



Ежедневный мониторинг СМИ

19 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.04.18; ВОРОБЬЕВ И ДИТРИХ ДОЛОЖИЛИ ПУТИНУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ПУТЕПРОВОДОВ В ПОДМОСКОВЬЕ	6
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНТОН ВЕРНИЦКИЙ; 2019.04.18; РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ПРЕЗИДЕНТ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА И ГУБЕРНАТОРОМ ПОДМОСКОВЬЯ	6
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.04.18; РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА В. ПУТИНА С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА И ГУБЕРНАТОРОМ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ВОРОБЬЕВ ОБЕЩАЕТ, ЧТО ОЧЕРЕДНОЙ ОТРЕЗОК ОТРЕМОНТИРОВАННОГО ЯРОСЛАВСКОГО ШОССЕ БУДЕТ СДАН В МАЕ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОЯТ ШЕСТЬ ПУТЕПРОВОДОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАБОТЫ МЦД	9
ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ЖИТЕЛИ ХИМОК ПОЛУЧАТ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ, СВЯЗЫВАЮЩУЮ СТАРУЮ И НОВУЮ ЧАСТЬ ОКРУГА, К ОСЕНИ 2021 ГОДА – МИНТРАНС РФ	10
ТАСС; 2019.04.18; ДИТРИХ ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ О СРОКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ МЕЖДУ СТАРЫМИ И НОВЫМИ ХИМКАМИ	11
ТАСС; 2019.04.18; ГЛАВА РФ МИНТРАНСА ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ О ПЛАНАХ ПОСТРОИТЬ 700 КМ ТРАСС В ПОДМОСКОВЬЕ К 2024 Г.	12
ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ГЛАВА МИНТРАНСА НА ВСТРЕЧЕ С ПУТИНЫМ НАЗВАЛ ЧУДОМ 20-ПРОЦЕНТНОЕ СНИЖЕНИЕ СМЕРТНОСТИ В ДТП НА ПОДМОСКОВНЫХ ТРАССАХ	13
ТАСС; 2019.04.18; СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ СНИЖАЕТСЯ НА 20-25% В ГОД	13
ТАСС; 2019.04.18; ПУТИН ВСТРЕТИТСЯ С ДИТРИХОМ И ВОРОБЬЕВЫМ, ОБСУДИТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ПОДМОСКОВЬЯ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ТРАНСПОРТНЫЕ ВЕДОМСТВА РФ И ВЕНГРИИ ГОТОВЫ ОБСУЖДАТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.....	14
ТАСС; 2019.04.18; ЛЕВИТИН ВРУЧИЛ ГОСНАГРАДЫ ЗА ПОДГОТОВКУ И ПРОВЕДЕНИЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ В РОССИИ.....	15
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.04.18; ОПЕРАТОРЫ ВАГОНОВ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЖД В МИНТРАНС; ИМ НЕ НРАВИТСЯ ЖЕЛАНИЕ РЖД ВВЕСТИ ПЛАТУ ЗА ПРИОРИТЕТНЫЙ ПРОВОЗ ГРУЗОВ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.19; РЕЛЬСОВОЕ РАВНОПРАВИЕ; ОПЕРАТОРЫ ПРОТИВ ПОДХОДА ОАО РЖД ПО ПРИОРИТЕТНОМУ ДОСТУПУ	16
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.19; ЕЗДА ПО ЛЮБВИ И ЕЗДА ПО РАСЧЕТУ; МИНТРАНС МЕНЯЕТ СИСТЕМУ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ	17
ТАСС; 2019.04.18; В МИНТРАНСЕ ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗДЕЛИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ.....	19
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.18; В СЭЛ ПОДВЕЛИ ИТОГИ ПЕРВОГО ГОДА СВОЕЙ РАБОТЫ	20
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2019.04.18; ТРАНЗИТУ – ЗЕЛЕНЬКИЙ СВЕТ: «УМНАЯ» ПЛОМБА ОТКРОЕТ «САНКЦИОНКЕ» ГРАНИЦЫ РФ; ПЕРЕВОЗЧИКИ	

ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ МИНТРАНСА И ПРЕДЛОЖИЛИ ОДНОЙ ПЛОМБОЙ ВЫЛЕЧИТЬ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО ПРОБЛЕМ.....	20
ТАСС; 2019.04.18; АВАРИЙНЫЕ УЧАСТКИ ПОДМОСКОВНЫХ ДОРОГ И ПОДЪЕЗДЫ К ГОРОДАМ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОСВЕТЯТ	23
ТАСС; 2019.04.18; КОМИ ВЫДЕЛЕН 1 МЛРД РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА РФ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ СЫКТЫВКАР – НАРЬЯН-МАР	24
ТАСС; 2019.04.18; В НАО ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГУ, СВЯЗЫВАЮЩУЮ НАРЬЯН-МАР С ПОСЕЛКОМ КРАСНОЕ	25
ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПОПРОСИЛИ МИНТРАНС ПОМОЧЬ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ РЕМОНТА ГЛАВНОЙ ТРАССЫ	25
ТАСС; 2019.04.18; БОЛЕЕ 130 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В УДМУРТИИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ	26
ТАСС; 2019.04.18; БОЛЕЕ 11 МЛРД РУБ. НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В УДМУРТИИ ЗА 6 ЛЕТ ПО НАЦПРОЕКТУ	26
ТАСС; 2019.04.18; КИТАЙ В ЭТОМ ГОДУ ДОСТРОИТ САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ МОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; МОСКВА УЧТЕТ ОТКАЗ МАЛЬТЫ ПРОПУСТИТЬ ДВА РОССИЙСКИХ САМОЛЕТА В ВЕНЕСУЭЛУ	27
РЖД ТВ; 2019.04.18; ГИМНАЗИЯ РУТ (МИИТ) ОТМЕТИЛА СВОЕ 70-ЛЕТИЕ	27
ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ КРЫМА ПРОВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ С ДЕЛЕГАЦИЕЙ СИРИИ НА ЯЛТИНСКОМ ФОРУМЕ 20 АПРЕЛЯ	27
ТАСС; 2019.04.18; К РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП КРЫМА БУДУТ ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ.....	27
ПРАЙМ; 2019.04.18; КРЫМ СПРАВИТСЯ С ПОТОКОМ ТУРИСТОВ С ОТКРЫТИЕМ Ж/Д МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ – ВЛАСТИ.....	28
ТАСС; 2019.04.18; ТРИ ГОРОДА КРЫМА ПРИСОЕДИНИЛИСЬ К ПРОЕКТУ «УМНЫЙ ГОРОД»	28
ТАСС; 2019.04.18; В РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД» В МОРДОВИИ ИНВЕСТИРОВАЛИ ОКОЛО 550 МЛН РУБЛЕЙ.....	29
ТАСС; 2019.04.18; ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ПЛАНИРУЕТСЯ В АВГУСТЕ-СЕНТЯБРЕ	29
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, АННА ХОЛЯВКО, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.04.18; ВЛАСТИ ОГРАНИЧАТ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В ВЫБОРЕ ПОСТАВЩИКОВ; ТАК МОЖНО БУДЕТ ПОДДЕРЖАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ	30
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.18; ОПЫТ – РЕГИОНАМ; УЛЬЯНОВСК ПРИНЯЛ ЭСТАФЕТУ ИТС.....	31
ТАСС; 2019.04.18; ФОНД СОДЕЙСТВИЯ ИННОВАЦИЯМ И НТИ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС ДЛЯ РАЗРАБОТЧИКОВ «УМНОГО ТРАНСПОРТА».....	32
ТАСС; 2019.04.18; НАДО ОБЕСПЕЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ НАЦПРОЕКТОВ ПРИ ПОДГОТОВКЕ БЮДЖЕТА 2020-2022 ГГ. – МЕДВЕДЕВ	33
ТАСС; 2019.04.18; ЭЛЕКТРОННЫЕ ВИЗЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ВНЕДРИТЬ НА РЕЧНЫХ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА	33
ПРАЙМ; 2019.04.18; АПИ ПРОВЕДЕТ АНАЛИЗ ИНВЕСТПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ ДЛЯ ВЫРАБОТКИ СТРАТЕГИИ ИХ ПОДДЕРЖКИ – ГЛАВА	34
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.04.18; КАЖДЫЙ ГОРОД ИМЕЕТ ПРАВО? МЕТРОПОЛИТЕН: ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ И АМБИЦИИ	34
РИА НОВОСТИ; 2019.04.19; ГИБДД МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА СДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА.....	39

