



Ежедневный мониторинг СМИ

17 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ НАЧАЛО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ, ПО ТРАССЕ В КАЗАНЬ РЕШЕНИЕ НЕ ПРИНЯТО – ПЕСКОВ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ПЕСКОВ РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ ПУТИН ОДОБРИЛ ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ ОКОНЧАТЕЛЬНО НЕ РЕШЕН, ЗАЯВИЛ ПЕСКОВ	6
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ПЕТЕРБУРГЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫГОДЕ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА.....	6
ВЕДОМОСТИ; КИРИЛЛ ХАРАТЬЯН; 2019.04.17; ЕСТЬ ЛИ ШАНСЫ У ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ; ОЧЕРЕДНАЯ ПОПЫТКА СВЯЗАТЬ ДВЕ СТОЛИЦЫ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛЬЮ ЕДВА ЛИ БУДЕТ УСПЕШНОЙ БЕЗ УЧАСТИЯ ИНОСТРАНЦЕВ	6
ТЕЛЕКАНАЛ 360; КСЕНИЯ ЧЕМОДАНОВА; 2019.04.16; БЫСТРЕЕ «САПСАНА» И САМОЛЕТА. ГДЕ ПРОЙДЕТ ПЕРВАЯ В РОССИИ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ.....	7
ГАЗЕТА.RU; ЕЛЕНА ГОСТЕВА; 2019.04.16; КАЗАНЬ НЕ НУЖНА: ПУТИН РАЗВЕРНУЛ ВСМ; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПИШУТ СМИ.....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.04.17; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБОРУДОВАТЬ КАРШЕРИНГОВЫЕ МАШИНЫ КАМЕРАМИ	10
ГТРК СТАВРОПОЛЬЕ; 2019.04.16; ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СТАВРОПОЛЬЯ МОДЕРНИЗИРУЮТ	11
ТАСС; 2019.04.16; ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РОССИИ В 2018 ГОДУ СОСТАВИЛ \$15 МЛРД	11
ТАСС; 2019.04.16; МИНТРАНС С 1 ИЮЛЯ РАЗРЕШИТ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ТРАНЗИТ «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ; В МИНИСТЕРСТВЕ РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ЭТО ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ТРАНЗИТА ПО ТЕРРИТОРИИ РФ НА 40%, ДО УРОВНЯ 2013 ГОДА	11
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2019.04.17; «ЛАСТОЧКУ» ЗАМЕНИТ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС	12
ФОНТАНКА.РУ; МИХАИЛ ГРАЧЕВ; 2019.04.16; ЗОНА РИСКА М-11. ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ДО МОСКВЫ МОЖЕТ СПОТКНУТЬСЯ НА СОФИЙСКОЙ	13
ТАСС; 2019.04.16; В СП «МЕГАФОНА», ГАЗПРОМБАНКА И РОСТЕХА СМЕНИЛСЯ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР	15
ТАСС; 2019.04.16; «СОВФРАХТ» ЗАЩИТИЛ В СУДЕ СТАТУС ОПЕРАТОРА.....	15
ТАСС; 2019.04.16; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ ГРАФИК РАЗРАБОТКИ СТАНДАРТОВ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	16
ТАСС; 2019.04.16; МИНПРОМТОРГ ПОМОЖЕТ СОЗДАТЬ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	16
ТАСС; 2019.04.16; НА ДОРОГАХ БАШКИРИИ УСТАНОВЯТ 13 ПУНКТОВ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ	17
АИФ ВЛАДИВОСТОК; 2019.04.16; ГДЕ ПРИМОРЬЕ ЖДЁТ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ.....	17

ТАСС; 2019.04.16; В САМАРЕ ЗАКЛЮЧИЛИ ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»	18
ТАСС; 2019.04.16; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 2,46 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В 2019 ГОДУ	19
ТАСС; 2019.04.16; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ НА ПОДДЕРЖКУ ЭКСПОРТА 7 МЛРД РУБЛЕЙ	19
ТАСС; 2019.04.16; КАНАТНУЮ ДОРОГУ ИЗ ПРИАМУРЬЯ В КИТАЙ ЗАПУСТЯТ В НАЧАЛЕ 2021 ГОДА; ЕЕ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ СОСТАВИТ ОКОЛО 2,5 МЛН ЧЕЛОВЕК В ГОД	20
ПРАЙМ; 2019.04.16; РОССИЮ И АБХАЗИЮ НА ЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ СВЯЖУТ ТРИ ПОЕЗДА	20
RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.04.16; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ПРОСИТ ФНС ПРОВЕРИТЬ БЕЛОРУССКИЕ КОМПАНИИ-ПОСРЕДНИКИ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.16; «РГ» РАССКАЗЫВАЕТ, КАК ПОДДЕРЖИВАЮТ ИНВАЛИДОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ.....	21
ПРАЙМ; 2019.04.16; РЕМОНТ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ НАЧИНАЕТСЯ В АЭРОПОРТУ ДУБАЯ, КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ СОКРАТИТСЯ НА ТРЕТЬ	25
ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.04.17; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ГОТОВИТ НОВЫЙ МЕГАПРОЕКТ В АРКТИКЕ; И ДОПУСКАЕТ УЧАСТИЕ В НЕМ ИНОСТРАННЫХ КОМПАНИЙ	26
ТАСС; 2019.04.16; СОВФЕД ПРОСИТ ЗАЛОЖИТЬ В БЮДЖЕТ-2020 ВЫПЛАТЫ РЕГИОНАМ ЗА УСПЕХИ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	27
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ ГОСЗАКУПОК	28
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИНЭНЕРГО РЕКОМЕНДОВАЛО СНИЗИТЬ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК.....	28
ТАСС; 2019.04.16; СПЕЦБРИГАДА РОСГВАРДИИ НАЧНЕТ КРУГЛОСУТОЧНО ОХРАНЯТЬ КЕРЧЕНСКИЙ МОСТ УЖЕ В 2019 ГОДУ	29
ТАСС; 2019.04.16; ВЛАСТИ ЭСТОНИИ ПОДДЕРЖАЛИ ПРОЕКТ ПАМЯТНИКА РУССКОМУ АДМИРАЛУ БЕЛЛИНСГАУЗЕНУ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МЕДВЕДЕВ РАССКАЗАЛ О СИСТЕМЕ СОТРУДНИЧЕСТВА КРУПНОГО БИЗНЕСА И СТАРТАПОВ	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАМОНОВА ЕВГЕНИЯ; 2019.04.16; ГОСУДАРСТВО УВЕЛИЧИВАЕТ ПОДДЕРЖКУ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА	30
ТАСС; 2019.04.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О БЕЗВИЗОВОМ ВЪЕЗДЕ В РФ ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ ЧЕ-2020	32
ПРАЙМ; 2019.04.16; ХАБАРОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ И ПЕНСИОНЕРОВ	33
Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ЮЛИЯ СЫРОВА; 2019.04.16; ОГРАНИЧЕНИЕ ОГРАНИЧЕННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ; ПЕРМСКИЕ ОБЩЕСТВЕННИКИ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ПРИКАЗА МИНТРУДА О СПЕЦЗНАКАХ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ	33
RNS; 2019.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ВНЕДРИТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ	34
ТАСС; 2019.04.17; ГОСДУМА ОБСУДИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ДО 15 ЛЕТ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ДЛЯ СБЕЖАВШИХ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ ПРОШЕЛ В ГОСДУМЕ ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ	36

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕСТРАХОВАНИИ В ОСАГО	37
РБК; 2019.04.16; «АВТОНЕТ» ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ВВЕДЕНИИ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ	38
RUSSIAN RT; 2019.04.16; В «АВТОНЕТЕ» ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ	38
ТАСС; 2019.04.16; ЦОДД НЕ ПЛАНИРУЕТ ВВОДИТЬ ПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКОВ В МОСКВЕ	38
ТАСС; 2019.04.16; ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА НА ПЕРЕКРЕСТКАХ ОБСУДЯТ 24 АПРЕЛЯ	39
ТАСС; 2019.04.16; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» СЧИТАЮТ ИДЕЮ ВВЕДЕНИЯ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ НЕЖИЗНЕСПОСОБНОЙ	39
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ГОСДУМЕ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ЛДПР НАЗВАЛИ ИДЕЮ ВВЕСТИ ПЛАТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ АБСУРДНОЙ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ЛИПЕЦКЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИНИЦИАТИВУ О ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКАХ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ВЛАСТИ УЛЬЯНОВСКА ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИНИЦИАТИВУ О ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКАХ	41
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ПЛАТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ НЕ РЕШАТ ПРОБЛЕМУ ПРОБОК В МОСКВЕ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ	41
RNS; 2019.04.16; МНЕНИЕ: ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО, ПАРТНЕР АНАЛИТИЧЕСКОГО АГЕНТСТВА «АВТОСТАТ»	41
НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.04.16; ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ; ПЕРЕКРЕСТОВЫЙ ПОХОД	42
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.04.16; РЕКОНСТРУКЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «ЛЕНА»	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛОЗОВСКАЯ ВАЛЕРИЯ; 2019.04.16; В ПЕТЕРБУРГЕ В 2019 ГОДУ ОБУСТРОЯТ СЕМЬ ВЕЛОМАРШРУТОВ.....	43
ТАСС; 2019.04.16; В МОСКВЕ СОКРАТИЛОСЬ ЧИСЛО ДТП В ЗИМНИЙ ПЕРИОД ПОСЛЕ КАЧЕСТВЕННОЙ УБОРКИ УЛИЦ ОТ СНЕГА.....	46
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИНПРОМТОРГ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ	46
РИА НОВОСТИ, ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 2019.04.16; САРАТОВСКОЙ «ТРОЛЗЕ» ЗАКАЗАЛИ БОЛЕЕ СТА ТРОЛЛЕЙБУСОВ, ЗАЯВИЛ ГУБЕРНАТОР	46
ИНТЕРФАКС; 2019.04.17; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ПОДГОТОВИЛО ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ОБ ИНВЕСТТАРИФАХ НА ОТДЕЛЬНЫХ Ж/Д УЧАСТКАХ	47
ТАСС; 2019.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО УВЕЛИЧИЛО УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ РЖД НА 7,02 МЛРД РУБЛЕЙ.....	48
ТАСС; 2019.04.16; ЭКСПЕРТЫ: БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ ПОВЫСИТ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ПЕТЕРБУРГСКИХ ПЕНСИОНЕРОВ.....	48
РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.04.16; КОМПАНИЯ ЛИСИНА ПОДТВЕРДИЛА ИНТЕРЕС К ПОКУПКЕ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»	50
ПРАЙМ; 2019.04.16; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН, РАСШИРЯЮЩИЙ ПРАКТИКУ ПРИМЕНЕНИЯ НАЛОГОВЫХ ИНВЕСТИВЫЧЕТОВ.....	51
RNS; 2019.04.16; МАНТУРОВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ.....	52

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.17; АЭРОПОРТЫ ЗАЖИМАЮТ В ЗОНАХ; ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ СПОР ВОКРУГ ЗАЩИТНЫХ ТЕРРИТОРИЙ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; В КРЕМЛЕ ЗАЯВЛЯЮТ, ЧТО ПРИСВОЕНИЕ АЭРОПОРТАМ ИМЕН ВЫДАЮЩИХСЯ РОССИЙСКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ РЕШЕНИЕМ ПРЕЗИДЕНТА	54
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.16; КАБМИН ВНЕС В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ОБХОД МОСКВЫ	54
RNS; 2019.04.16; «АЭРОФЛОТ» ПОБЕДИЛ В ДВУХ НОМИНАЦИЯХ ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ РОССИИ».....	55
ТАСС; 2019.04.16; АЭРОПОРТЫ В КРАСНОЯРСКЕ, МАГАСЕ И ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ НАЗВАНИЯ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; НОВАПОРТ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧАСТИЯ В УПРАВЛЕНИИ АЭРОПОРТОМ ПЕНЗЫ С ИНВЕСТУСЛОВИЯМИ ..	55
ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; АЭРОПОРТ В СЕВАСТОПОЛЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ МОЖЕТ СКОНЦЕНТРИРОВАТЬСЯ НА ОБСЛУЖИВАНИИ БИЗНЕС-РЕЙСОВ.....	56
ТАСС; 2019.04.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 28,4% С НАЧАЛА ГОДА	57
ТАСС; 2019.04.16; ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ ЗА ПЕРВЫЙ ГОД ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 5,1 МЛН ПАССАЖИРОВ	58
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; АНАЛИТИКИ: ТРЕТЬ КУПЛЕННЫХ НА ЛЕТО АВИАБИЛЕТОВ ПРИХОДИТСЯ НА КРЫМ.....	58
RNS; 2019.04.16; МАНГУРОВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО СОЗДАНИЮ В РОССИИ НОВЫХ САМОЛЕТОВ	59
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИНПРОМТОРГ ОЦЕНИЛ, НА СКОЛЬКО МОЖЕТ ВЫРАСТИ ПРОИЗВОДСТВО В АВИАПРОМЕ	59
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; НА САМОЛЕТЫ МС-21 ПРИШЛО 175 «ТВЕРДЫХ» ЗАКАЗОВ	59
ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; РОСАВИАЦИЯ СЕРТИФИЦИРОВАЛА САМОЛЕТ L410 NG ПРОИЗВОДСТВА AIRCRAFT INDUSTRIES УГМК.....	60
ТАСС; 2019.04.16; НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ СЛУЖБЫ САНАВИАЦИИ BELL ПРЕДСТАВИЛИ НА ВЫСТАВКЕ «ЗДРАВООХРАНЕНИЕ УРАЛА».....	60
ТАСС; 2019.04.16; СБЕРБАНК НЕ ПЛАНИРУЕТ СПИСЫВАТЬ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ UTAIR	61
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; НА UTAIR ЗАВЕЛИ ДЕЛО ИЗ-ЗА ПРОДАЖИ 11 БИЛЕТОВ ДЛЯ ДВУХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ	61
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; СУД ЗАОЧНО АРЕСТОВАЛ ОБВИНЯЕМОГО ПО ДЕЛУ О ТЕРАКТЕ В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРО	62
РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; СУД НАД КАПИТАНОМ ВРЕЗАВШЕГОСЯ В МОСТ В ПУСАНЕ СУДНА НАЧНЕТСЯ 25 АПРЕЛЯ.....	62
ГТРК «ЮЖНЫЙ УРАЛ»; 2019.04.16; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ДВЕ МАРШРУТКИ ПОПАЛИ В МАССОВОЕ ДТП.....	62
ТАСС; 2019.04.16; ОБМОРОК У ВОДИТЕЛЯ СТАЛ ПРИЧИНОЙ ДТП С РЕЙСОВЫМ АВТОБУСОМ В МОСКВЕ.....	63

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ НАЧАЛО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ, ПО ТРАССЕ В КАЗАНЬ РЕШЕНИЕ НЕ ПРИНЯТО – ПЕСКОВ

Президент РФ **Владимир Путин** действительно поддержал идею проектирования высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, решение по аналогичной ветке в Казань еще не принято, заявил журналистам пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков во вторник.

«Президент действительно одобрил начало проектирования такой линии. Оно начнется. Это была инициатива (врио губернатора Санкт-Петербурга Александра) Беглова совместно с РЖД», – отметил Д.Песков.

По его словам, **В.Путин** «руководствовался соображениями целесообразности, что два крупнейших города РФ должны иметь высокоскоростное сообщение».

«Повышение скорости этого сообщения на лишнюю сотню километров в час ведет к ускорению циркуляции экономической жизни по железнодорожным капиллярам», – заметил Д.Песков.

Касаясь аналогичного проекта Москва-Казань, Д.Песков отметил, что «здесь окончательного решения не принималось».

«И будут продолжены работы по выяснению экономической целесообразности, экономических возможностей, своевременности (магистрали)», – заключил Д.Песков.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Odobrenie-Putinim-nachala-proektirovaniya-VSM-Moskva--Peterburg-podtverdili-v-Kremle-2019-04-16/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/236629>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ПЕСКОВ РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ ПУТИН ОДОБРИЛ ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

Президент РФ **Владимир Путин**, одобряя начало проектирования высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва-Петербург, руководствовался соображениями целесообразности, заявил пресс-секретарь российского лидера Дмитрий Песков.

Ранее стало известно, что **Путин** 10 апреля поддержал начало проектирования ВСМ Москва – Санкт-Петербург, а также объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в Петербургском транспортном узле.

«Президент, действительно, одобрил проектирование такой линии. Проектирование, соответственно, начнется, это была инициатива (врио губернатора Санкт-Петербурга Александра – ред.) Беглова совместно с РЖД», – сообщил Песков.

«Действительно, руководствовался он, прежде всего, соображениями целесообразности, соображениями того, что два крупнейших города Российской Федерации должны иметь высокоскоростное сообщение между собой, и повышение скорости этого сообщения на лишнюю сотню километров, собственно, ведет к ускорению в целом циркуляции экономической жизни по вот этим железнодорожным капиллярам. Поэтому такое решение принято», – сказал пресс-секретарь главы государства, отвечая на вопрос журналистов, чем руководствовался **Путин**, принимая решение о строительстве этой ВСМ.

<https://ria.ru/20190416/1552733613.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ ОКОНЧАТЕЛЬНО НЕ РЕШЕН, ЗАЯВИЛ ПЕСКОВ

Вопрос строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва-Казань окончательно не решен, продолжится изучение экономической целесообразности, заявил пресс-секретарь российского лидера Дмитрий Песков.

«Вы наверняка меня спросите, что будет дальше с Москвой-Казанью, здесь окончательного решения не принималось. Будут продолжены работы по выяснению экономической целесообразности, экономических возможностей, своевременности и так далее», – сказал Песков журналистам.

Сейчас в России нет ВСМ. Первым проектом планировалась Москва-Казань, а ее пилотным участком Железнодорожный (Московская область) – Гороховец (Владимирская область) с движением от Москвы до Нижнего Новгород стоимостью в 621,5 миллиарда рублей. В декабре 2018 года глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин сообщил, что инвестиции должны быть обоснованы эффектами, которые экономика может получить за пределами этого проекта. Может получиться так, рассуждал министр, что, например, гораздо большую эффективность покажет не проект Москва – Казань, а Москва – Петербург. В январе первый вице-премьер РФ, министр финансов Антон Силуанов сообщил, что скептически относится к строительству ВСМ Москва-Казань и не видит в нем экономического смысла.

<https://ria.ru/20190416/1552733812.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ПЕТЕРБУРГЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫГОДЕ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

Проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Петербургом благотворно скажется на развитии реального сектора экономики Северной столицы, заявил РИА Новости депутат городского парламента Александр Тетердинко.

Ранее пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков заявил, что президент России **Владимир Путин** одобрил проектирование ВСМ Москва – Санкт-Петербург. По его словам, **Путин** в этом вопросе руководствовался соображениями целесообразности.

«Безусловно, это очень хорошо, потому что такой проект – крупное, колоссальное вложение в объект инфраструктуры. Часть этих денег могут получить в том числе и петербургские предприятия, получить какие-то подрядные строительные работы. Какое-то наши производства могут получить заказы на изготовление необходимого оборудования для строительства магистрали. Это благотворно может сказаться на реальном секторе петербургской экономики», – сказал депутат.

Также, по его мнению, поддержка президентом этого проекта «говорит о высоких лоббистских возможностях действующего градоначальника Александра Беглова которому удается демонстрировать свои возможности по защите интересов Петербурга». «Для города это очень ценный ресурс», – подчеркнул парламентарий.

<https://ria.ru/20190416/1552740441.html>

ВЕДОМОСТИ; КИРИЛЛ ХАРАТЬЯН; 2019.04.17; ЕСТЬ ЛИ ШАНСЫ У ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ; ОЧЕРЕДНАЯ ПОПЫТКА СВЯЗАТЬ ДВЕ СТОЛИЦЫ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛЬЮ ЕДВА ЛИ БУДЕТ УСПЕШНОЙ БЕЗ УЧАСТИЯ ИНОСТРАНЦЕВ

В 1938 г. поезд Коломенского машиностроительного завода, паровоз и поезд из четырех вагонов, развил на участке Октябрьской железной дороги между городами Лихославль и Калинин (ныне Тверь) скорость 170 км/ч.

В 1963 г. по маршруту Москва – Ленинград стал ходить поезд «Аврора», он развивал скорость 130 км/ч и находился в пути 5 ч 27 мин, т. е. средняя его скорость была 120 км/ч.

В 1964 г. между Токио и Осакой – линия называется Токайдо – начал курсировать первый в мире высокоскоростной поезд синкансэн: 515 км он покрывал тогда за 4 часа, т. е. средняя скорость его (130 км/ч) была ненамного выше «Авроры», но уже через год время сократилось до 3 ч 10 мин, т. е. средняя скорость превысила 160 км/ч.

В сентябре 1980 г. раз в неделю между Москвой и Ленинградом стал ходить поезд ЭР-200, развивавший как раз 200 км/ч и находившийся в пути 4 ч, т. е. средняя скорость его приблизилась к 160 км/ч, но первые поездки ЭР-200 совершил в 1974 г. В 1976 г. началась коммерческая эксплуатация британского InterCity, также развившего скорость 200 км/ч.

Новая эпоха наступила в 1981 г.: французский высокоскоростной поезд TGV стал курсировать между Парижем и Лионом с рутинной скоростью 275 км/ч – а тогдашний рекорд был 380 км/ч!

С тех пор советские и российские разработки навсегда отстали от лидеров железнодорожного транспорта, к которым теперь относятся, помимо Японии и Франции, еще Испания и Китай. Скорости 300 км/ч стали обычным делом для тамошних железных дорог, а Испания пустила поезд от Мадрида до Барселоны уже со скоростью 320 км/ч. Да, в России есть «Сапсан», но он отнюдь не такой быстрый.

При переходе от эксплуатационной скорости 150 км/ч к 225 км/ч и выше мощность локомотива надо увеличивать примерно втрое, а к 300 км/ч – вшестеро. Но это только половина дела. Для таких скоростей нужно совершенно особенное рельсовое хозяйство. К примеру (пишут в «Вестнике ВНИИЖТ»), межрельсовый сварной стык может иметь допуск максимум 0,2 мм: в современных условиях исполнение этого требования вызывает сомнение даже до эксплуатации, а после пропуска нескольких сотен миллионов тонн груза представляется полностью нереальным.

Так что, кажется, справиться своими силами, как не в полной мере, но бывало в славном железнодорожном прошлом, у современной России вряд ли получится. Тогда что же – пользоваться чужими технологиями, как это уже происходит с «Сапсаном»?

Но идея пригласить китайцев или немцев для строительства предыдущей, громко объявленной высокоскоростной магистрали (ВСМ) России – от Москвы до Казани и далее – как-то погасла; и по-моему, у этого угасания внеэкономические причины, типичная для нынешней власти недоверчивость. Теперь похерен и сам проект, что можно считать символом: скорость освоения бескрайних просторов России да и сами эти просторы, таким образом, признаны неважными.

Зато опять важным стал западный маршрут, к окну в Европу, в Петербург. Это, кажется, уже четвертая попытка организовать высокоскоростное движение между двумя столицами, предыдущие – и советские, и ельцинские – кончались не только пшиком и гигантским котлованом возле Московского вокзала в Петербурге, но и громкими разговорами о воровстве и коррупции.

Ну что, на сей раз тоже, может, будет о чем поговорить.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/04/17/799335-shansi-moskva-peterburg>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; КСЕНИЯ ЧЕМОДАНОВА; 2019.04.16; БЫСТРЕЕ «САПСАНА» И САМОЛЕТА. ГДЕ ПРОЙДЕТ ПЕРВАЯ В РОССИИ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Президент России **Владимир Путин** одобрил план строительства первой в стране высокоскоростной железнодорожной магистрали. Речь идет об участке полотна из Москвы в Санкт-Петербург. Новая ветка позволит москвичам добраться до Северной столицы всего за два часа, что втрое увеличит пассажиропоток между городами, прогнозируют разработчики. Сможет ли новый «питерский» маршрут составить конкуренцию авиаперевозкам, разобрался «360».

Президент РФ **Владимир Путин** проголосовал за начало проектирования высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. Российскому лидеру

такой транспортный проект оказался целесообразным и экономически выгодным, сообщил журналистам его пресс-секретарь Дмитрий Песков. «Президент действительно одобрил начало проектирования такой линии. Проектирование такое начнется. Это была инициатива врио губернатора Петербурга Александра Беглова и РЖД. Два крупнейших города России должны иметь высокоскоростное сообщение. Решение принято», – сказал Песков. Чиновник добавил, что проект приведет к стимулированию экономического потенциала двух регионов.

Разговоры о строительстве магистрали, связывающей две столицы, ведутся давно. В марте текущего года **Владимир Путин** отправил первый проект ВСМ Москва – Петербург на доработку. План вызвал ожесточенный спор в правительстве. Так, министр финансов Антон Силуанов раскритиковал идею, отметив, что пассажиропоток между Санкт-Петербургом и Москвой подсчитан неверно. Вице-премьер **Максим Акимов**, **министр транспорта Евгений Дитрих** и гендиректор РЖД Олег Белозеров выступали за выполнение плана в неизменном виде.

