выводу, что цена ОСАГО возросла в большинстве проверенных регионов, рост составил от 2% до 13%.

РСА ознакомился с тем, как проводятся такие исследования, рассказал Уфимцев. Условно берутся некие 20 компаний, у которых запрашивают данные о базовой ставке в отдельно взятом регионе. Из них 15 компаний говорят, что повысили тариф и стоят на верхней планке, пять – что понизили. На основании этих данных в исследовании делается вывод о повышении ставки в регионе. Таким образом, в исследовании при определении цены учитываются тарифы страховщиков, у которых водители почти не покупают полисы ОСАГО, тогда как необходимо подсчитывать реально выплаченные страховщикам премии.

«На самом деле те 15 компаний, которые повысили тариф, практически не продают там ОСАГО, не являются игроками, у них совершенно маленькие сборы страховой премии. Как правило, они... не знают статистики и не хотят в этом регионе продавать ОСАГО, ставят тариф заградительный. А вот те пять, которые понизили тарифную ставку, это основные игроки в данном регионе, собирающие большую часть премии, которые понимают, как правильно сегментировать и какие тарифы ставить для отдельных категорий клиентов. И как раз эти игроки повлияли на итоговую базовую ставку», – пояснил Уфимцев.

Согласно подсчетам РСА, средняя цена полиса ОСАГО в первом квартале 2019 года – после вступления в силу указания ЦБ о расширении тарифного коридора – снизилась на 4%, до 5,56 тысячи рублей. Снижение произошло для большинства категорий транспорта, самое заметное – для мотоциклов и мотороллеров, на 42%. Стоимость ОСАГО для легковых автомобилей физлиц снизилась на 3%, для легковых автомобилей юрлиц – на 12%. Повышение затронуло те категории, которые страховщики относят к наиболее убыточным: такси (на 9%), троллейбусы и трамваи (10% и 5%), а также автобусы, совершающие регулярные перевозки (12%).

В январе в РФ стартовал первый этап реформы ОСАГО. Тарифный коридор был расширен на 20% вверх и вниз от базовой цены (его рамки теперь находятся в пределах 2,746-4,942 тысячи рублей), также появились дополнительные ступени в матрице расчета коэффициента возраст-стаж (их стало 58 вместо четырех). С 1 апреля вступили в силу изменения в расчете коэффициента аварийности бонус-малус (КБМ). В этом году и в следующем ожидается дальнейшее расширение тарифного коридора и отмена коэффициентов мощности и территории.

ТАСС; 2019.04.15; «РОСНАНО» И «КАМАЗ» БУДУТ ВМЕСТЕ РАЗРАБАТЫВАТЬ БАТАРЕИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Компании «Роснано» и «КамАЗ» подписали соглашение о партнерстве при разработке и производстве перспективных батарей для электротранспорта и наземной техники на основе литий-ионных аккумуляторов, в том числе для электробусов. Об этом сообщила в понедельник пресс-служба «Роснано».

«Документ создает основу для реализации совместных проектов по развитию электротранспорта в России и систем накопления энергии на основе литий-ионных аккумуляторов», – говорится в сообщении.

Согласно условиям соглашения, «КамАЗ» получает эксклюзивные условия при закупке литий-ионных батарей у одной из портфельных компаний «Роснано» – ООО «Лиотех-Инновации». В планах партнеров также разработка, тестирование и запуск в серийное производство энергоэффективных аккумуляторных ячеек, модулей и тяговых батарей, предназначенных для электробусов различных типов (с динамической, ночной, ультрабыстрой зарядкой) и других видов электрического транспорта.

«На систему накопления энергии приходится около 30% себестоимости электробуса. Поэтому переход на российские литий-ионные накопители энергии позволит существенно снизить цену электробусов, а также минимизировать зависимость от импортных комплектующих, что станет очередным шагом нашей компании в направлении импортозамещения», – сказал генеральный директор ПАО «КамАЗ» Сергей Когогин, слова которого приводятся в сообщении.

По словам председателя правления УК «Роснано» Анатолия Чубайса, в партнерстве с крупнейшим российским производителем грузового и пассажирского автотранспорта «Роснано» сможет создать экономически эффективные готовые решения, удовлетворяющие требованиям систем городского транспорта.

«Это соглашение поможет нашей портфельной компании «Лиотех» более эффективно планировать ассортимент и предложить наиболее интересный для «КамАЗа» продукт и технологию. В мире уже ежедневно выходят на маршрут сотни тысяч электробусов, а рынок электротранспорта насчитывает несколько миллиардов долларов. Мы видим, что тренд на электротранспорт неизбежно приходит и в Россию», – цитирует Чубайса пресс-служба.

<https://tass.ru/ekonomika/6334405>

ТАСС; 2019.04.15; СУД ОБЯЗАЛ «МЕТРОСТРОЙ» ВЫПЛАТИТЬ В БЮДЖЕТ ПЕТЕРБУРГА БАНКОВСКУЮ ГАРАНТИЮ В 347 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области признал законным требование властей города в лице дирекции транспортного строительства города выплатить в бюджет банковскую гарантию в 347,8 млн рублей от компании «Метрострой» за недостатки при исполнении контракта на строительство продолжения Невско-Василеостровской линии подземки – станций «Новокрестовская» и «Беговая», говорится в решении суда.

Согласно документу, «Метрострой» как участник процедуры госзакупок заключил контракт на строительство подземки с властями города и обязан был внести 347,8 млн рублей на счет в банк «Россия», который гарантировал исполнение обязательств. Дирекция сочла, что условия контракта были нарушены, и обратилась в банк с просьбой выплатить гарантию, однако «Метрострой» подал в суд и потребовал признать требование властей незаконными. «В удовлетворении заявленных [«Метростроем»] требований отказать», – говорится в решении суда.

В документе отмечается, что всего власти города потребовали 818,9 млн рублей в качестве неустойки от «Метростроя» за срыв сроков работ и нарушение обязательств по устранению недостатков на новых станциях Невско-Василеостровской линии метро,

разбирательства по данным искам идут в суде. В эту сумму также вошли 486,7 млн рублей пени за просрочку обязательств со стороны «Метростроя».

Суд решил, что размер банковской гарантии ниже, чем сумма рассчитанной пени, поэтому она должна быть выплачена. «Истец [компания «Метрострой»] не лишен права оспорить размер взыскиваемой неустойки в судебном порядке, взыскав неосновательное обогащение с ответчика, в случае списания излишней суммы неустойки по банковской гарантии», – говорится в документе.

В решении суда также отмечается, что банк «Россия», в котором хранится гарантия «Метростроя» по этому контракту, также изначально отказывался выплатить властям 347,8 млн рублей «по причине имеющихся сомнений в обоснованности требования».

Продолжение Невско-Василеостровской линии метро – две новых станции «Новокрестовская» и «Беговая» (проектное название – «улица Савушкина»), которые строились и были открыты к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Станция «Новокрестовская» находится в непосредственной близости к стадиону, где проходили матчи турнира. Стоимость контракта, по данным сайта госзакупок, оценивалась в 31,6 млрд рублей.

Ситуация с «Метростроем»

Ситуация со строительством метро в Санкт-Петербурге вызвала общественный резонанс, когда в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку из-за невыплаты им зарплаты. Акция прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями.

В конце декабря долги были погашены перед более чем 6,5 тыс. сотрудниками генподрядчика по строительству метро – компании «Метрострой», а также ее подрядных организаций. Как сообщал ТАСС представитель компании, долги по зарплате за декабрь и январь также погашены.

Власти Петербурга намеревались расторгнуть контракты на строительство подземки с «Метростроем» и передать работы другому подрядчику из-за долгов компании перед Федеральной налоговой службой, которая в суде требовала признать «Метрострой» банкротом. Позже компания заключила мировое соглашение с налоговой службой и продолжила исполнение обязательств по строительству подземки.

<https://tass.ru/ekonomika/6334808>

ТАСС; 2019.04.15; КАНАТНАЯ ДОРОГА В МОСКВЕ ПЕРЕХОДИТ НА ВЕСЕННЕ-ЛЕТНИЙ ГРАФИК РАБОТЫ С 16 АПРЕЛЯ

Канатная дорога в московских «Лужниках» с 16 апреля переходит на весенне-летний график работы и в некоторые дни недели будет работать на несколько часов больше. Об этом сообщает пресс-служба канатной дороги.

«С 16 апреля меняется график работы канатной дороги «Воробьевы горы» – «Лужники»: понедельник 16:00–22:00 мск, вторник – четверг 10:00–22:00 мск, пятница – воскресенье 10:00–23:00 мск», – говорится в сообщении.

До этого канатная дорога работала в понедельник с 16:00 до 22:00 и во вторник-воскресенье с 12:00 до 22:00 мск.

26 ноября 2018 года в Москве открылось движение по фуникулеру. Маршрут канатной дороги проходит над Москвой-рекой и связывает смотровую площадку на улице Косыгина на Воробьевых горах со стадионом «Лужники». Общая протяженность дороги составляет более 700 метров. Подъемник может перевозить 1,6 тыс. пассажиров в час.

ТАСС; 2019.04.15; ПАВИЛЬОН МЦД В МОСКВЕ СТАНЕТ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ВЫСТУПЛЕНИЯ МУЗЫКАНТОВ

Артисты проекта «Музыка в метро» в текущем году будут выступать, в частности, в демонстрационном павильоне Московских центральных диаметров (МЦД). Об этом

сообщил в понедельник журналистам замначальника метрополитена по развитию клиентских сервисов и работе с пассажирами Юлия Темникова.

«Мы сделаем больше площадок в этом году. Новая площадка для выступлений появится в демонстрационном павильоне Московских центральных диаметров на площади Киевского вокзала», – сказала она.

В понедельник в Центре профориентации метрополитена на станции «Выставочная» начались первые в этом году прослушивания исполнителей для участия в новом сезоне проекта «Музыка в метро». В 2019 году от исполнителей поступило рекордное число заявок за все время его существования – более 1,5 тыс. К участию в живом прослушивании в новом сезоне отобрано 400 артистов. Из-за большого количества заявок отбор будет длиться на два дня дольше, чем обычно – до 23 апреля.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ МЯКИШЕВА; 2019.04.15; В ЕКАТЕРИНБУРГСКОМ МЕТРО ЗАПУСТИЛИ НОВЫЕ ВАГОНЫ

Екатеринбургский метрополитен обзавелся двумя новыми поездами. Один из них вышел на линию уже сегодня.

Сегодня между ЕМУП «Екатеринбургский метрополитен» и АО «Трансмашхолдинг» был подписан договор передачи двух новых поездов. Об этом сообщается на официальном портале Екатеринбурга.

- Это составы нового поколения, и с точки зрения комфорта горожане должны отметить эти изменения к лучшему. Часть старых составов будет капитально отремонтирована, что позволит продлить сроки эксплуатации еще на 15 лет, а два новых поезда будут ходить 30 лет, – передает портал слова мэра Александра Высокинского.

Отмечается, что эти вагоны зарекомендовали себя в метрополитенах России, странах СНГ и городах Восточной Европы. Изготовлены на заводе в Мытищах.

Из удобств салона – специальные места для колясок, система противозажатия у дверей, принудительная вентиляция салона, «световая линия», повышенная тепло- и шумоизоляция.

<https://rg.ru/2019/04/15/reg-urfo/v-ekaterinburgskom-metro-zapustili-novye-vagony.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/regions/V-metro-Ekaterinburga-postupilo-dva-novih-sostava-2019-04-15/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2019.04.15; НОВОСИБИРЦЫ ПОЛУЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД ПО QR-КОДУ

Код прокатит

Новосибирск стал одним из первых городов в России, где проезд в общественном транспорте можно оплатить по QR-коду. Для этого лишь необходимо скачать мобильное приложение, зарегистрироваться в нем и «привязать» к нему карту любого банка.

Сейчас подобный платежный сервис внедрен на трех маршрутах. Как это работает? Пассажир подносит свой смартфон к специальному стикеру в транспорте, QR-код сканируется, затем вводится стоимость проезда и производится оплата. В подтверждение приходит уведомление и онлайн-чек, в котором указаны детали платежа. При этом перевозчик предоставляет скидку на проезд в размере 5-10 рублей. К примеру, полный тариф на маршруте № 55 составляет 40 рублей, «продвинутым» пользователям он обойдется в 30 рублей, на маршруте № 12 по QR-коду нужно будет заплатить 25 рублей вместо 30. В маршрутках № 62 тариф составит 20 рублей, тогда как наличными – 25 рублей.

Собственник компании-перевозчика Михаил Большов считает, что новая система оплаты очень удобна как для пассажиров, так и для водителей, которым не нужно отвлекаться на работу с наличкой. Кроме того, средства сразу поступают на расчетный счет организации.

«Один из трех маршрутов, где действует оплата по QR-коду, проходит через Академгородок. Здесь мы отмечаем наибольший интерес к новым технологиям», – говорит Михаил Большов.

В Новосибирском отделении Сбербанка, которое выступило инициатором инновационного проекта, говорят, что новое решение не требует от перевозчика затрат на покупку специального оборудования. Банк совместно с мэрией уже с 2016 года внедряет в общественном транспорте безналичную систему оплаты проезда по банковским картам.

«Благодаря этому повышается прозрачность расчетов, ведется полноценный учет пассажиропотока, – прокомментировал мэр Новосибирска Анатолий Локоть. – Новые виды оплаты проезда должны привести к росту собираемости доходов пассажирских автотранспортных предприятий».