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.18; СБЕЖАВШИХ ОТ АВАРИИ НАГНАЛ УК; ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЯМ ГРОЗИТ ДО ДЕВЯТИ ЛЕТ ТЮРЬМЫ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; ЭКСПЕРТ ПОДДЕРЖАЛ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОСАГО И КАСКО	41
RUSSIAN RT; АЛЕКСАНДРА РЫКОВА; 2019.04.18; НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СУЗИТЬ ЛЕВУЮ ПОЛОСУ	42
ТАСС; 2019.04.18; В МОСГОРДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УСТАНОВИТЬ АЛКОЗАМКИ В АВТОМОБИЛЯХ ТАКСИ	42
МОСКВА24; 2018.04.18; ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ М11 ОТ МОСКВЫ ДО СОЛНЕЧНОГОРСКА ПОДРОЖАЕТ ДО 72 РУБЛЕЙ ВПЕРВЫЕ С 2018 ГОДА	43
КП-ВЛАДИВОСТОК; АННА ПЛЕТНЕВА; 2019.04.18; МАРШРУТ НЕ ДЛЯ СЛАБОНЕРВНЫХ: ТРАССА ВЛАДИВОСТОК – НАХОДКА РИСКУЕТ СТАТЬ САМОЙ ОПАСНОЙ ДОРОГОЙ ПРИМОРСКОГО КРАЯ.....	43
ИА REGNUM; 2019.04.18; НАМЕКИ ЯКУТИИ: КРЫМСКИЙ МОСТ ЕСТЬ, ПОРА БЫ СТРОИТЬ И ЛЕНСКИЙ	45
ТАСС; 2019.04.18; МОСТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ «ЛЕНА» ОБНОВЯТ В ЯКУТИИ И ПРИАМУРЬЕ	46
ТАСС; 2019.04.18; ВОПРОС О ВОЗМОЖНОСТИ ГОСФИНАНСИРОВАНИЯ ДОСТРОЙКИ МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА РЕШИТСЯ ДО 25 АПРЕЛЯ.....	46
КОММЕРСАНТЬ. НОВОСТИ ONLINE; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.18; МАШИНАМ С НИЗКИМ «ЕВРО» ПРИГОТОВИЛИ «КИРПИЧ»; «Ъ» ПОДСЧИТАЛ, СКОЛЬКО МАШИН НЕ ПУСТЯТ В ЦЕНТР МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ИЗ-ЗА ГРЯЗНОГО ВЫХЛОПА.....	47
ТАСС; 2019.04.18; СК ПРОВЕРИТ АДМИНИСТРАЦИЮ РЯЗАНИ В СВЯЗИ С ЖАЛОБАМИ АВТОМОБИЛИСТОВ НА ПЛОХИЕ ДОРОГИ	48
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.18; СБЕЖАВШИХ ОТ АВАРИИ НАГНАЛ УК; ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЯМ ГРОЗИТ ДО ДЕВЯТИ ЛЕТ ТЮРЬМЫ	49
ПРАЙМ; 2019.04.18; ОБОРУДОВАНИЕ КАРШЕРИНГА КАМЕРАМИ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ЛИЧНОСТИ НЕ ИМЕЕТ СМЫСЛА – VELKASAR.....	50
ТАСС; 2019.04.18; ИНТЕРВАЛЫ МЕЖДУ РЕЙСАМИ «МОСТРАНСАВТО» В ПОДМОСКОВЬЕ СОКРАТИЛИСЬ ПОЧТИ НА 20%.....	50
ТАСС; 2019.04.18; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ОТ ПЛАТФОРМЫ ОСТАФЬЕВО В ЩЕРБИНКУ В МОСКВЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ	51
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.04.18; ТАНКИ ПЕРЕХОДЯТ В НАСТУПЛЕНИЕ; О ПЕРСПЕКТИВАХ ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	51
РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; ПАССАЖИРЫ РАСКУПИЛИ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПЕРВЫХ НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА	55
ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ВВЕДУТ ЛЬГОТЫ НА ПРОЕЗД В «ЛАСТОЧКАХ» ДЛЯ СТУДЕНТОВ С СЕНТЯБРЯ	56
ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ В 2019 ГОДУ ЗАПУСТИТЬ ЭЛЕКТРИЧКУ ИЗ СЕРТОЛОВА В ПЕТЕРБУРГ	56
ТАСС; 2019.04.18; РЖД ЗАПУСТИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ.....	56
ТАСС; 2019.04.18; КОЛИЧЕСТВО ОСТАНОВОК МОСКОВСКИХ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ УВЕЛИЧИТСЯ В ПРАЗДНИКИ	57
ПРАЙМ; 2019.04.18; РЖД ПЕРЕИМЕНОВАЛИ АСТАНУ В НУР-СУЛТАН В СИСТЕМЕ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ.....	57

ПРАЙМ; 2019.04.18; РЖД В 2019 Г ОТКРОЮТ НОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ И ПАССАЖИРСКИЙ ПАВИЛЬОН НА БЕЛОРУССКОМ ВОКЗАЛЕ	57
ТАСС; 2019.04.18; ПАССАЖИРОПОТОК МЕТРО И МЦК «ВОЙКОВСКОЙ» И СТРЕШНЕВО УВЕЛИЧИТСЯ ДО 11 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ДЕНЬ	58
ТАСС; 2019.04.18; ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ СОЗДАНИЕ ВИРТУАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНОГО СУДОВОЖДЕНИЯ.....	58
ТАСС; 2019.04.18; ВОСЕМЬ ИНОСТРАННЫХ КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ ЗАЙДУТ В МУРМАНСК В ЭТОМ ГОДУ	59
РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; ГТЛК ИЗУЧАЕТ ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ – ГЛАВА КОМПАНИИ.....	59
ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; MAERSK НАДЕЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В РФ ПИЛОТ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВО II КВАРТАЛЕ	60
ПРАЙМ; 2019.04.18; FESCO И «ТЕРМИНАЛ МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ» БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	61
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО; 2019.04.18; НА ВОЛГУ ПОТРАТЯТ 140 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ.....	61
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.19; СОЗДАНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА ОКАЗАЛОСЬ ПОД УГРОЗОЙ; КИТАЙ ХОЧЕТ САМ ПРОДАВАТЬ ЛАЙНЕР НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ, НО ДЛЯ РОССИИ ЭТО ЛИШАЕТ ПРОЕКТ СМЫСЛА	61
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАЙЛОВСКАЯ МАРИЯ; 2019.04.18; ВРАЧЕБНО-ЛЕТНУЮ ЭКСПЕРТИЗУ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ МОГУТ ИЗМЕНИТЬ	63
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.18; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ВНЕДРИТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОСАДОЧНЫЙ ДО НАЧАЛА ТУРИСТИЧЕСКОГО СЕЗОНА	63
ТАСС; 2019.04.18; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ГОТОВ ПРЕДОСТАВИТЬ ПЛОЩАДКИ ПОД ТЕХНОПАРКИ.....	64
ТАСС; 2019.04.18; ИНФРАСТРУКТУРА АЭРОПОРТА УЛАН-УДЭ ГОТОВА К РАБОТЕ С ЭЛЕКТРОННЫМИ ВИЗАМИ.....	64
ТАСС; 2019.04.18; В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА РАССМАТРИВАЮТ ВВЕДЕНИЕ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА».....	65
ТАСС; 2019.04.18; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКОГО АЭРОПОРТА ХРАБРОВО ПРОДЛИЛИ ДО КОНЦА 2021 ГОДА.....	65
ПРАЙМ; 2019.04.18; РОССИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЗАПРОСИЛА ДОПУСК НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В КАНАДУ	65
ТАСС; 2019.04.18; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ПОЯВИТСЯ МЕЖДУ ДАГЕСТАНОМ И ГРУЗИЕЙ С ИЮНЯ 2019 ГОДА	66
ПРАЙМ; 2019.04.18; КИТАЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ JUNEYAO AIRLINES ЛЕТОМ НАМЕРЕНА ОТКРЫТЬ РЕЙС ВЛАДИВОСТОК-НАНКИН.....	66
ПРАЙМ; 2019.04.18; НОВЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ ПОСТРОЯТ В АЭРОПОРТУ «СИМФЕРОПОЛЬ».....	66
ТАСС; 2019.04.18; В РФ НАЧАТЫ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ДЕМОНСТРАТОРА САМОЛЕТА СО СВЕРХКОРОТКИМ ВЗЛЕТОМ – ФПИ	67
ПРАЙМ; 2019.04.18; ФРП ДАСТ ОДК 500 МЛН РУБ НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА АВИАДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21.....	68
ТАСС; 2019.04.18; САМОЛЕТ SSJ-75 БУДЕТ РАЗРАБОТАН К 2024 ГОДУ.....	68
ПРАЙМ; 2019.04.18; ОАК ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ПЕРЕНОС СРОКОВ СОЗДАНИЯ УКРОЧЕННОГО САМОЛЕТА SSJ.....	68
ТАСС; 2019.04.18; НОВАЯ МОДЕЛЬ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА L-410 НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ПО РОССИИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА	69