Впервые о новой скоростной трассе из Ленинграда в Москву задумались советские власти в начале 60-х годов. Тогда проект не дошел даже до политической верхушки и остался пылиться в конструкторских бюро Ленинграда. О дороге вспомнили уже в новой России с подачи президента Бориса Ельцина. Тогда российский лидер подписал указ о создании ВСМ и учреждении РАО «Высокоскоростные магистрали». Однако в 1998 году проект закрылся из-за недостатка финансирования, оставив после себя лишь котлован рядом с Московским вокзалом в Петербурге, где сейчас стоит знакомый питерцам ТРЦ «Галерея». Проект приобрел текущие очертания, только когда в его разработку включились РЖД. В 2015 году компания поместила трассу в программу организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. В данных РЖД указано, что концерн собирается начать строить ВСМ в период с 2026 по 2030 год. Стоимость проекта оценивалась в 990 миллиардов рублей, из которых 200 миллиардов рублей планировало вложить государство. Протяженность трассы – 654 километра.

«Проект может выйти на окупаемость, поскольку спрос на перевозки год от года растет. К примеру, до появления „Сапсана“, 12 лет назад, из Москвы в Северную столицу ходило лишь два локомотива в сутки. Сейчас только „Сапсанов“ курсирует 10-12 штук, не считая классических поездов. С ВСМ может произойти похожая история», – отметил в беседе с «360» председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков.

На пике скорости

Несмотря на то, что пока строительство высокоскоростной магистрали еще находится на начальной стадии, российские разработчики уже составили концепт поезда, который будет ходить по ВСМ. Ожидается, новый состав сможет развивать скорость до 400 километров в час. Для сравнения: «Сапсан», который на данный момент считается самым быстрым локомотивом в стране, разгоняется максимум до 250 километров в час.

При этом поезд будет отвечать всем современным требованиям комфорта. Состав будет собран из 12 вагонов разных классовых категорий. Также в проекте значится вагон-ресторан или бистро, где будут находиться кухня и технические помещения. Единоновременно поезд сможет перевозить порядка 700 пассажиров. Вдобавок еще 40 мест инженеры разместили в вагоне-ресторане.

По оценкам опрошенных «360» экспертов, по такой магистрали путь до Москвы из Питера займет около двух часов, что сравнимо по продолжительности с авиаперелетом, который занимает примерно 1,5 часа. Пассажиропоток при этом может вырасти втрое: с текущих 11 до 33 миллионов человек ежегодно.

Подробнее

«Эта трасса будет очень востребована у пассажиров и явно составит конкуренцию не только „Сапсану“, но и авиакомпаниям. Сейчас, чтобы вылететь из Шереметьево в Пулково, нужно два часа как минимум добираться из этих аэропортов до центра. В этом

случае у железнодорожных перевозок есть преимущество – поезда приходят прямо в центр города. С учетом того, что поездка по ВСМ будет занимать всего около двух часов, потенциал у проекта огромный», – подчеркнул в разговоре с «360» вице-президент «Центра экономики и инфраструктуры» Павел Чистяков.

Авиация останется востребованной только у транзитных пассажиров, подтверждает Кирилл Янков. «Те, кто добирается, например, до Санкт-Петербурга с пересадкой в московском аэропорту, вряд ли поедет на вокзал, чтобы пересесть на поезд, хоть и очень быстрый. Таким пассажирам будет удобнее воспользоваться авиаперевозками, поэтому полностью перелеты точно не будут отменены. Кроме того, не стоит забывать и о грузовых воздушных перевозках, которые также могут стать более востребованными из-за возросшей конкуренции», – заключил собеседник «360».

<https://360tv.ru/news/tekst/bystree-sapsana-i-samoleta-gde-projdet-pervaja-v-rossii-skorostnaja-zheleznodorozhnaja-magistral/>

ГАЗЕТА.RU; ЕЛЕНА ГОСТЕВА; 2019.04.16; КАЗАНЬ НЕ НУЖНА: ПУТИН РАЗВЕРНУЛ ВСМ; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПИШУТ СМИ

В России не отказались от идеи скоростного железнодорожного сообщения. Но вместо ранее обсуждавшегося варианта скоростной магистрали в Казань решено строить ветку в Петербург. Разработчики уверены, что это позволит втрое увеличить пассажиропоток между Москвой и Северной столицей. Эксперты сомневаются в рентабельности и целесообразности еще одного «питерского» маршрута.

Судьба проекта по созданию скоростной трассы железной дороги решена, пишет газета «Коммерсант» со ссылкой на свои источники в правительстве. Президент России **Владимир Путин** якобы поддержал идею строительства высокоскоростной железной дороги, которая свяжет две столицы, а в перспективе – и другие города европейской части России. По словам собеседников издания, соглашение о строительстве ВСМ Москва – Санкт-Петербург может быть подписано на Петербургском международном экономическом форуме-2019. Форум традиционно пройдет в северной столице в начале июня.

Издание утверждает, что соответствующая положительная резолюция стоит на письме с этим предложением от врио губернатора Петербурга Александра Беглова и гендиректора ОАО «РЖД» Олега Белозерова.

Ранее пресс-секретарь президента Дмитрий Песков отмечал, что окончательного решения по проекту нет. «Газета.Ru» обращалась с вопросом о судьбе проекта в РЖД на прошлой неделе, но там факт решения о строительстве дороги там не подтверждали. Сейчас на запрос «Газеты.Ru» оперативный комментарий в РЖД не предоставили.

В марте этого года **Владимир Путин** отправил первый проект ВСМ Москва – Петербург на доработку. При этом единой позиции в правительстве на тему необходимости начала строительства проекта не было. Так, министр финансов Антон Силуанов активно критиковал эту идею, отмечая, что пассажиропоток между Санкт-Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом подсчитан неверно. Вице-премьер **Максим Акимов**, **министр транспорта Евгений Дитрих** и гендиректор РЖД Олег Белозеров проект поддерживали.

К идее строительства ВСМ до Санкт-Петербурга положительно относились и в Минэкономразвития. Глава министерства Максим Орешкин отмечал, что петербургская магистраль покажет «гораздо большую эффективность», чем казанская.

Общая стоимость строительства проекта оценивалась в 621,5 млрд рублей, из которых 200 млрд требуется выделить из федерального бюджета.

При этом ранее газета РБК со ссылкой на источники сообщала, что проект строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань стоимостью 1,7 трлн руб. одобрения президента не получил.

Проект по созданию железнодорожной трассы скоростных поездов между Москвой и Санкт-Петербургом принято сравнивать по своему масштабу с проектом по повороту сибирских рек в Среднюю Азию. Идея о создании такой трассы появилась еще в 60-х годах прошлого века, активно развивалась в 90-е годы, был даже издан указ президента Бориса Ельцина о проектировании и строительстве трассы. Правда, потом сам Борис Ельцин и отменил старт этой инициативы, подписав новый указ – об отказе от строительства.

Проект строительства ВСМ Москва – Санкт Петербург сейчас выглядит более жизнеспособным, чем магистраль до Казани, говорит генеральный директор компании «Вальтер Констракшн» Евгений Вальтер. Играет роль здесь не столько более низкая стоимость ВСМ до СПб, сколько потенциальная экономическая обоснованность проекта и его востребованность со стороны как грузовых, так и пассажирских перевозок. Но есть проблемы.

«Для правительства, которое в любом случае должно будет субсидировать более половины средств на строительство, важны гарантии того, что дорога будет окупаемой и усилит экономическое развитие регионов, по которым будет проходить новая магистраль, но пока очевидных доказательств этому нет. Строительство отдельной высокоскоростной ветки потребует больше времени, чем шесть лет, отведенных на выполнение майских указов, кроме того, она может еще подняться в цене до 1,1 – 1,4 трлн рублей, так как старая оценка проекта наверняка будет не актуальной», – полагает Вальтер.

Для того, чтобы найти недостающие средства, государству необходимо будет искать инвесторов, готовых ждать долгой отдачи, и тут есть сомнения, что традиционные варианты ГЧП (государственно-частного партнерства) их будут устраивать, считает он.

Более того, между СПб и Москвой уже 10 лет курсируют Сапсаны, среднюю скорость которых можно увеличить за счет модернизации действующей железнодорожной системы.

«Вызывает здесь сомнения и привлекательность ВСМ с точки зрения грузоперевозок: грузоотправители сейчас пользуются обходным «савеловским» маршрутом, который в целом устраивает участников рынка. Появление новой ВСМ теоретически сократит время в пути грузовых составов, но стоимость таких услуг вырастет в разы, так как необходимо будет менять действующую грузоперевозочную технику: обычные вагоны по скоростной магистрали ходить не смогут», – говорит эксперт.

<https://www.gazeta.ru/business/2019/04/16/12303943.shtml>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.17; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБОРУДОВАТЬ КАРШЕРИНГОВЫЕ МАШИНЫ КАМЕРАМИ

Депутат Госдумы от ЛДПР Василий Власов предложил министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** в обязательном порядке оборудовать машины в системе каршеринга камерами для идентификации личности водителя.

«Считаю целесообразным разработку законопроекта, обеспечивающим большую безопасность от лиц, которые не допускаются к управлению или лишены права управления транспортным средством. Одной из таких мер могло бы быть обязательное требование об установке камеры внутри транспортного средства, предоставляемого по системе каршеринг, для идентификации личности, получающего в пользование транспортное средство», – написал Власов в обращении к **Дитриху**, текст письма находится в распоряжении РИА Новости.

<https://ria.ru/20190417/1552758768.html>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/transport/karsheringovye-avto-mogut-oborudovat-kamerami/>

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/120287>

ГТРК СТАВРОПОЛЬЕ; 2019.04.16; ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СТАВРОПОЛЬЯ МОДЕРНИЗИРУЮТ

Модернизацию транспортной инфраструктуры Ставрополья обсудили **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и губернатор края Владимир Владимиров.

На встрече в Москве были рассмотрены вопросы реализации на Ставрополье национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Как отмечалось, на сегодня объявлены торги по объектам, входящим в программу.

Еще одной темой встречи стало завершение строительства транспортной развязки на въезде в Пятигорск. Ее стоимость – 3,7 миллиарда рублей. По словам губернатора, этот важный транспортный объект позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети городов-курортов Кавминвод и снизить аварийность.

Рассказал глава края и о планах по реконструкции аэропортовых и аэродромных комплексов региона. Так, в аэропорту Минеральных Вод планируется реконструкция 9 рулежных дорожек, в Ставрополе – рулежных дорожек и взлетно-посадочной полосы.

Помимо этого, есть острая необходимость строительства нового пассажирского терминала в краевом центре.

Также обсуждены вопросы развития пригородного железнодорожного сообщения и строительства региональных автодорог, сообщили во вторник в пресс-службе главы Ставрополья.

<https://stavropolye.tv/news/120849>

На ту же тему:

http://www.stav.aif.ru/society/transport/v_aeroportah_minvod_i_stavropolya_otremontiruyut_rul_yozhnye_dorozhki

ТАСС; 2019.04.16; ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РОССИИ В 2018 ГОДУ СОСТАВИЛ \$15 МЛРД

Объем экспорта транспортных услуг РФ в 2018 году составил \$15 млрд, сообщил **замминистра транспорта Алексей Семенов** на 24-й международной конференции для грузовладельцев, логистов и перевозчиков «ТрансРоссия».

«В прошлом году объем экспорта транспортных услуг составил \$15 млрд. Это сопоставимо с экспортом вооружений», – сказал он.

Семенов напомнил, что в соответствии с майским указом президента РФ в транспортной отрасли проводится цифровая трансформация.

«Российский транспортный комплекс интегрирован в международное транспортное пространство. Мы не можем себе позволить внедрять или разрабатывать такие технологии, которые будут в отрыве от наших коллег. Соответственно, основная наша задача – это повысить транспортно-транзитный потенциал РФ», – отметил замглавы **Минтранса**.

Как сообщала газета «Коммерсантъ», Минэкономразвития РФ подготовило проект стратегии развития экспорта транспортных услуг, согласно которому объем экспорта должен расти почти на 6% в год и достичь \$29,2 млрд к 2024 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6340903>

ТАСС; 2019.04.16; МИНТРАНС С 1 ИЮЛЯ РАЗРЕШИТ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ТРАНЗИТ «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ; В МИНИСТЕРСТВЕ РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ЭТО ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ТРАНЗИТА ПО ТЕРРИТОРИИ РФ НА 40%, ДО УРОВНЯ 2013 ГОДА

Минтранс РФ планирует с 1 июля 2019 г. разрешить в тестовом режиме транзит «санкционных» грузов через Россию в третьи страны для развития транспортного потенциала и роста экспорта транспортных услуг. Об этом в рамках 24-й Международной

выставки транспортно-логистических услуг и технологий TransRussia рассказал **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**.

«Мы планируем, что 1 июля 2019 г. российские и международные перевозчики смогут осуществлять перевозку так называемых «санкционных» грузов через территорию РФ в третьи страны при условии использования электронных навигационных пломб», – сказал он. **Семенов** добавил, что система будет работать в тестовом режиме с 1 июля 2019 г. до 31 декабря 2019 г.

«В настоящее время мы прорабатываем соответствующие нормативно-правовые акты, обсуждается форма запуска системы», – добавил чиновник. Он отметил, что точные сроки запуска для всех транзитных перевозок на сегодняшний день определяются, в том числе при участии созданной при **Минтрансе** РФ рабочей группы с грузоперевозчиками.

По словам **Семенова**, возобновление транзита «санкционных» товаров, ввоз которых на сегодняшний день запрещен на территорию РФ, увеличит транзитные перевозки, по экспертным оценкам, на 40%, до уровня 2013 г. Это будет способствовать решению задач, поставленных комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры: развитию транспортного потенциала и росту объема экспорта транспортных услуг, а также является частью ведомственного проекта «Цифровой транспорт и логистика».

Как отметил **Семенов**, система прослеживаемости грузов обеспечивает как реализацию функций государства, так и принесет дополнительную прибыль от использования транзитного потенциала. При этом она будет выгодна и грузоперевозчикам и грузовладельцам с точки зрения мониторинга за своими грузами.

В июле 2014 г. Евросоюз и США ввели санкции в отношении РФ в связи с событиями на Украине и неоднократно расширяли и продлевали их. Россия 7 августа 2014 г. ввела пакет ответных мер в отношении Евросоюза, США, Австралии, Канады и Норвегии. Так называемые контрсанкции представляли собой запрет сроком на один год импорта в РФ из этих стран фруктов, овощей, молочной и мясной продукции. Позже продовольственное эмбарго было продлено и действует в настоящее время.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/239313>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3946049>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2019.04.17; «ЛАСТОЧКУ» ЗАМЕНИТ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС

План создания железнодорожного сообщения Петербурга с Сертолово в третий раз меняется

Октябрьская железная дорога (ОЖД) совместно с Дирекцией по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области прорабатывает вопрос запуска рельсовых автобусов от Финляндского вокзала до Сертолово. Первая такая электричка, по данным источника “Ъ”, может быть запущена уже в сентябре этого года. Эксперты “Ъ” объясняют, что с большой долей вероятности власти двух регионов решили отказаться от прежних планов по строительству на этом направлении ЛРТ (легкорельсового транспорта) и скоростных электричек «Ласточка» из-за высокой стоимости проекта.

Как сообщили во вторник в Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области (ДТС), вопросы организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения на участке Петербург (Финляндский вокзал) – Левашово – Сертолово обсуждались накануне на совещании под председательством первого заместителя министра транспорта РФ **Иннокентия Алафинова**. Итогом встречи стала договоренность чиновников Петербурга, Ленобласти и руководства РЖД «ускорить совместную разработку концепции по развитию железнодорожной инфраструктуры».

В частности, как сообщил “Ъ” руководитель ДТС Кирилл Поляков, РЖД сегодня занимается проектом реконструкции железнодорожных путей по данному направлению. «Это будет не «Ласточка» и не ЛРТ (легкорельсовый транспорт.- “Ъ”), а другой подвижной состав. В случае если дорогу будет решено оставить неэлектрифицированной, то по маршруту будут курсировать рельсовые автобусы. Это электричка, которая также может работать на дизельном топливе», - пояснил Кирилл Поляков.

Источник в ДТС сообщил, что на совещании также было сказано, что первую электричку до Сертолово необходимо запустить до сентября этого года. Стоимость проекта господин Поляков раскрывать не стал, так как проектные работы еще не завершились. По данным источника в администрации Ленобласти, речь идет об инвестициях в размере 6 млрд рублей, другой собеседник в региональном правительстве говорит, что уложиться получится в 3 млрд рублей. В ДТС добавили, что рассчитывают, что большую часть расходов возьмет на себя РЖД, но не стали уточнять другие источники финансирования проекта. В Октябрьской железной дороге не смогли оперативно прокомментировать запрос “Ъ”.

Организация нового железнодорожного направления предусматривает реконструкцию участка железнодорожной ветки Сертолово – Левашово длиной около 6,5 км, который сейчас не обустроен и не электрифицирован.

Сегодня доехать из Сертолово до Петербурга можно только на автобусе, железнодорожное сообщение между населенными пунктами отсутствует. Изначально власти двух регионов планировали привлечь инвесторов к строительству ЛРТ по этому направлению, а осенью 2016 года заявили об идее запуска скоростных электричек «Ласточка» (см. “Ъ” от 09.11.2016). Однако от этих идей пришлось отказаться. Весной прошлого года губернатор Ленобласти Александр Дрозденко и занимающий тогда пост главы Петербурга Георгий Полтавченко обратились к премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву с просьбой оказать содействие в организации пригородного маршрута железнодорожного транспорта из Петербурга в Сертолово (см. “Ъ” от 05.03.2018). Они объяснили, что создавать в этом направлении линию ЛРТ экономически нецелесообразно, инвестора найти не удалось, тогда как запуск скоростной пригородной электрички обойдется в пять раз дешевле.

Генеральный директор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров объясняет, что власти решили запустить рельсовые автобусы с целью экономии. «Электрификация путей на этом направлении некупаема. В данном случае есть возможность для начала запустить рельсовые автобусы, протестировать маршрут, и если будет хороший пассажиропоток, пустить там, допустим «Ласточку»», - сказал Михаил Бурмистров. Он также добавил, что такой вид подвижного состава курсирует в Брянской, Тульской, Калужской и Рязанской областях. Первый рельсовый автобус в Петербурге заработал в 2014 году в направлении на Выборг и Приморск.

<https://www.kommersant.ru/doc/3946195>

ФОНТАНКА.РУ; МИХАИЛ ГРАЧЕВ; 2019.04.16; ЗОНА РИСКА М-11. ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ДО МОСКВЫ МОЖЕТ СПОТКНУТЬСЯ НА СОФИЙСКОЙ

Скоростную трассу между Москвой и Петербургом обещают запустить к октябрю 2019 года. Как выяснила «Фонтанка», к этому сроку могут и не достроить. Под угрозой – съезд на городские улицы.

Последним этапом создания М-11 должно стать подключение платной дороги к улично-дорожной сети Петербурга. Роль связующего элемента отведена смычке магистрали с КАД, но проектом также предусматривается и соединение со строящимся прямо сейчас продолжением улицы Софийская. Проблема в том, что Софийскую должны закончить лишь к 2021 году, в то время как **министерство транспорта** уже пообещало полностью открыть платную магистраль (вместе со всеми развязками) к 29 сентября 2019 года.

Дотянуть Софийскую от Колпинского шоссе до Заводского проспекта должна компания «Буер». Контракт стоимостью 2,1 млрд рублей был заключен с ней в декабре 2018 года. По условиям соглашения, полностью готовый участок трассы протяженностью 2 км колпинцы получают в октябре 2021 года. На 2019 год предусматривается финансирование в размере 500 млн рублей. В госконтракте нет упоминаний о соединении с М-11.

Строительством соединения межстоличной автомагистрали с Московским проспектом и Софийской занимается компания «ЕвроТрансСтрой» (ЕТС). Пятимиллиардный контракт с ней заключен в 2016 году. Первоначальный срок – лето 2018 года – сорван. Теперь планируемое окончание работ – 31 августа 2019 года.

Место развязки с платной магистралью находится примерно в 750 метрах от Колпинского шоссе. Выходит, что с середины апреля до конца сентября необходимо будет построить почти половину Софийской, а также крупную развязку с ней. Один из дорожных строителей рассказал «Фонтанке», что в теории это возможно, но обойдется в очень большие деньги, куда больше, чем отведенные по контракту 500 млн рублей.

Любопытно, что на вопрос о соединении платной трассы и Софийской улицы в ЕТС ответили, что к проводимым работам по подключению М-11 к улице Софийской отношения не имеют. «Данные работы выполняет АО «Буер»», – заявили в «ЕвроТрансСтрое». В то же время директор «Буера» Владимир Лейман сообщил «Фонтанке», что его компания занимается сугубо Софийской улицей. Собеседник «Фонтанки» в городском правительстве настаивает: оба проекта связаны между собой, и у каждой стороны есть своя часть работ. При этом контракт на подключение М-11 к улично-дорожной сети заключен именно с «ЕТС».

В госкомпании «Автодор», которая выступает заказчиком строительства трассы М-11, заверили, что по вопросу соединения платной магистрали и Софийской наладили взаимодействие с властями Петербурга, и пообещали, что все противоречия будут разрешены до ввода в эксплуатацию трассы. Строительством последнего этапа основного хода М-11, до КАДа, занимается итало-турецкая компания ICA Constructions, в которой «Фонтанку» также заверили, что закончат строительство своей части к сентябрю.

Третья попытка

Срок запуска М-11 уже переносили. Предполагалось, что платная дорога между Москвой и Петербургом будет готова до чемпионата мира по футболу 2018. Следующим дедлайном **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** назвал середину 2019 года, но осенью 2018-го темп строителям сбили древние люди – при раскопках на 663-м км трассы были найдены артефакты возрастом более 3000 лет. Кроме них, обнаружили следы славянской колонизации 14-15 веков и находки более поздних периодов. Последнее обещание дал первый **заместитель министра** транспорта России **Иннокентий Алафинов** – в начале апреля он заявил, что трассу введут в эксплуатацию 29 сентября 2019 года.

По данным «Фонтанки», на текущий момент асфальт лежит на 75% М-11 от Великого Новгорода до Петербурга. Общий объем финансирования последних этапов строительства составляет 76,8 млрд рублей, из которых до подрядчиков к февралю 2019 года дошло 40,1 млрд рублей или 52%. Как уверяют собеседники нашего издания, сейчас за судьбой проекта очень внимательно наблюдают в министерстве транспорта: совещания, выезды и отчетные фотосессии происходят не реже раза в неделю.

Было бы преувеличением назвать ключевым соединением М-11 с Московским проспектом и Софийской. И все же оно – обещанная часть проекта. Трассу можно открыть и без него, но в этом случае проект будет реализован не полностью.

<https://www.fontanka.ru/2019/04/16/116/>

ТАСС; 2019.04.16; В СП «МЕГАФОНА», ГАЗПРОМБАНКА И РОСТЕХА СМЕНИЛСЯ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Бывший вице-президент сети кинотеатров «Каро» Ульяна Антонова назначена на должность генерального директора компании в сфере развития цифровых услуг «МФ Технологии» (МФТ, совместное предприятие «Мегафона», Газпромбанка, холдинга USM и Ростеха), говорится в сообщении Газпромбанка.

На этой должности она сменит Михаила Блинкина, который на данный момент является председателем общественного совета **Минтранса** РФ.

«В связи с недавним переизбранием на должность председателя Общественного совета **Минтранса** РФ Михаил Яковлевич принял решение о снятии с себя обязанностей генерального директора компании из-за высокой загрузки по общественным проектам», – поясняют в банке.

Создание совместного предприятия «МФ Технологии» было завершено в середине 2018 года. «Мегафон» контролирует 45% «МФ Технологии», USM владеет 9% компании, еще 35% у Газпромбанка и 11% у Ростеха. Компания занимается развитием цифровых услуг и реализацией проектов в сфере цифровой экономики.

<https://tass.ru/ekonomika/6336879>

ТАСС; 2019.04.16; «СОВФРАХТ» ЗАЩИТИЛ В СУДЕ СТАТУС ОПЕРАТОРА

Верховный Суд РФ не поддержал мнение АНПЗ о том, что услуги, оказываемые «Совфрахтом» в связи с оплатой провозных платежей предоставленных в пользование заводу вагонов, являлись экспедиторскими

Москва, 16 апреля. Досрочное прекращение в 2017 году договора на транспортное обслуживание между ПАО «Совфрахт» и АО «Антипинский НПЗ» (АНПЗ) привело к судебным искам. В частности, сторонам не удавалось урегулировать разногласия относительно взыскания неустойки, которая, в связи с существенным периодом просрочки и значительной суммой задолженности, составила 283 млн рублей. Однако спор между сторонами наконец урегулирован.

Так, 26 февраля 2019 года судебная коллегия Верховного Суда согласилась с позицией «Совфрахта», согласно которой операторские услуги являются комплексом услуг и могут включать в себя также услуги, связанные с расчетами с перевозчиком, а именно оплату ж/д тарифа за перевозку.

Аналогичную позицию еще в 2008 году излагал **Минтранс России**, разъясняя в письме от 20 мая 2008 года № СА-16/3729, что услуги операторов по предоставлению подвижного состава, а также услуги, предоставляемые в рамках договоров транспортной экспедиции, являются «самостоятельными видами деятельности и регламентируются главами 39 и 41 Гражданского кодекса Российской Федерации».