В департаменте транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска сообщили, что весь муниципальный транспорт оборудован новыми терминалами, которые позволяют производить безналичный банковский расчет. Всего перепрограммировано более 550 терминалов. Для оплаты проезда достаточно поднести карту к считывателю терминала на 2-3 секунды. Таким образом, поездка оплачена «в одно касание». В дальнейшем планируется переключить на новые технологии коммерческих перевозчиков.

Справка

Система «Электронный проездной» действует в Новосибирске уже 11 лет. Новосибирцы давно привыкли рассчитываться за проезд «Единой транспортной картой». Ежемесячно в системе регистрируется более 14 миллионов поездок по безналичной оплате проезда, в год – около 170 миллионов поездок, что составляет более половины от общего объема поездок.

<https://rg.ru/2019/04/14/reg-sibfo/novosibirscy-poluchili-vozmozhnost-oplachivat-proezd-po-qr-kodu.html>

КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.16; «НАИБОЛЕЕ ЗАГРУЖЕННЫЕ УЧАСТКИ ПРОДОЛЖАЮТ ОСТАВАТЬСЯ ЗАГРУЖЕННЫМИ»; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РАСТУТ, ЧЕРЕЗ СУХОПУТНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ – ПАДАЮТ

Заместитель генерального директора ОАО РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило о ситуации в железнодорожных грузоперевозках.

- Как складывается обстановка на сети и ситуация с погрузкой по итогам прошедших месяцев года?

- Могу сказать, что сеть, как, наверное, и в 2018 году, работает с определенным напряжением, связанным со структурой вагонопотоков: у нас по-прежнему наиболее загруженные участки продолжают оставаться загруженными, коллеги едут в адрес российских портов. Из новых тенденций первого квартала можно, наверное, отметить определенное снижение перевозок через погранпереходы – в сторону стран Балтии, Украины, несколько снизились объемы перевозок в Белоруссию, и, как ни странно, есть определенное снижение объемов перевозок в направлении сухопутных погранпереходов с Китаем.

- А каких? Забайкальск? Наушки?

- Забайкальск, Гродеково и Камышовая. Причем в основном это навалочные грузы, в первую очередь уголь. Уголь в меньших объемах поехал в Китай, но там не объясняют это какими-то макропроблемами: они говорят о том, что зима теплая и наш уголь в таком количестве у них не востребован. Основной прирост сегодня дает погрузка угля в адрес российских портов. Он достаточно большой: по итогам марта рост порядка 7% в адрес

портов трех направлений – чуть поменьше в порты Азово-Черноморского бассейна, на 2,6%, и побольше в порты Дальнего Востока и Северо-Запада, на 7% и 10,5% соответственно.

- Как сильно снизились объемы по сухопутным погранпереходам?

- Нарастающим итогом за три месяца перевозки в Белоруссию у нас снизились на 6,1%, через Белоруссию дальше в сторону Европы – на 15,1%, в Китай – на 13,5%. Достаточно большое падение по странам Балтии и СНГ – на 16,1% к уровню прошлого года. А что касается общего роста погрузки в адрес российских портов, то за три месяца идет прирост 6%: порты Дальнего Востока – 9%, порты Северного Кавказа – 7,3%, порты Северо-Запада – 3,1%. Это тенденция, каких раньше не было: у нас раньше погрузка более или менее равномерно распределялась в адрес портов и погранпереходов, а сейчас появились определенные перекосы.

Что касается структуры погрузки, то глобально сейчас растет погрузка грузов первого и второго классов. Есть снижение по грузам третьего класса, которое образуется в основном из-за уменьшения погрузки черных металлов и химикатов. По остальным номенклатурам более или менее хорошая ситуация. Seriously падают к уровню прошлого года перевозки зерна.

По-прежнему нет роста перевозок строительных грузов, хотя, судя по стройке, есть ожидания, что в этом году она будет расти, и серьезно, исходя из тех планов, которые заявлены **Росавтодором** и другими коллегами. Сокращаются перевозки лесных грузов. Это связано и с государственной политикой по снижению вывоза кругляка – больше идет пиломатериал, и отдельно с установкой квот по перевозке березы. Дальневосточное направление особенно существенно было ограничено по перевозкам конкретно березы.

По погрузке рассчитываем, что закончим четыре месяца с приростом на уровне 0,9%. Это ниже, чем мы ожидали, но при этом по общему грузообороту будет прирост 2,6%. Это связано с тем, что продолжает расти дальность, дает о себе знать погрузка, ориентированная на три припортовые дороги.

- Вы говорили о падении перевозок зерна. А в целом по году вы закладываете снижение по этой номенклатуре?

- На самом деле мы закладывали сохранение объема перевозок зерна на уровне прошлого года, и предпосылки к этому все-таки есть. Сегодня везутся далеко не все зерновые грузы, которые идут на экспорт, и, мне кажется, сейчас достаточно удобный период для того, чтобы те грузы, которые возят на автомобилях, – то же зерно – привлекать на российские железные дороги.

Мы для этого примем кое-какие меры. Например, продолжаем диверсифицировать подвижной состав для перевозки зерна. Разработаны сетевые технические условия на перевозку зерна в полувагонах, в специальных вкладышах и в контейнерах. То есть если раньше каждый грузоотправитель должен был самостоятельно готовить схему погрузки, то сейчас мы выпустили документ, который позволяет любому клиенту взять сетевые условия и по ним грузить зерно. Сейчас готовим такие же технические условия по перевозке зерна в крытых вагонах. Надеюсь, это также позволит привлечь нам груз.

Далее мы с Минсельхозом договорились об использовании нашей инфраструктуры для накопления крупных зерновых партий, чтобы можно было не по одному вагону возить, а организованными поездами. У нас есть две площадки на Приволжской железной дороге и еще три готовятся, чтобы организовывать эту погрузку. В Сибирском федеральном округе мы также подготовили ряд площадок, где есть железнодорожная инфраструктура, но нет собственной инфраструктуры для накопления зерна. Есть разные способы, как зерно можно накопить: это и установка мини-элеваторов, и мы готовы в этом участвовать, есть и другие способы, как в мешках хранить зерно и тоже копить на большую партию. Такая концентрация дает возможность возить не одиночными вагонами, а маршрутными

отправками, и это, в свою очередь, сокращает оборот вагона-зерновоза и позволяет меньшим парком вывозить больше зерна.

- Сохранит ли ОАО РЖД скидки по зерну? Или это не имеет смысла?

- На сегодняшний день действуют скидки на те направления, где инфраструктура не до конца загружена. В частности, мы дали скидку 50% на перевозку зерна на сухопутный погранпереход «Самур» в направлении Азербайджана, Грузии и далее в Турцию. Мы на самом деле готовы были бы рассматривать и другие скидки. Вопрос просто в том, что сейчас рынок достаточно существенно падает и нет крупных консолидаторов, кто мог бы нам гарантировать, что объем будет сохраняться либо расти. Проблема, пожалуй, только в этом. С точки зрения нашего желания и нашей готовности рассматривать такие скидки, то все это есть. Кроме того, вы знаете о решении компенсировать грузоотправителям тариф на перевозку зерна. Это, в свою очередь, будет стимулировать дальнейший рост перевозок на экспорт.

- А фактически погранпереход «Самур» используется или нет?

- Используется, но там не очень большие объемы.

- Как складывается ситуация с перевозками рыбы?

- С рыбой, к сожалению, плохо, несмотря на все наши усилия. Как мы всегда и говорили, железнодорожные тарифы и работа собственно железнодорожников оказывают мизерное влияние на цену рыбы. В конечной цене горбуши в Москве или в Санкт-Петербурге наша доля – 8 руб. Все остальное – это наценки трейдеров, хранение, доставка с моря до холодильника и так далее. И когда заходит речь о снижении тарифов РЖД, мы бьемся за то, чтобы снизить эти 8 руб. Конечный потребитель этого даже не почувствует. Тем не менее три года назад был принят ряд очень важных решений, и железнодорожники со своей стороны сделали все для того, чтобы эту рыбу повезти.

У нас сегодня в графике движения предусмотрено пять ниток в неделю, чтобы отправлять ускоренные рефрижераторные поезда с Дальнего Востока в центр России. Маршрутная скорость этих поездов составляет 1,2 тыс. км в сутки – это выше, чем «Транссиб за семь суток», и уже практически на уровне пассажирского поезда.

В течение нескольких лет мы давали тарифные преференции, причем они были двух видов: есть тарифные решения, которые компенсируют индексацию, то есть не допускают роста тарифов, и в прошлом году действовало тарифное решение, по которому каждая дополнительная тонна сверх того объема, который мы везли, была дешевле.

К сожалению, этими скидками никто не воспользовался. Осенью прошлого года мы провели два совещания во Владивостоке совместно с Росрыболовством. Все говорили, что рекордная **путина**, и хотели бы поучаствовать в доставке этой рыбы в центр страны.

Но когда мы встретились с грузоотправителями, они сказали, что очень высокая ставка за вагон-рефрижератор, за рефрижераторный контейнер. Почему это происходит? Потому что в течение восьми месяцев вагоны стоят никому не нужные, а потом четыре месяца оператор пытается во время **путины** экономику вагона отбить. Получается, что цена на вагоны образует пики: начиная с июля-августа она действительно повышается, а к концу года снижается.

Мы предложили грузоотправителям: нужно заключить долгосрочный контракт с оператором, и он в течение года под объемы равномерно по одинаковой цене будет предоставлять свой подвижной состав. Сегодня этого подвижного состава в избытке, то есть такая возможность у оператора действительно есть. Но работать вдолгую с транспортниками ни один из рыбодобытчиков не захотел. Два контракта были заключены, но в конце года разорваны, потому что коллеги посчитали, что им уже это не очень интересно.

Второй важный момент – срок доставки, за который мы все бьемся. Допустим, наш поезд идет до Екатеринбурга, до Урала пять дней, до Москвы – семь с половиной дней и рыба практически через неделю находится в Москве. Такой маленький срок, к сожалению,

сегодня, исходя из ситуации на рынке, тоже неинтересен: гораздо лучше положить эту рыбу в большое рефрижераторное судно, пока оно идет два месяца вдоль Индии и так далее, спокойно ждать колебаний на рынке и по выгодной цене эту рыбу продавать. То есть холодильник – это нечто вроде биржи на судне. Мы готовы продолжать бороться за этот груз, но понимаем, что наша составляющая в реализации этой продукции минимальна.

- Как может повлиять на ситуацию изменение правил транспортировки скоропортящихся грузов? В каком состоянии эти изменения?

- 6 марта был подписан приказ **Минтранса**, он сейчас находится на регистрации в Минюсте. Мы рассчитываем, что в ближайшее время он выйдет. Мы очень активно поддерживаем позицию **Минтранса**: правила были очень старые, не соответствовали никаким рыночным условиям. Сейчас у клиента наконец-то появится возможность самому выбирать тип подвижного состава исходя из типа упаковки для скоропортящихся грузов и самому выбирать скорость, с которой этот груз будет доставляться.

По нашим оценкам, после выхода правил на железную дорогу может прийти еще примерно 1 млн тонн грузов. Сегодня, например, мы вынуждены везти минеральную воду или пиво только в вагоне-термосе, хотя прекрасно понимаем, что та же минеральная вода в стеклянных бутылках и пиво едут в простой брезентовой фуре безо всяких ограничений: во всех ГОСТах и ТУ давно написано, что эта упаковка позволяет перевозить при колебаниях температуры от -30°C до +40°C.

Изменение законодательства позволит нам и здесь повысить свою конкурентоспособность. И опять же для перевозки вышеупомянутой рыбы станет больше вагонов, потому что меньше специализированного подвижного состава надо задействовать при перевозке консервов. Хотя и сейчас на Дальнем Востоке стоит около 500 вагонов-рефрижераторов и около 1 тыс. рефрижераторных контейнеров. Суммарно вся эта громада может сразу вывезти 45 тыс. тонн груза. А мы за неделю фактически везем около 800 тонн.

- Но если рыбопромышленникам возить грузы железной дорогой в принципе невыгодно?

- Да, это в принципе невыгодно, и под какой груз занять этот специальный подвижной состав, коллеги не знают. Мы с ФАС сейчас работаем над тем, чтобы еще больше сблизить уровень тарифов в универсальном и в рефрижераторном подвижном составе. Это нужно в первую очередь для того, чтобы была возможность рефконтейнер в обратном направлении загружать как простой универсальный контейнер. Тогда операторам рефрижераторного подвижного состава будет интересно забирать в попутном направлении простой груз.

- Как движется работа по организации биржевой продажи леса и зерна с транспортной услугой?

- Нам нужно вместе с ФАС усовершенствовать саму систему проведения биржевых торгов. В чем сложность сегодня? Продаются небольшие партии, нерегулярно, а при этом мы должны гарантировать, что в очень короткий срок этот товар доставим. У нас должна появиться возможность по каким-то фиксированным направлениям небольшими, но все-таки укрупненными партиями эту услугу с помощью биржи продавать. Как это можно сделать – понимание есть, и мы работаем над этим совместно с ФАС и Санкт-Петербургской товарно-сырьевой биржей.

- В прошлом году вы предложили операторам ряд мер по ускорению движения, в том числе изменения в Устав железнодорожного транспорта. Насколько мы понимаем, операторы хотели определенных встречных мер со стороны перевозчика. Удалось ли достичь консенсуса?