ТАСС; 2019.04.18; ФАС ПЕРЕНЕСЛА НА 15 МАЯ СЛУШАНИЕ ДЕЛА В ОТНОШЕНИИ СОТРУДНИКОВ «АЭРОФЛОТА» НА КОЛЫМЕ	69
ТАСС; 2019.04.18; АННУЛИРОВАНИЕ ЛЕТНОГО СЕРТИФИКАТА «ПСКОВАВИА» НЕ ОТРАЗИЛОСЬ НА ЕЕ РАБОТЕ – АВИАКОМПАНИЯ	70
РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; РОСТУРИЗМ КОНТРОЛИРУЕТ СИТУАЦИЮ С ОТМЕНОЙ ВЫЛЕТА ТУРИСТОВ НА ХАЙНАНЬ	71
РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ О ПАДЕНИИ ЛЕГКОМОТОРНОГО САМОЛЕТА.....	71
ТАСС; 2019.04.18; UTAIR НЕ НАШЛА НАРУШЕНИЙ В ПРОДАЖЕ 13 АВИАБИЛЕТОВ МАТЕРИ ДВОИХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ	71

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.04.18; ВОРОБЬЕВ И ДИТРИХ ДОЛОЖИЛИ ПУТИНУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ПУТЕПРОВОДОВ В ПОДМОСКОВЬЕ

Новые путепроводы в местах наиболее напряженных железнодорожных переездов в Подмоскowie планируется ввести в строй в 2020-2021 гг. Об этом сообщил глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** на встрече с президентом РФ Владимиром **Путиным**.

«Те самые шесть путепроводов, которые необходимы для того, чтобы работали Московские центральные диаметры (речь идет о проекте реконструкции пяти железнодорожных линий в Москве и Подмоскowie, которые фактически станут новыми наземными ветками метро – прим. ТАСС), на сегодняшний момент уже в наших планах. По большинству из них, действительно, проектную работу мы начали, и в ближайшее время они будут завершены. Последние сроки строительства в соответствии с вводом по Московским центральным диаметрам – это 2024 год. Соответственно, первые путепроводы – уже на 2020-й и 2021-й годы. Это, действительно, те точки, которые и в предыдущие периоды были достаточно сильно напряжены», – сказал глава **Минтранса**.

В свою очередь, губернатор Московской области Андрей Воробьев, также принимавший участие во встрече с президентом, отметил, что с 2011 года в регионе были построены 37 новых развязок в местах пересечения с железной дорогой, на что было потрачено более 140 млрд рублей. «Сегодня 19 городов Московской области вздохнули: Долгопрудный, Балашиха, Реутов, Железнодорожный – это там, где мы построили уже эти развязки, теперь можно не стоять перед шлагбаумом, Одинцовский район», – сказал губернатор. По его словам, эта программа продолжится в связи с реализацией проекта Московских центральных диаметров, где частота железнодорожного сообщения «будет вообще шесть минут, то есть шлагбаум, по сути, вообще не будет открываться». «Этот большой проект [Московских центральных диаметров], который будет насчитывать пять линий, сможет существовать только тогда, когда эти переезды будут подготовлены», – подчеркнул Воробьев.

На ту же тему:

<http://transportrussia.ru/item/4901-prigorodu-podderzhku.html>

<https://360tv.ru/news/tekst/likvidatsija-probok-i-bezopasnoe-dvizhenie-kak-v-podmoskove-razvivaetsja-dorozhnotransportnyj-kompleks/>

<https://www.msk.kp.ru/daily/26968/4023918/>

<https://www.mk.ru/mosobl/2019/04/18/razvjazka-transportnykh-uzlov.html>

<https://rg.ru/2019/04/18/reg-cfo/putin-ocenil-plany-stroitelstva-novoj-razviazki-v-himkah.html>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНТОН ВЕРНИЦКИЙ; 2019.04.18; РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ПРЕЗИДЕНТ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА И ГУБЕРНАТОРОМ ПОДМОСКОВЬЯ

Развязать транспортные узлы в столичном регионе – эта тема в центре внимания президента. Обсуждается открытие новых развязок, строительство дорог.