Таким образом, отличное от изложенного **Минтрансом** мнение грузовладельца, в данном случае – АНПЗ, о том, что в услуги оператора включается только предоставление вагонов, а услуги, оказываемые «Совфрахтом» в связи с оплатой провозных платежей предоставленных в пользование заводу вагонов, являлись экспедиторскими, не поддержано Верховным Судом Российской Федерации.

Это означает, что к спорам по операторским услугам срок исковой давности применяется не один год, как при оказании экспедиторских услуг, а составляет три года, что само по себе является важным для оператора фактором.

Дело в том, что, поскольку основной обязанностью оператора является предоставление подвижного состава для осуществления грузовладельцем перевозок по договорам, заключаемым с перевозчиком, и услуга по оплате провозных платежей является сопутствующей, направленной лишь на выполнение обязанности по предоставлению подвижного состава, отношения сторон не подлежат регулированию законом о транспортной экспедиции, независимо от наименования договора. Суды нижестоящих

инстанций подтвердили именно такое положение дел, которое и нашло отражение в позиции коллегии по экономическим спорам Верховного Суда.

Заместитель председателя Комитета по транспорту и экспедированию ТПП России Хайтаров Олег Николаевич комментирует: «После начала реформы железнодорожной отрасли в 2003 году ОАО «РЖД» перестало быть единственным владельцем вагонов. Четкая система взаимоотношений грузовладелец – перевозчик претерпела изменения. В настоящее время сверки расчетов между частными владельцами вагонов, предоставляющими дополнительные услуги, и грузовладельцами порой затягиваются на многие месяцы и даже годы. Поэтому применение сокращенных сроков исковой давности несправедливо ни по отношению к операторам, ни по отношению к грузовладельцам. Работающим в отрасли очевидна разница между комплексными услугами, включающими предоставление вагонов, и транспортно-экспедиционной деятельностью. Суть в несравнимой степени ответственности, а именно ответственности за груз, в распределении обязанностей за перемещение груза, независимо от того, как называется соглашение, заключенное между оператором и грузовладельцем».

Таким образом, вышеупомянутое решение Верховного Суда защитило существование рынка логистических услуг операторов подвижного состава и дает основание полагать, что четкое распределение ответственности между оператором, грузовладельцем и перевозчиком будет способствовать развитию конкуренции на рынке и более ответственному отношению сторон транспортных договоров к своим обязательствам, возникающим не из названия договора, а из содержания и по факту оказанных услуг.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6335629>

ТАСС; 2019.04.16; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ ГРАФИК РАЗРАБОТКИ СТАНДАРТОВ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Минтранс РФ утвердил график разработки стандартов и технических требований в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом ТАСС сообщили в Минтрансе РФ.

«[График] утвержден. Позднее он будет опубликован в открытом доступе», – сказали в пресс-службе Минтранса.

Графиком предусмотрена разработка более 200 стандартов со сроком реализации до 2024 года, в том числе в целях повышения безопасности дорожного движения, увеличения межремонтных сроков, увеличения сохранности покрытий автодорог, повышения уровня пропускной способности трасс.

Ряд стандартов будет направлен на широкое внедрение технологий информационного моделирования и новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/240631>

ТАСС; 2019.04.16; МИНПРОМТОРГ ПОМОЖЕТ СОЗДАТЬ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Минпромторг РФ поможет в создании сетей электрозарядных станций и заправок сжиженного природного газа (СПГ) в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» и комплексного плана расширения магистральной инфраструктуры. Об этом сообщил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров на итоговой коллегии министерства.

«С учетом задачи его [транспорта] экологизации, дорожная сеть, которая будет создана в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» и Комплексного плана расширения магистральной инфраструктуры должна быть оборудована заправками на СПГ, – мы работаем над этим с Минэнерго и «Газпромом», – сказал Мантуров. – Тоже самое касается электрозарядных станций, так как мы уже используем транспорт на электротяге».

«С Минтрансом и другими ведомствами будем внедрять в 64 городах интеллектуальные системы управления наземным движением, а также системы организации воздушного сообщения при строительстве 66-и аэропортовых комплексов. Тем самым мы сделаем шаг к созданию технологической базы для беспилотной авто- и авиатехники, которая уже тестируется на наших полигонах», – добавил министр.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6339971>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/238305>

ТАСС; 2019.04.16; НА ДОРОГАХ БАШКИРИИ УСТАНОВЯТ 13 ПУНКТОВ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

Тринадцать автоматических пунктов весового контроля появятся на дорогах Башкирии до 2024 года по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги». Об этом во вторник сообщил ТАСС заместитель руководителя управления дорожного хозяйства республики Азамат Таепов.

«Всего до 2024 года предусмотрена установка 13 пунктов весогабаритного контроля. В 2019 году будет установлено три пункта, на эти цели из республиканского бюджета будет выделено 132 млн рублей», – сказал он.

До конца 2022 года, на установку пунктов весового контроля регион потратит 678 млн рублей. Одна из установок взвешивания грузовых автомобилей в 2019 году появится на западном обходе Уфы, две другие разместятся на северо-западе и северо-востоке республики.

В настоящее время на территории Башкирии действуют два стационарных пункта весового контроля и 10 мобильных.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/240481>

АИФ ВЛАДИВОСТОК; 2019.04.16; ГДЕ ПРИМОРЬЕ ЖДЁТ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ

Слышал, что в этом году в крае будут активно делать дороги. Можно узнать, какие именно участки и когда будут восстанавливать?

С. Кутыин, Уссурийск

- В этом году только Владивостоку направлено из краевого бюджета около 2 миллиардов рублей на ремонт дорог, что в четыре раза больше, чем в прошлом году. В мае пройдут конкурсы по определению подрядчика, в июне дорожники приступят к работам. И жители должны увидеть качественные изменения, – заявил губернатор Олег Кожемяко.

Плюс к этому должны быть подготовлены проектные документы по новым объектам. Также будут активно строить трассу на участке Владивосток – Находка – порт Восточный. Эта работа ведётся в рамках государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013-2021 годы. Эта программа является составной частью приоритетного национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Почему столица округа в центре внимания?

В 2019 году запланирован ремонт 81 километра дорог, из которых 18 – участки краевых трасс. Значительная часть средств пойдёт на ремонт 15 улиц Владивостока. Один из наиболее важных участков – от площади Баляева до Рудневского моста протяжённостью один километр. Здесь проведут ремонт покрытия проезжей части, замену бортовых и тротуарных камней, блоков подпорных стен, отремонтируют тротуар с использованием тактильной плитки. Сейчас определяется подрядчик работ.

Как доложил **директор департамента** транспорта и дорожного хозяйства Приморья Виктор Свяченковский, отдельная программа есть по самому Рудневскому мосту. Объекту необходим капитальный ремонт, стоимость которого 200 миллионов рублей. Работы запланированы на 2020-2021 годы. А в перспективе в этом районе должен появиться

второй мост, который свяжет улицу Снеговая с транспортными развязками на Баляева. Цена вопроса – 5 миллиардов рублей.

- Ремонт в городе будет проводиться по ночам, чтобы не создавать неудобств жителям. Кроме того, в ходе работ дорожники предусмотрят полосы для муниципального транспорта и стоянки для личных автомобилей. Данная работа будет проведена в комплексе, за счёт объёмов предусмотренных средств и сопутствующих программ, направленных на благоустройство дворов, спортивных и детских площадок, – подчеркнул Олег Кожемяко.

Кстати, в связи с тем, что Владивосток получил статус столицы Дальнего Востока, не исключено, что будут расширены планы по развитию его дорожной инфраструктуры. По крайней мере, такое заявление сделал недавно **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Администрация Приморья уже сейчас работает над перспективными планами. Сегодня прорабатывается вопрос о создании кольцевой дороги с Эгершельда через остров Елена. Техничко-экономическое обоснование на первый этап работ будет готово к осени.

Как хорошая дорога поможет экономике?

Около 60 километров дорог отремонтируют в крае. Например, по словам главы региона, в этом году предусмотрено 1,6 миллиарда рублей из бюджетов всех уровней на ремонт дороги Артём – Находка.

Важный объект – участок строительства автомобильной дороги Владивосток – Находка – порт Восточный. Создание новой трассы имеет приоритетное значение для развития экономического потенциала и ключевых точек роста региона. Дорога – часть международного транспортного коридора «Приморье-1», связывающего между собой Харбин, Гродеково, Владивосток, Находку и порты Азиатско-Тихоокеанского региона, формирует опорную магистральную сеть автомобильных дорог юга Приморского края, обеспечивает выход на федеральную трассу А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток.

В настоящий момент уже введены в эксплуатацию два первых участка трассы, составляющие скоростной объезд Артёма и уже значительно разгрузившие улично-дорожную сеть города. Начало проектирования следующего участка с 43-го по 146-й километры запланировано в этом году.

Строится транспортная развязка «Полный клеверный лист» в районе поворота на посёлок Силинский. Это позволит соединить в общую сеть автомобильные дороги: Владивосток – Находка – порт Восточный на участке с первого по девятнадцатый километры и так называемую горностаевскую трассу, дорогу Владивосток – Артём вдоль Уссурийского залива.

КСТАТИ

Свыше 320 км дорог регионального и местного значения в Приморье будет отремонтировано до 2024 года. 81,4 км из них – в этом году. Общий объём финансирования составит более 12,5 млрд руб. из бюджетов всех уровней. Кроме того, ежегодно увеличивается финансирование на ремонт трасс и по другим краевым программам.

http://www.vl.aif.ru/auto/gde_primore_zhdyot_masshtabnyy_remont

ТАСС; 2019.04.16; В САМАРЕ ЗАКЛЮЧИЛИ ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ В РАМКАХ НАЦРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»

Власти Самарской области заключили первый контракт в рамках нацпроекта «Безопасные дороги», подрядной организацией выбран «СЕРВИС-ГАЗ-КОНСУЛЬТАНТ». Об этом говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой администрации города Самары.

«Накануне, 15 апреля, в Самаре определилась первая подрядная организация, которая выполнит ремонт участков автомобильных дорог «картами» свыше 100 погонных метров

на территории городского округа в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – говорится в сообщении.

Подрядчику предстоит привести в порядок 40 участков автодорог протяженностью 40,1 км на общую сумму 373,36 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/239715>

ТАСС; 2019.04.16; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 2,46 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В 2019 ГОДУ

Более 2,46 млрд рублей направят в Ульяновской области на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году. Об этом сообщила во вторник ТАСС министр финансов региона Екатерина Буцкая.

«Бюджет на дорожные мероприятия в 2019 году в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» составляет 2 млрд 464 млн рублей. Из них средства областного и местного бюджета составят 1 млрд 216 млн рублей и средства федерального бюджета – 1 млрд 47 млн рублей», – сказала собеседница агентства.

Она добавила, что регион примет участие в трех из четырех направлений проекта. «Это направления «Дорожная сеть», «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения», – пояснила министр.

Буцкая уточнила, что масштаб работ охватывает 59 объектов, общая протяженность участков ремонта – 107,8 км. «В их числе 47 участков автомобильных дорог в городе Ульяновске и Ульяновской области – и 12 объектов по безопасности дорожного движения – освещение пешеходных переходов, установка дублирующих дорожных знаков, установка светофорных объектов, перильное ограждение. Система фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения будет расширена до 200 комплексов», – отметила она.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6340554>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/239249>

ТАСС; 2019.04.16; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ НА ПОДДЕРЖКУ ЭКСПОРТА 7 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Саратовской области планируют направить около 7 млрд рублей на развитие экспорта из региона в рамках национального проекта. В частности, для этого планируется организовать ряд бизнес-миссий и встреч с иностранными деловыми партнерами, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе министерства экономического развития региона.

«В Саратовской области на реализацию национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**» планируется направить 7,02 млрд руб. в 2019 – 2024 годах. За счет этого планируется значительно увеличить объемы экспорта из региона», – рассказала собеседница агентства.

По ее словам, ожидается, что для увеличения объемов экспорта, уже в ближайшие шесть лет около 4 тыс. компаний-экспортеров получат помощь от специалистов Центра поддержки экспорта. Специалисты помогут саратовским производителям в поиске зарубежных деловых партнеров, а также подготовке предложений и заключении экспортных контрактов. Кроме того, планируется оказывать помощь предпринимателям и в самопрезентации. Сделать это бизнесмены смогут, например, на выставках и форумах, которые будут проходить в России и за рубежом.

«Уже на 2019 год запланированы бизнес-миссии в Азербайджан, Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Туркменистан, Узбекистан, Иран, Объединенные Арабские Эмираты, Монголию, Вьетнам и ответные визиты деловых кругов Армении, Казахстана,

Белоруссии, Германии, Ирана и Кореи в Саратовскую область», – отметила собеседница агентства.

По данным министерства экономического развития области, по итогам 2018 года экспорт из региона составил 1,6 млрд долларов. В основном область экспортирует продукцию химической промышленности, каучук (49,8% от общего объема экспорта области), машиностроительную продукцию (15,3%), продовольственные товары и сырье (15,1%), минеральные продукты (11,8%). Крупнейшими торговыми партнерами при экспорте являются Германия, Турция, Бразилия.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/235691>

ТАСС; 2019.04.16; КАНАТНУЮ ДОРОГУ ИЗ ПРИАМУРЬЯ В КИТАЙ ЗАПУСТЯТ В НАЧАЛЕ 2021 ГОДА; ЕЕ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ СОСТАВИТ ОКОЛО 2,5 МЛН ЧЕЛОВЕК В ГОД

Амурской области ожидают, что трансграничная канатная дорога через реку Амур между российским Благовещенском и китайским городом Хэйхэ введут в эксплуатацию в первом квартале 2021 года. Об этом сообщила во вторник первый заместитель министра экономического развития и внешних связей области Екатерина Киреева на встрече с участниками экспертного информационного тура, организованного компанией «РЖД Тур» в рамках мероприятий Перекрестного года России и Японии.

«Впереди у нас уникальный проект – создание канатной дороги через реку Амур. Это первый в России и мире проект создания такой трансграничной дороги. Сейчас идет проектирование, мы ждем через пару лет ввода в эксплуатацию», – сказала Киреева. «Пока, по расчетам инвесторов, это первый квартал 2021 года», – уточнила она в беседе с корреспондентом ТАСС. Пропускная способность канатной дороги составит около 2,5 млн человек в год. Ежедневно дорога сможет перевозить через Амур 5-6 тыс. человек.

Ранее сообщалось, что новый инвестор проекта по строительству трансграничной канатной дороги через Амур между Благовещенском и Хэйхэ вложит в проект 2,2 млрд рублей. Соглашение о строительстве канатной дороги между двумя странами подписали в 2012 году. Ожидается, что дорога протяженностью около километра позволит российским и иностранным туристам максимально комфортно пересекать границу. Время в пути не превысит трех минут. Для реализации проекта сформировали земельный участок площадью 4 9184 га, где будут размещены канатная дорога с пассажирским терминалом и комплексом беспошлинной торговли. Строительство планируется начать в 2019 году.

Туризм в Амурской области

В состав экспертной группы, которой до 26 апреля предстоит оценить туристические возможности 11 российских городов, вошли руководители туристических и транспортных фирм, визового центра, журналисты. В качестве оптимального формата ознакомительной поездки по России для японских гостей выбрали путешествие по Транссибу – самой длинной железной дороге мира, протяженность которой 9 288,2 км. В ходе поездки участники экспертного тура планируют изучить как потенциал железнодорожных туров по Транссибу для японских туристов, так и те возможности, которые могут представлять для них интерес в российских городах, через которые проходит магистраль. Тур продолжится посещением Благовещенска, Читы, Иркутска, Новосибирска, Екатеринбурга, Казани и других городов.

<https://tass.ru/obschestvo/6338639>

ПРАЙМ; 2019.04.16; РОССИЮ И АБХАЗИЮ НА ЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ СВЯЖУТ ТРИ ПОЕЗДА

Три поезда будут ходить из России в Абхазию в летнее время, сообщил пресс-секретарь «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД, осуществляющая перевозки пассажиров в дальнем следовании) Владимир Кравцов.

«Будет назначено три поезда, соответственно, из Москвы, Санкт-Петербурга и из Самары. Из Москвы и Санкт-Петербурга поезда будут отправляться в летние месяцы в ежедневном режиме, с июня по август. А что касается дополнительного поезда из Самары, то он будет назначен в июне и в июле, но он будет ходить три-четыре раза в неделю», – сказал Кравцов Sputnik Абхазия.

По его мнению, эти поезда, как и в прошлом году, будут пользоваться популярностью. «Мы смотрели уже на сайте РЖД в разделе «покупка билетов», на некоторые даты уже нет билетов. Судя по скорости продаж билетов, эти поезда уже пользуются спросом», – отметил Кравцов.

<https://1prime.ru/business/20190415/829896295.html>

RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.04.16; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ПРОСИТ ФНС ПРОВЕРИТЬ БЕЛОРУССКИЕ КОМПАНИИ-ПОСРЕДНИКИ

Россельхознадзор просит Федеральную налоговую службу проверить деятельность 36 белорусских компаний-посредников. Об этом говорится в заявлении, опубликованном пресс-службой ведомства.

Как отмечается, речь идет о компаниях, «осуществляющих незаконные поставки белорусской продукции в Россию, используя схему «ложного транзита» в Казахстан и Киргизию».

Основанием для таких выводов послужили слова руководителя одной из белорусских компаний Юрия Воскресенского, который сообщил, что «его компания перегружается в Москве при поставках продукции в Казахстан».

Отмечается, что согласно действующим правилам в случае перегрузки транзитных товаров, Ветеринарная служба Белоруссии обязана информировать об этом Россельхознадзор, чего сделано не было.

«Соответственно, транзит невозможно признать законным», – говорится в сообщении.

Россельхознадзор также собирается провести собственное расследование «всей цепи передвижения белорусской продукции».

Ранее ведомство обратилось в ФСБ и **Минтранс России** с просьбой принять меры, чтобы пресечь «серые схемы» поставок животноводческой продукции из Белоруссии.

Россельхознадзор просит ФНС проверить белорусские компании-посредники

<https://russian.rt.com/russia/news/621851-rosselhornadzor-fns-belorussiya>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.16; «РГ» РАССКАЗЫВАЕТ, КАК ПОДДЕРЖИВАЮТ ИНВАЛИДОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ

Безграничные возможности

В России в этом году вступили в силу поправки в Федеральный закон «О занятости населения в РФ», которые дают инвалидам дополнительные права при поисках работы и во время трудовой деятельности. Законодательно введено понятие сопровождения инвалида при содействии его занятости. В России существует специальная программа для людей с ограниченными возможностями «Доступная среда». Она включает в себя множество мероприятий для устранения ситуаций, представляющих опасность для маломобильного человека.

Выйти из дома одному – не проблема

Текст: Александр Ленин

Приехавшим впервые в Японию россиянам может показаться, что там чересчур большое количество инвалидов. Но такое впечатление возникает лишь оттого, что люди с ограниченными возможностями попросту не боятся выходить из дома на улицу.

На всех японских тротуарах выложена тактильная плитка с рифлением, которая является ориентиром для незрячих. Такие люди ощущают неровность сквозь тонкую подошву специальной обуви. Перед проезжей частью направление рифлений меняется, что говорит

о приближении к пешеходному переходу. Тактильные блоки в 1965 году изобрел японец Миякэ Сэйити, друг которого потерял зрение.

Не является исключением и японский общественный транспорт, на котором инвалидам передвигаться легко и удобно. Новая модель японского такси, которую активно внедряют накануне проведения Олимпийских и Паралимпийских игр в Токио в 2020 году, предполагает беспрепятственную возможность транспортировки пассажира с инвалидной коляской.

Кстати, на улицах столичного мегаполиса вы не найдете высоких бордюров, мешающих движению инвалида-колясочника. В 2006 году японские парламентарии приняли закон, который обеспечивает беспрепятственное передвижение лицам с ограниченными возможностями и людям преклонного возраста. Ранее местные предприятия самостоятельно решали, нужно ли им избавляться от барьеров на подведомственной территории.

Большинство станций метро в Японии оборудованы лифтами для инвалидов, которые всегда и безупречно работают, а служащие местной подземки придут на помощь в случае необходимости. Интересно, что общественные туалеты и даже телефонные будки в Японии создаются в расчете на то, чтобы ими могли воспользоваться инвалиды. Торговые центры, музеи, вокзалы и основные общественные учреждения оснащены пандусами и широкими дверьми.

Японские власти субсидируют некоторые потребности инвалидов. Например, покупку инвалидной коляски с электроприводом, которая стоит приличных денег. Государство оплачивает труд социальных работников, помогающих инвалидам.

В Японии с 1976 года существует закон, в соответствии с которым каждая местная компания обязана предоставить определенное количество рабочих мест для инвалидов в зависимости от общей численности персонала. Фирма должна взять работника, обучить его и трудоустроить. За соблюдением указанных норм в стране строго следят.

Мостик специального назначения

Текст: Вячеслав Прокофьев («Российская газета», Париж)

На программы по поддержке инвалидов во Франции тратятся десятки миллиардов евро. Средства поступают из многих источников, включая систему социального страхования, фондов местного самоуправления, как регионов, так и департаментов, и, конечно, из государственного бюджета.

Всего во Франции, по статистическим данным, насчитывается 5,5 миллиона людей с тем или иным «гандикапом». Из них 850 тысяч граждан, как здесь говорят, с «ограниченной подвижностью».

С тем чтобы облегчить существование инвалидов во Франции, были приняты многочисленные законы, которые, признав за ними право на равные с остальными гражданами страны шансы в жизни, создали систему, призванную им помочь. Это и технические средства (к примеру, те же коляски), и финансовые. Каждый из них имеет право на государственную компенсацию, размер которой зависит от физического недостатка. Сейчас пенсия по инвалидности доходит до 860 евро в месяц. Причем к 1 ноября этого года она будет увеличена до 900 евро. К этому следует добавить налоговые льготы, всяческие скидки, в частности на транспорт, телефон. По всей стране, в каждом департаменте созданы социальные структуры, которые занимаются исключительно делами инвалидов.

Право инвалидов на труд закреплено в законодательном порядке. По существующему законодательству все предприятия, на которых трудятся свыше 20 служащих, должны принимать на работу не менее шести процентов людей с ограниченными физическими возможностями. За выполнением этого закона следит специально созданная структура Aгенfirph, которая конкретно занимается трудоустройством инвалидов. Предприятия,

которые не выполняют эти требования, наказываются штрафами, а средства, полученные таким образом, идут на разнообразные программы помощи инвалидам.

Закон также обязывает все строительные компании возводить сооружения, как жилые, так и общественные, таким образом, чтобы инвалиды имели к ним свободный доступ. Большой вопрос – адаптация общественного транспорта к нуждам «колясочников». Все автобусы и трамваи, а они, отметим, сейчас массово возвращаются во французские города, имеют двери с низким порогом одного уровня с платформой остановок. Более того, водители в случае необходимости могут задействовать автоматически выдвигающийся мостик – по нему коляске удобнее въезжать в салон автобуса или трамвая.

В приеме на работу отказать нельзя

Текст: Игорь Дунаевский

Законодательство Соединенных Штатов уже несколько десятилетий предусматривает разнообразные меры для социальной интеграции и поддержки людей с ограниченными возможностями. Показательным в этом смысле стало решение Верховного суда в 1999 году. Суть в том, что государство обязано создавать все условия для проживания инвалидов в своих домах в обычной городской среде, а не в специальных пансионатах. Существует множество государственных, коммерческих и благотворительных программ по оказанию регулярной бытовой или медицинской помощи на дому.

Многие меры касаются трудоустройства, поскольку люди с ограниченными возможностями зачастую сталкивались с дискриминацией в этом плане. Законы запрещают отказывать в приеме на работу тем инвалидам, которые способны в полной мере выполнять служебные обязанности. Они также ограничивают перечень вопросов о заболевании претендента, которые кадровик может задавать на собеседовании. Другое положение обязывает компанию, желающую получать контракты от федерального правительства на сумму свыше 50 тысяч долларов, выделять в своем штате по меньшей мере 7 процентов вакансий под сотрудников-инвалидов, а также создавать соответствующие условия на рабочем месте.

Запрещена дискриминация инвалидов и в плане доступа к жилью. Например, законы предписывают арендаторам делать исключения для слепых жильцов и разрешать им проживание с собаками-поводырями, даже если правила жилкомплекса запрещают домашних животных. Органы власти всех уровней обязаны обеспечивать инвалидам равный доступ к своим услугам, в том числе касающимся здравоохранения, образования, транспорта, досуга и прочего. Здания, где оказывают эти услуги, как, например, школы или общественные туалеты, должны быть оборудованы пандусами и прочими приспособлениями для колясочников, а лифты – специальными кнопками с рельефным шрифтом. Хорошо приспособлена для инвалидов городская инфраструктура. Специальные съезды с тротуаров – это стандарт. Городские автобусы оснащены платформами для посадки колясочников, а на станциях метро установлены лифты для перемещения с городской улицы на станцию. Широко распространен специальный социальный транспорт «Паратранзит» для тех, кто в силу инвалидности и местных особенностей не может пользоваться городским транспортом.