- Что касается изменений в устав по ответственности ОАО РЖД, мы уже прошли массу обсуждений на разных площадках. Хочу, чтобы и вы меня тоже услышали: от того, что как-то снизится уровень ответственности, у нас не появится заинтересованность в том,

чтобы работать хуже: наша экономика напрямую зависит от того, сколько грузов мы провезем, и мы заинтересованы в том, чтобы их больше брать. Нам говорят: «У вас идет рост числа вагонов с нарушением сроков доставки и так далее». Да, он идет, но идет ровно по тем загруженным направлениям, о которых я сказал. Мы, стремясь забрать как можно больше грузов у наших клиентов, с большим трудом везем его в адрес портов, несем больше рисков с точки зрения нарушения сроков доставки. Самый простой вариант был бы определиться, что, да, мы можем провезти ограниченное количество грузов и прекратить принимать дополнительные объемы. Но мы так не делаем: мы понимаем, что у наших клиентов тоже есть производственные программы, и все-таки стремимся вывезти весь этот объем.

Простой пример. При международных перевозках уровень ответственности существенно ниже, чем при перевозках внутри страны: там как раз (лимит пени в доле от цены перевозки.- “Б”) те самые 50%, а не 100%. Но с точки зрения надежности и сроков доставки по международным перевозкам у нас показатели выше. И говорить, что, если будет такой же уровень ответственности, как при международных перевозках, мы резко поедем хуже,- это не аргумент.

В основном, конечно, позиция операторов сводилась к тому, что раз здесь ОАО РЖД для себя условно получает какой-то бонус, хотелось бы, чтобы какие-то бонусы появились и у них. В частности, рассматривалось снижение штрафных санкций за те или иные нарушения, которые возникают в процессе перевозки. Например, указание недостоверных сведений в перевозочных документах или перегруз. Сегодня, если выявлен перегруз, предусмотрен пятикратный штраф за весь вес груза в вагоне. Можно было бы налагать штраф только за тот объем, который собственно перегрузили. Мы готовы искать компромисс.

В целом с операторским сообществом у нас сейчас выстроены конструктивные взаимоотношения, регулярно проходят встречи, я включен в состав президиума СОЖТ, что дает мне возможность на этой площадке доводить до коллег нашу позицию, позицию ОАО РЖД. Да, мы расходимся по многим позициям, но по крайней мере стремимся к компромиссу.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938213>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РЖД В БЛИЖАЙШЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕХОД НА МОДУЛЬНЫЙ ТЯГОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

ОАО «Российские железные дороги» в ближайшее десятилетие планирует переход на тяговый подвижной состав, построенный по модульному принципу.

«Мы все больше склоняемся к машине-трансформеру. У нее могут быть унифицированная рама и тяговые модули. В зависимости от задач можно будет собирать из такого «конструктора» 2- или 3-секционные машины, менять модули электрической тяги на дизельные и наоборот», – замглавы РЖД Олег Валинский в интервью корпоративному изданию монополии.

«Время на реализацию таких проектов, по нашим подсчетам, составит до 5-8 лет. При этом коллеги за рубежом аналогичный путь проходят за 8-10 лет», – добавил он.

В качестве примера он привел пассажирский электропоезд Velaro Novo, создаваемый немецкой компанией Siemens. Концепция была сформулирована в 2015 г., опытный вагон был построен в 2017 г., к испытаниям новинки в составе поезда ICE-S приступили в начале 2018 г. Испытания будут продолжаться до конца 2019 г., первый состав будет готов к коммерческой эксплуатации в начале 2023 г.

«Мы также просим производителей учесть, что РЖД нужен тяговый подвижной состав, работающий в другом жизненном цикле. Локомотивы, которые сегодня производит наша промышленность, имеют срок службы 40 лет. Срок их окупаемости – 28 лет. Контракт

жизненного цикла, по которому мы покупаем тягу с прошлого года, рассчитан на 28 лет по электровозам и на 18 лет по тепловозам», – добавил он.

«При современных темпах развития технологий за 28 лет машина, еще способная выполнять возложенные задачи, морально устаревает. Ко второму капитальному ремонту необходимо будет принять решение о целесообразности ремонта или модернизации локомотива, либо списании и покупки нового, соответствующего требованиям времени. Но постановка на производство концептуального локомотива и его компонентов требует дополнительного времени на отработку технических решений и обновление (мощностей – ИФ)», – подчеркнул О.Валинский.

При этом он отметил, что для оптимизации экономических показателей развитие локомотивной тяги сейчас ведется по трем направлениям – модернизация существующего парка локомотивов, совершенствование выпускаемых с учетом унификации и разработка концептуальной платформы линеек новых локомотивов.

«В первом направлении по результатам мониторинга эксплуатируемого парка мы разрабатываем мероприятия по совершенствованию конструкции и проекты замены оборудования на более надежное и современное», – сказал топ-менеджер.

Модернизация локомотивов, по его словам, предполагает оснащение современными системами автоведения и диагностики, энергетическими установками с улучшенными топливно-энергетическими показателями, тяговым приводом, увеличенные межремонтные пробеги и современную систему управления. «В технические условия вносятся соответствующие изменения, и мы получаем локомотив с новыми характеристиками уже через 1,5-2 года, при этом сохраняются рама и несущие элементы локомотива», – сказал замглавы «Российских железных дорог».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; «РЖД ЛОГИСТИКА» И FESCO СОЗДАДУТ СЕРВИС ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ ВЛАДИВОСТОК

Транспортная группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)) и «дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «РЖД Логистика» договорились организовать совместный мультимодальный сервис для доставки грузов в контейнерах из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу через «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП, входит в FESCO) по Транссибирской железнодорожной магистрали.

Как говорится в совместном сообщении сторон, соответствующее соглашение в рамках выставки «ТрансРоссия» подписали генеральный директор АО «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик и президент FESCO Александр Исурин.

«Используя имеющийся опыт и компетенции, стороны планируют разработать технологию перевозки грузов из стран АТР, в первую очередь из Японии и республики Корея, в страны Европейского Союза через ВМТП на основе линейных сервисов FESCO и регулярных контейнерных поездов сторон, а также в обратном направлении по аналогичному маршруту. FESCO также готова предоставить свой подвижной состав, контейнеры и возможности собственных терминалов», – отмечают компании.

При этом указывается, что транзитный мультимодальный сервис из стран АТР в Европу через Дальний Восток позволит «значительно снизить сроки перевозки грузов в сравнении с традиционными морскими маршрутами или транзитом через Китай». Тестовая перевозка в рамках нового сервиса планируется в конце апреля этого года. Ожидается, что в контейнерах, которые проследуют в страны Центральной и Западной Европы, будут перевозиться комплектующие для автомобилей, товары народного потребления, а также продукты питания.

«Япония и Республика Корея – одни из крупнейших в Азии торговых партнеров Европы, и мы видим возможности для привлечения грузопотока, идущего сегодня через Суэцкий

канал, на более быстрые маршруты через Дальний Восток по Транссибу. У FESCO есть опыт организации ускоренных мультимодальных перевозок из этих стран в Россию, и мы рассчитываем, что в партнерстве с «РЖД Логистикой» сможем запустить конкурентоспособный транзитный сервис, что в конечном итоге будет способствовать развитию транзитных перевозок через РФ и позволит достичь стратегической цели в 2 млн TEU к 2024 году», – отметил Александр Исурин, слова которого приводятся в сообщении.

«Перспективный мультимодальный сервис из Японии и Кореи через Владивосток способен предложить грузоотправителям из этих стран один из самых оптимальных маршрутов в Европу, который существенно сократит транзитное время доставки. «РЖД Логистика» будет отвечать за железнодорожную составляющую сервиса, и с учетом накопленных нами компетенций в сфере сухопутных транзитных перевозок я уверен в высоком качестве и будущей востребованности нашего совместного с FESCO продукта», – заявил на церемонии подписания генеральный директор АО «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик.

«РЖД Логистика» обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более чем три десятка филиалов и обособленных подразделений, пять «дочек» и совместных предприятий в Европе и Азии.

FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО «Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)», железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 21 транспортное судно.

По последним данным, Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций головной компании холдинга FESCO – ПАО «Дальневосточное морское пароходство», 23,8% – у GHP Group, 17,4% – у TPG.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; FESCO И DB CARGO БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ

Транспортная группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)) и DB Cargo Russija Co.Ltd (100%-ная дочерняя компания DB Cargo AG, ведущего грузового железнодорожного перевозчика Европы) договорились развивать контейнерные перевозки скоропортящихся грузов между Россией и Китаем по мультимодальному маршруту через «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП, входит в группу FESCO) и прямыми сухопутными сервисами.

Как говорится в сообщении FESCO, соответствующее соглашение в рамках выставки «ТрансРоссия» подписали президент FESCO Александр Исурин и генеральный директор ООО «ДБ Карго Руссия» Уве Лойшнер. В Китай будут доставляться продукты питания, в Россию – сельскохозяйственные грузы.

Соглашение предусматривает транспортировку товаров действующими мультимодальными сервисами FESCO из Москвы и Новосибирска в порты Китая через Владивосток и в обратном направлении со сроком доставки до 25 дней, а также разработку сухопутного железнодорожного сервиса из Москвы и Новосибирска в провинции Китая, а также в обратном направлении. Его запуск запланирован на лето 2019 года, срок доставки по такому маршруту составит менее 20 суток.

«Расширение географии контейнерных перевозок, а также развитие несырьевого экспорта являются приоритетами нашей стратегии. Мы рассчитываем, что сотрудничество с DB

Cargo позволит увеличить объемы перевозок и за счет обратной загрузки оптимизировать логистику на маршрутах Россия-Китай-Россия», – отметил Александр Исурин, слова которого приводятся в сообщении FESCO.

FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО «Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)», железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 21 транспортное судно.

По последним данным, Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций головной компании холдинга FESCO – ПАО «Дальневосточное морское пароходство», 23,8% – у GHP Group, 17,4% – у TRG.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИГОРЬ РОМАШОВ; 2019.04.15; ПОЧЕМУ НАСТАЛО ВРЕМЯ ДЛЯ ДИАЛОГА В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК; СГЛАДИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ «ИДЕАЛЬНОГО ШТОРМА»

Итоги прошедшего года и начало нынешнего продемонстрировали участникам рынка профильным регуляторам последствия ряда прежних решений по направлениям, связанным с организацией ремонта и технического обслуживания вагонов, оценкой критических значений численности парка для инфраструктуры и, конечно, тарифного регулирования перевозок.

Это обусловлено шквалом системных вызовов, сформировавшим «идеальный шторм», который повлиял на эффективность управления вагонным парком страны и в конечном счете – конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Игорь Ромашов: Для оптимизации работы железнодорожного транспорта необходим прямой диалог заинтересованных сторон.

Если взглянуть на статистические выкладки результатов работы грузового комплекса за прошлый год, то все напоминает довольно благостную картину. Погрузка выросла на 2,2 процента к прошлогоднему результату. Грузооборот увеличился на 4,2 процента благодаря увеличению дальности перевозок.

Но здесь надо понимать, что рост формируется преимущественно положительной динамикой экспортной конъюнктуры угля, на долю которого в 2018 году пришлось 58 процентов общесетевого прироста погрузки. А за последние три года погрузка каменного угля, относящегося к классу наименее доходных грузов, обеспечила сети 69 процентов от общего повышения.

Мы видим, что время нахождения вагона при погрузочно-разгрузочных операциях (на путях необщего пользования) сокращается благодаря тесному взаимодействию грузоотправителей, операторов, «РЖД» и владельцев портовой инфраструктуры. А вот средняя техническая скорость грузового поезда на сети в 2018 году составила 46,7 километра в час, что идентично уровню пятидесятилетней давности: в 1968 году она равнялась 46,3 километра в час. В конце 2018 года также наблюдался значительный рост числа брошенных поездов. В такой ситуации особую значимость приобретает использование резервов для повышения технологичности перевозочного процесса.

С высокой степенью осторожности относимся к предложениям по любой форме приоритизации доступа к инфраструктуре. Необходимо досконально разбираться в причинах возникновения «узких мест», их локациях, сезонности.

По-прежнему актуальной остается повестка, определяющая сегмент текущих отцепочных ремонтов и наличия запасных деталей, формирующих сверхнормативный простой вагонов. Так, начало 2019 года, равно как и весь 2018-й, знаменуется беспрецедентным по своим масштабам дефицитом цельнокатаного колеса. По нашим оценкам, на конец

прошлого года дефицит колес колебался на уровне 250-300 тысяч. Следует отметить, что в этом направлении большая совместная работа проводится специалистами «РЖД» и Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ).

Еще в прошлом году наметилась тенденция профицита вагонного парка на сети: в нынешнем году количество вагонов приблизится к значениям 2012-2013 годов, когда движение напоминало коллапс. Сегодня об этом уже говорят и коллеги из «РЖД», там видят риски увеличения нагрузки на железнодорожную инфраструктуру до критических значений, спада маневренности сети и в целом – ухудшения эксплуатационной обстановки. В итоге развития этих сценариев мы получим большее замедление оборота вагона, и как результат повышение нагрузки на грузовладельцев.

Все эти направления требуют дальнейшей совместной работы и прямого диалога заинтересованных сторон, участвующих в перевозочном процессе. СОЖТ при взаимодействии с «РЖД», профильными министерствами, экспертными объединениями будет вырабатывать решения, обеспечивающие не только нивелирование негативных последствий, но создание эффективных механизмов недопущения регуляторных перекосов.

Справка

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) – некоммерческая организация, объединяющая с 2009 года российских операторов, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды в количестве не менее 1 тысячи вагонов. На долю 28 компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится около 70 процентов парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированного на территории Российской Федерации. Основным направлением деятельности Союза является защита интересов операторского сообщества, решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, технологии управления перевозочным процессом с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз является единственной на сегодня саморегулируемой организацией в железнодорожной отрасли, признанной одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с «РЖД» и регулирующими государственными органами.