Один из главных вопросов – ситуация в Химках. Город развивается, но между двумя его частями нет нормальной дороги. Вернее трасса есть, но пробки такие, что люди простаивают в них часами. И так получилось, что, например, завод, который делает космические двигатели, расположен в той части Химок, куда добираться его работникам так же долго, если выразаться образно, как долететь до Луны.

Меньше недели назад работница НПО «Энергомаш» – его **Владимир Путин** посещал в День космонавтики – посетовала на пробки при въезде и выезде в Химки. Ленинградское

шоссе стоит здесь практически в любое время. Конечно же, строительство космических двигателей на «Энергомаше» из-за этого не прекращается, но сотрудникам объединения все труднее и труднее добираться до работы. Не зря потом коллеги хвалили Яну Лопухову, спросившую **Путина** о строительстве развязки.

Президент вызвал к себе министра транспорта и главу Подмосковья. С документами.

В.Путин: «Для Химок это проблема: новые и старые Химки, и соединение двух частей растущего города необходимо. И не только для этого предприятия, хотя для «Энергомаша» это критически важно, как оказалось. Мы еще в прежние годы обсуждали необходимость строительства развязок, путепроводов».

Е.Дитрих: «Начну с вашего поручения, данного 12 апреля на заводе «Энергомаш». Московская область в ближайшее время приступает к проектированию, об этом мы уже договорились. Предварительные параметры путепровода – около 700 метров в длину, и он пройдет над автомобильной дорогой М10, над Ленинградским шоссе. Также два транспортных подхода около 150 метров и четыре полосы движения. Здесь интенсивность движения будет достаточно высокой».

В.Путин: «Четыре полосы движения в одну сторону?»

Е.Дитрих: «Четыре – это всего, по две полосы в каждом направлении».

В.Путин: «Когда вы предполагаете начать?»

Е.Дитрих: «Конец этого года – завершение проектных работ, а начало будущего года – это, соответственно, строймонтаж. И 2021 год, полагаю, наверное, лето-осень – это завершение работ. Около полутора лет».

В.Путин: «Надо как-то ужиматься по срокам».

А.Воробьев: «Максимально короткие сроки, будем контролировать проектирование, чтобы объявить торги уже на саму стройку».

Что же касается всей дорожной сети Подмосковья, то ее общая длина – 58 с лишним тысяч километров, полтора экватора. В сутки в рейсы выходят больше 10 тысяч автобусов, которые перевозят в год миллиард пассажиров. Понятно, что это самые загруженные дороги в стране.

«Московский регион в целом, Москва и область, – это около 20 миллионов жителей, это порядка 6,5 миллиона транспортных средств, это 15 процентов от всего количества машин, которое в целом по стране работает, легковых машин», – сообщил глава **Минтранса**.

При этом одна из главных проблем – железнодорожные переезды. Сложившаяся за годы система кольцевых автодорог вокруг столицы, пересекающихся с железнодорожными путями, просто-напросто с такой загруженностью не справляется. Да и поезда стали ходить чаще.

По словам губернатора Воробьева, проект строительства Московских центральных диаметров, по сути, новой сети железных дорог, уходящих в область, предполагает, что поезда по ним станут ездить вообще каждые шесть минут. То есть шлагбаум на переезде просто не будет успевать открываться. Поэтому-то и идет интенсивное строительство эстакад и мостов над железными дорогами по всей Московской области. Достаточно взглянуть на карту.

А.Воробьев: «Сегодня 19 городов Московской области вздохнули: Долгопрудный, Балашиха, Реутов, Железнодорожный – это там, где мы построили уже эти развязки, теперь можно не стоять перед шлагбаумом, – Одинцовский район. Реализуется 62, уже построили 37 объектов».

В.Путин: «Они в какой стадии? Или каждый по разному?»

А.Воробьев: «Сдача в 2019-м – Балашиха, Реутов. Дедовск, Мытищи, Жаворонки – это 2020 год уже пошел, Красногорск – сдача 2019 год. Все эти объекты у нас находятся на контроле, все будут сданы в срок».

В самое ближайшее время планируется открыть еще один новый мост на одном из самых загруженных шоссе – Ярославском, перед городом Пушкино. Андрей Воробьев пообещал, что уже на майские праздники на этом участке Ярославки движение будет свободным.

<https://www.1tv.ru/news/2019-04-18/363818->

[razvitiye-dorozhnoy-seti-prezident-obsudil-s-glavoy-mintransa-i-gubernatorom-podmoskovyya](https://www.1tv.ru/news/2019-04-18/363818-razvitiye-dorozhnoy-seti-prezident-obsudil-s-glavoy-mintransa-i-gubernatorom-podmoskovyya)

<https://www.1tv.ru/news/2019-04-18/363807->

[razvitiye-transportnoy-seti-strany-i-otdelno-problemu-podmoskovnykh-himok-obsuzhdali-v-kr-emle](https://www.1tv.ru/news/2019-04-18/363807-razvitiye-transportnoy-seti-strany-i-otdelno-problemu-podmoskovnykh-himok-obsuzhdali-v-kr-emle)

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.04.18; РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА В. ПУТИНА С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА И ГУБЕРНАТОРОМ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В: Итак, транспортная доступность растущего подмосковного города Химки будет полностью обеспечена к осени 21-го года. Такой ответ на недавнее поручение президента прозвучал сегодня в Кремле на встрече Владимира **Путина** с министром транспорта **Евгением Дитрихом** и губернатором Московской области Андреем Воробьевым.