Аналогичные условия для людей с ограниченными возможностями считаются стандартом и для большинства общественных заведений частного сектора, включая гостиницы, рестораны, стадионы, супермаркеты, театры. Законодательство обязывает операторов связи круглосуточно обеспечивать поддержку специальных коммуникационных линий и устройств для пользователей с ограниченными речью и слухом. Наконец, предусмотрены программы финансовой поддержки и субсидий на медицинскую помощь для тех инвалидов, которые не могут зарабатывать самостоятельно, сегодня таких свыше 10 миллионов. Средний размер выплаты – около 1100-1200 долларов ежемесячно. В общей сложности программы финансовой поддержки инвалидов обходятся правительству

примерно в 150 миллиардов долларов в год, составляя около 20 процентов бюджета Управления социального страхования США.

Такие же туристы, но Помпеи бесплатно

Текст: Нива Миракян («Российская газета», Рим)

Минимальная ежемесячная пенсия по инвалидности в Италии составляет 508 евро. Для признания инвалидности надо подать запрос в санитарное управление (ASL) по месту постоянного проживания и получить сертификат, подтверждающий, что работник пребывает в состоянии постоянной и абсолютной невозможности исполнять любой тип работы. Выплаты по инвалидности производятся и в том случае, если человек продолжает работать, при этом ему позволено брать до трех дней отгулов в месяц. Гражданская инвалидность признается также за иностранцами, имеющими постоянный вид на жительство в Италии.

Однако за последние годы в стране увеличилось число мнимых инвалидов, которые наносят многомиллионный ущерб казне. Их выявлением занимается Финансовая гвардия (специальное подразделение министерства экономики и финансов Италии), которая регулярно проводит рейды.

Человек, получивший инвалидность, кроме непосредственных выплат имеет право на ряд важных льгот: ежемесячную финансовую помощь или оплату помощи на дому (она может достигать до 1900 евро); освобождение от уплаты медицинского «тикета» (талона на частичную оплату медицинских услуг); бесплатные протезы и средства для передвижения; скидку на проездные билеты в общественном транспорте; право на парковку автомобиля в специальных зонах.

Италия – это прежде всего страна развитого туризма, всеми благами которого пользуются и люди с ограниченными возможностями. Для них и для одного сопровождающего предусмотрен бесплатный вход во все музеи, галереи и национальные парки. Специально для них разработано несколько общественно-полезных программ. Например, в знаменитом археологическом парке Помпеи проложен самый протяженный на сегодняшний день маршрут (3 км туристических троп) для людей, неспособных передвигаться самостоятельно. Благодаря программе «Помпеи для всех» людям с нарушением моторики доступна большая часть музейного пространства – для них оборудованы специальные переходы и тротуары для колясок. А чтобы инвалиды чувствовали себя более уверенно и безопасно на маршрутах, на руку им надевают «умный» браслет с вмонтированным чипом, который может мгновенно определить местонахождение человека.

У итальянских инвалидов есть также прекрасная возможность провести летние и зимние каникулы. В области Аbruццо для людей с ограниченными возможностями недавно появились два пляжа. Они оснащены специальными дорожками, ведущими к воде, поручнями для слабовидящих, приспособлениями, помогающими войти в воду. В северном горнолыжном регионе Трентино отели и рестораны оборудованы пандусами для колясок, кататься на горных лыжах инвалидам помогают благотворительные организации, а местные инструкторы обучены работе с людьми с различными недугами.

Деньги на открытие бизнеса

Текст: Александр Саможнев

В Болгарии жизнь инвалидов регулируется законом «О людях с физическими недостатками», исполнение которого возложено на министерство труда и социальной политики. Конкретно на местах этими вопросами занимается агентство на правах юридического лица со штаб-квартирой в Софии.

Специалисты ведомства поддерживают информационную систему учета инвалидов, составляют списки лиц, которые нуждаются в помощи государства. При нарушении прав этой категории может быть организован запрос в компетентные органы. Агентство разрабатывает программы по оказанию помощи людям с повреждениями, финансирует

проекты по их реабилитации и созданию условий для комфортного проживания. Например, людям с физическими недостатками могут бесплатно предоставить инвалидную коляску, ходунки, слуховой аппарат, медицинские препараты и специальные приспособления для лежачих больных. Инвалиды также пользуются бесплатными «винетками» на личную автомашину, им компенсируется проезд на общественном транспорте. Часть медикаментов предоставляется бесплатно. Кроме того, инвалидам положена субсидия на развитие собственного бизнеса в 11 500 долларов. Для малоподвижных выделяются средства в размере порядка 350 долларов на переустройства жилья, в том числе для строительства пандуса и дополнительных парапетов и перил. Кстати, такими же льготами пользуются иностранцы, имеющие инвалидность и разрешение на постоянное проживание (ПМЖ). Для подтверждения статуса инвалидности необходимо пройти медкомиссию, зарегистрироваться в региональной картотеке медицинской экспертизы.

Все включено

Текст: Иван Карташов

Поддержка инвалидов в Бразилии – это комплексная система государственно-частного партнерства, где власть на всех уровнях поддерживает и продвигает частную инициативу, направленную на оказание помощи людям с ограниченными возможностями.

В стране существует широкая сеть частных институтов, фондов, ассоциаций и клиник, финансируемых как за счет бюджетных средств, так и с помощью пожертвований отдельных лиц и бизнеса. Новые социальные проекты и технические разработки, главной своей целью имеющие оказание помощи инвалидам, могут рассчитывать в Бразилии на государственное финансирование и гранты частных компаний.

Система организована таким образом, что инвалиды могут постоянно посещать различные учреждения, предоставляющие медицинские услуги, организующие курсы профессиональной подготовки, физической и психологической реабилитации.

Для тех же, кому нужна особая помощь и медицинский надзор, в клиниках и специализированных учреждениях выделены места, где люди с ограниченными возможностями находятся под постоянным присмотром подготовленного персонала. Рацион питания для таких постояльцев рассчитан диетологами и учитывает региональные особенности местной кухни.

Главная особенность бразильской системы поддержки инвалидов – это ее социальная ориентация. Для малоимущих семей все, начиная с курсов профессиональной подготовки и заканчивая постоянным медицинским наблюдением и протезированием, абсолютно бесплатно. Все затраты оплачиваются из средств местного бюджета и при поддержке благотворительных организаций.

<https://rg.ru/2019/04/15/rg-rasskazyvaet-kak-podderzhivaiut-invalidov-v-raznyh-stranah.html>

ПРАЙМ; 2019.04.16; РЕМОНТ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ НАЧИНАЕТСЯ В АЭРОПОРТУ ДУБАЯ, КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ СОКРАТИТСЯ НА ТРЕТЬ

Количество рейсов в международном аэропорту Дубая сократится на треть из-за ремонта одной из двух взлетно-посадочных полос, который начинается во вторник.

По заявлению на официальном интернет-сайте Dubai Airports, южная полоса в главном аэропорту Дубая закрывается на плановый ремонт на 45 дней. Многие авиакомпании заранее отменили часть своих рейсов в Дубай на период с 16 апреля по 30 мая или перенесли их во второй аэропорт эмирата – Al Maktoum International Airport.

В общей сложности количество рейсов в международном аэропорту Дубая сократится на 32%, однако благодаря их частичному переносу в Al Maktoum International Airport, общее количество рейсов через оба аэропорта снизится только на 19%. Крупнейшая эмиратская авиакомпания Emirates, занимающая отдельный терминал в международном аэропорту Дубая, собирается сократить количество рейсов на 28%.

Среди авиакомпаний, которые переносят рейсы в Al Maktoum International Airport, российские «Аэрофлот» и «Уральские авиалинии», бюджетная авиакомпания из Дубая Flydubai и бахрейнская Gulf Air. В совокупности количество рейсов в этом новом аэропорту увеличится в семь-восемь раз.

Международный аэропорт Дубая в 2018 году принял 89,1 миллиона человек и пятый год подряд занял первое место в мире по числу пассажиров международных рейсов. Количество путешествующих через него россиян в 2018 году увеличилось на 14,5% и превысило 1,5 миллиона человек.

ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.04.17; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ГОТОВИТ НОВЫЙ МЕГАПРОЕКТ В АРКТИКЕ; И ДОПУСКАЕТ УЧАСТИЕ В НЕМ ИНОСТРАННЫХ КОМПАНИЙ

«Газпром нефть» заключила с «Газпромом» долгосрочный договор на разработку ачимовских нефтяных залежей Ямбургского месторождения в Ямало-Ненецком автономном округе, сообщил первый заместитель гендиректора «Газпром нефти» Вадим Яковлев. Соглашение было подписано на прошлой неделе. Это первый случай такой схемы освоения лицензионного участка без передачи самой лицензии.

Ачимовские залежи считаются трудноизвлекаемыми запасами. Они расположены глубоко – в 3-4 км под землей – и характеризуются сложным геологическим строением. Для сравнения: «Газпром» добывает газ сеноманских залежей, которые расположены существенно ближе к земной поверхности – на глубине до 1,7 км.

На иных условиях пустить «дочку» осваивать ачимовские залежи «Газпром» не мог. Дело в том, что их разработка является частью лицензии на все нефтегазовое месторождение и не может быть выделена, продана или переведена на другую компанию, поясняет «Газпром нефть». То есть право на месторождение останется у «дочки» «Газпрома» – ООО «Газпром добыча Ямбург», а «Газпром нефть» получила право на разработку на условиях, аналогичных владению лицензией, включая возможность консолидации запасов, добычи и финансового результата на своем балансе. Компания также будет нести все затраты на геологоразведку и капитальное строительство, принимая на себя все риски. Запасы углеводородов в ачимовских залежах Ямбургского месторождения «Газпром нефть» оценивает в 1,3-3,5 млрд т. Это сопоставимо с половиной Самотлора, крупнейшего нефтяного месторождения в России. Его запасы на момент открытия составляли 7,1 млрд т, а добыча в 2018 г. – 19,5 млн т.

В первой фазе на месторождении может добываться до 5-6 млн т нефти в год, в разработку планируется вовлечь около 600 млн т запасов. Это позволит обеспечить рентабельность проекту. После запуска второй очереди добыча должна достичь пика в 20 млн т в год. Это прибавит 25% к общей текущей добыче нефти.

В итоге Ямбург может стать крупнейшим из новых проектов «Газпром нефти» в Арктике. Для сравнения: суммарная добыча на Мессояхе, Новопортовском и Приразломном месторождениях была чуть менее 15 млн т. Инвестиции в опытно-промышленную разработку оцениваются в 12,5 млрд руб. Оценку общей стоимости проекта Яковлев не назвал. Инвестиции потребуются большие, точную сумму пока сложно назвать, говорит аналитик Raiffeisenbank Андрей Полищук.

Для транспорта нефти с Ямбура компания рассматривает два варианта. Первый – через трубопровод «Транснефти» Заполярье – Пурпе. В нем достаточно свободного места: при пропускной способности 45 млн т в год в 2018 г. загрузка составила лишь 6,1 млн т. Другой вариант – морем, сказал Яковлев. Для этого потребуется установка терминала на Обской губе, добавил он: «Решение по варианту транспорта мы ожидаем принять до конца текущего года».

Нефть с Ямбургского месторождения может быть направлена по Северному морскому пути, говорит эксперт Центра энергетике Московской школы управления «Сколково»

Екатерина Грушенко: «Так как проект предполагает многомиллиардные инвестиции в разработку, важным сопутствующим фактором для успеха проекта будет льготный налоговый режим со стороны государства, аналогичный тем, которые действуют в отношении других арктических проектов».

Ямбургское нефтегазовое месторождение было открыто еще в 1969 г., добыча газа ведется с 1986 г. Это месторождение, а также Уренгойское, Медвежье в Западной Сибири исторически обеспечивали основу добычи «Газпрома», а сейчас находятся в стадии падающей добычи, говорится в отчете концерна. Добыча газа на Ямбургском месторождении в 2018 г. составила около 65 млрд куб. м.

Первую опытную нефть на Ямбургском месторождении «Газпром» получил еще в 2014 г. Но до промышленной добычи тогда не дошло, геологи компании решили продолжить исследования. Сейчас «Газпром нефть» готова начать производство нефти: в ходе испытаний на двух разведочных скважинах было получено достаточно нефти для промышленной добычи, пояснила компания. «До конца текущего года будет готово технико-экономическое обоснование проекта и решение по транспортировке продукции. В 2020 г. – решение по объему мощностей. [Промышленная] добыча [на первой очереди] может начаться в 2024-2025 г.», – цитирует Яковлева «Интерфакс».

Раньше не было возможности разрабатывать эти запасы, говорит аналитик АКРА Василий Танурков. Сейчас это стало возможно, так как «Газпром нефть» активно занимается отработкой технологий добычи на сложных месторождениях, продолжает он. Пока добыча трудноизвлекаемой нефти «Газпром нефти» составляет незначительную долю в ее общей добыче, замечает аналитик.

«Газпром нефть» допускает участие в проекте иностранных партнеров. Компании Яковлев не назвал, лишь сказал, что «Газпром нефть» рассматривает в качестве партнеров в первую очередь европейские компании, в том числе немецкие, с опытом работы на ачимовских залежах. В разработке ачимовских залежей на Уренгойском месторождении «Газпрома» участвуют немецкая Wintershall и намерена войти австрийская OMV. Их представители во вторник вечером не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/16/799292-gazprom-neft-gotovit>

ТАСС; 2019.04.16; СОВФЕД ПРОСИТ ЗАЛОЖИТЬ В БЮДЖЕТ-2020 ВЫПЛАТЫ РЕГИОНАМ ЗА УСПЕХИ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Совет Федерации рекомендует правительству рассмотреть вопрос о финансовом поощрении российских регионов за положительные результаты в реализации **нацпроектов** и снижение государственного долга. Об этом говорится в проекте постановления верхней палаты парламента, где отражены предложения сенаторов по формированию бюджета на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов.

«Продолжить работу по разработке дополнительных мер (инструментов) для стимулирования социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, рассмотрев в том числе вопрос о поощрении субъектов Российской Федерации за положительные результаты реализации национальных (федеральных) проектов и снижение объема государственного долга, а также обеспечить ежегодное увеличение объема бюджетных ассигнований на соответствующие цели», – говорится в документе, копия которого имеется в распоряжении ТАСС.

В проекте постановления также отмечается, что при формировании межбюджетных отношений на среднесрочный период необходимо пересмотреть уровень софинансирования из федерального бюджета в рамках реализации **нацпроектов** с учетом реальных возможностей субъектов РФ, а также разработать дополнительные меры по стимулированию российских регионов к увеличению доходной базы их бюджетов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6342234>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ ГОСЗАКУПОК

Госдума приняла во втором чтении законопроект, направленный на совершенствование законодательства о контрактной системе в сфере госзакупок и упрощение таких закупок.

Существующая система госзакупок в нынешнем виде зачастую мешает работать, особенно в условиях реализации **нацпроектов**, следует упростить ее, сократив время закупочных процедур, заявлял ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**. А председатель Госдумы Вячеслав Володин, в свою очередь, пояснял, что законопроект необходимо рассмотреть в приоритетном порядке для эффективной реализации **нацпроектов** и госпрограмм.

Первый зампред комитета по экономической политике Владимир Гутенев сообщил на заседании Госдумы, что к законопроекту поступило 110 поправок, из которых 79 поправок рекомендованы к принятию, 31 – к отклонению. По его словам, законопроект существенно улучшает порядок осуществления как закупок на выполнение работ по строительству, так и закупок в целом.

«Одной из новелл, предлагаемых поправками, является то, что вместо плана закупок на три года и плана-графика на каждый год теперь будет только один план-график, утверждаемый на три года, то есть на срок действия соответствующих актов о том или ином бюджете. При этом планы-графики будут формироваться заказчиками параллельно с составлением и рассмотрением соответствующих бюджетов, что позволит наиболее точно отразить в таких планах текущие потребности заказчиков», – сказал депутат.

При этом правительство РФ наделяется правом установить требования к форме таких планов, порядку формирования, утверждения и внесения в план-график изменений, а также к порядку размещения таких планов в единой информсистеме. Изменения в план-график могут вноситься заказчиками не позднее, чем за один день до размещения известия о проведении закупок. Сейчас такой срок составляет 10 дней. «Это будет способствовать оперативному осуществлению закупок», – считает Гутенев. Изменения, касающиеся плана-графика, по его словам, предлагается ввести в действие с 1 октября 2019 года.

Законопроект закрепляет право заказчика устанавливать в документации о закупке при необходимости гарантийные обязательства товаров. Срок рассмотрения первых частей заявок на участие в электронном аукционе с 1 июля 2019 года будет составлять три рабочих дня с даты окончания срока подачи данных заявок, а не 7 дней, как сейчас. «При проведении запроса предложений как в бумажной, так и в электронной форме поправками предусматривается возможность в случае, если не поступило ни одной заявки, провести либо новую закупку, либо заключить контракт с единственным поставщиком, согласовав предварительно такой контракт с ФАС», – отметил депутат.

«Поправками исключается положение о необходимости размещения в единой информсистеме извещений о том, что закупка осуществляется у единственного поставщика. Кроме того, упрощается порядок в случае заключения контракта с единственным поставщиком или исполнителем. От заказчика не будет требоваться документально оформленный отчет о невозможности или нецелесообразности использования иных способов закупок и представления расчета цены контракта», – сообщил Гутенев.

<https://ria.ru/20190416/1552735315.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИНЭНЕРГО РЕКОМЕНДОВАЛО СНИЗИТЬ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

Минэнерго РФ на последнем заседании штаба по мониторингу производства и потребления нефтепродуктов рекомендовало нефтекомпаниям немного снизить поставки топлива на внутренний рынок, потому что на нем фиксируется перенасыщенность,

сообщил журналистам замминистра энергетики Павел Сорокин в кулуарах Национального нефтегазового форума.

«Мы на штабе еженедельном мониторим объемы сейчас, и мы готовы корректировать объемы, чтобы избежать перенасыщенности рынка, потому что есть определенная перенасыщенность... Мы просто даем рекомендованные объемы (поставок топлива на внутренний рынок для компаний – ред.)», – сообщил Сорокин.

«Мы рекомендовали... Были изменения внесены в поставках в сторону снижения. Небольшое снижение, чтобы посмотреть на реакцию рынков», – ответил Сорокин на вопрос о рекомендации последнего прошедшего заседания штаба.

По его словам, рекомендация дается на месяц, в данном случае – на апрель.

<https://ria.ru/20190416/1552737589.html>

ТАСС; 2019.04.16; СПЕЦБРИГАДА РОСГВАРДИИ НАЧНЕТ КРУГЛОСУТОЧНО ОХРАНЯТЬ КЕРЧЕНСКИЙ МОСТ УЖЕ В 2019 ГОДУ

Специально созданная бригада Росгвардии, в состав которой войдет морской отряд, возьмет под круглосуточную охрану Керченский мост уже в этом году. Об этом в интервью ТАСС сообщил первый заместитель директора Росгвардии Сергей Меликов.

«Для обеспечения безопасности Керченского моста сформирована бригада особого назначения войск национальной гвардии РФ», – сказал Меликов. По его словам, «в полном объеме к выполнению служебно-боевых задач по предназначению бригада приступит в декабре 2019 года».

В состав бригады войдут морской отряд, который будет выполнять служебно-боевые задачи в акватории Керченского пролива, в том числе под водой, а также полк войск национальной гвардии РФ, патрульные, оперативные и специальные подразделения, которые будут выполнять служебно-боевые задачи на территории Керченского и Таманского полуостровов.

<https://tass.ru/obschestvo/6339227>

<https://tass.ru/interviews/6336486>

ТАСС; 2019.04.16; ВЛАСТИ ЭСТОНИИ ПОДДЕРЖАЛИ ПРОЕКТ ПАМЯТНИКА РУССКОМУ АДМИРАЛУ БЕЛЛИНСГАУЗЕНУ

Министерство культуры Эстонии поддержало ходатайство острова Сааремаа о выделении финансовых средств на установку памятника уроженцу острова, русскому мореплавателю и адмиралу, одному из первооткрывателей Антарктиды Фаддею Беллинсгаузену (1778-1852). Об этом ведомство сообщило во вторник portalу эстонского телевидения и радио ERR.

Согласно сообщению, открытие памятника намечено на лето 2020 года, когда будет отмечаться 200-летие со дня открытия Антарктиды. Стоимость монумента составит €110 тыс., из которых €30 тыс. выделит Министерство культуры Эстонии, еще €30 тыс. – муниципальные власти. Оставшиеся средства поступят в виде пожертвований. В частности, говорится в сообщении, посольство России ранее заявляло, что готово выделить на создание монумента 1 млн рублей.

«Цена [памятника] относительно высока, но, учитывая сделанное этим человеком открытие целой части света, а также значение памятника для последующих поколений, эта сумма не столь уж велика», – говорится в ходатайстве властей острова Сааремаа.

Фаддей Беллинсгаузен (Фабиан Готтлиб Таддеус фон Беллингсгаузен) окончил Кронштадтский морской кадетский корпус. В 1819-1821 годах он руководил кругосветной экспедицией в южнополярные моря, которая состояла из шлюпов «Восток» и «Мирный». Экспедиция за 751 день плавания открыла 29 островов в Тихом и Атлантическом океанах и Антарктиду.

<https://tass.ru/obschestvo/6341346>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МЕДВЕДЕВ РАССКАЗАЛ О СИСТЕМЕ СОТРУДНИЧЕСТВА КРУПНОГО БИЗНЕСА И СТАРТАПОВ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на встрече с главой Агентства стратегических инициатив **Светланой Чупшевой** выразил надежду, что им удастся создать самостоятельно работающую систему сотрудничества крупного бизнеса с технологическими проектами.

«Хорошо, когда государство этим занимается. Мы с вами сидим – председатель правительства, руководитель агентства, которое государство создавало – и, можно сказать, пинаем всех, чтобы они этим занимались. Но по-хорошему эта система должна работать в автономном режиме, когда это выгодно и крупным компаниям, и стартапам, новым технологическим инновационным компаниям, которые только на этот рынок заходят», – сказал **Медведев**.

Глава правительства заявил о необходимости придать импульс этой работе. «Потом это все должно крутиться без нашего участия. Надеюсь, именно такую систему вы и создадите», – добавил премьер.

По словам гендиректора АСИ, чтобы стартапу дойти до крупной компании, иногда нужен год, но у агентства «есть понимание этих узких мест».

«Мы вместе разработали стандарт для корпораций по работе с внутренними и внешними инновациями, который касается выстраивания всех бизнес-процессов, корпоративной культуры, обучения, работы рисковиков, производственных отделов и формирования «песочниц» по пилотированию и запуску новых технологий», – отметила Чупшева.

Она сообщила, что было проведено анкетирование среди крупного бизнеса, узнали, какие запросы и решения им необходимы сегодня в их компаниях. «Посмотрели первые портфельные проекты всех институтов развития и уже несколько проектов выбрали для пилотной интеграции. Несколько проектов у нас реализовано с такими компаниями, как «Газпром нефть», РЖД. Работаем со всеми крупными компаниями: Росатом, Роскосмос, «Роснефть», «Газпром». Понимаем их потребности, понимаем, какие предложения у нас есть с точки зрения наличия готовых проектов», – сказала глава АСИ.

Она заявила, что в ближайшее время планируется открыть целевой набор на 100 технологических компаний, которые будут определены по нескольким номинациям в соответствии с требованиями и запросом крупного бизнеса.

«Планируем такую акселерацию и отбор запустить в течение месяца, а первые реализованные пилотные проекты представить уже на Петербургском экономическом форуме. Но задачей поддержки этих 100 проектов должна быть система, модель работы крупного бизнеса с технологическими проектами, которые позволят им без АСИ и других институтов развития самостоятельно работать с крупными компаниями», – добавила Чупшева.

<https://ria.ru/20190416/1552730315.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6338455>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАМОНОВА ЕВГЕНИЯ; 2019.04.16; ГОСУДАРСТВО УВЕЛИЧИВАЕТ ПОДДЕРЖКУ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА

Выручка в кубе

Потребление газа на транспорте к 2040 году может вырасти на 160 процентов, достигнув 360 миллиардов кубометров.

Уже к 2020 году общее количество автомобилей на газомоторном топливе (ГМТ), по данным **минтранса**, увеличится почти в два раза: до 256 тысяч единиц. Вместе с этим подрастет и количество газозаправок – в 2,5 раза.

По оценкам экспертов, газомоторное топливо имеет все шансы занять существенную долю рынка. И это неудивительно, ведь по сравнению с бензином и дизелем, оно более экологичное и дешевое – один кубометр газа обойдется примерно в 15-16 рублей. Однако

для того, чтобы все больше автомобилей переходило на газомоторное топливо, необходима поддержка государства.

В новейшей истории правительство начало активно уделять внимание развитию рынка газомоторного топлива с 2013 года. Для развития отрасли были введены различные льготы, в том числе субсидирование производства техники, работающей на ГМТ, а также субсидирование строительства новых газозаправочных станций. А в апреле прошлого года минэнерго было поручено подготовить Программу развития рынка газомоторного топлива до 2024 года. Согласно документу, который недавно был обнародован, объем природного газа, отправляемого в моторы, должен вырасти до 11 миллиардов кубометров в год, количество автотранспорта на газомоторном топливе увеличится до 700 тысяч единиц, число газозаправочных станций – почти до 2,5 тысячи.