На годовом общем собрании Союза операторов железнодорожного транспорта, состоявшемся 26 июня 2018 года, избраны председатель президиума и исполнительный директор Союза. По итогам голосования председателем президиума СОЖТ избран председатель Совета директоров компании «Трансойл» Игорь Ромашов. На пост исполнительного директора переизбран Алексей Дружинин.

<https://rg.ru/2019/04/14/pochemu-nastalo-vremia-dlia-dialoga-v-sfere-zheleznodorozhnyh-perevozk.html>

ГУДОК; 2019.04.16; МЕТАЛЛУРГОВ ВКЛЮЧИЛИ В ЭКОСИСТЕМУ

Корпоративный университет РЖД запустил совместные образовательные программы с крупными производственными компаниями, по роду деятельности связанными с транспортной отраслью. Первой ласточкой стала учебная программа РЖД и металлургического холдинга «ЕВРАЗ».

На прошлой неделе в Корпоративном университете РЖД завершилась совместная учебная программа «Стратегия развития партнерских отношений» для руководителей ОАО «РЖД» и логистических подразделений холдинга «ЕВРАЗ». Эта программа – шаг на пути создания отраслевой образовательной экосистемы, пояснил директор Корпоративного университета РЖД Роман Баскин.

«Своим слушателям мы не устаем повторять, что ОАО «РЖД» – это не государство в государстве. Важно смотреть во внешнюю среду, учитывать реалии и вызовы времени. Именно поэтому мы создаем отраслевую образовательную экосистему, в которую входят

не только железнодорожники, но и клиенты компании, партнеры по бизнесу, поставщики, покупатели, представители органов власти. Идеология такой экосистемы звучит так: «Одна парта – одна культура», – рассказал он «Гудку».

Слушателями программы стали 22 руководителя подразделений обеих компаний, связанных с перевозочным процессом. В течение трех дней они совершенствовали навыки командообразования, изучали внутренние процессы работы компании-партнера.

«В ходе деловой игры представители ЕВРАЗ смогли понять многие процессы железнодорожного бизнеса, а руководители РЖД увидеть, как взаимоотношения с клиентом влияют на развитие бизнеса в целом. Данный формат дал участникам установку на взаимодействие по принципу win-win (выиграл-выиграл), позволяющую понимать друг друга и решать возникающие вопросы с максимальным учетом интересов обеих сторон», – рассказал «Гудку» начальник Центра развития корпоративных компетенций Корпоративного управления РЖД Александр Коркин.

На стратегической сессии с руководством обеих компаний участники программы обсудили варианты взаимодействия. В частности, было предложено проводить совместные стажировки и

научно-исследовательские работы, скоординировать диспетчерские функции, развивать единые технологические подходы на стыках железной дороги и предприятий. Кроме того, слушатели предложили создать проектную команду из представителей обеих компаний для регулярного взаимодействия и реализации совместных идей.

«Наши компании давно работают вместе. Однако часто наши сотрудники знают друг друга, как «номера в записных книжках». Чтобы коммуникация происходила более эффективно, было решено провести совместное обучение. Коллеги смогли познакомиться, обсудить вопросы технологического взаимодействия и выработать сбалансированные варианты их решения», – сказал на закрытии программы обучения директор ОАО «РЖД» по коммерческой деятельности – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило.

«ОАО «РЖД» и ЕВРАЗ работают ради общей глобальной цели – развития экономики страны. Мы должны действовать командой. Совместные образовательные программы позволяют ставить и обсуждать общие цели, учитывая интересы друг друга», – отметил вице-президент ЕВРАЗ Илья Широкоброд.

Как рассказал Роман Баскин, совместные образовательные проекты ОАО «РЖД» и других компаний будут развиваться. В частности, сейчас руководители РЖД и представители **Минтранса** проходят совместное обучение по программам Корпоративного университета. «Мы готовы обсуждать подобные программы с различными производственными компаниями – клиентами РЖД, а также с представителями других видов транспорта в системе мультимодальных логистических цепочек», – отметил Роман Баскин.

Юлия Антич

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1461325>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; FESCO ХОТЕЛА КУПИТЬ 1 ТЫС. ВАГОНОВ-ЗЕРНОВОЗОВ, НО ПОКА АНАЛИЗИРУЕТ РЫНОК

Группа FESCO пересматривает намерения по наращиванию числа вагонов-зерновозов в 2019 году.

«Мы хотели увеличить парк на 1 тыс. единиц, до 5,1 тыс., но сейчас не очень (хорошая – ИФ) конъюнктура рынка. Нужно оценить (рынок – ИФ), и тогда можно возвращаться к этому вопросу», – заявил президент холдинга Александр Исурин журналистам в понедельник.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.04.15; НАЗВАНЫ САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ГОРОДА ДЛЯ ПОЕЗДОК НА ПОЕЗДЕ

На майские праздники россияне активнее всего покупают железнодорожные билеты в Москву и Петербург. Эти города возглавили десятку самых популярных направлений для путешествий по железной дороге, сообщает РИА Новости со ссылкой на сервис «OneTwoTrip», который составлял рейтинг.

Москва и Петербург и в прошлом году были признаны самыми популярными направлениями для поездок на поезде. На третьем месте оказалась Казань, четвертое место у Нижнего Новгорода, а замыкает пятерку лидеров Краснодар.

Создатели рейтинга отмечают, что в прошлом году Краснодар даже не был в двадцатке самых популярных городов для поездок железнодорожным транспортом. Присутствие города в нынешнем рейтинге аналитики объясняют снижением цен на билеты.

Также в десятке популярных направлений оказались Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Сочи, Адлер и Ярославль.

<https://rg.ru/2019/04/13/reg-szfo/nazvany-samye-populiarnye-goroda-dlia-poezdok-na-poezde.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РОССИЯ ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ПОПРАВКАМ К АФИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ В ЧАСТИ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ МОРСКИХ СУДОВ

Россия со вторника присоединилась к протоколу 2002 года с поправками к Афинской конвенции о перевозках морем пассажиров и их багажа.

Соответствующий закон был опубликован на сайте Кремля в ноябре 2018 года. Россия стала 29-м участником документа.

Афинская конвенция, которой определяется ответственность перевозчика в международной морской перевозке пассажира и его багажа, была принята в 1974 году и вступила в силу 28 апреля 1987 года. Россия участвует в Афинской конвенции как правопреемник СССР. В ноябре 2002 года в Лондоне был принят протокол с поправками к Афинской конвенции, который вступил в силу 23 апреля 2014 года.

Этот документ ввел обязательное страхование пассажиров на судах и повысил предельные величины ответственности перевозчика за вред жизни и здоровью пассажира. Предельная величина обязательного страхования или другого финансового обеспечения составляет не менее 250 тыс. расчетных единиц, но не более 400 тыс. расчетных единиц на одного пассажира в каждом конкретном случае. Одна расчетная единица (SDR, Special Drawing Rights, специальная расчетная единица Международного валютного фонда) по курсу на 15 апреля составляла 89,4 рубля. Таким образом, теперь страховые выплаты пострадавшим пассажирам на судах могут составлять примерно от 22 млн рублей до 36 млн рублей.

Также протоколом был установлен предел ответственности по каждому конкретному инциденту за все время перевозки, а не относительно перевозки в целом, введено требование перевозчиков об обеспечении страхования гражданской ответственности владельца судна, перевозящего более 12 пассажиров.

«Реализация протокола 2002 года будет способствовать дополнительной защите интересов российских граждан, так как позволит уравнивать в правах российских пассажиров с пассажирами – гражданами государств, являющихся участниками протокола 2002 года», – отмечается в сообщении на сайте Минтранса РФ.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИННА ЗУБАРЕВА; 2019.04.15; БЛОКЧЕЙН ВЫХОДИТ ИЗ ТРЮМА; В СТРАНЕ СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

К 2025 году перевалка грузов в морских портах России перешагнет рубеж в миллиард тонн. И почти миллиард рублей инвесторы потратят к этому сроку на развитие гаваней. И

это стимулирует внедрение различных инновационных решений. Так, блокчейн-решения уже сократили среднее время работы портовых агентов с 4 часов до 25 минут.

Семь из 10 крупнейших портов мира находятся в Китае. Грузооборот самого крупного из них – Шанхая – в 2018 году составил 560 миллионов тонн, это около 70 процентов оборота всех морских портов России, охвативших за то же время 816 миллионов тонн грузов.

В России есть терминалы, оборудованные по последнему слову техники, которые без задержек способны обрабатывать огромное количество грузов. «Отличный пример – Усть-Лужский контейнерный терминал или порт Бронка. Оснащение соответствует международным стандартам, современное оборудование и автоматизация процессов ускоряют работу. Большинство портов и терминалов улучшают инфраструктуру, но делают это локально. Так, в одном и том же порту часто можно столкнуться с современной системой тайм-слотирования и работой остальных служб на уровне двадцатилетней давности», – рассказывает Василий Гуторов, менеджер по логистике транспортно-экспедиторской компании «СоюзХимТранс-Авто».

За последние годы выросла пропускная способность российских портов, были запущены большие проекты, наиболее знаковые из них – порт Тамань, порт Сабетта, развитие порта Усть-Луга. «Происходит активное вливание инвестиций в развитие портовой инфраструктуры. Деньги идут как на модернизацию инфраструктуры, так и на расширение спектра услуг морского порта», – говорит Мария Колмыкова, руководитель проектов, направление «Оценка и финансовый консалтинг» Группы компаний SRG.

Например, порт Мурманск за два года вырос почти в два раза, вышел на четвертое место в России по грузообороту, итог 2018 года – более 60 миллионов тонн груза. В порту Анапа, который всю жизнь был пассажирским, реализовали проект по строительству объекта «Пирс насыпной Анапа» для предоставления услуг по техническому обследованию грузовых и пассажирских судов. В акваторию порта теперь могут входить грузовые суда.

По словам Вадима Топорова, замдиректора практики по работе с транспортными и инфраструктурными предприятиями КПМГ в России и СНГ, морские порты прибыльны и в денежных дотациях не нуждаются. От государства требуется создание комфортных условий регулирования, которые привлекут частных инвесторов, а также модерирование вопросов синхронизации развития портовой и железнодорожной инфраструктуры. Например, Новороссийский порт готов обслуживать большой объем грузов, но его сдерживают железнодорожные подходы.

«Поддержка скорее нужна малодетальным портам Дальнего Востока, обслуживающим каботаж и выполняющим социальную функцию по связи примыкающих городов с «большой землей». Еще отдельной категорией идет «ренессанс» Севморпути, где строительство терминалов с нуля, без господдержки будет затруднительно, но это скорее вопрос поддержки развития Арктики как таковой, а не какого-то отдельного порта в частности», – считает Игорь Смирнов, младший директор по корпоративным рейтингам «Эксперт РА».

Практически все операции в портах рутинные и могут быть автоматизированы. «Наиболее значимые ИТ-решения для портов связаны с автоматизацией и внедрением электронного документооборота. В качестве примера можно привести использование систем искусственного интеллекта для управления движением и размещением грузов в порту, в том числе с помощью беспилотной техники, а также внедрение электронных коносаментов и электронного декларирования, в том числе с использованием технологии блокчейн», – рассказывает Вадим Топоров.

За последние десять лет грузооборот в морских портах России вырос более чем в два раза, и это позволяет покупать и внедрять инновационные решения. Например, систему обмена данными о грузах на борту и времени прибытия судна в порт. Порт заранее получает информацию о расположении контейнеров на борту судна, что позволяет оптимизировать

и ускорить разгрузочные операции на автомобильный и железнодорожный транспорт. Информация о местоположении судов, получаемая в режиме реального времени, обеспечивает планирование всех операций по обслуживанию судна: предоставление лоцманской проводки, буксиров и причала.

Системы видеоаналитики и RFID/UWB-метки используются для контроля передвижения транспорта, грузов, а также персонала на территории. Они выявляют пересечение периметра, предотвращают наезд транспорта на персонал, оперативно выявляют факты повреждений грузов при транспортировке.

«VR-тренажеры для операторов портовых кранов упрощают обучение персонала. В нескольких мировых портах мы внедрили систему удаленного управления кранами. Технология видеоаналитики распознает загрузку козловых кранов и передает информацию о готовности к погрузке для грузовиков. Один оператор может удаленно управлять сразу двумя козловыми кранами, что существенно увеличивает производительность труда», – говорит Максим Баранюк, эксперт центра компетенций в области судоходства Orange Business Services в России и СНГ.

Производители и поставщики все больше озабочены тем, как быстрее и дешевле доставить товар. Возникают новые требования к инфраструктуре, все более важной становится порто-ориентированная логистика, она находится в рамках общего тренда по созданию и развитию гибких и распределенных сетей во всех сферах жизнедеятельности человека. «Россия здесь отстает в основном из-за административных барьеров и несовершенного законодательства, но это не должно смущать. Нужно продолжать работать в области развития современной инфраструктуры и логистики», – считает Иван Андриевский, вице-президент Российского союза инженеров.

<https://rg.ru/2019/04/14/v-rossii-sovershenstvuet-sia-portovaia-infrastruktura.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РОСТ ЭКСПОРТНЫХ ЦЕН НА ЗЕРНО ИЗ РФ ПОВЫСИЛ И ВНУТРЕННИЕ ЦЕНЫ, ТРЕЙДЕРЫ ИСПЫТЫВАЮТ ЗАТРУДНЕНИЯ – ЭКСПЕРТЫ

Рост экспортных цен на зерно из РФ привел к повышению внутренних цен, трейдеры испытывают сложности с закупками, отмечают эксперты компании «СовЭкон».