За ходом большого разговора о проблемах и перспективах развития всей дорожной сети столичного региона следил Дмитрий Петров.

(сюжет)

КОРР: **Министр транспорта** и глава Подмосковья показывают президенту карты дорожного строительства. В самом загруженном регионе страны – в Москве и Московской области – проживают около двадцати миллионов человек, зарегистрировано шесть с половиной миллионов машин. И это без учета транзита. Без новых дорог и развязок заторы будут только расти.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Попросил вас сегодня прийти с этими документами, чтобы послушать, как мы будем выполнять обещание, данное работникам «Энергомаша» 12 апреля во время моего посещения предприятия. Действительно, для Химок это проблема: новые и старые Химки, и соединение двух частей растущего города необходимо.

КОРР: **Путин** напомнил чиновникам о разговоре, который у него состоялся с коллективом «Энегомаша» в День космонавтики.

СОТРУДНИЦА «ЭНЕРГОМАША»: Сегодня Химки разделены Ленинградским шоссе и Октябрьской железной дорогой. Сотрудникам нашего предприятия приходится тратить значительное количество времени на объезд и выезд из города.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Поговорим с губернатором. Поговорю и с **Минтрансом**. Может быть, совместно они смогут это сделать, имея в виду вот необходимость создать нормальные условия.

КОРР: Меньше недели понадобилось, чтобы составить план действий. Работа уже началась.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Сроки завершения проектирования развязки конец этого года. Ну, и в следующем году уже приступим к строительству.

КОРР: Вообще Подмосковье переживает настоящий бум дорожного строительства. Еще совсем недавно на многих направлениях автодороги и железнодорожные магистрали пересекались на одном уровне. Как результат – у закрытых переездов вырастали многочасовые пробки. Чтобы исправить ситуацию, за последние несколько лет построили несколько десятков развязок.

АНДРЕЙ ВОРОБЬЁВ (ГУБЕРНАТОР МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ): Частота пригородного сообщения настолько интенсивна, что большинство шлагбаумов были закрыты по десять – по двенадцать часов. И тогда было принято решение вами и выделены деньги, большие деньги – в совокупности это более ста сорока миллиардов рублей. Мы построили вот эти самые тридцать семь переездов.

КОРР: Новые дорожные проекты реализуются по новым схемам, когда проектировщики и строители берут на себя обязательства и по обслуживанию дорог.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): По поводу строителей, которые строят. Мы же договаривались о том, что они будут эксплуатировать, ремонтировать и так далее.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Целый ряд объектов, они именно таким образом и ориентированы.

КОРР: Ну, а Химки уже совсем скоро почувствуют улучшение. Дорога, соединяющая старый и новый город, должна быть построена в 21-м году.

Дмитрий Петров, Владимир Озеров, «Вести».

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3139126>

ТВ:

<https://www.ntv.ru/novosti/2180507/>

<https://otr-online.ru/news/mintrans-avtdorozhnaya-razvyazka-v-himkah-budet-postroena-k-2021-godu-124551.html>

<https://otr-online.ru/news/novosti-18042019-2100-polnyy-vypusk-124568.html>

<https://mir24.tv/news/16357504/putinu-dolozhili-ob-uluchshenii-transportnoi-situacii-v-podmoskove>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/158955/>

<https://www.5-tv.ru/news/247757/video-putinu-dolozhili-oplanah-postroitelstvu-razvazki-v-podmoskovnyh-himkah/>

<https://iz.ru/869698/video/razvazka-mezhdu-starymi-i-novymi-khimkami-poiavitsia-v-2021-godu>

<https://ren.tv/novosti/2019-04-18/putin-potreboval-razvivat-set-prigorodnyh-elektrichesk-v-podmoskove>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20194181225-LCLNh.html

<https://tvr24.tv/news/zapadnyy-ob-ezd-na-kontrole-gubernatora>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ВОРОБЬЕВ ОБЕЩАЕТ, ЧТО ОЧЕРЕДНОЙ ОТРЕЗОК ОТРЕМОНТИРОВАННОГО ЯРОСЛАВСКОГО ШОССЕ БУДЕТ СДАН В МАЕ

Очередной отрезок отремонтированного Ярославского шоссе будет сдан в следующем месяце, сообщил губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

«Ленинградское, Горьковское шоссе, Ярославка – это самые перегруженные трассы, которые наконец-то поехали. В мае тоже важное событие должно случиться – очередной этап Ярославки будет сдан», – сказал А.Воробьев на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

Со своей стороны глава Минтранса Евгений Дитрих отметил, что с учетом интенсивности движения на этом направлении это будет очень большое событие для жителей Московской области.

Он также отметил, что сдан головной участок Горьковского шоссе, где сделаны три большие эстакады. «По сути, сейчас вся Балашиха может проехать около семи километров эстакадой, минуя всевозможные светофоры», – подчеркнул он.

Министр сообщил также, что «три развязки, которые запланированы до малой бетонки, они также будут сделаны до 2024 г.»

ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОЯТ ШЕСТЬ ПУТЕПРОВОДОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАБОТЫ МЦД

Первые путепроводы в Московской области, которые обеспечат беспрепятственную работу московских центральных диаметров (МЦД), построят в 2020-21 году.