Для того чтобы нефтегазовые компании охотнее строили газозаправочные станции, государство готово компенсировать им от 25 до 40 процентов расходов. Это поможет бизнесу окупить убытки от работы станций в первые три года их существования, а также сократит срок их окупаемости на несколько лет. На эти цели в 2019-2024 годах предполагается выделить 40 миллиардов рублей.

Господдержку получают и производители транспорта, работающего на газе. Ежегодно на эти цели будет выделяться по 10 миллиардов. Не останутся без поддержки и компании, планирующие закупить железнодорожный и морской транспорт, работающий на газе. Для них государство выделит 16 миллиардов рублей. А к августу этого года будет известен объем поддержки для строительства газовых бункеровочных баз в портах.

Еще один миллиард рублей планируется потратить на пропаганду газомоторного топлива и использование транспорта, работающего на газе. Стоимость таких автомобилей на 10-15 процентов больше бензиновых и дизельных, однако из-за более низкой цены топлива и стоимости обслуживания такой автомобиль окупится уже через 15-20 тысяч километров пробега.

В минэнерго рассчитывают, что всего на программу развития рынка ГМТ государство выделит 174,7 миллиарда рублей. Но точная сумма субсидий станет известна только к концу этого года, когда документ будет согласован.

По оценкам некоторых экспертов, господдержка развития рынка газомоторного топлива должна дать стимул к реализации потенциала, который есть в этом отношении у России, но по ряду причин пока не был использован.

«Изменение структуры моторного топлива в пользу газа имеет важнейшее экономическое значение, – отметил председатель Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Сергей Рябухин, выступая на недавно в Госдуме «круглом столе», – будут в определенной степени нивелированы следствия повышения акцизов, в частности, на дизтопливо – основной вид топлива для сельскохозяйственной техники».

Во многих странах рынок газомоторного топлива набирает обороты. Так, например, в Китае ежегодно газозаправочные станции реализуют около 26 миллиардов кубометров газа – это примерно в 40 раз больше, чем в России. К 2020 году автопарк автомобилей в Китае, работающих на газе (большая часть из которых приходится на грузовики), должен достичь 10 миллионов штук. Однако китайская программа поддержки рынка газомоторного топлива действует уже почти 30 лет.

В России же государство начало уделять внимание этому вопросу сравнительно недавно. По словам экспертов, то, что уже сделано и делается в отношении развития рынка газомоторного топлива – большой плюс и шаг вперед, однако существующих мер все же недостаточно.

«Развитие рынка газомоторного топлива тормозят проблемы административного характера, такие как трудности с получением разрешений на строительство АГНКС и ввод в эксплуатацию таких заправочных станций, – говорит доцент кафедры Государственного и муниципального управления РЭУ им. Г.В. Плеханова Алексей Яшкин. – Получить

необходимые разрешения на строительство такого типа заправочной станции гораздо сложнее, чем на традиционную АЗС. Это связано с рядом технологических нюансов. Трудно урегулировать административные вопросы с получением специальных модулей для хранения метана на АГНКС. Также есть сложности с выполнением технических требований. Еще одна сложность административного характера заключается в получении доступа к трубе из-за высоких требований безопасности. Также негативными факторами являются большие сроки окупаемости АГНКС (могут достигать 9 лет), а также высокие эксплуатационные расходы. Из-за большого количества подобных барьеров инвесторы отказываются от участия в строительстве заправок еще на этапе согласования проектной документации».

По словам экспертов, для развития отрасли необходима не только поддержка инвесторов, но и поддержка так называемых конечных пользователей. «На сегодня существуют меры поддержки, которые касаются автобусных парков, грузового и муниципального парков, – говорит эксперт Центра исследования проблем реальной экономики Олег Чередниченко. – Однако, что касается рынка легковых автомобилей, то тут виден явный недостаток мер поддержки. Нет предложения на рынке кроме одной модели – Lada Vesta CNG, да и то у нее двухтопливный двигатель, а не чисто газовый. В то же время на европейском рынке у различных концернов достаточно легковых газовых моделей (Opel, Volkswagen, Volvo). Если предложение в этом сегменте будет расти на отечественном рынке, то это будет способствовать более быстрому переходу потребителя на автомобили с газовым топливом».

<https://rg.ru/2019/04/15/gosudarstvo-velichivaet-podderzhku-rynka-gazomotornogo-topliva.html>

ТАСС; 2019.04.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О БЕЗВИЗОВОМ ВЪЕЗДЕ В РФ ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ ЧЕ-2020

Госдума приняла во вторник в третьем чтении правительственный законопроект о подготовке и проведении в Санкт-Петербурге матчей чемпионата Европы по футболу 2020 года, устанавливающий, в частности, безвизовый въезд в Россию для болельщиков по персонифицированной карте Fan ID.

Схожая система действовала во время прошедшего в России чемпионата мира по футболу, документ частично распространяет действие закона о проведении ЧМ-2018 на организацию и проведение матчей Евро-2020. Согласно документу, начиная с 14 дней до первого матча чемпионата зарубежные болельщики смогут въезжать в Россию «без оформления виз по действительным документам, удостоверяющим личность, персонифицированной карте зрителя». Волонтеры чемпионата будут вправе попасть в страну на основании обыкновенных гуманитарных виз.

В день каждого матча и в следующие сутки болельщики, участники чемпионата, волонтеры и аккредитованные журналисты смогут воспользоваться бесплатным проездом в общественном транспорте Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Предусматривается государственное регулирование стоимости гостиничного обслуживания во время чемпионата, причем предоставлять свои услуги смогут только отели, которые прошли «звездную» классификацию. Запрещается перепродажа и передача билетов на матчи.

Чемпионат Европы пройдет с 12 июня по 12 июля 2020 года. Финальная часть соревнований в связи с 60-летним юбилеем турнира пройдет в 12 европейских городах. Санкт-Петербург примет три матча групповой стадии и четвертьфинал.

<https://tass.ru/sport/6338575>

ПРАЙМ; 2019.04.16; ХАБАРОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ И ПЕНСИОНЕРОВ

Транспортный налог в Хабаровском крае необходимо снизить для многодетных семей и пенсионеров, но сохранить для крупногабаритных машин, разбивающих дорожное покрытие, заявил губернатор Сергей Фургал на совещании в правительстве региона.

«Для таких крупногабаритных машин, как Камазы и лесовозы уменьшать транспортный налог не имеет смысла...Лесовозы возят по 30-40 кубов леса, разбивают дороги, а мы им еще будем снижать налог. Выпадающие доходы в таком случае будут брать с простых граждан, а это неправильно. Считаю необходимым снижение налога для многодетных и пенсионеров», – сказал Фургал. Видеозапись совещания размещена на странице губернатора в соцсети.

По его мнению, размер транспортного налога необходимо рассчитывать в соответствии с габаритами автомобилей. «Нужно посмотреть с точки зрения закона, можно ли транспортный налог дифференцировать в зависимости от веса и габаритов машины. Чем больше машина, тем у нее транспортный налог должен быть больше. Это не значит, что мы должны будем его увеличить, об этом даже речи не идет. Мы говорим о том, что для определенной категории его необходимо снижать», – отметил губернатор.

Он поручил региональным министерствам транспорта, финансов и экономического развития подготовить поправки в краевой законопроект о снижении транспортного налога для многодетных и пенсионеров.

<https://1prime.ru/transport/20190416/829896881.html>

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ЮЛИЯ СЫРОВА; 2019.04.16; ОГРАНИЧЕНИЕ ОГРАНИЧЕННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ; ПЕРМСКИЕ ОБЩЕСТВЕННИКИ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ПРИКАЗА МИНТРУДА О СПЕЦЗНАКАХ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Пермская организация защиты прав детей-инвалидов обратилась в Генпрокуратуру, чтобы обязать Минтруда РФ внести изменения в приказ о порядке выдачи автознака, позволяющего бесплатную парковку. Федеральные новации увеличили количество льготников и отменили региональные реестры спецмашин. Таким образом, проверить, инвалид ли занимает выделенное место, стало существенно сложнее. Упадёт и сумма взимаемых штрафов. Эксперты признают, что региональные власти не могут идти в разрез с политикой центра.

Пермская общественная организация защиты прав детей-инвалидов и их семей «Счастье жить» пытается добиться внесения изменений в приказ Министерства труда РФ «Об утверждении порядка выдачи опознавательного знака „Инвалид“ для индивидуального использования». По словам президента организации Анастасии Гилевой, новые правила существенно осложнят жизнь инвалидов. Приказ подразумевает, что территориальные органы соцзащиты будут выдавать инвалидам, сопровождающим их лицам или родителям детей-инвалидов знак для размещения на автомобиле. Он даёт право на бесплатную парковку. Таким образом, региональные реестры таких спецмашин, позволяющие не оплачивать парковку, оказались не нужны.

Как отмечает Анастасия Гилева, параллельно другой приказ расширил категорию льготников. Если раньше льгота на парковку распространялась на инвалидов первой и второй групп и их сопровождающих, то теперь льготу имеют и инвалиды третьей группы и их водители. По оценкам госпожи Гилевой, только в Прикамье количество льготников, таким образом, выросло с 20-30 тыс. до 200 тыс. человек.

«Мест для парковки и так мало, а теперь и смысл в реестре утерян»,- отметила она. В связи с этим «Счастье жить» обратилось в Генпрокуратуру РФ, МВД и минтруда с просьбой отменить или изменить приказ. «Новый порядок противоречит правилам дорожного движения: знак выдается один на машину, поэтому использовать его маме и

папе инвалида невозможно. А по правилам движения знак нужно размещать на лобовом и заднем стеклах, еще он содержит персональные данные, но его легко подделать и пользоваться им незаконно», - пояснила госпожа Гилева. Она также отметила необходимость реестров, чтобы автомобиль семьи инвалида был «привязан» к его статусу. Еще одну сложность в отмене реестра усмотрели городские власти. Если раньше инвалиды и сопровождающие могли включить сведения об автомобиле в реестр Пермской дирекции дорожного движения и парковаться бесплатно, то теперь спецкарманами могут пользоваться все граждане, имея копию знака. Реестр же позволял сверить данные с фотофиксатора и при необходимости наложить штраф в размере 5 тыс. руб.

Председатель комитета гордумы Перми по экономразвитию Арсен Болквадзе заметил, что управление экспертизы и аналитики рекомендовало изменения к принятию, однако подчеркнул, что видит в них риски. «Я понимаю, почему инвалидам предоставляются льготы и почему был реестр. Если кто-то из экономии желал занять такое место – получал штраф. Но теперь любой может прикрепить знак, и никто это не проверит. Как будет осуществляться контроль?» – спросил депутат.

Ему ответил начальник Пермской дирекции дорожного движения Максим Кис: «Проблема серьезная, но она создана на федеральном уровне – из разряда „хотели как лучше, а получилось как всегда“. Механизм контроля, основанный на фотофиксации, разрушен. Знаки инвалидов теперь не связаны с их автомобилями». По его словам, контроль может осуществлять только ГИБДД, проверяя наличие удостоверения инвалида. Кроме того, сумма штрафов, пополняющих городской бюджет за нарушения парковки на местах для инвалидов, может сократиться. В 2017 году сумма наложенных штрафов за нарушение правил парковки составила 85,7 млн руб., в 2018-м – 89,9 млн руб., в первом квартале 2019 года – 13,7 млн руб. Сумма поступлений по штрафам даже превышает пополнения бюджета от оплаты парковок. Так, в 2018 году платные парковки принесли в бюджет 59,5 млн руб., а штрафы – 73,2 млн руб. В первом квартале 2019 года парковку оплатили на 20,8 млн руб., а штрафов за ее нарушение – 24,3 млн руб.

«Мы снимаем льготу и понимаем риски – недобросовестные граждане будут злоупотреблять правом. Надо попросить администрацию обратиться в ГИБДД, чтобы усилить контроль по проверке документов, иначе льгота для инвалидов станет сложнореализуемой – места для них будут всегда заняты», - добавил господин Болквадзе.

На приказ минтруда отреагировали и региональные министерства. Как сообщили “Ъ-Прикамье” в региональном минтрансе, ведомство может направить письмо, чтобы «необходимость внесения изменений в федеральное законодательство обсудили на комиссии по безопасности дорожного движения в Минтрансе РФ».

<https://www.kommersant.ru/doc/3945973>

RNS; 2019.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ВНЕДРИТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Правительство планирует внедрить интеллектуальные системы управления наземным движением в 64 городах России, а также интеллектуальные системы организации воздушного транспорта, чтобы создать технологическую базу для использования беспилотной авто и авиатехники, рассказал в ходе итоговой коллегии Минпромторга министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

«С Минтрансом и другими ведомствами будем внедрять в 64-х городах интеллектуальные системы управления наземным движением, а также системы организации воздушного сообщения при строительстве 66-ти аэропортовых комплексов. Тем самым мы сделаем шаг к созданию технологической базы для беспилотной авто и авиатехники, которая уже тестируется на наших полигонах», – сказал министр.

Он отметил, что необходимо урегулировать законодательные вопросы, связанные с применением беспилотников.

«Параллельно нужно решить вопросы правоприменительной практики по использованию беспилотников. Страна, которая сделает это раньше других, поднимет на новый уровень свою транспортно-логистическую инфраструктуру», – добавил министр.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-planiruet-vnedrit-intellektualnie-sistemi-upravleniya-nazemnim-dvizheniem--2019-04-16/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6339524>

ТАСС; 2019.04.17; ГОСДУМА ОБСУДИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ДО 15 ЛЕТ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП

Госдума на пленарном заседании в среду перед отчетом правительства намерена рассмотреть в первом чтении законопроект об ужесточении уголовной ответственности за совершение в состоянии опьянения ДТП, в результате которого пострадали или погибли люди. Инициатива была внесена представителями обеих палат Федерального собрания и поддержана всеми думскими фракциями.

Как пояснил один из авторов законопроекта, глава комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев, проектом закона вносятся поправки в части 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), которыми регулируется ответственность за совершение дорожно-транспортных происшествий в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. За причинения тяжкого вреда здоровью пострадавшего срок лишения свободы предлагается повысить с действующих 4 лет до 3-7 лет, при гибели человека – с 2-7 лет до 5-12 лет, в случае смерти двух или более лиц – с 4-9 лет до 8-15 лет лишения свободы. Одновременно поправками в статью 263 УК РФ ужесточается наказание за совершение в пьяном виде аналогичных преступлений на железнодорожном, воздушном, морском, внутреннем водном транспорте и в метрополитене.

Авторы считают необходимым приравнять ответственность за «пьяные» ДТП с летальным исходом к уголовному наказанию за умышленное убийство, добавил Пискарев. По его словам, «это будет справедливо по отношению к тем, кто в состоянии опьянения не может себя сдерживать и все равно садится за руль».

Концепция закона поддержана правительством и Верховным судом, во вторник документ был рекомендован к принятию профильным комитетом Госдумы по госстроительству и конституционному законодательству. Его председатель Павел Крашенинников отметил, что за два последних года «смертность на дорогах по вине нетрезвых водителей составила примерно 30% от всех ДТП со смертельным исходом», «значительным остается и число пострадавших по вине лиц, находившихся в состоянии опьянения, – свыше 22 тыс. человек в 2018 году».

Он отметил, что «большое количество лиц, привлеченных к уголовной ответственности за ДТП в состоянии опьянения, вновь садятся за руль в нетрезвом виде», при этом ко многим осужденным за указанные преступления «применяются наказания ниже нижнего порога санкций, установленных в УК РФ, либо условное осуждение». Эти показатели свидетельствуют о «недостаточной эффективности превентивного воздействия уголовных норм в части наказания за преступные нарушения ПДД в состоянии опьянения», заключил Крашенинников.

<https://tass.ru/obschestvo/6341907>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ДЛЯ СБЕЖАВШИХ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ ПРОШЕЛ В ГОСДУМЕ ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ

Госдума на заседании во вторник приняла во втором чтении законопроект, усиливающий ответственность водителей за оставление места аварии, в которой серьезно пострадали или погибли люди.

В частности, «предлагается внести изменения в части вторую, четвертую 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, в котором 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.

Следом, в среду, 17 апреля Госдума рассмотрит в первом чтении законопроект, который поднимает сроки лишения свободы для пьяных водителей за гибель людей. Таким образом, будут увеличены сроки наказания и при оставлении места ДТП.

Этот законопроект внесла на рассмотрение Думы 10 апреля группа депутатов и сенаторов. 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.

По мнению спикера Госдумы Вячеслава Володина ужесточение уголовного наказания для водителей, совершивших в состоянии алкогольного или наркотического опьянения ДТП, в результате которого погибли люди, позволит уменьшить смертность на дорогах. «Правила дорожного движения продиктованы трагическими случаями из жизни. Усиление ответственности за «пьяные ДТП» должно снизить их количество», – полагает спикер Госдумы.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6340224>

<https://tass.ru/obschestvo/6339082>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕСТРАХОВАНИИ В ОСАГО

- Госдума РФ во вторник приняла во втором чтении законопроект, которым предлагается снять запрет на перестрахование в ОСАГО.

ОСАГО, а также страхование жизни являются в настоящее время единственными видами страхования, риски по которым не передаются в перестрахование. Предлагается, что 10% от рисков, превышающих размер собственного удержания перестраховщика, будут предлагаться в перестрахование в «Российскую национальную перестраховочную компанию».

Среди принятых поправок есть возможность оформлять извещение о ДТП в электронном виде с помощью «Единого портала государственных и муниципальных услуг». Такое извещение могут составлять не только сотрудники ГИБДД, но и сами участники аварии, даже если они имеют разногласия, однако при этом не должно быть ущерба жизни и здоровью сторон, а урон автомобилю должен ограничиваться суммой 100 тыс. рублей. Для этого им нужно зафиксировать повреждения с помощью системы «ГЛОНАСС» или специального приложения и направить данные в автоматизированную информационную систему ОСАГО. Причем неполучение страховщиком таких сведений об аварии не является основанием для отказа в страховом возмещении.

Проект закона также уравнивает в статусе страховые полисы, приобретенные у страховщика и оформленные на бумажном носителе, и полисы в виде электронных документов, и определяет их как единый вид страховых полисов. При этом исключается система двойного учета этих документов в бумажном и электронном виде в информационной системе и отчетности страховщиков. Полисам каждого страховщика присваиваются уникальные порядковые номера, исключается необходимость их изготовления на бланках строгой отчетности с применением специальных методов защиты.

«Это нововведение упростит автомобилистам жизнь. Больше не нужно будет возить полис с собой, достаточно знать его номер. К тому же электронный полис ОСАГО – не только требование современной жизни, но и защита от «липových» страховщиков», – пояснил спикер нижней палаты Вячеслав Володин, слова которого передала пресс-служба.

Еще одним изменением в действующее законодательство станет уточнение перечня оснований для предъявления страховщиком, выплатившим страховое возмещение, регрессного требования к лицу, ответственному за причиненный вред. При этом не допускается предъявление такого требования к виновному в ДТП пешеходу, получившему ранение, увечье либо погибшему в результате аварии, а также к его родственникам и наследникам.

Законопроект также устанавливает особый правовой режим осуществления компенсационных выплат для профессионального объединения страховщиков. Этот режим направлен на защиту фонда гарантийных выплат в ОСАГО, находящегося под управлением Российского союза автостраховщиков (РСА), от расходов, напрямую не предусмотренных федеральным законом об ОСАГО. Речь идет о списаниях со счета РСА

по решению судов сумм начисленных штрафов и денежных средств в счет оплаты расходов представителей.

Законопроектом вводится претензионный порядок рассмотрения споров, касающихся осуществления компенсационных выплат, как это действует в настоящее время для самих страховщиков ОСАГО. Претензия подлежит рассмотрению в РСА в течение 10 рабочих дней. После этого союз либо подтверждает готовность платить, либо должен представить мотивированный отказ претенденту. При этом неполный комплект документов, из-за чего невозможно установить право на выплату, становится основанием для такого отказа, уведомление об отказе в возмещении РСА направляет в течение 5 дней со дня получения претензии.

Как сообщалось ранее, законопроект был внесен в Госдуму правительством РФ 3 июля 2018 года, принят в первом чтении 17 октября 2018 года. В случае принятия основные нормы закона вступят в силу по истечении 180 дней после его официального опубликования.

РБК; 2019.04.16; «АВТОНЕТ» ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ВВЕДЕНИИ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ

Информация о внедрении платных перекрестков, которая появилась в СМИ, не соответствует действительности, сообщили РБК в пресс-службе национальной технологической инициативы «Автонет».

«В настоящий момент экспертных дискуссий по данному вопросу не проводится», – подчеркнули в «Автонете».

Представитель **Минтранса** также уточнил РБК, что с ведомством вопрос платных перекрестков не обсуждался.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cb5b92c9a79472005c4edd3>

RUSSIAN RT; 2019.04.16; В «АВТОНЕТЕ» ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ

Пресс-секретарь Национальной технологической инициативы «Автонет» Ярослав Федосеев пояснил RT, что на данный момент возможность введения платных перекрестков в России не рассматривается.

«Внедрение платных перекрестков на территории России не планируется. В настоящий момент экспертные дискуссии по данному вопросу не проводятся», – отметил Федосеев.

Он добавил, что 24 апреля «тема инновационных решений умной городской мобильности» будет обсуждаться экспертами и специалистами в рамках Международного навигационного форума.

«Будет возможность оценить все риски инновационных решений, всех идей, которые применяются в других странах, в том числе в Стокгольме, где в 2006 году проводился эксперимент по платному пересечению перекрестков, который привёл к определённому результату», – пояснил пресс-секретарь.

По словам Федосеева, в России «другая культура вождения, другие дороги и другое качество трафика».

«Далеко не все решения, которые применяются в Евросоюзе, могут качественно использоваться на территории России», – заключил он.

<https://russian.rt.com/russia/news/621946-avtonet-platnye-perekryostki>

ТАСС; 2019.04.16; ЦОДД НЕ ПЛАНИРУЕТ ВВОДИТЬ ПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКОВ В МОСКВЕ

Центр организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы не планирует вводить платный проезд перекрестков в городе. Об этом ТАСС сообщили во вторник в пресс-службе учреждения.

«Для нас этот вопрос новый. Мы никогда не рассматривали такие меры», – сказал собеседник агентства.

Комментируя эту инициативу, председатель экспертного совета по безопасности и взаимоотношениям граждан с правоохранительными ведомствами Антон **Цветков** назвал ее «очередной идеей, которая приведет к усилению социального недовольства».

«Эффективная борьба с пробками возможна, но не таким способом. Регионам надо брать пример с Москвы, где активно строятся развязки, эстакады, где создан центр онлайн-мониторинга общественного движения, с возможностью вмешательства в работу светофоров, для эффективного распределения потоков машин <...> А платные перекрестки приведут к тому, что ездить по ним будут те, у кого есть деньги», – считает собеседник агентства.

В рабочую группу национальной технологическую инициативу «Автонет» входят автопроизводители, Минпромторг, **Минтранс**, МВД, ФГУП «НАМИ».

<https://tass.ru/obschestvo/6340428>

ТАСС; 2019.04.16; ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА НА ПЕРЕКРЕСТКАХ ОБСУДЯТ 24 АПРЕЛЯ

Вопрос введения платного проезда на перекрестках в некоторые часы обсудят на Международном навигационном форуме 24 апреля, сообщили ТАСС в пресс-службе НТИ «Автонет».

«В настоящий момент данная инициатива обсуждается экспертными сообществом НТИ «Автонет». Есть множество противоречивых мнений по данному вопросу. 24 апреля он [вопрос введения платного проезда по перекресткам в определенные часы] будет обсуждаться в рамках Международного навигационного форума. Мы хотим услышать все позиции по данному вопросу, провести подробный анализ. Окончательное решение по проведению данного эксперимента не принято», – сообщили ТАСС в «Автонете».

В рабочую группу национальной технологическую инициативу «Автонет» входят автопроизводители, Минпромторг, **Минтранс**, МВД, ФГУП «НАМИ».

<https://tass.ru/obschestvo/6338101>

ТАСС; 2019.04.16; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» СЧИТАЮТ ИДЕЮ ВВЕДЕНИЯ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ НЕЖИЗНЕСПОСОБНОЙ

Единороссы считают предложения о введении платного проезда перекрестков нежизнеспособными. Как сообщила во вторник пресс-служба партии, реализация этой инициативы может привести к дестабилизации ситуации на российских дорогах.

Ранее в некоторых СМИ появилась информация о том, что национальная технологическая инициатива «Автонет» предложила решить проблему пробок за счет введения платных перекрестков. По замыслу авторов, водители будут тщательнее планировать свои маршруты и время поездок. Эксперимент предложено провести в 2020 году в одном из российских городов.

«В обществе такие инициативы могут быть однозначно восприняты как попытка залезть в карман автомобилистов и как коммерциализация организации дорожного движения в целом. Это никак не решит проблему пробок, а приведет к обратному: скапливанию огромного количества машин на дорогах и дестабилизации обстановки на наших дорогах и перекрестках», – приводит пресс-служба слова координатора партпроекта «Безопасные дороги», зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимира Афонского.