Согласно их мониторингу, на минувшей неделе экспортные цены на российскую пшеницу (содержание протеина 12,5%) выросли на \$1, до \$227 за тонну. Внутренние цены на зерно также уверенно растут, рубль относительно крепок, а трейдеры испытывают сложности с закупками в портах.

Согласно сообщению, многие покупатели на минувшей неделе активно повышали цены в портах. В результате закупочные цены на пшеницу (протеин 12,5%) в глубоководных портах укрепились до 12 900-13 400 рублей за тонну против 12 900-13 000 рублей неделей ранее. «Предложение ограничено, трейдеры готовы активно закупать и на непертовых базах» – поясняют эксперты.

На минувшей неделе заметно прибавили и цены на внутреннем рынке. Основной рост был отмечен в южных регионах в связи с повышением цен в портах. Цены на пшеницу 3 и 4 классов выросли на 125 рублей, до 12 200 рублей и 12 125 рублей за тонну соответственно, на пшеницу 5 класса – на 100 рублей, до 10 650 рублей (средние цены EXW, европейская часть, без НДС).

По данным ФТС, с 1 июля 2018 года по 4 апреля 2019 года РФ экспортировала 37,7 млн тонн зерна, что на 6,2% меньше, чем годом ранее.

По прогнозу Минсельхоза, экспорт зерна в этом сельхозгоду (июль 2018-июнь 2019 гг.) составит 42 млн тонн.

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.15; «СОВКОМФЛОТ» ГОТОВ С 1 ЯНВАРЯ ПЕРЕЙТИ НА НИЗКОСЕРНИСТОЕ ТОПЛИВО – ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР

«Совкомфлота» готов с 1 января 2020 года перейти на низкосернистое топливо, сообщил журналистам первый заместитель гендиректора – главный инженер Игорь Тонковидов в ходе посещения танкера компании, работающего на СПГ-топливе, «Перспектив Менделеева» в порту Приморск.

«С 1 января (2020 года – ред.) весь наш флот будет работать на топливе с содержанием серы ниже 0,5% без всяких технических проблем», – сказал Тонковидов, отметив, что дефицита этого вида топлива в перспективе не ожидается.

Также «Совкомфлот» сейчас поэтапно переводит конвенциональный флот с использования традиционных видов судового топлива на сжиженный природный газ (СПГ), и в том числе в свете новых требований ограничения выбросов оксидов серы и азота, включая решение Международной морской организации (ИМО) о снижении содержания серы в судовом топливе до 0,5% с 2020 года.

В 2018 году танкер компании «Ломоносовский проспект» впервые осуществил коммерческий рейс по Северному морскому пути, используя сжиженный газ в качестве основного топлива. Что касается инфраструктуры для бункеровки СПГ в Арктике, Тонковидов считает, что решением этого вопроса может стать строительство нескольких спецсудов.

«Если мы говорим про Севморпуть, то в Сабетте уже существует производство СПГ. Теперь мы должны понять, насколько масштабными могут быть планы по использованию СПГ-топлива на трассах Севморпути. Есть общее понимание, что экосистему Арктики нужно уберечь от вредного технологического воздействия. Конечно, в этом случае упор должен быть сделан на экологически чистое топливо – остается только построить один-два бункеровщика, и вопрос перехода на СПГ-топливо в Арктике будет решен», – заключил главный инженер «Совкомфлота».

Сейчас в составе флота группы «Совкомфлот» пять танкеров, работающих на СПГ-топливе. В 2018 году «Совкомфлот» разместил на верфи «Звезда» заказ на строительство двух танкеров типоразмера Aframax на СПГ и трех танкеров-продуктовозов нового поколения класса MR (дедвейт – 51 тысячи тонн), которые будут использовать СПГ-топливо в качестве основного.

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.15; «СОВКОМФЛОТ» ДО ОКТЯБРЯ 2022 Г ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ У ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» ДВА ТАНКЕРА НА СПГ

«Совкомфлот» до конца сентября 2022 года планирует принять в эксплуатацию построенные суперверфью «Звезда» два танкера, работающие на сжиженном природном газе (СПГ), сообщил журналистам первый заместитель гендиректора – главный инженер «Совкомфлота» Игорь Тонковидов в ходе посещения танкера компании, работающего на СПГ-топливе, «Перспектив Менделеева» в порту Приморск.

«Совкомфлот» планирует принять в эксплуатацию два танкера типоразмера Aframax на экологически чистом газомоторном топливе (СПГ) российской постройки до конца сентября 2022 года», – сказал Тонковидов журналистам.

В сентябре 2018 года группа «Совкомфлот» разместила на ССК «Звезда» заказ на строительство двух нефтеналивных танкеров типоразмера Aframax (дедвейт 114 тысяч тонн), использующих газомоторное топливо. Главный инженер «Совкомфлота» в марте говорил РИА Новости, что резка металла для танкеров начнется на «Звезде» летом-осенью следующего года, а сдача судов запланирована на июнь-сентябрь 2022 года.

Сейчас в составе флота группы пять танкеров, работающих на СПГ-топливе, поставка шестого ожидается в текущем месяце. Согласно сайту компании, «Совкомфлот» получит в эксплуатацию танкер на СПГ Samuel Prospect 30 апреля 2019 года.

«Совкомфлот» осуществляет поэтапный перевод конвенционального флота с использования традиционных видов судового топлива на СПГ, в том числе в свете новых требований ограничения выбросов оксидов серы и азота, включая решение Международной морской организации (ИМО) о снижении содержания серы в судовом топливе до 0,5% с 2020 года. По сравнению с судами, работающими на стандартном тяжелом топливе, танкеры на СПГ выбрасывают в атмосферу на 100% меньше оксидов серы и низкодисперсных частиц, на 76% меньше оксидов азота и на 27% – углекислого газа.

Группа компаний «Совкомфлот» – крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Компания на 100% принадлежит государству в лице Росимущества.

ПРАЙМ; 2019.04.15; «СОВКОМФЛОТ» ОЖИДАЕТ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ШЕСТОГО ТАНКЕРА НА СПГ

«Совкомфлот» ожидает до конца апреля получения шестого «зеленого» танкера типоразмера Aframax, работающего на сжиженном природном газе (СПГ), сообщил журналистам первый заместитель гендиректора – главный инженер Игорь Тонковидов в ходе посещения танкера компании, работающего на СПГ-топливе, «Перспектив Менделеева» в порту Приморск.

«Наш флот судов на СПГ сейчас составляет пять единиц (танкеров типоразмера Aframax – ред.) на Балтике, шестое судно будет получено к концу этого месяца. Схема бункеровки этих судов проработана, у нас есть долгосрочное приготовление к этому вопросу», – рассказал Тонковидов.

Главный инженер судоходной компании считает, что судовладелец, прежде чем принимать решение строить такое технологически сложное судно, работающее на СПГ, должен озаботиться вопросом его бункеровки. А эффективность перехода флота на газомоторное топливо во многом зависит от поддержки со стороны регулирующих органов власти и развития инфраструктуры бункеровки СПГ, также отметил он.

«В настоящее время в Европе принят и профинансирован план, который подразумевает создание в десяти портах Евросоюза инфраструктуры для СПГ-бункеровки. Если эта инфраструктура будет действительно развиваться, количество судов на СПГ будет увеличиваться», – добавил Тонковидов.

«Совкомфлот» осуществляет поэтапный перевод конвенционального флота с использования традиционных видов судового топлива на СПГ, в том числе в свете новых требований ограничения выбросов оксидов серы и азота, включая решение Международной морской организации (ИМО) о снижении содержания серы в судовом топливе до 0,5% с 2020 года. По сравнению с судами, работающими на стандартном тяжелом топливе, танкеры на СПГ выбрасывают в атмосферу на 100% меньше оксидов серы и низкодисперсных частиц, на 76% меньше оксидов азота и на 27% – углекислого газа.

Сейчас в составе флота группы «Совкомфлот» пять танкеров, работающих на СПГ-топливе. В 2018 году «Совкомфлот» разместил на верфи «Звезда» заказ на строительство двух танкеров типоразмера Aframax на СПГ и трех танкеров-продуктовозов нового поколения класса MR (дедвейт – 51 тысячи тонн), которые будут использовать СПГ-топливо в качестве основного.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; НОВАТЭК ПРЕДЛОЖИЛ РЯД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ СПГ-ПРОЕКТОВ НА АРКТИКЕ

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) предлагает ряд налоговых льгот для арктических проектов по сжижению природного газа (СПГ), заявил глава компании Леонид Михельсон на

совещании в порту Сабетта на тему реализации законотворческих инициатив, направленных на опережающее развитие Арктической зоны РФ.

«Значительную долю в расходах в структуре себестоимости нашего СПГ на конечных рынках занимает стоимость транспортировки. Просим рассмотреть и установить нулевую ставку налога на добавленную стоимость (НДС) для ледокольной проводки. Груз идёт экспортный, естественно, с транспорта НДС не берётся, но ледокольная проводка ведь тоже для экспортных перевозок. Я думаю, не должно вызывать сомнений, что это тоже не должно облагаться НДС», – сказал он.

«Минфином было введено трёхгодичное исключение – введение на три года признания убытков при расчёте налога на прибыль компания не может списывать более 50%. «Ямал СПГ» – громадный проект, 1 трлн 700 млрд рублей инвестиций, и в основном кредиты были взяты валютные. И при курсе то туда, то сюда периодически возникают громадные убытки, которые мы можем списывать в отчётный период только на 50%. Толку для региона тоже никакого от этого нет, это просто большое отвлечение оборотных средств неизвестно для чего. Просим или арктические проекты, или проекты СПГ, которые большие по величине и кредитуются обычно в валюте освободить от этого введения», – добавил глава «НОВАТЭКа».

«Необходимо в ускоренном порядке, так как мы работаем со всеми заводами, которые собираются разрабатывать СПГ-оборудование, рассмотреть введение нулевой ставки налога на прибыль создаваемого имущества как для производителей линии СПГ, так и для их поставщиков. Это будет дополнительным стимулом для привлечения денег в НИОКР и последующего создания каких-то основных средств», – сообщил Л.Михельсон.

«Также в Налоговом кодексе есть освобождение от налога на имущество добывающих платформ. Практически то, что мы сейчас делаем – линии сжижения на ОГТ (оснований гравитационного типа, на базе которых будет строиться следующий проект «Арктик СПГ 2») – это тоже находится в акватории, это тоже практически офшорные сооружения. Просим добавить в Налоговый кодекс, не только добывающие (платформы) освободить от налога на имущество, а также и перерабатывающие платформы, которые находятся в акватории», – сказал глава «НОВАТЭКа».

Л.Михельсон напомнил, что «НОВАТЭК» выступает за «стимулирование геологоразведочных работ в Арктике, законопроект находится в Думе, ввести повышающий коэффициент 3,5 к расходам на геологоразведочные работы при расчете налога на прибыль». «Этот закон лежит, просьба рассмотреть в ускоренном порядке на арктическую зону – ГРП ведет не только «НОВАТЭК», но и «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN), – сказал глава и основной владелец «НОВАТЭКа».

Он отметил, что компания рассчитывает на поддержку правительства в строительстве инфраструктуры для проекта «Арктик СПГ 2». «Критически важно для реализации проекта расширение инфраструктуры. Президентом поручено включить в бюджет финансирование этих работ. Требуется порядка 112 млрд рублей – инвестиции в объекты федеральной собственности создания акватории и льдозащитных сооружений (для терминала «Утренний» – ИФ)», – сказал Л.Михельсон.

Как ранее сообщал вице-премьер РФ Юрий Трутнев, разрабатывается законопроект о поддержке инвестиций в Арктике, основными получателями льгот станут компании, реализующие проекты по производству СПГ, по добыче углеводородов на шельфе и на континентальной части, а также прочие проекты, не вошедшие в первые три группы. В качестве мер стимулирования рассматриваются снижение или обнуление налога на прибыль, землю, имущество, налога на добычу полезных ископаемых, а также льготная ставка страховых взносов.

«НОВАТЭК» намерен реализовать несколько СПГ-проектов на базе ресурсной базы полуострова Ямал и Гыдан. В прошлом году компания с участием Total и китайских CNPC и CRF построила завод «Ямал СПГ» мощностью 16,5 млн т в год.

К 2030 году компания планирует построить мощности на 57 млн тонн в год, в 2020-2021 годах может повысить план до 70 млн тонн в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; СУД 23 МАЯ РАССМОТРИТ ДЕЛО О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

Арбитражный суд Мурманской области 23 мая проведет первое заседание по заявлению ООО «Обеспечение флота» (Санкт-Петербург) о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Согласно определению суда, «Обеспечение флота» предложило утвердить временным управляющим ММП арбитражного управляющего Алексея Цыбульского (Ассоциация ведущих арбитражных управляющих «Достояние»).

Сумма требований «Обеспечения флота», указанных в заявлении о банкротстве ММП, составляет 788 тыс. рублей.

Как сообщалось, также с заявлением о банкротстве ММП в Арбитражный суд Мурманской области обратилось ООО «Поморская судоверфь» (Архангельск) без указания суммы требований.

Сведений об объединении дел в одно производство в настоящее время в картотеке суда нет.

До этого с заявлениями о банкротстве ММП в арбитраж обращались АО «Центр судоремонта (ЦС) «Звездочка» (входит в ОСК) и ООО «Альянс Плюс», но позднее они отозвали свои заявления.