«Есть большой проект Московских центральных диаметров. Там частота сообщения будет вообще шесть минут, то есть шлагбаум, по сути, вообще не будет открываться. Поэтому мы вместе с Минтрансом и Москвой сейчас разрабатываем дополнительное

строительство переездов, которое позволит Московским центральным диаметрам ездить беспрепятственно», – сообщил губернатор Московской области Андрей Воробьев на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

Глава региона добавил, что проект МЦД, который будет насчитывать пять линий, сможет существовать только тогда, когда эти переезды будут подготовлены.

«Уже сейчас ведется проектирование, с Евгением Ивановичем (глава Минтранса Е.Дитрих – ИФ), мы координируемся. Очень надеюсь, что все будет выполнено в срок», – сказал А.Воробьев.

В свою очередь Е.Дитрих отметил, что шесть путепроводов, которые необходимы для того, чтобы работали МЦД, уже «в планах».

«По большинству из них, действительно, проектную работу мы начали, и в ближайшее время они будут завершены. Последние сроки строительства в соответствии с вводом по московским центральным диаметрам – это 2024 год, когда мы собирались запустить», – сказал он.

Соответственно, первые путепроводы – уже на 2020 и 2021 годы, добавил министр.

Ранее сообщалось, что проект МЦД предусматривает движение пассажирских поездов по радиальным железнодорожным направлениям через центр Москвы. Запуск МЦД-1 «Одинцово-Лобня» (52 км, 28 станций) и МЦД-2 «Нахабино-Подольск» (80 км, 38 станций) планируется в 2019 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ЖИТЕЛИ ХИМОК ПОЛУЧАТ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ, СВЯЗЫВАЮЩУЮ СТАРУЮ И НОВУЮ ЧАСТЬ ОКРУГА, К ОСЕНИ 2021 ГОДА – МИНТРАНС РФ

Строительство транспортной развязки, которая позволит связать старые и новые Химки, начнется в 2020 году, сообщил глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

На встрече с президентом Владимиром Путиным Е.Дитрих отчитался о выполнении поручения главы государства, которое он дал во время посещения завода «Энергомаш» в Химках.

Сотрудники предприятия обратили внимание президента на проблему транспортной доступности в городском округе Химки, который фактически разделен на две части, не соединенные транспортным сообщением.

«Для обеспечения связанности территорий городского округа Химки проработаны решения по строительству транспортной развязки на улице Репина. Московская область в ближайшее время приступает к проектированию, об этом мы уже договорились. Сроки завершения проектирования развязки – конец этого года. И в следующем году уже приступим к строительству», – сообщил Е.Дитрих.

«2021 год, полагаю, наверное, лето-осень – это завершение работ», – сказал министр.

Во встрече также принял участие губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

Со своей стороны президент попросил обозначить конкретные сроки подготовки проектной документации и завершения строительства развязки в Химках.

«Давайте закончим тем, с чего начали: строительства развязки в Химках. Проектная документация – в конце этого года, начало строительства – в первом квартале 2020 года, окончание – в 2021 году. Так?» – подытожил В.Путин.

Как сообщил глава Минтранса, длина путепровода составит около 700 м, пройдет над Ленинградским шоссе. Также будут построены два транспортных подхода длиной около 150 м по две полосы в каждом направлении.

Кроме того, дальше по ходу Ленинградского шоссе будет сделана еще одна развязка на Машкинском шоссе, проект уже находится в стадии проработки.

Губернатор Подмосковья со своей стороны добавил, что на месте строительства развязки, как обычно, есть свои сложности, связанные с коммуникациями. «Но проектировщики начали работать для того, чтобы найти максимально рациональный путь, чтобы эстакада,

действительно, стоила два миллиарда, а не в десять раз больше», – заметил А.Воробьев, добавив, что в течение ближайших трех недель будут готовы первые предпроектные проработки.

По оценкам проектировщикам, стоимость развязки составит примерно 1,8 – 2,1 млрд руб. Он уточнил, что заказчиком проекта будет правительство Московской области, оно же объявит торги на проектирование строительства и строительно-монтажные работы.

Президент призвал подмосковные власти максимально «ужиматься по срокам».

«Максимально короткие сроки, будем контролировать проектирование, чтобы объявить торги уже на саму стройку. Понимаем, что для жителей это важная развязка. (...) Ваше поручение будет обрабатывать максимально добросовестно», – пообещал А.Воробьев.

Он согласился, что один проезд, который сейчас существует, чтобы попасть на «Энергомаш» – это мучения.

ТАСС; 2019.04.18; ДИТРИХ ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ О СРОКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ МЕЖДУ СТАРЫМИ И НОВЫМИ ХИМКАМИ

Президент РФ **Владимир Путин** призвал **Минтранс** и власти Московской области строго выдерживать сроки строительства дороги, которая соединит старые и новые районы округа Химки, разделенные сейчас Ленинградским шоссе и железной дорогой. На встрече с главой государства министр **Евгений Дитрих** и губернатор Андрей Воробьев отчитались, что строительство начнется в 2020 году и завершится осенью 2021 года.

«Для обеспечения связанности территорий городского округа Химки проработаны решения по строительству транспортной развязки на улице Репина», – сказал **Дитрих**. «Московская область в ближайшее время приступает к проектированию. Сроки завершения проектирования развязки – конец этого года. И в следующем году уже приступим к строительству», – сообщил он.