Афонский выразил уверенность в том, что в случае рассмотрения соответствующей инициативы нижней палатой парламента большинство депутатов также выскажутся категорически против подобного нововведения.

«В Госдуме, на мой взгляд, среди коллег-депутатов будет единое мнение по этому вопросу. А саму идею даже не надо обсуждать с профессиональным сообществом, поскольку она, повторюсь, неприемлема и нежизнеспособна», – заключил Афонский.

<https://tass.ru/ekonomika/6339324>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ГОСДУМЕ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ

Первый зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов заявил, что отрицательно относится к идее платных перекрестков в РФ, при этом сам с обсуждением такой инициативы он не встречался.

Ефимов в беседе с РИА Новости заявил, что к такой идее относится отрицательно. «Все дороги построены за счет налогов, в том числе граждан, в том числе предприятий», – подчеркнул он.

Депутат пояснил, что сложность составит информирование граждан о том, какие перекрестки станут платными, а само их введение, которое станет неожиданным для автомобилиста, уже спланировавшего маршрут, окажется дополнительной сложностью.

Ефимов подчеркнул, что сам лично с такой инициативой не знаком и о каком-либо обсуждении подобной идеи не слышал. «Национальная инициатива может говорить о чем угодно. Это, мне кажется, возбуждает наших граждан, чтобы лишних раз их нервы потрепать», – добавил он.

<https://ria.ru/20190416/1552737909.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ЛДПР НАЗВАЛИ ИДЕЮ ВВЕСТИ ПЛАТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ АБСУРДНОЙ

ЛДПР считает идею о платных перекрестках абсурдной и не будет ее поддерживать, заявил журналистам первый зампред фракции, глава комитета Госдумы по труду и соцполитике Ярослав Нилов.

Ранее в Национальной технологической инициативе «Автонет» РИА Новости сообщили, что 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 РФ.

«Абсолютно абсурдная идея, недопустимая. Делать дороги для богатых и чиновников, мы в ЛДПР категорически в этом не согласны. Мы этот абсурд ни в коем случае поддерживать не будем», – сказал Нилов.

<https://ria.ru/20190416/1552726448.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; В ЛИПЕЦКЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИНИЦИАТИВУ О ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКАХ

Власти Липецка не видят смысла говорить о появлении платных перекрестков, поскольку такая инициатива в городе даже не обсуждалась, сообщил во вторник журналистам и.о. главы Липецка Константин Власов.

«Для нас тоже это было новостью, которую мы узнали из федеральных СМИ. Насколько я обладаю информацией, сейчас и в федеральных СМИ выпущено по этому поводу опровержение. Я хочу еще раз заверить всех жителей нашего региона, нашего города, что администрацией города Липецка такая инициатива даже не обсуждалась, поэтому говорить о внедрении каких-либо платных перекрестков, наверное, нет смысла», – заявил Власов.

По его словам, в регионе рассматривается вопрос строительства автоматической системы управления дорожным движением.

«Но даже в рамках этой системы ни о каких платных перекрестках речи не шло. Поэтому жители (Липецка) могут жить и ездить спокойно, никаких нововведений, связанных с

дополнительным, скажем так, обременением для их кошелька, пока не планируется», – сказал Власов.

<https://ria.ru/20190416/1552753756.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ВЛАСТИ УЛЬЯНОВСКА ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИНИЦИАТИВУ О ПЛАТНЫХ ПЕРЕКРЕСТКАХ

Власти Ульяновска готовы рассмотреть инициативу введения платных перекрестков, сообщил во вторник РИА Новости представитель администрации города.

«Администрация Ульяновска готова рассмотреть предложения, касающиеся данной инициативы», – сказал собеседник агентства.

В то же время, по его словам, вопрос требует тщательной проработки, так как пока не до конца понятно, как инициатива будет организована с технической точки зрения.

<https://ria.ru/20190416/1552739987.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; ПЛАТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ НЕ РЕШАТ ПРОБЛЕМУ ПРОБОК В МОСКВЕ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Автомобильные эксперты считают, что введение платных перекрестков не решит проблему пробок в Москве, это может привести только к увеличению заторов на других участках дороги.

«Если трафик перераспределяется с какого-то одного перекрестка, то это увеличивает нагрузку на другой. То есть мы переносим проблему из одного места в другое. Если движение переключить на соседнюю улицу, то пробка образуется там. И потом нужно будет делать платный уже соседний перекресток, потом еще соседний, еще соседний... Проблема так не решается», – рассказал РИА Новости руководитель направления «Общественный транспорт» экспертно-аналитического центра Probok.net Александр Чекмарев.

Он отметил, что эту проблему нужно решать другими способами, например, ограничением пользования автомобилями, что в Москве уже и так происходит. Также Чекмарев добавил, что платными можно делать не отдельные участки, а дороги, которые могли бы разгрузить трафик.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов в свою очередь рассказал РИА Новости, что инициатива «Автонет» – аналог европейской системы, но для удачного «пиар-хода» авторы заменили понятие «платный въезд» на «платные перекрестки».

«Это называется «платный въезд» в скандинавском исполнении. Для того, чтобы проехать из точки А в точку Б, у вас бывает не более двух-трех разумных маршрутов. И каждый проезд такого перекрестка является рубежом сбора платы. Такие рубежи есть в Осло, в Бергене, Стокгольме. В итоге это все приведет не к уменьшению пробок, а к увеличению сборов с автомобилистов», – отметил Шкуматов.

Эксперт пояснил, что в такой системе есть примитивная камера, которая фиксирует въезд машины, а потом присылает автомобилисту «платную фотографию».

<https://ria.ru/20190416/1552737614.html>

RNS; 2019.04.16; МНЕНИЕ: ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО, ПАРТНЕР АНАЛИТИЧЕСКОГО АГЕНТСТВА «АВТОСТАТ»

Введение платы за проезд перекрестка или участка дороги в определенные часы поможет решить проблему пробок в России, соответствующий эксперимент планируется провести в одном из городов в 2020 году, пишет «РИА Новости» со ссылкой на представителя Национальной технологической инициативы «Автонет».

Сейчас в некоторых европейских странах идет тестирование системы, как они считают, наиболее честного сбора транспортного налога. С начала во всем мире было, как и у нас: есть машина – плати 100 рублей (условно). Потом в мире начали переходить на акциз в

бензине, то есть сколько заправился, столько и заплатил в качестве транспортного налога. В этом плане у нас самая странная система в мире.

В Европе же тестируют новую систему, по которой ты платишь столько, сколько ты едешь. Устанавливается телематическое оборудование, которое показывает, сколько водитель проехал за месяц: если 100 километров, то налог с этого показателя, далее, если он ездил по незагруженной дороге, сумма одна, если по пробкам – чуть больше, по скоростной дороге третья сумма.

Но предложение «Автонета» мне кажется несколько странным: ввести некую систему градации, чтобы подтолкнуть человека ехать по той или иной дороге или не ехать из-за загруженности – это не совсем справедливо. Дело в том, что у нас плотность дорожной сети меньше, чем в США, условно говоря, в 10 раз, меньше чем в Европе в четыре раза. Получается, у нас люди часто едут по дороге, где пробки не потому, что им нравится в пробках толкаться, а просто из-за того, что другой дороги нет.

В целом я не против системы платных дорог, которая у нас постепенно развивается, но только при одном условии: есть платная дорога, параллельно есть и бесплатная. Хочешь доехать быстро, вот тебе платная трасса, если хочешь медленнее, вот тебе бесплатная. А задумку с платными перекрестками я считаю несправедливой хотя бы с социальной точки зрения.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-plata-za-proezd-perekrestkov-ne-reshit-problemu-probok-v-Rossii--2019-04-16/>

<https://rns.online/transport/Sotsialno-nespravedlivo-ekspert-o-platnom-proezde-perekrestkov-2019-04-16/>

НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.04.16; ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ; ПЕРЕКРЕСТОВЫЙ ПОХОД

В: В России предложили ввести платные перекрестки – такой эксперимент может начаться уже в следующем году.

Сейчас у нас «Деловые новости», Денис Талалаев.

Денис, вопросов много, конечно, но самый главный: для чего это все нужно?

В1: Ксения, это один из инновационных методов борьбы с пробками.

(Перекрестовый поход)

Сделать перекрестки платными предложила Национальная технологическая инициатива «Автонет». Это организация, в рабочую группу которой входят представители **Минтранса** и Минпромторга. Суть идеи «Автонета», как передают РИА «Новости», в том, что за проезд перекрестков в определенные часы придется платить, и тогда автомобилисты будут тщательнее планировать свои маршруты.

По предварительным подсчетам, примерно 10 процентов водителей будут выбирать в таком случае другой путь – он будет длиннее, зато бесплатным. Эксперимент хотят начать уже в 2020 году в одном из российских городов. Им может стать Липецк, Ульяновск или Нижний Новгород.

Одновременно в «Автонет» отмечают: в среднем из-за пробок страна теряет до 15 процентов ВВП – это расход бензина, дополнительная амортизация машины, помехи в рабочем графике россиян.

Денис Талалаев с экономическим обзором.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.04.16; РЕКОНСТРУКЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «ЛЕНА»

В: Важное событие в реконструкции федеральной трассы «Лена». На границе Амурской области и Якутии завершается ремонт одного из самых опасных участков дороги. Там, где долгие годы с трудом проезжали даже грузовики, скоро появится асфальтовая магистраль. Всего же за пять лет в нормальное состояние привели свыше 300 километров трассы. Репортаж Дмитрия Макарова.

КОР: Скрип тормозов и минимальная скорость. Многотонная фура еле вписывается в крутой поворот. Альдегойский перевал для водителей самый сложный на севере Амурской области. Здесь федеральная дорога «Лена» пересекает горы станового хребта. Тяжелая землеройная техника день и ночь прокладывает новый маршрут трассы. С каждым вывезенным самосвалом подъем становится меньше. Уже через полтора года вместо перевала здесь будет ровная асфальтированная магистраль.

А это уже перевал, расположенный в Якутии. Здесь идет капитальный ремонт. Дорожники отсыплют участок гравием, делая проезжую часть намного шире.

Каждый новый рейс водители видят, как изменяется трасса. Только за пять лет реконструировано более 300 километров, еще столько же отремонтировано.

АЛЕКСАНДР ШЕСТОПАЛОВ (НАЧАЛЬНИК ФКУ УПРДОР «ЛЕНА»): Мы увеличили в два раза финансирование на дорогу. Нам удалось защититься в **Росавтодоре**. Сейчас у нас примерно 5,5 миллиардов рублей на год при всех наших ремонтах, капремонтах и содержаниях.

КОР: Федеральная трасса «Лена» начинается в селе Невер и заканчивается в Нижнем Бестяхе. Ее длина 1157 километров, и идет она строго по меридиану с юга на север. Когда в Амурской области уже готовятся к паводкам, в Якутии все еще продолжается борьба со снегом. Только здесь можно увидеть вдоль трассы заборы, которые защищают магистраль от заносов.

АНДРЕЙ КРУЧИНИН (НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ И СОХРАННОСТИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ФКУ УПРДОР «ЛЕНА»): В нашем регионе снега очень много, поэтому приходится круглосуточно производить работы по очистке.

КОР: Серьезные препятствия для дорожников непредсказуемые горные речки. Ручей Бродяжка летом не шире пяти метров, в паводок же разливается до 30. Строителям моста приходится учитывать не только это. Здесь регулярно выступают наледи.

ЮРИЙ КОЗЛОВСКИЙ (ДИРЕКТОР ФИЛИАЛА КОМПАНИИ-ПОДРЯДЧИКА): Мост в принципе исключает возможности выхода наледи на проезжую часть.

КОР: Дальнбойщик Денис Цымбал едет в Благовещенск за очередной партией и грузом. На каждой стоянке обязательно осматривает свой автомобиль. В первую очередь обращает внимание на колеса. Отмечает, затрат на содержание машины стало гораздо меньше.

ДЕНИС ЦЫМБАЛ (ДАЛЬНОБОЙЩИК): Здесь вот участок хороший сделали, получается, почти от Нагорного, там где вот реконструкция заканчивается, и асфальт до Беркакита.

КОР: Все работы на магистрали, ведущей в Якутию, финансируются из федерального бюджета. Уже в этом году новый асфальт появится еще на 120 километрах. Таким образом, больше 80% трассы будет приведено в нормативное состояние.

Дмитрий Макаров, Владимир Ермаков, «Вести», Амурская область, Якутия.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛОЗОВСКАЯ ВАЛЕРИЯ; 2019.04.16; В ПЕТЕРБУРГЕ В 2019 ГОДУ ОБУСТРОЯТ СЕМЬ ВЕЛОМАРШРУТОВ

Велопаркур

В Петербурге в 2019 году должны обустроить семь велосипедных маршрутов протяженностью 41,6 километра. Доступные сегодня 106 километров дорожек – только фрагменты веломаршрутов, которые еще предстоит соединить между собой. Как улучшить городские условия и что для этого нужно предпринять – эти вопросы обсудили участники IV Международного велоконгресса.

Соединить линии

В Петербурге велодорожки пока не заключены в единую систему. Сегодня в этом состоит основное неудобство для велосипедистов. В центре города из точки А в точку Б добраться не составит труда: от станции метро «Спасская» легко можно доехать до

«Чернышевской», вернуться на Невский проспект, через Дворцовый мост переехать на Васильевский остров или прокатиться по всей исторической части Петербурга. Но дальше пути обрываются.

Большинство петербуржцев живут на окраинах, в спальных районах. Если в качестве средства передвижения горожане выбрали велосипед, их путь будет «тернист». Велополосы дальше центра города пока не организованы, а одновременное движение с автомобильным потоком может доставить велосипедисту серьезные затруднения. В прошлом году правительство города представило проекты веломаршрутов, проходящих вдоль Московско-Петроградской линии метро – от «Сенной площади» до «Купчино» и по Правобережной линии – по участку от «Александра Невского» до выезда из города. Пока проекты не реализованы, но первую велополосу вдоль синей ветки обещали построить уже к осени.

Выбранные улицы и проспекты боятся усекать в ширине – чтобы не спровоцировать увеличение пробок. Уменьшение тротуарной части также чревато «столпотворением» людей: проходимость возле каждой станции метро синей ветки, например, составляет около 20 000 человек в день. Решение для сложившейся ситуации предложило бюро Urban Analytic MLA+.

Специалисты посчитали перспективным обустройство набережных малых рек. Сегодня протяженность набережных в Петербурге составляет 125 километров. Около миллиона человек живут в десяти минутах от водоемов. При этом 25 километров набережных малых рек не имеют открытого доступа, а 40 заняты промзонами и гаражами.

Аналитики считают, что ситуацию можно изменить. Малые реки могут привлечь к езде на велосипедах тысячи людей: Смоленка, Черная речка, Охта, Муринский ручей, Оккервиль, Волковка текут по маршрутам «из периферии в центр» и связывают спальные районы со станциями метро и достопримечательностями.

Предъявите билет

Одной из самых надежных схем для велосипедиста, желающего добраться из спального района в центр, становится «велосипед плюс метро». Но здесь выявляется следующая «нестыковка»: за провоз «двухколесного друга» в общественном транспорте нужно платить. Факт ежедневной двойной оплаты может серьезно ударить по карману и заставить человека отказаться от езды на велосипеде.

Многие петербургские велолюбители просят освободить их от лишних трат, оглядываясь на столицу. В Москве один пассажир может бесплатно провезти один велосипед на всех видах наземного городского пассажирского транспорта – в автобусах, троллейбусах и трамваях. Главное, чтобы габариты «железного коня» в сумме не превышали 150 сантиметров.

В Петербурге подобной инициативы пока нет. В этом году была разработана комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД). В том числе она подразумевала обустройство специальных багажников на наземном транспорте. Но пока документ носит лишь рекомендательный характер.

На конец 2021 года протяженность веломаршрутов в городе должна составить 237,1 километра. На Международном велоconгрессе отметили, что такая перспектива радует петербуржцев, но нельзя забывать и о текущих неудобствах, которые есть на уже имеющихся полосах.

Нарисовать разметку

Во-первых, большинство дорожек не отделены от проезжей части специальными оградительными столбиками. По этой причине автомобилисты зачастую игнорируют разметку и заезжают на «не свою» территорию. Но это еще полбеды: все велополосы, построенные до 2017 года, так или иначе расходятся с нормативными требованиями: нарушается геометрия движения, из-за неточностей на краях дорог скапливаются лужи, на пути встречаются опоры освещения и дорожные знаки, мешающие проезду.

Дело в том, что до 2017 года велоинфраструктура в городе создавалась без стратегии. Не было даже ответственного учреждения, которое отвечало бы за развитие. В 2017 году процесс «двинулся»: Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга разработал схему развития сети веломаршрутов. При создании учитывались транспортные потоки велосипедистов.

Начальник сектора проектирования велодорожек ГЦУП Денис Миницкий сообщил, что толчком для серьезных изменений стали утверждение приоритетного проекта «Велосипедный Петербург» и включение задач по улучшению условий движения для велосипедистов в госпрограмму развития транспорта.

- Два года назад проектирование велодорожки занимало месяц-два, а строительство – два-три. Нетрудно догадаться, что не все инженерные и геодезические изыскания выполнялись. Также возникали проблемы с заполнением документов. Сейчас проекты имеют двухгодичное финансирование, проектирование занимает до девяти месяцев, а строительство – до шести. Все перечисленное повышает качество выполняемых работ, – утверждает эксперт.

Берегись автомобиля

Горожане также опасаются ездить по дорогам, где скоростной режим слишком высок, – это еще одна причина того, что сегодня на оживленных улицах в Петербурге редко можно увидеть велолюбителей. Но положительная тенденция есть.

В конце 2018 года в правила дорожного движения включили понятие «велосипедная зона». Согласно документу, начало и конец велосипедной зоны обозначаются специальными знаками. В этой площади велосипедисты «имеют преимущество перед механическими транспортными средствами, а также могут двигаться по всей ширине проезжей части».

Важно, что скорость внутри велозоны ограничена цифрой 20 километров в час. Это может создать по-настоящему комфортную среду для велосипедистов. Но пока в госстандарт, устанавливающий правила применения дорожных знаков и дорожной разметки, соответствующие изменения внесены не были.

Чего хотят велосипедисты

Сегодня максимальная интенсивность движения фиксируется на Литейном мосту: около 1500 велосипедистов в сутки – не слишком много для пятимиллионного города. При этом, по результатам опроса СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга», 72 процента петербуржцев считают приемлемыми поездки на велосипеде до 40 минут.

Город небезразличен к запросам населения и предпринимает попытки простимулировать рост показателей. Пока только в теоретическом плане. На прошедшем Международном велоconгрессе глава комитета по градостроительству и архитектуре представил пилотную концепцию веломаршрутов на Васильевском острове.

- Мы провели исследование, и оказалось, что от автомобильных дорог можно отрезать около 22 гектаров площади без ущерба для пропускной способности. 13 гектаров освобожденной территории будут использованы под сеть велосипедов, а оставшиеся девять – для организации парковочных мест, газонов, расширения пешеходных тротуаров, – рассказал главный архитектор Санкт-Петербурга, председатель комитета по градостроительству и архитектуре Владимир Григорьев.

Проект надеются реализовать уже этим летом, но средств из бюджета на него пока не выделили. По словам Владимира Григорьева, затраты будут мизерными: нанять людей, соскоблить имеющуюся разметку, нарисовать новую, где нужно – поставить столбики. КГА верит, что для реализации подобного проекта бюджет могут перераспределить или выделить средства из резерва. Популярность концепции должна продемонстрировать, нужны ли такие транспортные сети по всему городу в будущем.

<https://rg.ru/2019/04/16/reg-szfo/v-peterburge-v-2019-godu-obustroiat-sem-velomarshrutov.html>

ТАСС; 2019.04.16; В МОСКВЕ СОКРАТИЛОСЬ ЧИСЛО ДТП В ЗИМНИЙ ПЕРИОД ПОСЛЕ КАЧЕСТВЕННОЙ УБОРКИ УЛИЦ ОТ СНЕГА

Качественная уборка улиц и дворов от снега этой зимой позволила сократить в Москве количество ДТП по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Об этом во вторник сообщила пресс-служба мэра и правительства столицы.

«В течение зимы с улиц и дворов было вывезено и утилизировано 29,2 млн куб. м снега. Более качественная зимняя уборка позволила сократить число ДТП – с 3641 зимой 2017/18 года до 3524 зимой 2018/19 года», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/6339502>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИНПРОМТОРГ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Продажи дорожно-строительной и коммунальной техники в 2019 году в России вырастут на 5%, до 199,25 миллиарда рублей, следует из материалов ведомства к годовой коллегии. При этом объем производства указанной техники в России составит 60,1 миллиарда рублей, что почти на 36% больше по сравнению с 2018 годом, прогнозирует ведомство. Объем экспорта дорожно-строительной и коммунальной техники может вырасти на 21%, до 7,5 миллиарда рублей, следует из документа. Инвестиционный бюджет на поддержку отрасли в 2019 году составит 2,1 миллиарда рублей против 1,75 миллиарда годом ранее.

Среди проектов отрасли, планируемых к реализации в 2019 году, Минпромторг отмечает проведение специализированного форума-выставки «Демострой-2019», запуск производства фронтального мини-погрузчика «Термит-1000» компанией «Кургандормаш» и запуск производства многофункционального экскаватора-погрузчика для выполнения строительных и муниципальных работ компанией КЭМЗ.

По части нормативно-правовой базы, планируется разработать проект постановления, предусматривающий предоставление субсидий предприятиям специализированного машиностроения на создание и развитие системы повышения квалификации и переподготовки по наиболее востребованным специальностям отрасли, а также внести изменения в ряд действующих актов, следует из документа.

<https://ria.ru/20190416/1552721394.html>

РИА НОВОСТИ, ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 2019.04.16; САРАТОВСКОЙ «ТРОЛЗЕ» ЗАКАЗАЛИ БОЛЕЕ СТА ТРОЛЛЕЙБУСОВ, ЗАЯВИЛ ГУБЕРНАТОР

Крупнейший в России производитель троллейбусов «Тролза» (город Энгельс Саратовской области), предупредивший о возможном массовом сокращении штата, имеет заказы более чем на 100 троллейбусов, сообщил РИА Новости губернатор области Валерий Радаев.

«Тролза» с 14 марта перевела 440 работников в режим простоя, а также уведомила центр занятости о возможном сокращении 500 работников с 3 июня. В пресс-службе завода уточнили, что со вторника работники вновь переходят в режим простоя, из которого в понедельник коллектив вышел на один день. Главный инженер завода Олег Стрельников сообщил РИА Новости, что для запуска производства предприятию требуются оборотные средства – около 470 миллионов рублей. Губернатор области Валерий Радаев поручил создать рабочую группу по оздоровлению завода.

«Сегодня у предприятия большой заказ – 50 машин нужно выпустить по (линии) лизинговой компании и плюс другие еще регионы (сделали заказы). Там более 100 машин сегодня на потоке должно быть. Поэтому наша задача сейчас – помочь оборотными средствами предприятию, чтобы оно заработало, соответственно, исполнило эти заказы», – сказал Радаев после общения с коллективом завода.

Собеседник агентства отметил, что власти региона намерены разработать областную программу по закупке троллейбусов, чтобы поддержать завод еще и своими заказами.

«Потом мы своей программой тоже дадим заказ. Рассчитываем в этом году... У нас есть в этом необходимость, мы в регион давно не заказывали новые машины», – пояснил глава региона.

<https://ria.ru/20190415/1552709193.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.17; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ПОДГОТОВИЛО ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ОБ ИНВЕСТТАРИФАХ НА ОТДЕЛЬНЫХ Ж/Д УЧАСТКАХ

Министерство экономического развития РФ подготовило проект правительственного постановления, устанавливающего правила введения инвестиционных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Текст размещен на Федеральном портале нормативных правовых актов. Проект разработан в соответствии с декабрьскими поручениями президента РФ и ноябрьскими решениями кабинета министров, говорится в пояснительной записке.

Документ вводит понятие инвестиционного тарифа, устанавливаемого в качестве коэффициента к текущим ставкам на период от 1 года для строительства и модернизации отдельных участков и объектов железнодорожной инфраструктуры, увеличивающих ее пропускную способность, которые не были включены в долгосрочную программу развития владельца такой инфраструктуры.

Инвестиционный тариф призван полностью компенсировать ж/д монополии (или выгодоприобретателю – при реализации программы за его счет) затраты на такие работы (включая стоимость проектно-сметной документации, а также дополнительные операционные расходы при вводе в эксплуатацию и содержании). Допускается возможность дифференциации надбавок по годам в течение периода окупаемости проекта. В проекте отмечается, что инвестиционные тарифы должны будут устанавливаться "с соблюдением баланса интересов владельца инфраструктуры, грузоотправителей и иных участников рынка железнодорожных транспортных услуг". Кроме того, предполагается обеспечивать возвратность инвестиций с учетом стоимости заемных средств и налоговой нагрузки инвестора, связанную с передачей владельцу общесетевой инфраструктуры в собственность результатов реализации проекта.