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

В январе и марте текущего года теплоходы ММП «Поморье» и «Кузьма Минин» были проданы на аукционах в США и Великобритании. Российский профсоюз моряков сообщал, что «Кузьма Минин» по решению британского суда был продан на аукционе в Великобритании, и средства от сделки будут использованы для погашения долгов ММП. Кроме того, 15 февраля ММП продало за 150 млн рублей танкер «Варзуга». В декабре прошлого года руководство ММП приняло решение о прекращении деятельности базы отдыха «Арктика», в марте 2019 года – обособленного подразделения ММП в Архангельске «БЭРНК».

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% – Николаю Куликову, 0,91% – АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск), 0,0025% – гендиректору ММП Александру Брынцеву. При этом Н.Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии».

В 2018 году ММП получило 1,077 млрд чистого убытка по РСБУ против 90,67 млн рублей прибыли годом ранее. По итогам трех кварталов 2018 года непокрытый убыток пароходства составил 834,3 млн рублей, чистый убыток – 645 млн рублей, выручка – 1,1 млрд рублей.

ООО «Обеспечение флотом» занимается вспомогательной деятельностью, связанной с морским, сухопутным, внутренним и воздушным транспортом, а также неспециализированной оптовой торговлей. Учредителем компании является Евгения Кошеева, гендиректором – Алексей Крупин.

ВЕДОМОСТИ; 2019.04.15; «ЛУКОЙЛ» ОСПОРИЛ В СУДЕ РЕШЕНИЕ ФАС ПО ЖАЛОБЕ «РОСНЕФТИ»

Принадлежащая «Лукойлу» компания «Варандейский терминал» подала в Арбитражный суд Москвы иск к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) о признании недействительным решение ведомства и предписания от 27 марта 2019 г, следует из картотеки суда. Рассмотрение дела назначено на 30 мая.

В конце прошлого года «Роснефть» подала жалобу в ФАС на тарифы на перевалку нефти в терминале «Варандей», услугами которого пользуется совместное предприятие «Лукойла» и «Башнефти» (последняя в 2016 г. стала дочкой «Роснефти») – «Башнефть-полнос». Путь через Варандей – единственный способ вывезти нефть с месторождений Требса и Титова, которое разрабатывает «Башнефть-полнос». ФАС в середине марта поддержала «Роснефть», посчитав тарифы в терминале завышенными.

В начале апреля президент «Лукойла» Вагит Алекперов говорил журналистам, что ФАС рекомендовала компаниям договориться о тарифе на транспорт нефти через Варандей. «В ближайшее время примем решение окончательное. Скорее всего, будет арбитраж», – отмечал он.

Ранее Алекперов сообщал, что «Роснефти» предлагалось несколько вариантов выхода из ситуации, в том числе своп нефти Требса-Титова на тимано-печорское сырье. «Мы предлагали отдавать им нефть на узле учета Уса «Транснефти». Замещать нашу нефть нефтью Требса и Титова. Предложения были разные – например, привязать формулу цены перевалки к объему производства (на Требса-Титова), как это делается во всем мире, но их это тоже не устроило», – уточнял он. «ЛУКОЙЛ» подал в ФАС документы, обосновывающие цену перевалки в Варандее.

Согласно данным ЦДУ ТЭК, которые приводит «Интефракс», «Башнефть-Полнос» в 2018 г добыла 1,1 млн тонн нефти.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/04/15/799143-lukoil-osporil-sude>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.04.15; ОССЗ БУДЕТ ОРИЕНТИРОВАН НА ОБНОВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ФЛОТА ДЛЯ АРКТИКИ

Развитие Онежского судостроительно-судоремонтного завода в Карелии будет ориентировано на обновление арктического речного флота за счет создания судов грузового и пассажирского классов. Такое заявление сделал глава Республики Карелия Артур Парфенчиков на деловом завтраке, посвященном проблемам малого гражданского судостроения для нужд арктических регионов РФ.

Агентство ТАСС приводит подробности его выступления: «Если говорить о судостроении, очень важная проблема – это развитие судостроения для обеспечения речного судоходства, и это проблема арктической зоны и северных рек. Мы понимаем, что наш северный речной флот – и грузовой, и грузопассажирский, требует полной замены. Развитие нашего Онежского судостроительного завода рассматриваем в первую очередь в этом контексте: это создание не только грузовых, но и пассажирских судов такого класса».

На базе Онежского судостроительно-судоремонтного завода планируется строительство цифровой верфи. Концепцию проекта разрабатывает Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, стоимость реализации оценивается в 4,3 млрд рублей.

«Сейчас в рамках выполнения поручений президента наша задача вместе с учеными Петербургского морского технического университета, которые разработали концепцию первой цифровой верфи в России, вместе с Министерством транспорта, Росморпортом в этом году разработать проект и дальше поступить к его финансовой реализации. Финансовое решение найдено, в том числе путем изменения статуса нашего предприятия», – рассказал глава Карелии.

Идея цифровизации завода в Петрозаводске подразумевает интеграцию всех программных продуктов, которые будут использованы в производственной деятельности верфи. Машины и станки будут связаны между собой и заключены в единую систему управления. Это обеспечит машиностроительную точность по всей цепочке постройки. Использование передовых производственных технологий и выгодное географическое положение позволит новой верфи конкурировать за рынок речных судов бассейнов рек – Невы, Волги, Камы, Москвы, Дона, Онежского и Ладожского озер.

Онежский судостроительный завод был основан в 2002 году в Петрозаводске на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства. С 2011 года Онежский судостроительно-судоремонтный завод (прежнее название – Онежский судостроительный завод) находился в процедуре банкротства. В конце 2014 года предприятие было передано в госсобственность, новым владельцем стало ФГУП «Росморпорт». В июне 2015 года завод возобновил свою работу по решению Государственной комиссии по подготовке к празднованию 100-летия Республики Карелия.

<http://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=36832>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.15; РСТ: ТУРОПЕРАТОРЫ ЖДУТ ТОЧНУЮ ДАТУ ОТКРЫТИЯ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ

Российские туроператоры приступят к поиску возможностей чартерной авиаперевозки и формированию туров в Хургаду и Шарм-эш-Шейх только после того, как будет официально объявлена точная дата открытия чартерного авиасообщения, заявила РИА Новости пресс-секретарь Российского союза туристической индустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Росавиация сообщила 15 апреля, что российские специалисты начали проверку безопасности в аэропортах Хургады и Шарм-эш-Шейха.

«Если и как только будет объявлена конкретная дата открытия чартерных рейсов на курорты Египта, в ту же секунду туроператоры начнут решать вопросы авиаперевозки по этим направлениям, – сказала Тюрина. – Но не раньше, так как бесконечные разговоры на тему открытия Египта не дают профессионалам бизнеса делать конкретную работу».

Нынешняя проверка аэропортов на египетских курортах – далеко не первая, поэтому туроператоры на эту информацию «уже никак не реагируют, но продолжают надеяться на то, что это популярное направление скоро начнет работать в полном объеме», отметила она.

Чтобы развернуть полетные программы в Хургаду и Шарм-эш-Шейх, туроператорам потребуется не менее двух-трех недель, добавила собеседница агентства.

«С учетом того, что на летний сезон вся перевозка уже поставлена, турбизнесу придется решать шахматную задачу, откуда снимать борта, чтобы поставить их на Египет, – уточнила представитель РСТ. – Не исключено, что на это потребуется не менее месяца».

Авиасообщение между Египтом и РФ было прервано осенью 2015 года после крушения над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. Причиной катастрофы был взрыв бомбы на борту самолета, которую пронес один из сотрудников аэропорта. Решению о возобновлении полетов между странами, пока только в виде регулярных рейсов между Москвой и Каиром, предшествовала большая работа по усилению мер безопасности в аэропорту египетской столицы. Последствия авиакатастрофы привели к углублению кризиса в египетской туристической отрасли, ориентированной на российских клиентов.

<https://ria.ru/20190415/1552702533.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; РОССИЙСКИЕ ЭКСПЕРТЫ ВНОВЬ ПРОВЕРЯТ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА ХУРГАДЫ

Российские специалисты по безопасности на этой неделе снова проведут проверки аэропорта египетского курорта Хургада, по их результатам российские власти планируют

принять решение о возобновлении авиасообщения, сообщает издание Egypt Independent со ссылкой на свои источники в аэропорту.

«Проверки пройдут в рамках ведущейся в России подготовки к возобновлению прямых чартерных рейсов на курорт. Эксперты будут работать в аэропорту до пятницы», – пишет портал.

По его данным, МИД РФ сообщил о дате прибытия группы специалистов через несколько дней после встречи министра иностранных дел Сергея Лаврова с президентом Египта Абдель Фаттахом Ас Сиси и министром иностранных дел страны Самехом Шукри, которая состоялась в Каире 6 апреля. На пресс-конференции по итогам переговоров С.Лавров заявил, что прямое авиасообщение между Россией и курортами Египта может быть возобновлено уже в ближайшее время.

Как уточняет издание, эксперты проверят обеспечение безопасности перевозки багажа и пассажиров в залах вылета и прилета и убедятся в том, что все сотрудники службы безопасности аэропорта находятся в отведенных им местах, особенно там, где происходит погрузка багажа. Будут также проверены все сотрудники, которые работают в самолетах и вокруг них, как и лицензии автомобилей, имеющих право передвигаться по перронам.

«По итогам этого визита российские власти рассчитывают подготовить окончательный доклад о ситуации с авиабезопасностью в Египте и возможности возобновления рейсов, а затем представить его результаты Владимиру **Путину**», – сообщает портал со ссылкой на свои источники.

Прямое авиасообщение между Египтом и РФ было прервано осенью 2015 года после того, как над Синаем был взорван самолет авиакомпании «Когалымавиа», направлявшийся из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. Авиасообщение между Россией и Каиром было возобновлено 11 апреля 2018 года, когда «**Аэрофлот**» и Egypt Air снова начали выполнять прямые рейсы.

Между тем, туроператоры считают, что восстановление массового турпотока в Египет невозможно без открытия рейсов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх, так как рейсы в Каир неудобно использовать для отправки большого числа туристов.

Президенты России и Египта **Владимир Путин** и Абдул Фаттах ас-Сиси обсудили 17 октября 2018 года возобновление чартерного сообщения с курортами Хургада и Шарм-эль-Шейх. По итогам встречи **В.Путин** сообщил журналистам, что «египетские друзья делают все необходимое для того, чтобы повысить уровень безопасности». Он также заявил о стремлении РФ возобновить чартерные перевозки по этим маршрутам.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190415/1552697107.html>

<https://radiovesti.ru/news/1202553>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; АВИАКОМПАНИИ РФ В МАРТЕ ЗАДЕРЖАЛИ ПОЧТИ 5% МЕЖДУНАРОДНЫХ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

Авиакомпании РФ в марте 2019 года задержали более чем на два часа 4,9% всех выполненных международных чартерных рейсов, свидетельствует статистика **Росавиации**.

Статистика включает данные 21 авиакомпании, которые совершили всего 1,627 тыс. вылетов, в том числе 79, или 4,9%, с задержкой. При этом 21 чартер был отправлен с опозданием более чем на 6 часов.

Формальный лидер по доле задержек – авиакомпания iFly, выполнившая с опозданием 2 из 21 чартерных рейса (9,5%). Вторую строчку с показателем задержек 8,7% поделили AZUR air (45 из 515) и Royal Flight (20 из 231).

В статистике, включающей внутренние и международные регулярные полеты, а также внутренние чартеры, по доле задержек в марте лидировала авиакомпания AZUR air, ее показатель – 10,62%, или 12 из 113 рейсов. Второе место у iFly (7,66%, 20 из 261), третье –

у NordStar (6,76%, 63 из 932). Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) в прошлом месяце выполнила с задержкой 275 из 24,062 тыс. таких рейсов (1,14%).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ВЕРТОЛЕТНАЯ «ДОЧКА» ЮТЭЙР ПОЖАЛОВАЛАСЬ НА ДЕФИЦИТ ПИЛОТОВ В РФ

Компания «ЮТэйр – Вертолетные услуги» пожаловалась на дефицит пилотов в России, возникший из-за того, что естественный отток кадров значительно превышает приток выпускников профильного училища.

«На сегодняшний день примерно 60-70 летчиков-пилотов – наверное, даже без учета бортмехаников – это то количество, которое в России списывается по здоровью ежегодно. То есть это естественный отток, и его нужно компенсировать в полном объеме. Но сегодня отток этих кадров превышает их приток из училища гражданской авиации», – заявил вице-президент – летный директор дочки «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) Дмитрий Стрельцов на конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли», проходящей в рамках выставки «Нефтегаз-2019». Подготовкой вертолетчиков в настоящее время занимается Омский летно-технический колледж гражданской авиации, уточнил он.

По словам Д.Стрельцова, дефицит пилотов чувствуется, даже несмотря на снижение объемов вертолетных работ в РФ. Одна из причин этого, считает он, – «абсолютная невозможность училища выпускать курсантов вовремя и в срок». «Сейчас еще не все курсанты 2017 года закончили отлет, 2018-го – только-только приступили в этом году на первоначальный тип», – пояснил Д.Стрельцов.

Также, отметил представитель «ЮТэйр», необходимо пересмотреть учебные программы: для первоначальной подготовки пилота должны использоваться «простые вертолеты типа Robinson», а уже вторым типом, на котором курсант выпускается, может быть «Ансат» или Ми-8Т.

RNS; 2019.04.15; «АЭРОФЛОТ» ПРОВЕЛ ПЕРВОЕ В ЭТОМ ГОДУ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА

Главной темой первого в этом году заседания общественного совета «Аэрофлота» стали финансовые итоги группы за 2018 год, сообщает пресс-служба перевозчика.

В ходе заседания гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев рассказал, что холдингу по итогам 2018 года удалось скорректировать негативное влияние макроэкономических факторов и закончить год с чистой прибылью. Также он обозначил основные планы развития на 2019 год.

«Прошлый год стал одним из самых сложных для мировой гражданской авиации, но в то же время стал знаковым для группы “Аэрофлот”. Мы приняли амбициозную стратегию развития. К 2023 году, когда “Аэрофлоту” исполнится 100 лет, пассажиропоток будет доведен до 90-100 млн человек. Эта цифра должна быть достигнута, в том числе за счет максимально доступных для россиян цен на авиаперевозки, и ключевым драйвером развития здесь выступит наш лоукостер «Победа». Кроме того, в соответствии с новой стратегией мы уже приступили к развитию международного хаба в Красноярске и планируем создать ряд региональных баз в России, это позволит нам расширить сеть межрегиональных маршрутов, минуя Москву. Мы нацелены на новые рубежи как глобальная авиакомпания и национальный перевозчик. Уверен, что намеченные планы будут выполнены при поддержке и содействии нашего Общественного совета, который всегда помогает нам чутко реагировать на запросы общества и принимать точные решения, которые полностью отвечают интересам нашего пассажира», – сказал Савельев, слова которого приводятся в сообщении.

Общественный совет Аэрофлота – консультационно-совещательный орган. Он был основан в 2014 году и с тех пор помогает компании поддерживать диалог с обществом,

реагировать на его запросы. Совет состоит из 24 членов, которые работают на безвозмездной основе. Среди них – представители бизнеса, СМИ, общественных организаций, профессиональных объединений, культуры и спорта.

<https://rns.online/transport/aeroflot-provel-pervoe-v-etom-godu-zasedanie-obschestvennogo-soveta-2019-04-15/>

ТАСС; 2019.04.15; АВИАРЕЙС ИЗ НОВОКУЗНЕЦКА В НОВОСИБИРСК ВОЗОБНОВЛЕН ПОСЛЕ ЧЕТЫРЕХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА

Авиакомпания S7 Airlines в понедельник открыла рейс из Новокузнецка (Кемеровская область) в Новосибирск. Полеты по этому маршруту не выполнялись с 2015 года, сообщила пресс-служба новосибирского аэропорта Толмачево.

«Направление Новокузнецк появится в маршрутной сети аэропорта впервые за долгий период. Авиакомпания S7 Airlines открывает рейсы в Новокузнецк с 15 апреля», – говорится в сообщении.

Рейсы будут выполняться три раза в неделю – по понедельникам, средам и пятницам на самолетах Embraer 170, рассчитанных на 70 пассажиров. Как уточнили ТАСС в пресс-службе, в последний раз авиарейс в Новокузнецк выполняла красноярская авиакомпания «КрасАвиа» в 2015 году.

Генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич пояснил ТАСС, что востребованность рейса обусловлена развитием новосибирского аэропорта как транзитного хаба – жители Новокузнецка через Новосибирск смогут попасть в различные города России и зарубежья. «Мы отмечаем качественное изменение структуры пассажиропотока и усиление роли Толмачево как регионального стыковочного авиаузла. Ожидаемый рост доли трансферного пассажиропотока в 2019 году до 25% (в 2018 году доля транзитных пассажиров составила 24%). И по этому показателю аэропорт Новосибирска находится на одном уровне с аэропортами московского авиаузла», – отметил он.

Международный аэропорт Толмачево – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1800 пассажиров в час, на международных – 1300 пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6336159>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; S7 В МАЕ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В ГУАНЧЖОУ

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), с 21 мая 2019 года открывает прямые регулярные рейсы из Новосибирска (аэропорт «Толмачево») в Гуанчжоу (Китай), говорится в сообщении группы.

Полеты будут выполняться два раза в неделю. Вылет из «Толмачево» по вторникам и воскресеньям в 21:10, прилет в Гуанчжоу в 04:15 на следующий день по местному времени. Обратный рейс вылетает по средам и понедельникам в 05:15 и прилетает в Новосибирск в 10:50.

«Гуанчжоу, третий по значимости город Китая, появился в расписании S7 Airlines в конце прошлого года, когда были открыты прямые регулярные рейсы из Иркутска. Это привлекательное направление как для экскурсионного отдыха, так и для делового туризма», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

S7 выполняет и другие прямые рейсы в КНР: в Пекин – из Новосибирска, Владивостока, Красноярска и Иркутска, в Шанхай – из Новосибирска и Владивостока, в Гонконг – из Владивостока, Иркутска, Новосибирска.

S7 – вторая по величине авиационная группа в РФ, основана Владиславом и Натальей Филевыми.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новаяпорт». В 2018 году пассажиропоток аэропорта возрос на 18% по сравнению с 2017 годом – до 5,9 млн человек.

ПРАЙМ; 2019.04.15; СУБСИДИРУЕМЫЙ АВИАРЕЙС ОТКРОЮТ МЕЖДУ ЧИТОЙ И УЛАН-УДЭ

Авиакомпания «Ангара» начнет полеты по субсидированным авиамаршрутам между Читой и Улан-Удэ, сообщила пресс-служба министерства территориального развития Забайкальского края.

«С 4 июня авиакомпания «Ангара» приступит к выполнению субсидированных авиарейсов по маршруту Чита-Улан-Удэ-Чита. Это стало возможно благодаря включению авиамаршрута в перечень, утвержденный правительством России», – говорится в сообщении.

В ведомстве добавили, что полеты будут осуществляться по вторникам и четвергам на самолетах Ан-24 вместимостью 48 человек, время в пути составит 1 час 10 минут.

«Стоимость билетов в одну сторону будет составлять 2,5 тысячи рублей. Без субсидии этот рейс стоил бы почти в 2,5 раза дороже», – приводятся в сообщении слова министра Виктора Паздникова.

Также в министерстве добавили, что с 14 мая авиакомпания откроет прямой авиарейс Иркутск-Чита-Хабаровск.

«Авиарейс для забайкальцев будет прямым, условно разделенный на два направления. По маршруту Иркутск-Чита-Хабаровск можно будет улететь во вторник и субботу, а обратно Хабаровск-Чита-Иркутск – по средам и воскресеньям», – отметил Паздников. Сообщается, что улететь из Читы в Иркутск можно от 7,3 тысячи рублей, а в Хабаровск – от 8,4 тысячи рублей.

ТАСС; 2019.04.15; UTAIR УВЕЛИЧИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ ВНУТРИ ЮГРЫ

Авиакомпания Utair увеличила количество рейсов внутри Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (ХМАО – Югры), связав удаленный город Белоярский с семью другими муниципалитетами региона, сообщила пресс-служба перевозчика в понедельник.

Власти Югры владеют 38,8% акций Utair. Ранее глава региона Наталья Комарова поставила перед Utair задачу радикального улучшения транспортной доступности в Югре. Выполняя поручение, перевозчик планирует связать небольшие города автономного округа с административными центрами – Ханты-Мансийском, Тюменью и Сургутом. По данным на сайте аэропорта Белоярский, в настоящее время другие авиакомпании внутри ХМАО из Белоярского не летают.

«В этом году Utair начал активно развивать авиасообщение внутри домашнего региона. Прямые рейсы свяжут Белоярский с семью городами региона. Благодаря удобному составленному расписанию жители Белоярского смогут путешествовать в соседние регионы, а через Москву – по всей России и за рубеж», – цитирует пресс-служба слова президента «Utair – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

Авиакомпания запустила цепочки рейсов Ханты-Мансийск – Белоярский – Нягань, Ханты-Мансийск – Нягань – Белоярский, Сургут – Белоярский – Нягань, Тюмень – Советский – Белоярский. Стыковки в региональных аэропортах составят 45-50 минут. Прямые рейсы откроются из Белоярского в Тюмень и Ханты-Мансийск, уточняют в пресс-службе.

Город Белоярский располагается на севере Югры. В нем проживает около 20 тыс. человек. Добраться до других муниципалитетов региона из него можно только водным или

воздушным транспортом. Автомобильное сообщение действует только в зимний период по специально оборудованным зимним автомобильным дорогам.

Utair летает по 150 направлениям, в парке компании 65 самолетов. У авиакомпании 11 хабов по всей стране: в Уфе, Екатеринбурге, Краснодаре, Красноярске, Минеральных Водах, Ростове-на-Дону, Самаре, Сочи, Сургуте, Тюмени и Ханты-Мансийске. Основной пункт пересадки – московский аэропорт Внуково, на который приходится более 160 рейсов Utair ежедневно. Штаб-квартира компании располагается в Сургуте. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ural-news/6335074>

ТАСС; 2019.04.15; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ПРЕДОСТАВИТ ВЕТЕРАНАМ ВОВ БЕСПЛАТНЫЕ БИЛЕТЫ С 1 ПО 13 МАЯ

Авиакомпания «Ямал» предоставит право льготного проезда ветеранам и инвалидам Великой Отечественной войны с 1 по 13 мая. Об этом сообщается в понедельник на странице авиакомпании в «ВКонтакте».

«В период с 1 по 13 мая 2019 года на всех регулярных внутренних рейсах АО «АТК» Ямал» установлена скидка 100% от примененного тарифа для следующих категорий пассажиров: ветераны Великой Отечественной войны; инвалиды Великой Отечественной войны; бывшие несовершеннолетние узники концлагерей, гетто и других мест принудительного содержания, созданных фашистами и их союзниками в период второй мировой войны; лицам, приравненным к ним», – говорится в сообщении.

Отмечается, что льготный проезд также предоставляется одному сопровождающему. Продажа билетов уже началась. «Для оформления авиабилетов ветераны, участники, инвалиды ВОВ должны иметь при себе документы, подтверждающие право оформления льготной перевозки», – уточнили в авиакомпании.

Авиакомпания «Ямал» создана в 1997 году. На 98,2% принадлежит властям ЯНАО. Осуществляет пассажирские перевозки на территории России, в ближнем и дальнем зарубежье.

ТАСС; 2019.04.15; ИАТА ПРИСВОИЛА СТРОЯЩЕМУСЯ ПОД САРАТОВОМ АЭРОПОРТУ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОД GSV

Международный код GSV присвоен новому аэропорту «Гагарин», строительство которого продолжается в Саратовской области. Соответствующая резолюция принята конференцией Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по пассажирским перевозкам, об этом в понедельник сообщил департамент стратегических коммуникаций аэропорта.

«Код ИАТА, состоящий из трех букв латинского алфавита, является уникальным индивидуальным идентификатором объектов, имеющих значение для пассажирских авиаперевозок. Он присваивается аэропортам, авиакомпаниям, типам воздушных судов и другим объектам. Код нового саратовского аэропорта сформирован путем использования названия аэропорта и города его расположения, где G – Gagarin, а SV – SaratoV», – говорится в сообщении, распространенном департаментом.

В сообщении уточняется, что трехбуквенные коды аэропортов ИАТА указываются, в частности, в маршрут-квитанциях и посадочных талонах, багажных бирках, отображаются на мониторах информирования пассажирских терминалов.

«Коды ИАТА регулярно используются аэропортами и авиакомпаниями при передаче служебной информации, связанной с организацией пассажирских перевозок, например в системах согласования расписания рейсов, бронирования и продаж авиабилетов, сборниках аэронавигационной информации», – поясняет департамент.

Новый международный аэропорт – крупнейший инфраструктурный проект Саратовской области. Его возводят в районе села Сабуровка в 20 км от Саратова на основе государственно-частного партнерства в рамках программы «Развитие транспортной системы России». Общий объем инвестиций в строительство составляет более 20 млрд рублей, открытие запланировано на вторую половину 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ОБСУЖДАЮТ С ТЭК ЗАКАЗ НА НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ, ИЗУЧАЮТ ЭКОНОМИКУ ПРОЕКТА

АО «Вертолеты России» обсуждает с компаниями ТЭК заказ на новый офшорный вертолет на базе Ми-171А2, изучает экономику проекта, заявил директор по маркетингу и развитию бизнеса холдинга Олег Ландин.

«Мы сейчас в процессе формирования заказа (на вертолет – ИФ) от компаний ТЭК, потому что нам хотелось бы понимать, во что мы вкладываем деньги и когда они вернутся», – сказал О.Ландин в ходе конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли» в рамках выставки «Нефтегаз-2019».

«Это вопрос нескольких лет», – добавил он.

Ранее в апреле замгендиректора «Вертолетов России» Дмитрий Данилов заявлял, что новый офшорный вертолет на базе Ми-171А2, предназначенный для освоения шельфа арктической зоны, может быть создан в ближайшие два года.

«На базе Ми-171А2 мы развернули работы по созданию офшорного вертолета, который будет полностью соответствовать требованиям OGP (Международная ассоциация производителей нефтегазовой продукции – ИФ). В ближайшие два года мы будем готовы представить этот вертолет на рынок», – говорил Д.Данилов.

Ми-171А2 – это развитие семейства Ми-8. В этом году эксплуатацию машины в интересах «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) начала авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ФАС ПРЕКРАТИЛА ДЕЛО О ПРИЗНАКАХ НАРУШЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ АЭРОФЛОТОМ И ГРУЗОВОЙ «ДОЧКОЙ» ШЕРЕМЕТЬЕВО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России прекратила дело по признакам заключения антиконкурентного соглашения между «Аэрофлотом» (МОЕХ: AFLT) и ООО «Москва Карго», дочерним предприятием АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ), занимающимся обработкой грузов.

«11 апреля 2019 года ФАС России приняла решение о прекращении в отношении ООО «Москва Карго» и ПАО «Аэрофлот» антимонопольного дела на основании отсутствия нарушения антимонопольного законодательства в действиях организаций», – сообщил МАШ со ссылкой на материалы ФАС.