Инвестиционные тарифы предполагается вводить в рамках законодательно установленных ценовых пределов для тарифов железнодорожных монополий – на маршрутах, полностью или частично совпадающих с участками, которые планируется развивать (как на перевозку грузов, так и на транспортировку порожних вагонов). При этом, если проект финансируется за счет средств тарифной выручки, будет действовать повышающий коэффициент, если средства выделяет выгодоприобретатель – понижающий (при безубыточности перевозок для владельца инфраструктуры).

Предполагается, что срок окупаемости проектов для их финансирования за счет инвестиционных тарифов будет ограничен 20 годами и минимальной внутренней нормой доходности в 10%. Также отмечается, что при развитии отдельных участков и объектов общесетевой инфраструктуры инвестиционные тарифы могут устанавливаться в виде фиксированной ставки на тонно-километр (нетто), на предъявляемую к перевозке тонну груза, на отправленный вагон.

В отношении выгодоприобретателей, которые не финансируют развитие участков, плановые капитальные затраты из тарифной выручки владельца инфраструктуры и дополнительные операционные затраты (включая стоимость ремонта и налоги) распределяются пропорционально доле этих компаний в общем объеме дополнительных грузовых перевозок (в том числе с учетом тонно-километровой работы, нетто). Доля должна подтверждаться соответствующим соглашением с владельцем инфраструктуры.

Для установления инвестиционных тарифов ж/д монополия должна подать в федеральный орган власти тарифную заявку о предельном максимальном уровне ставок. Она должна

включать технико-экономическое обоснование проекта по развитию инфраструктуры, положительное заключение о публичном технологическом и ценовом аудите, материалы для расчета тарифа, соглашение с выгодоприобретателями со взаимными обязательствами, а также финансовые гарантии предоставления грузов от них.

На рассмотрение заявки будет отведено 15 рабочих дней. Вопрос о введении инвестиционного тарифа предполагается рассматривать на заседании правления Федеральной антимонопольной службы РФ. Если развитие участка осуществляется по соглашению монополии и выгодоприобретателей, тарификация перевозок осуществляется с учетом инвестиционного тарифа, установленного на договорной основе.

Постановление позволит обеспечить целевое финансирование работ по развитию железнодорожной инфраструктуры с привлечением выгодоприобретателей, говорится в пояснительной записке. Проект соответствует положениям договора о Евразийском экономическом союзе, а также иных международных договоров РФ.

ТАСС; 2019.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО УВЕЛИЧИЛО УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ РЖД НА 7,02 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство увеличило уставный капитал РЖД на 7,02 млрд рублей. Об этом говорится в опубликованном на сайте правительства распоряжении.

Как отмечается в тексте документа, целью является повышение уровня экономической связанности территории России, создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами.

«6,93 млрд рублей [выделяется] на повышение уровня экономической связанности территории России; 0,09 млрд рублей – на создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами», – отмечается в документе.

«Принятые решения будут способствовать увеличению провозной и пропускной способности сети железных дорог и обеспечению бесперебойного осуществления грузовых и пассажирских перевозок», – отмечается в постановлении.

В декабре 2018 года правительство РФ увеличило уставный капитал РЖД на 54,88 млрд рублей. Из них 20 млрд рублей направлены на модернизацию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба. В марте 2019 года **Минтранс** РФ подготовил проект постановления правительства об увеличении уставного капитала холдинга на 40 млрд рублей. Средства также планируется направить на модернизацию БАМа и Транссиба.

<https://tass.ru/ekonomika/6338132>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-uvlichilo-ustavnii-kapital-RZHD-na-702-mlrd-rublei-2019-04-16/>

ТАСС; 2019.04.16; ЭКСПЕРТЫ: БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ ПОВЫСИТ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ПЕТЕРБУРГСКИХ ПЕНСИОНЕРОВ

Право бесплатного круглогодичного проезда в пригородных поездах для льготников из Санкт-Петербурга не ляжет тяжелым бременем на бюджет, но значительно повысит качество жизни петербуржцев. Такое мнение выразили ТАСС представители органов власти и общественных организаций, комментируя законопроект, который врио губернатора Петербурга Александра Беглова внес в городское законодательное собрание.

«Это дополнительная мера поддержки может коснуться порядка 940 тыс. петербуржцев, для которых это существенная помощь со стороны государства. При этом надо отметить, что по факту не все воспользуются данной льготой – это лишь максимальная численность петербуржцев, среди которых также есть те, кто имеют одновременно право на льготу по другим категориям», – сообщил ТАСС председатель комитета по социальной политике Петербурга Александр Ржаненков.

Депутат Госдумы РФ, председатель Союза садоводов России Олег Валенчук отметил, что законопроект направлен в первую очередь на поддержку дачников. «Возможность лишней раз бесплатно съездить на дачу, отдохнуть на природе напрямую послужит повышению качества жизни петербуржцев и продолжительности их активной жизни», – сказал Валенчук.

По мнению руководителя петербургского регионального отделения Союза садоводов России Владимира Кудряшова, инициатива позволит пенсионерам больше времени проводить на свежем воздухе.

«Возможность бесплатно оказаться на свежем воздухе, выращивать фрукты и овощи, ухаживать за своими садами. Это максимально хорошо скажется на простых гражданах, увеличится продолжительность их жизни. Если раньше поездка за город – это всегда затратно, то теперь попавшие под действие этого законопроекта граждане смогут гораздо больше времени проводить со своими друзьями и близкими», – отметил он.

Вице-президент Ассоциации ветеранов, инвалидов и блокадников Николай Тесалов считает, что принятие закона повысит качество жизни людей пенсионного возраста, поскольку большинство из них круглый год живут за городом, а не выезжают туда только в дачный сезон. «Мы давно ждали этой инициативы. У пенсионеров не такая уж большая пенсия. Ее хватает только на закрытие коммунальных услуг и частично на лекарства. Это будет очень большое подспорье для них. Надеемся, что депутаты нашего городского парламента поддержат этот законопроект», – сказал он ТАСС.

Несоизмеримый эффект

Тесалов отметил, что вряд ли бесплатный проезд станет непомерной нагрузкой для бюджета региона. «У нас сейчас в городе около 1,2 млн пенсионеров. Из них порядка 40-50% имеют загородные участки, дома. Получится около 600 тыс. человек. Эффект будет несоизмеримый с теми затратами, который понесет бюджет», – считает он.

По мнению председателя Союза защиты пожилых Нины Анисимовой, главных проблем людей, у которых маленькая пенсия, это не решит, но благодаря такому решению они хотя бы будут иметь возможность ездить круглый год за город, дышать воздухом, наслаждаться природой, посещать родных и близких. «До Сосново (железнодорожная станция) – 200 рублей билет, туда и обратно – 400 рублей. Это немаленькие деньги для пенсионеров, у которых небольшая пенсия. Есть люди, которые считают каждый рубль. Некоторые питаются на 100 рублей в день», – сказала Анисимова ТАСС.

Самыми востребованными маршрутами для льготников, по мнению экспертов, останутся Северная Карелия, Ладожское озеро и Гатчина. При этом вступление изменений в силу вряд ли существенно отразится на загруженности общественного транспорта.

По словам Ржаненкова, средства на возмещение затрат транспортным организациям будут заложены в результате поправок в региональный бюджет. В настоящее время комитет по социальной политике, комитет по транспорту и транспортные компании прорабатывают механизм реализации инициативы, чтобы сделать ее максимально удобной для граждан.

Суть инициативы

Социальный кодекс Петербурга сейчас дает право льготного проезда с 27 апреля по 31 октября пенсионерам, которые выезжают на дачи и на отдых за город. Покупая билет на пригородные электрички в этот период, они оплачивают 10% стоимости проезда. Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов направил в городское законодательное собрание проект закона о предоставлении льготникам права бесплатного проезда на весь год.

В случае внесения изменений в социальный кодекс бесплатным проездом смогут пользоваться труженики тыла, жертвы политических репрессий, ветераны труда и ветераны военной службы, пенсионеры по возрасту и стажу, а также женщины, которым присвоено звание «Мать-героиня».

<https://tass.ru/obschestvo/6341224>

<https://tass.ru/obschestvo/6336980>

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.04.16; КОМПАНИЯ ЛИСИНА ПОДТВЕРДИЛА ИНТЕРЕС К ПОКУПКЕ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина рассматриваем приватизацию 50,1% «Трансконтейнера» наряду с другими сделками на рынке. Еще один претендент на этот пакет – «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова

Первая грузовая компания (ПГК), подконтрольная UCL Holding Владимира Лисина, рассматривает возможность участия в приватизации 50% плюс две акции крупнейшего железнодорожного контейнерного оператора «Трансконтейнер», которые находятся под контролем РЖД. Об этом журналистам сообщил гендиректор ПГК Сергей Каратаев, передает корреспондент РБК.

«Мы рассматриваем все М&А (сделки по слияниям и поглощениям. – РБК) на рынке, и «Трансконтейнер» тому не исключение, но в любом случае финальное решение о покупке принимается на совете директоров или на собрании акционеров. Пока такое решение не принято», – сказал Каратаев. Лисин, отвечая на вопрос РБК о готовящейся приватизации «Трансконтейнера», 14 марта сказал: «Я не думал на эту тему». «У ПГК есть совет директоров, там есть председатель совета директоров, менеджеры... До акционера пока еще дело не дошло», – добавил он.

Каратаев не уточнил, готова ли ПГК в случае сделки покупать контрольный пакет акций самостоятельно или с партнером. «Вопрос о финансировании сделки вторичен по отношению к самому решению о приобретении. Но с точки зрения финансирования данной транзакции проблем не вижу», – добавил Каратаев.

О том, что ПГК проявляет интерес к покупке контроля в компании, еще в 2016 году сообщал президент РЖД Олег Белозеров. Среди ее потенциальных партнеров назывался контейнерный оператор Mediterranean Shipping Company. Но тогда приватизация не состоялась.

В пятницу, 12 апреля, первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов подписал директиву правительства о продаже госдоли в «Трансконтейнере». Ранее заместитель гендиректора РЖД Андрей Старков сообщал, что госмонополия может продать контроль в операторе уже летом 2019 года.

Вице-премьер **Максим Акимов** говорил в интервью РБК, что по «оптимистичному» сценарию сделка может состояться осенью. По итогам торгов на Московской бирже 15 апреля 50% плюс две акции «Трансконтейнера» стоили 37,6 млрд руб.

Помимо ПГК одним из претендентов на покупку контрольного пакета в «Трансконтейнере» является «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова, которому уже принадлежит 24,5% оператора. В марте Абрамов заявлял, что намерен участвовать в приватизации госпакета. Представители Millhouse Абрамовича и Invest AG Абрамова вечером в понедельник, 15 апреля, не ответили на запросы РБК.

Еще один совладелец «Трансконтейнера» – ВТБ (24,84%). Эту долю банк купил в конце 2018 года у группы FESCO (ее крупнейший владелец – группа «Сумма» Зиявудина Магомедова). Но тогда пресс-служба банка сообщала, что он является временным владельцем пакета. В ноябре Федеральная антимонопольная служба (ФАС) получила ходатайство от претендента на покупку доли ВТБ, но имя покупателя не раскрывается из-за грифа секретности документа, сообщил РБК представитель ФАС. Источники РБК допускали, что покупателем может быть также «Енисей Капитал».

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cb48d489a79472d29928da2>

ПРАЙМ; 2019.04.16; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН, РАСШИРЯЮЩИЙ ПРАКТИКУ ПРИМЕНЕНИЯ НАЛОГОВЫХ ИНВЕСТИВЫЧЕТОВ

Президент России **Владимир Путин** подписал закон, расширяющий практику применения регионами РФ инвестиционных налоговых вычетов по налогу на прибыль организаций – соответствующий документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Согласно закону, субъекты РФ смогут предоставлять новый инвестиционный налоговый вычет в пределах 85% суммы денежных средств, потраченных на создание объектов инфраструктуры, которые могут находиться только в федеральной собственности.

В случае же возврата налогоплательщику денежных средств не уплаченная в связи с применением инвествычета сумма налога подлежит восстановлению и уплате в бюджет с учетом пеней в полном объеме. Сумма зачисляемого в федеральный бюджет налога будет уменьшаться на 15% от суммы расходов на создание объектов инфраструктуры, если налогоплательщик воспользовался правом применения инвествычета.

Закон позволяет реализовать поручение **Путина** относительно предоставлении возможности регионам более широко применять инвестиционный налоговый вычет, в частности, такой вычет теперь можно будет предоставлять при строительстве портов. Строительство порта предполагает дноуглубление, но прилегающая к нему акватория всегда является федеральной собственностью. Предлагаемая редакция закона учитывает это, пояснил ранее в апреле первый зампред думского комитета по бюджету и налогам Глеб Хор.

Помимо этого, по налогу на прибыль законом отменяется трехлетнее ограничение для учета субсидий, полученных на финансирование расходов, которые не связаны с приобретением, созданием, реконструкцией, модернизацией или техническим перевооружением, а также с приобретением имущественных прав. Такие субсидии теперь будут учитываться по мере признания расходов, фактически осуществленных за счет этих средств.

Президент России **Владимир Путин** подписал закон, расширяющий практику применения регионами РФ инвестиционных налоговых вычетов по налогу на прибыль организаций – соответствующий документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Согласно закону, субъекты РФ смогут предоставлять новый инвестиционный налоговый вычет в пределах 85% суммы денежных средств, потраченных на создание объектов инфраструктуры, которые могут находиться только в федеральной собственности.

В случае же возврата налогоплательщику денежных средств не уплаченная в связи с применением инвествычета сумма налога подлежит восстановлению и уплате в бюджет с учетом пеней в полном объеме. Сумма зачисляемого в федеральный бюджет налога будет уменьшаться на 15% от суммы расходов на создание объектов инфраструктуры, если налогоплательщик воспользовался правом применения инвествычета.

Закон позволяет реализовать поручение **Путина** относительно предоставлении возможности регионам более широко применять инвестиционный налоговый вычет, в частности, такой вычет теперь можно будет предоставлять при строительстве портов. Строительство порта предполагает дноуглубление, но прилегающая к нему акватория всегда является федеральной собственностью. Предлагаемая редакция закона учитывает это, пояснил ранее в апреле первый зампред думского комитета по бюджету и налогам Глеб Хор.

Помимо этого, по налогу на прибыль законом отменяется трехлетнее ограничение для учета субсидий, полученных на финансирование расходов, которые не связаны с приобретением, созданием, реконструкцией, модернизацией или техническим перевооружением, а также с приобретением имущественных прав. Такие субсидии теперь

будут учитываться по мере признания расходов, фактически осуществленных за счет этих средств.

RNS; 2019.04.16; МАНТУРОВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

Для освоения Арктики и Северного морского пути до 2023 года планируется построить 6 ледоколов и 26 газозовов, а также технику для разведки и шельфовой добычи, рассказал в ходе итоговой коллегии Минпромторга глава ведомства Денис Мантуров.

«Что касается водного транспорта, до конца следующего года сдадим 2 круизных лайнера и 4 “Кометы”. Для освоения Арктики и Севморпути наши судоверфи к 2023 году построят 6 ледоколов, 26 газозовов и весь спектр морской техники для разведки и шельфовой добычи. Предприятия “Тяжмаша” поставят краны и погрузочно-логистическое оборудование для наращивания портовой инфраструктуры во всех российских морских акваториях», – сказал министр.

<https://rns.online/transport/Manturov-rasskazal-o-planah-po-stroitelstvu-ledokolov-dlya-osvoeniya-arktiki---2019-04-16/>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.17; АЭРОПОРТЫ ЗАЖИМАЮТ В ЗОНАХ; ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ СПОР ВОКРУГ ЗАЩИТНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Многолетний конфликт вокруг размера приаэродромных территорий в России теперь грозит аэропортам выплатой триллионных компенсаций и потенциальной остановкой полетов. Несмотря на принятие специального закона в 2017 году, аэропорты и власти регионов так и не смогли договориться об установлении границ таких территорий – очередное совещание, по данным “Ъ”, состоится 17 апреля. **Минтранс** предлагает сократить размеры приаэродромных территорий, смягчив нормативы по уровню шума, это поддерживают застройщики и формально аэропорты. Но против выступает Роспотребнадзор.

По данным “Ъ”, 17 апреля должно состояться совещание в **Минтрансе** с участием представителей Минстроя, Минобороны, Роспотребнадзора, аэропортов московского авиаузла и застройщиков Московской области. Стороны постараются решить давний конфликт, связанный с установлением границ приаэродромных территорий (ПАТ) – на таких территориях действуют различные ограничения, в том числе на возможность жилой застройки. Проблема должна была быть урегулирована законом (135-ФЗ), принятым в 2017 году. Но на деле этого не произошло, и теперь речь идет о риске почти триллионных компенсаций жителям и компаниям, присутствующим на ПАТ, а также возможном запрете работы крупнейших российских аэропортов.

До последнего времени размер ПАТ устанавливался как окружность радиусом 30 км от контрольной точки аэродрома (середина взлетно-посадочной полосы, см. карту). С принятием закона в 2017 году было решено, что ПАТ будут разделены на семь подзон, строительство в которых регламентируется в зависимости от близости к аэропорту. Самая большая подзона – седьмая, где действуют ограничения по уровню шума от самолетов, в ней можно строить жилье по согласованию с Роспотребнадзором и местными властями, но с соблюдением дополнительных требований (в частности, нужно увеличивать толщину окон).

По словам собеседников “Ъ”, предполагалось, что закон облегчит согласования для застройщиков. Аэропортам отвели год на определение новых границ ПАТ, операторы должны были получить их у Росавиации и региональных властей к июлю 2018 года. Но на данный момент почти никто их не получил, в том числе аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга. Дело в том, что власти регионов хотят уменьшить ПАТ – так, в Московской области они занимают почти половину территории региона.

Формально основным противником такого подхода выступает Роспотребнадзор, поскольку для этого нужно снизить нормативы по уровню шума (перейти от норматива по максимальному уровню шума к эквивалентному, то есть среднему за сутки). Однако, говорят собеседники “Ъ”, сами аэропорты тоже против серьезного сокращения ПАТ – если эти земли застроят, у них не будет территории для развития. Именно введение третьей взлетной полосы Шереметьево послужило поводом для появления поправок к 135-ФЗ, которые сейчас предлагает **Минтранс** и которые будут обсуждаться на совещании.

Во-первых, министерство хочет сократить размеры ПАТ, перейдя на нормативы по эквивалентному уровню шума. Во-вторых, отменить право регионов останавливать воздушные перевозки в случаях, если границы ПАТ не установлены. **Минтранс** в пояснительной записке указывает, что, если рассчитывать границы седьмой подзоны Шереметьево по максимальному уровню шума, то ее площадь составит 165,7 тыс. га, где проживают 985 тыс. человек – по существующему закону компенсации для этих жителей и компаний на этой территории могут составить 825 млрд руб. Министерство предлагает сократить размер ПАТ до 45,1 тыс. га (исходя из принципа эквивалентного уровня шума), что снизит и размер компенсаций.

В Минстрое заявили “Ъ”, что поддерживают инициативу определения границ седьмой подзоны на основе эквивалентного уровня шума. «На примере Домодедово и других аэродромов осуществлялась разработка соответствующего проекта СанПиНа», – говорят в министерстве. При этом размер зоны будет варьироваться в зависимости от типа самолета, однако, отмечают в Минстрое, неясно, кто будет предоставлять эту информацию.

Застройщики отмечают, что инициатива по изменению методики измерения шумового воздействия позволит сократить время согласования. Директор по развитию ГК «Гранель» Андрей Носов говорит, что согласование размещения строительного объекта снизится как минимум на два месяца.

Почему президентский совет выступал против сноса самовольных построек у аэропортов В Шереметьево заявили “Ъ”, что также поддерживают инициативу **Минтранса**. Там отметили, что подготовили проект решения об установлении приаэродромной территории на основе существующих правил, но власти Подмосковья его не согласовали. В МАШ добавили, что риск остановки воздушного сообщения существует, «если высший орган исполнительной власти субъекта РФ обратится в правительство РФ с предложением о приостановлении воздушных перевозок».

В Домодедово отметили, что приглашены **Минтрансом** к обсуждению поправок. Аэропорт рассчитывает на сбалансированное решение, учитывающее перспективы развития аэродромной инфраструктуры. В холдинге «Аэропорты регионов» («Ренова») поддерживают инициативу **Минтранса**. «Размер возможных издержек сейчас непонятен, так как сама методика не утверждена, как и границы подзон», – сказали в холдинге.

Во Внуково, правительстве Московской области и Роспотребнадзоре не предоставили комментарий.

В петербургском Пулково процесс согласования седьмой подзоны уже запущен: Роспотребнадзор 26 марта согласовал соответствующее санитарно-эпидемиологическое заключение, сообщил “Ъ” замгендиректора по взаимодействию с органами власти «Воздушных ворот Северной столицы» (управляющая компания Пулково) Денис Павшинский. Проект обоснования ПАТ направлен в Росавиацию, которая, в свою очередь, будет согласовывать документ с правительствами Петербурга и Ленобласти.

<https://www.kommersant.ru/doc/3946204>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; В КРЕМЛЕ ЗАЯВЛЯЮТ, ЧТО ПРИСВОЕНИЕ АЭРОПОРТАМ ИМЕН ВЫДАЮЩИХСЯ РОССИЙСКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ РЕШЕНИЕМ ПРЕЗИДЕНТА

Президент РФ Владимир Путин не имеет отношения к решениям о переименовании российских аэропортов по итогам народного голосования, заявил пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

Он опроверг предположения о том, что последнее слово в принятии решений о переименовании аэропортов будет за президентом. «Нет, не ведется (такая работа в Кремле – ИФ), это не решение президента», – сказал он.

Ранее появились сообщения о том, что жители ряда регионов недовольны итогами голосования по переименованию местных аэропортов, которое проходило в рамках всероссийского проекта «Великие имена России».

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6339086>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.16; КАБМИН ВНЕС В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ОБХОД МОСКВЫ

Правительство РФ внесло в Госдуму проект закона, который предусматривает обнуление ставки налога на добавленную стоимость (НДС) на все внутренние авиарейсы в обход Москвы. Об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте правительства РФ.

В частности, законопроектом предлагается установить бессрочно НДС в размере 0% для всех внутренних пассажирских авиaperевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне Москвы.

При этом в отношении маршрутов, у которых пункт отправления, назначения или промежуточные пункты перевозки расположены в московских аэропортах, режим налогообложения по ставке НДС в размере 10% сохраняется.

Законопроектом предполагается при помощи налогового стимулирования расширить сеть межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, а также развить региональную авиационную транспортную инфраструктуру и снизить нагрузку на Московский авиационный узел (МАУ).

Принятие данного законопроекта приведет к выпадающим доходам федерального бюджета. В то же время ожидается, что суммарный бюджетный эффект от поступлений налоговых отчислений в бюджетную систему в 2019-2030 гг. превысит размер выпадающих доходов благодаря развитию региональных воздушных перевозок и смежных сфер экономической активности.

В настоящее время стоимость услуг по внутренним авиaperевозкам пассажиров и багажа облагается НДС по ставке в размере 10% до 1 января 2021 г. Исключением являются операции, облагаемые до 1 января 2025 г. по ставке НДС в размере 0%. К таким исключениям относятся услуги внутренних авиaperевозок пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположен в Крыму, Севастополе, Калининградской области, Дальневосточном федеральном округе.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/04/16/gosduma-rassmotrit-zakonoproekt-ob-obnulenii-nds-dlia-aviaperevozok.html>

RNS; 2019.04.16; «АЭРОФЛОТ» ПОБЕДИЛ В ДВУХ НОМИНАЦИЯХ ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»

«Аэрофлот» победил в двух номинациях Национальной авиационной премии «Крылья России» по итогам 2018 года. Он признан компанией года в категориях «Международные авиаперевозки» и «Внутренние авиаперевозки в группе 1», говорится в сообщении авиакомпании.

«Организаторы премии отметили сильные позиции «Аэрофлота» на мировом и российском рынке авиаперевозок, а также высокие темпы инновационного развития компании», – указано в сообщении.

Национальная авиационная премия «Крылья России» основана в 1997 году. Она ежегодно присуждается авиакомпаниям и аэропортам, которые признаются лучшими по итогам голосования пассажиров, а также членов экспертного совета.

<https://rns.online/transport/aeroflot-pobedil-v-dvuh-nominatsiyah-premii-Krilya-Rossii-2019-04-16/>

ТАСС; 2019.04.16; АЭРОПОРТЫ В КРАСНОЯРСКЕ, МАГАСЕ И ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ НАЗВАНИЯ

Аэропорты в Красноярске, Магасе и Петрозаводске переименованы в соответствии с распоряжением правительства РФ. Об этом во вторник сообщила пресс-служба Росреестра.

«Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии (Росреестр) провела экспертизу, на основании которой переименованы аэропорты, расположенные в Красноярском крае, Ингушетии и Карелии», – говорится в сообщении.

В соответствии с распоряжением правительства РФ, новые названия получили три аэропорта. Так, в Красноярском крае международный аэропорт Красноярск (Емельяново) переименован в международный аэропорт Красноярск. В Ингушетии аэропорт Магас (Слепцовская) переименован в аэропорт Магас, в Карелии аэропорт Петрозаводск (Бесовец) – в аэропорт Петрозаводск.

Аэропорт Красноярск построен в 1980 году, с 1993 года он носит статус международного. В декабре 2017 года был открыт новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. м с пропускной способностью 2,5-5 млн пассажиров.

Аэропорт Петрозаводск – единственный аэропорт Карелии, предназначенный для обслуживания внутренних и международных авиалиний. По Федеральной целевой программе развития Карелии до 2020 года реализуется проект по строительству объектов на территории гражданского сектора аэропорта. В соответствии с проектом сооружается здание аэровокзала, в котором будут обслуживаться не менее 300 пассажиров в час.

Гражданский аэропорт федерального значения Магас – единственный гражданский аэропорт Ингушетии. Пропускная способность – пять воздушных судов в час. Возможное количество обслуживаемых пассажиров – 150 человек в час.

<https://tass.ru/obschestvo/6338426>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; НОВАПОРТ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧАСТИЯ В УПРАВЛЕНИИ АЭРОПОРТОМ ПЕНЗЫ С ИНВЕСТУСЛОВИЯМИ

ООО «Новпорт» может взять в управление с инвестиционными условиями аэропорт Пензы.

Пресс-служба правительства Пензенской области сообщает, что губернатор региона Иван Белозерцев и гендиректор ООО «Новпорт» Сергей Рудаков обсудили реализацию проекта реконструкции аэровокзала г.Пензы и возможность передачи аэропорта в управление с инвестусловиями.

Проект строительства нового аэровокзала в январе 2019 года обсуждался в Совете Федерации, Минтрансу РФ было поручено проработать возможность реализации проекта, в том числе, с применением механизмов государственно-частного партнерства.

«В Пензе у аэропорта большие перспективы. На высоте уровень содержания аэродрома, состояние взлетно-посадочных полос. Это ваше достояние и явное преимущество. После реконструкции аэровокзала пассажиропоток пензенского аэропорта можно увеличить до 700 тыс. человек в год», – приводятся в сообщении слова С.Рудакова.

Глава компании сообщил губернатору о разных вариантах увеличения числа маршрутов из Пензы, в том числе, в города Сибири, о перспективах международных перевозок в популярных направлениях, в частности, в Турцию.

«За последние 4 года пассажиропоток пензенского аэропорта увеличился более чем в два раза: с 75,4 тыс. пассажиров в 2014 году до 181,5 тыс. пассажиров в 2018 году. В течение ближайших 5 лет прогнозируется увеличение пассажиропотока на 15% ежегодно. Нам важно построить современный, комфортный и безопасный объект с хорошей пропускной способностью», – сказал в свою очередь губернатор.

Ранее сообщалось, что инвестиции в строительство нового здания аэровокзала в Пензе могут составить порядка 1 млрд рублей. Власти региона заявляли, что рассчитывают на федеральную поддержку в финансировании строительства нового аэровокзала.

Аэропорт Пензы был открыт в 1934 году, пассажирский терминал был построен в 1963 году и реконструирован в 2003 году, когда были выполнены работы по удлинению взлетно-посадочной полосы и отремонтирован пассажирский перрон. Для обслуживания пассажиров и обработки багажа предназначен 1-й этаж аэровокзала общей площадью 877,3 кв. м с пропускной способностью 100 человек в час. В настоящее время пензенский аэропорт является аэропортом федерального значения и имеет возможность принимать все типы пассажирских самолетов, кроме Boeing-747 и A380.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; АЭРОПОРТ В СЕВАСТОПОЛЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ МОЖЕТ СКОНЦЕНТРИРОВАТЬСЯ НА ОБСЛУЖИВАНИИ БИЗНЕС-РЕЙСОВ

Севастопольский аэропорт «Бельбек» после реконструкции, как ожидается, будет обслуживать рейсы деловой авиации, сообщил генеральный директор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Евгений Плаксин журналистам в Симферополе во вторник.

«На данном этапе мы проходим архитектурный конкурс по выбору нового аэровокзального комплекса в «Бельбеке». То, что я видел – прекрасно. Это будет хорошее сооружение. Гражданский терминал будет сосредоточен на своей цели: мы прогнозируем, что «Бельбек» будет более привлекателен по направлению развития деловой авиации и сопутствующих бизнесов», – сказал Е.Плаксин.

По его словам, утвержден и подписан всеми сторонами генплан развития комплекса.

«Сейчас начаты проектно-изыскательные работы по проектированию плоскостных сооружений. Проект готов, техническое задание готово», – добавил гендиректор симферопольского аэропорта.

«Мы достигли полного взаимопонимания с правительством Севастополя по данному направлению (развитию «Бельбека» – ИФ), мы активно взаимодействуем с министерством

обороны по решению всех принципиальных вопросов, которые мешали активному развитию», – отметил Е.Плаксин.

Аэропорт «Бельбек» построен в 1941 году как военный аэродром, в 1980-х годах его стали использовать для приема правительственных самолетов. После присоединения Крыма к России власти Севастополя подписали с министерством обороны РФ договор о совместном использовании аэропорта. Согласно распоряжению правительства РФ, в 2018 году «Бельбек» стал филиалом АО «Международный аэропорт «Симферополь».

Минобороны в ноябре 2018 года заявило о завершении реконструкции взлетно-посадочной полосы длиной 3,45 км в «Бельбеке». ВПП стала полосой двойного назначения – для военных и гражданских самолетов, может принимать все типы воздушных судов, включая тяжелые транспортные самолеты.

Департамент по имущественным и земельным отношениям правительства Севастополя внес в декабре 2018 года в уставный капитал АО «Международный аэропорт «Симферополь» 775,47 млн рублей. Средства будут направлены на реконструкцию и развитие гражданского сектора аэропорта «Бельбек».

Заместитель министра экономического развития РФ Сергей Назаров в марте 2019 года говорил, что строительство гражданского сектора севастопольского аэропорта планируется начать в этом году, завершение работ намечено на конец 2020 – начало 2021 года.

«Ведется работа и на части Минобороны – с точки зрения полосы, и на части гражданской. Есть перрон гражданской, есть места стоянки для гражданских самолетов, есть для военных. Чтобы синхронизировать эту работу, принято решение, что подразделения Минобороны будут являться единым исполнителем всего комплекса работ: проектирования и строительства как гражданской, так и военной части. (Будет – ИФ) один исполнитель на площадке (ФГУП «Главное военно-строительное управление N7 – ИФ)», – сообщил **замминистра**.

Эксплуатантом гражданской части «Бельбека» будет аэропорт «Симферополя».

«Терминал – это отдельный инвестор, соучастники того же симферопольского аэропорта. Они выполняют сегодня проектирование терминала («Бельбека» – ИФ), привокзальной площади», – отмечал С.Назаров.

Инвестором и основным владельцем аэропорта Симферополя является ООО «Аккорд Холдинг», собственники которого – член совета директоров Российского национального коммерческого банка (РНКБ, Симферополь) Олег Жестков (60%) и банк «Россия» (40%).

ТАСС; 2019.04.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 28,4% С НАЧАЛА ГОДА

Пассажиропоток международного аэропорта Владикавказ в Северной Осетии по итогам трех месяцев 2019 года увеличился на 28,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Об этом сообщила во вторник пресс-служба аэропорта.

«За три месяца текущего года аэропорт Владикавказ перевез более 123 тыс. пассажиров. Прирост к прошлому году составил 28,4%. Увеличение пассажиропотока на внутренних авиалиниях составило 28,6% к аналогичному периоду прошлого года», – говорится в сообщении.

Рост пассажиропотока достигнут за счет выполнения рейсов авиакомпании **Аэрофлот**, также выросла загрузка рейсов «Победы» в Санкт-Петербург. По данным пресс-службы, с 1 мая авиакомпания «Азимут» открывает новое направление в Ростов-на-Дону по средам и воскресеньям. Также авиакомпания Utair планирует открыть рейсы в Сочи.

<https://tass.ru/obschestvo/6341458>

ТАСС; 2019.04.16; ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ ЗА ПЕРВЫЙ ГОД ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 5,1 МЛН ПАССАЖИРОВ

Открытый год назад новый аэровокзальный комплекс аэропорта Симферополь обслужил более 5,1 млн пассажиров и отправил свыше 18 тыс. рейсов, сообщил во вторник журналистам генеральный директор аэропорта Евгений Плаксин.

«За первый год работы новый терминал аэропорта обслужил 5 млн 154 тыс. пассажиров, принял и отправил 18 805 рейсов. Построенный аэровокзальный комплекс улучшил транспортную доступность Крыма и внес свой весомый вклад в рекордный турпоток, который был зафиксирован на полуострове в прошлом году», – сказал он.

По его словам, в 2018 году аэропорт обладал самой широкой маршрутной сетью на внутренних воздушных линиях среди других региональных аэропортов России.

Регулярные рейсы выполнялись по 54 направлениям. В этом году маршрутная сеть увеличилась до 55 направлений.

Строительство нового аэровокзального комплекса аэропорта Симферополь началось в 2016 году. Он включает современный терминал для обслуживания 6,5 млн пассажиров в год. Аэровокзал стоимостью 32 млрд рублей построили за 22 месяца, первый рейс он принял 16 апреля 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6339651>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; АНАЛИТИКИ: ТРЕТЬ КУПЛЕННЫХ НА ЛЕТО АВИАБИЛЕТОВ ПРИХОДИТСЯ НА КРЫМ

Каждый третий авиабилет, проданный на лето по акции раннего бронирования, приходится на перелеты в Крым или из Крыма, сообщили РИА Новости в пресс-службе Туту.ру

Специалисты сервиса проанализировали все купленные по акции раннего бронирования авиабилеты на лето и выявили маршруты, которые наиболее востребованы у россиян в текущем году.

Анализ показал, что средний чек на перелет внутри России за год вырос на 5% (с 8 471 до 8 897 рублей за авиабилет в одну сторону). Медленнее растут цены на перелет в Крым, они увеличились на 3% (с 7 460 до 7 714 рублей за авиабилет в одну сторону).

«В топ-10 популярных направлений раннего бронирования на лето входят два маршрута в Симферополь: из Москвы и Санкт-Петербурга. Только на эти города приходится 28,9% проданных билетов. Если же учитывать билеты из других городов России, то доля перелетов на полуостров превышает треть от всех проданных», – рассказали в компании.

«Любопытно, что при сопоставимой стоимости, маршрут Москва – Симферополь в три раза превосходит по популярности своего соперника – Сочи. При вылетах из Петербурга наблюдается та же динамика. Здесь маршрут в Крым почти в два раза превышает популярность Сочи при примерно одинаковых ценах на авиаперелет», – констатировали эксперты.

По поисковым запросам топ-10 направлений остается практически неизменным по сравнению с прошлым годом. Чаще всего в Крым ищут авиабилеты жители крупных городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга.

«Из десятки выбыл популярный прошлым летом рейс Москва – Краснодар, который был на седьмой строчке (направление переместилось на тринадцатое место). Возможно, на спрос повлияло повышение среднего чека (+34%). Стоимость авиабилета в обе стороны из Москвы в Краснодар летом 2019 выросла с 7 843 до 10 514 рублей», – отметили в пресс-службе сервиса.

<https://ria.ru/20190416/1552734377.html>

RNS; 2019.04.16; МАНТУРОВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО СОЗДАНИЮ В РОССИИ НОВЫХ САМОЛЕТОВ

Серийное производство четырех новых моделей самолетов в линейке региональных и среднемагистральных перевозок планируется запустить в ближайшие пять лет, заявил в ходе итоговой коллегии Минпромторга министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

«В ближайшие 5 лет мы выведем в серию 4 новых модели самолетов в линейке региональных и среднемагистральных перевозок», – сказал министр.

Согласно материалам Минпромторга, цель развития авиационной промышленности в 2019 году и на будущие периоды – достижение конкурентоспособности продукции авиационной промышленности в отдельных сегментах рынка и создание авиационной техники для обеспечения социально-экономического развития, обороноспособности, безопасности и связанности территории страны.

<https://rns.online/transport/Manturov-rasskazal-o-planah-po-sozdaniyu-v-Rossii-novich-samoletov--2019-04-16/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190416/1552736277.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; МИНПРОМТОРГ ОЦЕНИЛ, НА СКОЛЬКО МОЖЕТ ВЫРАСТИ ПРОИЗВОДСТВО В АВИАПРОМЕ

Минпромторг прогнозирует увеличение объема производства в авиапромышленности РФ в 2019 году по сравнению с 2018 годом на 4,66%, до 1,032 триллиона рублей, следует из материалов к коллегии ведомства.

Как уточняется, в 2018 году объем производства составил 986,9 миллиарда рублей. Объем экспорта в авиапроме в 2018 году составил 380 миллиардов рублей.

«Цель развития отрасли в 2019 году и на будущие периоды – достижение конкурентоспособности продукции авиационной промышленности в отдельных (целевых) сегментах рынка и создание авиационной техники для обеспечения социально-экономического развития, обороноспособности, безопасности и связанности территории страны», – говорится в документе.

<https://ria.ru/20190416/1552721451.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; НА САМОЛЕТЫ МС-21 ПРИШЛО 175 «ТВЕРДЫХ» ЗАКАЗОВ

Вице-премьер Юрий Борисов на коллегии Минпромторга рассказал, сколько твердых заказов на самолеты МС-21 уже получено.

«Отмечу начало испытаний магистрального самолета МС-21-300, в рамках которых уже выполнено 148 полетов. Портфель твердых заказов, сформированный корпорацией «Иркут», составляет 175 машин, и по ним уже получены авансы», – заявил он.

Борисов добавил, что авиакомпания «Аэрофлот», которая уже заключила контракт на поставку 50 самолетов, рассматривает возможность покупки еще 35 машин.

МС-21-300 – пассажирский самолет нового поколения вместимостью 211 пассажиров. Лайнер более экологичен, чем Airbus и Boeing, показатели выбросов углекислоты и азота у него ниже.

Главным достоинством нового самолета является экономичность. Сверхпрочное композитное крыло позволяет значительно улучшить аэродинамику, что уменьшает эксплуатационные расходы на 12-15 процентов по сравнению с аналогами.

<https://ria.ru/20190416/1552735099.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.16; РОСАВИАЦИЯ СЕРТИФИЦИРОВАЛА САМОЛЕТ L410 NG ПРОИЗВОДСТВА AIRCRAFT INDUSTRIES УГМК

Росавиация сертифицировала новую модель линейки региональных самолетов Aircraft Industries (100% акций принадлежит УГМК) – L410 NG, сообщила пресс-служба УГМК.

Ранее этот самолет также получил сертификаты от EASA (Европейское агентство по безопасности авиаперевозок) и FAA (Федеральная авиационная администрация США). Предполагается, что эксплуатация L410 NG в России начнется до конца 2019 года.

L410 NG – глубоко модернизированный вариант самолета L410 UVP-E20, вмещающий 19 пассажиров. От базовой модели он отличается улучшенными летными и эксплуатационными характеристиками.

Так, крейсерская скорость L410 NG составляет 417 км/час. Интегральное крыло со встроенным топливным баком позволило увеличить дальность полета почти вдвое, до 2 тыс. 570 км, а максимальная продолжительность нахождения в воздухе выросла до 10,5 часов. «Кроме того, багажное отделение было увеличено вдвое, и, таким образом, L410 NG может перевозить на 400 кг больше груза», – отмечается в пресс-релизе.

Самолет оснащен полностью цифровым комплексом авионики Garmin G3000. Система объединяет в себе метеолокатор, автопилот и еще ряд функций, снижающих нагрузку на экипаж и повышающих безопасность полетов.

«Улучшенные параметры самолета L410 NG позволят охватить новые рынки и обеспечить эксплуатацию новых маршрутов, что особенно актуально для регионов Арктики, Сибири и Дальнего Востока», – отмечается в сообщении.

УГМК летом 2008 года приобрела у чешского холдинга PAMCO Int. a.s. 51% акций авиастроительной компании Aircraft Industries a.s., которая была создана на базе чешского авиазавода LET, основанного в 1936 году и производившего спортивные и военные самолеты. Осенью 2013 года УГМК консолидировала 100% акций Aircraft Industries. В настоящее время завод выпускает турбовинтовой L410 UVP-E20.

УГМК – российская горно-металлургическая компания, крупнейший производитель меди, цинка, угля и драгоценных металлов в России. Холдинг, объединивший более 40 предприятий в 15 регионах России, а также в Чехии, Сербии, Франции и Великобритании, обеспечивает работу более чем 80 тыс. сотрудников.

ТАСС; 2019.04.16; НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ СЛУЖБЫ САНАВИАЦИИ BELL ПРЕДСТАВИЛИ НА ВЫСТАВКЕ «ЗДРАВООХРАНЕНИЕ УРАЛА»

Вертолет службы санавиации Bell 407, действующий фельдшерско-акушерский пункт, площадью 120 кв.м. и более 200 моделей медицинской техники отечественного производства представили на открывшейся во вторник ежегодной Международной выставке-форуме «Здравоохранение Урала-2019» в Екатеринбурге. В этом году выставка «Здравоохранение» впервые проходит в регионе, ранее она проводилась в Москве.

Как рассказал ТАСС фельдшер Национальной службы санитарной авиации Сергей Баженов, вертолет службы санавиации Bell 407 изготовлен на Уральском заводе гражданской авиации. «Сейчас у нас два вертолета Bell. Дальность их полета – 600 км. Для Урала вполне хватает. В исключительных случаях мы можем дозаправиться или подключить второй вертолет. В сутки санавиация совершает порядка шести вылетов. Один такой вертолет рассчитан на четырех человек – пилот, пациент и два медика. Особенность Bell в том, что эти вертолеты могут выполнять ночные полеты», – сказал Баженов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6339153>

ТАСС; 2019.04.16; СБЕРБАНК НЕ ПЛАНИРУЕТ СПИСЫВАТЬ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ UTAIR

Сбербанк не планирует списывать задолженность авиакомпании Utair, так как она «хорошо обеспечена», сообщил журналистам глава банка Герман Греф.

Ранее газета «Ведомости» написала, что Utair попросила списать 12-летний синдицированный кредит и половину семилетнего синдиката – по ним она должна 23,7 млрд рублей и 15,4 млрд рублей соответственно.

«Я не знаю, что планирует Utair – мы не планируем списание задолженности, потому что у нас задолженность хорошо обеспечена, мы не переживаем», – сказал Греф.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России (в 2018 году перевезла более 7,9 млн человек) – в настоящее время испытывает финансовые трудности. В 2015 году авиаперевозчик заключил соглашение с 11 банками по двум синдицированным кредитам – на 18,9 млрд рублей (снижен до 15,4 млрд рублей) с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей с погашением в 2027 году. Кроме того, «Ютэйр» привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году. В декабре 2018 года перевозчик не заплатил 1 млрд рублей процентов по кредиту на 15,4 млрд рублей.

По данным «Ведомостей», в начале февраля банки проголосовали против того, чтобы требовать от авиакомпании досрочного погашения кредита и списывать средства с ее счетов в размере невыплаченных процентов по кредиту. Это могло бы привести к остановке деятельности Utair.

<https://tass.ru/ekonomika/6340022>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Sberbank-ne-planiruet-spisivat-dolgi-Utair-2019-04-16/>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; НА UTAIR ЗАВЕЛИ ДЕЛО ИЗ-ЗА ПРОДАЖИ 11 БИЛЕТОВ ДЛЯ ДВУХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ

Сургутская транспортная прокуратура возбудила в отношении Utair дела об административных правонарушениях, в частности, по статье «Обман потребителей», после того как авиакомпания заставила пассажирку купить 11 билетов для ее двух детей-инвалидов, говорится в ответе Уральской транспортной прокуратуры председателю комиссии Общественной палаты по поддержке семьи Диане Гурцкой (есть в распоряжении РИА Новости).

В феврале СМИ сообщили, что жительница Хабаровска, мать-одиночка приехала со своими сыновьями-близнецами в Курган на операцию в центр имени Илизарова. Когда семья возвращалась после лечения домой, авиакомпания Utair потребовала, чтобы женщина купила 11 билетов на самолет для двоих детей. Как пояснил перевозчик, один ребенок, которого необходимо перевозить на носилках, займет девять мест, а второй, у которого в гипсе одна нога, – два места. По словам мамы близнецов, деньги на обратную дорогу ей собрали родственники.

«Установлено, что при продаже билетов авиакомпанией Utair необоснованно завышена стоимость авиабилета, предусматривающего перевозку пассажирам использованием медицинского модуля. В связи с этим сургутским транспортным прокурором в отношении ПАО «Авиакомпания «Ютэйр» 15 марта возбуждены дела об административных правонарушениях, предусмотренных частью 1 статьи 14.5 («Продажа товаров, выполнение работ либо оказание услуг при отсутствии установленной информации») и частью 1 статьи 14.7 («Обман потребителей») КоАП РФ», – говорится в ответе прокуратуры.

Гендиректору Utair прокуратурой внесено представление, в котором тому предложено вернуть необоснованно полученные деньги за 11 билетов.

Как заявила РИА Новости Гурцкая, история с проданными 11 билетами пассажирке с двумя детьми-инвалидами «потрясла всех своей вопиющей безнравственностью и безразличием».

«Отрадно, что органы прокуратуры не подошли формально к этой ситуации, а разобрались в ней. Надеюсь, что наложенная санкция станет уроком для других», – сказала она.

<https://ria.ru/20190416/1552743214.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; СУД ЗАОЧНО АРЕСТОВАЛ ОБВИНЯЕМОГО ПО ДЕЛУ О ТЕРАКТЕ В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРО

Басманный суд Москвы заочно выдал санкцию на арест гражданина Киргизии, обвиняемого в причастности к теракту в метро Санкт-Петербурга, сообщила РИА Новости пресс-секретарь суда Юнона Царева.

<https://ria.ru/20190416/1552752511.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.16; СУД НАД КАПИТАНОМ ВРЕЗАВШЕГОСЯ В МОСТ В ПУСАНЕ СУДНА НАЧНЕТСЯ 25 АПРЕЛЯ

Суд над капитаном российского судна Seagrand, которое врезалось в мост в южнокорейском Пусане, как ожидается, состоится 25 апреля, сообщил РИА Новости представитель Международной федерации транспортников (ITF) в порту Владивосток Петр Осичанский.

«Была информация, что 25 апреля будет суд. Судно задержано, по конфискации у меня информации нет. Нужно смотреть на сумму убытков. Если она небольшая, то конфисковать его смысла нет: судовладелец выплатит штраф, и все. Капитан задержан, остальных моряков всех выпустили», – сказал Осичанский.

Оператор судна «Гранд Шиппинг» отказался предоставить информацию о том, задержано ли судно или конфисковано.

Грузовое судно Seagrand в конце февраля носовой частью врезалось в мост в южнокорейском порту Пусан. Его отвели на безопасное расстояние, чтобы не затруднять движение других судов. При столкновении повреждения получило само судно, на мосту образовалась дыра глубиной пять метров, отмечало издание «Чунан Ильбо».

Оператор судна уточнил РИА Новости, что пострадавших нет. В пресс-службе **Росморречфлота** сообщили, что судно двигалось без буксира и лоцманской проводки. Агентство Ренхап писало, что капитан судна, по предварительным данным, был пьян.

Сам капитан и экипаж утверждают, что причиной столкновения стали сложные мореходные условия, узкое место для маневра, ветер, приливная волна и отсутствие корейского лоцмана и буксиров. Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ ведет проверку.

<https://ria.ru/20190417/1552759183.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6342028>

ГТРК «ЮЖНЫЙ УРАЛ»; 2019.04.16; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ДВЕ МАРШРУТКИ ПОПАЛИ В МАССОВОЕ ДТП

ДТП с участием сразу двух маршрутных такси произошло в Челябинске. Авария случилась сегодня утром, 16 апреля, сообщает корреспондент сайта cheltv.ru.

Около 9:30 возле дома №41 на улице Кольцевой иномарка «Фольксваген», выезжая со второстепенной дороги, врезалась в «ПАЗ», ехавший по маршруту №218. В результате от удара маршрутка поменяла траекторию движения и столкнулась с микроавтобусом «Пежо» маршрута №370. В результате «Фольксваген» и «Пежо» «разметало» по обочинам в разные стороны, а «ПАЗ» вылетел с дороги и наехал на деревья.

Все автомобили получили значительные повреждения, у всех заметно искорежены части кузовов. По предварительным данным, серьезных травм никто не получил. Обстоятельства происшествия сейчас выясняют сотрудники челябинской Госавтоинспекции. Как уточнили в ведомстве, ведется административное расследование.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3138091>

ТАСС; 2019.04.16; ОБМОРОК У ВОДИТЕЛЯ СТАЛ ПРИЧИНОЙ ДТП С РЕЙСОВЫМ АВТОБУСОМ В МОСКВЕ

Причиной ДТП с рейсовым автобусом на востоке Москвы стала потеря сознания у водителя. Об этом ТАСС сообщил источник в правоохранительных органах.

«Водитель автобуса потерял сознание, в результате чего врезался в дерево. После происшествия медики забрали в больницу пятерых пострадавших, после осмотра они были отпущены домой», – сказал собеседник агентства.

Накануне вечером на улице Молдагуловой рейсовый автобус № 501 врезался в дерево. По данным источника, в результате ДТП пострадали девять человек, четверо были осмотрены на месте.

<https://tass.ru/proisshestiya/6338610>

[Вернуться в оглавление](#)