По данным аэропорта, ФАС согласилась, что в действиях как перевозчика, так и грузового оператора отсутствуют «признаки заключения соглашения, которое привело или могло привести к созданию препятствий к доступу на рынок оказания услуг по терминальному обслуживанию грузов другим хозяйствующим субъектам в аэропорту «Шереметьево». Все спорные вопросы квалифицированы «исключительно как гражданско-правовые взаимоотношения сторон».

Как сообщалось, дело было возбуждено в конце декабря. ФАС объясняла, что, по ее мнению, «Аэрофлот» и «Москва Карго» достигли соглашения, «которое могло создать препятствия для других хозяйствующих субъектов в доступе на рынок услуг хранения грузов в терминалах аэропорта «Шереметьево». В службе отмечали, что «у ряда компаний, располагающих складами временного хранения грузов, а также пользующихся услугами «Аэрофлота» для отправки и доставки грузов, отсутствует возможность выбора какого-либо терминала хранения, кроме ООО «Москва Карго».

До этого, в августе, Московское областное УФАС сообщало о жалобе на МАШ, поступившей от АО «Шереметьево-Карго» – работающего на территории аэропорта частного оператора по обслуживанию грузов и почты. Компания утверждала, что МАШ ущемлял ее интересы. В ходе проверки УФАС установило, что аэропорт уклонялся от выдачи сотрудникам «Шереметьево-Карго» пропусков в контролируемую зону, создавались «дискриминационные условия» для их работы.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.15; ГТЛК ТРЕБУЕТ В СУДЕ ОТ АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» 613 МЛН РУБЛЕЙ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подало в суд на авиакомпанию «Азимут», свидетельствуют материалы судебной картотеки.

Заявление зарегистрировано Арбитражным судом Москвы в понедельник. Сумма исковых требований – почти 613 млн руб. Материалы, поясняющие суть требований, в картотеке пока не опубликованы.

Авиакомпания «Азимут» эксплуатирует только российские самолеты Sukhoi Superjet 100: сейчас их девять, все они поставлены по договорам с ГТЛК.

Ранее в апреле гендиректор «Азимута» Павел Екжанов говорил о проблемах с поставкой запчастей для SSJ-100.

«Больше вопрос стоит не в надежности самолетов, как раз так вопрос не стоит, а в принципах обеспечения запасными частями, в организации этого процесса. Насколько быстро поставлять запчасти эксплуатанту, насколько быстро можно их отремонтировать – вот от этого зависит успех эксплуатации самолета. Вот здесь много вопросов, здесь надо налаживать работу. Но, скажем так, мы находимся в постоянной готовности», – заявлял П.Екжанов «Интерфаксу».

ГТЛК (на 100% принадлежит Минтрансу РФ) с 2015 года участвует в госпрограмме стимулирования продаж самолетов Sukhoi Superjet 100: закупает их у «Гражданских самолетов Сухого» и передает авиакомпаниям по льготным лизинговым ставкам.

«Азимут» – региональная авиакомпания, базируется в аэропортах Ростова-на-Дону и Краснодара, а также московском «Внуково». Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% – у совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева) и ООО «Аэрокарго+».

ПРАЙМ; 2019.04.15; АЭРОПОРТ «ТОЛМАЧЕВО» В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 15% – ДО 1,3 МЛН ЧЕЛОВЕК

Новосибирский международный аэропорт «Толмачево» в январе-марте текущего года обслужил более 1,3 миллиона пассажиров, что на 15,1% больше показателя аналогичного периода прошлого года, сообщает авиаузел в понедельник.

«За три месяца 2019 года аэропорт «Толмачево» обслужил 1,348 миллиона пассажиров (+15,1%). Количество пассажиров на внутренних воздушных линиях составило 923,4 тысячи (+17,7%), на международных – 425,5 тысячи (+9,8%)», – говорится в сообщении. В марте пассажиропоток составил 480,7 тысячи человек, увеличившись на 16,8% по сравнению с показателем 2018 года.

Количество трансферных пассажиров аэропорта по итогам первого квартала года увеличилось на 45% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Их доля в общем пассажиропотоке составила 24%.

Самыми динамичными направлениями марта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на внутрироссийских авиалиниях стали: Улан-Удэ, Новый Уренгой, Пермь. На международных – Наманган, Фукуок, Прага.

При этом самыми популярными направлениями по итогам марта 2019 года среди пассажиров стали Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Хабаровск, Владивосток, Бангкок, Пхукет, Камрань, Утапао, Санья, Ош, Бишкек, Ташкент, Душанбе и Худжанд. Международный аэропорт «Тоомачево» – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на важнейших направлениях между Европой и Азией. По итогам 2018 года аэропорт обслужил 5,909 миллиона пассажиров. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает более 95 направлений полетов.

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.15; «ПОБЕДА» ПОКА НЕ ЗНАЕТ, КАК ИСПОЛНИТЬ РЕШЕНИЕ СУДА О ПЕРЕВОЗКЕ ОРУЖИЯ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») пока не знает, как исполнить предписание суда разрешить провоз оружия, у компании нет для этого технической возможности, сообщила РИА Новости представитель компании.

Ранее Щербинский суд Москвы признал незаконным запрет авиакомпании «Победа» на перевозку оружия. Суд обязал «Победу» привести свои правила в соответствие с Федеральными авиационными правилами (ФАП) в части положений о провозе оружия и боеприпасов.

«Пока не знаем, как исполнять, так как у нас нет технической возможности перевозить оружие», – сказала представитель «Победы», пояснив, что для этого необходим специальный ящик.

Решение суда пока не вступило в законную силу. Авиакомпания может обжаловать его в Мосгорсуде.

ТАСС; 2019.04.15; В ИРКУТСКЕ ЗАДЕРЖАЛИ ВОДИТЕЛЯ ШКОЛЬНОГО АВТОБУСА, ПЕРЕВОЗИВШЕГО ДЕТЕЙ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ

Полиция проводит проверку после задержания в Иркутске водителя школьного автобуса, перевозившего детей, будучи в состоянии алкогольного опьянения. Об этом сообщается во вторник на сайте регионального ГУ МВД.

«Накануне днем в районе поселка Маркова (в пригороде Иркутска) сотрудниками ДПС было остановлено транспортное средство «КАВЗ», принадлежащее образовательному учреждению. За рулем автобуса находился 41-летний местный житель, от которого исходил сильный запах алкоголя. Проведенное на месте освидетельствование показало, что содержание алкоголя в организме мужчины превышает допустимую норму более чем в пять раз. В момент остановки автобуса в салоне находилось больше 10 школьников», – говорится в сообщении.

В связи с инцидентом назначена проверка. «По результатам проверки будет дана правовая оценка действиям должностных лиц, отвечающих за организацию и функционирование маршрута», – отметили в пресс-службе ведомства.

В отношении водителя школьного автобуса составлен административный протокол по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения»), по которой нарушителя лишают водительских прав на срок до двух лет.

<https://tass.ru/proisshestiya/6337743>

ТАСС; 2019.04.15; МОРЯКИ С СУДНА «ПАЛЛАДИЙ» ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ ИЗ ПУСАНА ЗА СЧЕТ СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ

Трое моряков с российского судна «Палладий», задержанного в южнокорейском порту Пусан в августе 2018 года, вернулись на родину и получили долги по зарплате за счет страховой компании. Об этом сообщил во вторник ТАСС председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов.

«Наличие на борту танкера «Палладий» двух страховых свидетельств финансовой гарантии судовладельца в соответствии с требованиями Сводной Конвенции 2006 года позволили трем морякам – повару, боцману и донкерману – приобрести билеты из Пусана до Владивостока и получить задержанную заработную плату за последние четыре месяца за счет страховой компании «Росгосстрах». На Дальнем Востоке России это первый случай репатриации моряков за счет страховой компании и выплаты долга по заработной плате с момента принятия поправок к Сводной Конвенции 2006 года», – сообщил Суханов.

Он пояснил, что поправки к Сводной Конвенции 2006 года вступили в силу 18 января 2017 года. Они обязывают судовладельцев иметь на каждом судне два страховых свидетельства, предусматривающих финансовые гарантии перед моряками. Один из них подтверждает денежное покрытие невыплаченной заработной платы, но не более чем за четыре месяца, и расходов по репатриации, другой – выплату компенсации в результате длительной нетрудоспособности или смерти. Оба свидетельства должны находиться на судне на видном месте или быть предъявлены капитаном по первой просьбе члена экипажа, уточнил Суханов.

Российское судно «Палладий» было задержано в Пусане в августе прошлого года за долги по зарплате. В начале сентября 2018 года оно предприняло попытку уйти из Южной Кореи без оформления необходимых документов, игнорируя требования властей вернуться в порт. В результате к его задержанию был привлечен корабль береговой охраны и вертолет с десантом. При задержании команда оказала сопротивление южнокорейским властям.

<https://tass.ru/proisshestiya/6337770>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.15; МОСТРАНСАВТО: ДЕВЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ ПРИ ДТП С УЧАСТИЕМ РЕЙСОВОГО АВТОБУСА НА ВОСТОКЕ МОСКВЫ

Девять человек пострадали в результате ДТП с участием рейсового автобуса на востоке столицы, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе ГУП Московской области «Мострансавто».

«По предварительной информации, водителю, выполнявшему рейс по маршруту №501 «Люберцы (Микрорайон Турист) – Москва (Метро «Выхино)», стало плохо, в результате чего он потерял управление автобусом ЛиАЗ-5292, выехал за пределы дороги и врезался в дерево. В результате ДТП пострадали девять человек. Четверо человек госпитализированы с ушибами различной степени тяжести, пять человек отказались от медицинской помощи», – пояснил собеседник агентства.

Он добавил, что на месте аварии работают сотрудники Мострансавто, экстренных служб и ГИБДД. Причины и обстоятельства ДТП выясняются.

<https://www.mskagency.ru/materials/2881423>

ТАСС; 2019.04.15 УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ВОЗБУЖДЕНО ПОСЛЕ АВАРИИ С ЭКСКУРСИОННЫМ АВТОБУСОМ ПОД ТУЛОЙ

Следственное управление СК РФ по Тульской области возбудило уголовное дело по статье об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности, после аварии под Тулой экскурсионного автобуса, в котором находилось 40 школьников. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба ведомства на его сайте.

«Уголовное дело возбуждено по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности»)), – говорится в сообщении.

По данным следователей, фирма, организовавшая экскурсионную поездку, расположена в Орле. «Следователи изымают всю необходимую документацию, связанную с

организацией перевозки детей, проводят комплекс иных следственных действий, направленных на сбор и закрепление доказательственной базы», – отметили в пресс-службе.

Автобус «Мерседес», в котором дети из Орла ездили на экскурсию в Рязань, около 21:35 мск 14 апреля съехал в кювет и опрокинулся на бок на 131-м км трассы Калуга – Тула – Михайлов – Рязань. В салоне находилось 40 детей, шесть сопровождающих и два водителя, медицинскую помощь на месте оказали одной из сопровождающих школьников женщин, одного ребенка госпитализировали с сотрясением мозга.

РГ-ОМСК; 2019.04.15; В ОМСКЕ СЕМЕРО ПОСТРАДАЛИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ МАРШРУТКИ И БЕТНОМЕШАЛКИ

Сотрудники Госавтоинспекции выясняют обстоятельства крупного ДТП с маршрутным микроавтобусом в Омске, в результате которого пострадали семеро пассажиров.

Сегодня в 14:40 дня по местному времени водитель бетономешалки Nissan Diesel, двигаясь по улице Заозерная в направлении проспекта Мира, совершил наезд на пассажирский микроавтобус. По предварительным данным, водитель микроавтобуса 276 маршрута притормозил на остановке, чтобы высадить пассажиров.

- В момент ДТП в салоне микроавтобуса находились 20 человек, – сообщила «РГ» начальник отделения пропаганды УГИБДД УМВД России по Омской области Наталья Бобылева. – Семеро из них были госпитализированы в больницу с различными травмами. Причины ДТП пока неизвестны. На месте столкновения работают эксперты.

<https://rg.ru/2019/04/15/reg-sibfo/v-omske-semero-postradali-pri-stolknovenii-marshrutki-i-betonomeshalki.html>

РИА НОВОСТИ, ЮЛИЯ НАСУЛИНА; 2019.04.15; В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ЭКСТРЕННО СЕЛ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ

Пассажирский самолет авиакомпании «Азимут» внепланово приземлился в Ростове-на-Дону из-за срабатывания датчика о разгерметизации в кабине пилота, сообщил РИА Новости представитель авиакомпании.

Инцидент произошел в воскресенье на лайнере, летевшем из Москвы в Элисту с 91 пассажиром на борту.

«Сработал датчик в кабине пилота о разгерметизации. Командир воздушного судна принял решение совершить посадку», – сказал представитель авиакомпании, уточнив, что никто не пострадал.

Пассажиров пересадили на запасной борт, который благополучно вылетел к месту назначения.

Корректно ли сработал датчик, установит специальная комиссия.

<https://ria.ru/20190415/1552695915.html>

ВЕСТИ; 2019.04.15; ПРОЛЕТ МОСТА РУХНУЛ В ДОН И УТЯНУЛ ЗА СОБОЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ КРАН

В минувшее воскресенье в городе Донской рухнул монтируемый пролет моста, утянув за собой один строительный кран и погнув второй.

В результате происшествия никто не пострадал, о его причинах не сообщается. В настоящее время реконструкция моста продолжается.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3137656>

[Вернуться в оглавление](#)