«Строительство развязки в Химках: проектная документация – в конце этого года, начало строительства – в первом квартале 2020 года, окончание – в 2021 году. Так?» – уточнил **Путин**. «Ровно так», – подтвердил министр.

Путин напомнил, что о проблеме сообщения между новыми и старыми районами в Химках ему рассказали сотрудники расположенного там НПО «Энергомаш». «Я попросил вас сегодня прийти с этими документами, чтобы послушать, как мы будем выполнять обещание, данное работникам «Энергомаша» 12 апреля во время моего посещения предприятия», – обратился президент к министру и губернатору. «Действительно, для Химок это проблема: новые и старые Химки, и соединение двух частей растущего города необходимо», – отметил он.

Будущая дорога

Министр проинформировал президента о том, что протяженность будущего четырехполосного путепровода (по две полосы в каждом направлении) над Ленинградским шоссе составит около 700 метров. Будут также построены два транспортных подхода протяженностью около 150 метров. Кроме того, планируется модернизировать соседнюю развязку Ленинградского и Машкинского шоссе.

В свою очередь губернатор рассказал, что на месте строительства есть сложности, связанные с другими коммуникациями, в частности, газопроводом и линиями электропередач. «Но проектировщики начали работать для того, чтобы найти максимально рациональный путь, чтобы эстакада действительно стоила два миллиарда, а не в десять раз больше. Поэтому в течение следующих трех недель мы получим первые предпроектные проработки», – пообещал он.

Воробьев уточнил, что окончательный проект будет готов к концу года. «Обещают до конца года дать проект. Это значит, что мы можем объявить торги на проектирование, строительство, строительно-монтажные работы в 2020 году,» – считает он.

«Нужно сейчас уже сроки выставлять. «До конца года»: 31 декабря – это тоже конец года. Надо как-то ужиматься по срокам», – отметил **Путин**.

«Ваше поручение будем обрабатывать максимально добросовестно», – пообещал президенту губернатор.

ТАСС; 2019.04.18; ГЛАВА РФ МИНТРАНСА ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ О ПЛАНАХ ПОСТРОИТЬ 700 КМ ТРАСС В ПОДМОСКОВЬЕ К 2024 Г.

Порядка 700 км автотрасс будет введено в эксплуатацию в Подмосковье к 2024 году. Об этом сообщил глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** на встрече с президентом России Владимиром **Путиным**.

«Последовательно интенсивно строим. За эти девять лет (2010-2019 гг.) мы построили более 320 километров трасс. Это широкие магистрали, от четырех полос движения и больше. Сейчас около 800 километров объектов у нас в планах. К 2024 году по Московскому региону мы сдадим, наверное, 700 километров из этих 800», – сказал он.

Министр напомнил, что в Московском регионе, включающем Москву и область, живут около 20 миллионов человек, «а это порядка 6,5 миллиона транспортных средств или 15 процентов от всего количества легковых машин, которое в целом по стране работает». Это огромный трафик, который растет с каждым годом, добавил министр.

«С 2010 года до сегодняшнего дня от 40 до 70 процентов выросла интенсивность движения на наших дорогах. Это, конечно, оказывает огромное влияние на то, чтобы вылетные трассы, федеральные трассы, были в нормативном состоянии, – указал **Дитрих**. – По ряду наших дорог интенсивность движения выросла в разы. Например, на Ярославском шоссе, М-8 – с 63 тысяч автомобилей в сутки интенсивность сегодня выросла до 108 тысяч в сутки».

Министр добавил, что за период с 2010 по 2019 год уровень нормативного состояния федеральных дорог в регионе вырос с 58 до 92 процентов.

Синхронизации в дорожном строительстве

Министр также рассказал **Путину** о совместной работе с властями Москвы и Подмосковья в рамках единой программы по синхронизации вылетных автомобильных магистралей. Важно, чтобы и наши усилия, и усилия Москвы по строительству или расширению тех или иных участков были сделаны одновременно, выразил уверенность **Дитрих**.

В частности, он рассказал главе государства о тех участках федеральных трасс, которые планируется расширить в регионе в ближайшее время.

«Очень долгожданный жителями Московской области участок Ярославского шоссе мы планировали открыть к маю. Это участок перед Пушкино, там река Уча, соответственно, там мостик, который вызывал огромные затруднения в движении, к майским праздникам он будет открыт», – рассказал глава **Минтранса**.

Губернатор Московской области Андрей Воробьев, также принимавший участие во встрече, сообщил, что в мае также «очередной этап Ярославки будет сдан». «Ленинградское, Горьковское шоссе, Ярославка – это самые перегруженные трассы, которые, наконец-то, поехали», – отметил губернатор.

Министр транспорта доложил и о том, что «сделали головной участок Горьковки». «Там у нас, собственно, три большие эстакады сделаны. По сути, сейчас вся Балашиха может проехать около 7 километров эстакадой, минуя всевозможные светофоры. И три развязки, которые у нас запланированы до малой бетонки, они также будут сделаны до 2024 года», – заключил **Дитрих**.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ГЛАВА МИНТРАНСА НА ВСТРЕЧЕ С ПУТИНЫМ НАЗВАЛ ЧУДОМ 20-ПРОЦЕНТНОЕ СНИЖЕНИЕ СМЕРТНОСТИ В ДТП НА ПОДМОСКОВНЫХ ТРАССАХ

Московская область фактически «совершила чудо», снизив смертность на дорогах на 20%, заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Тот рывок, что Московская область сделала в плане снижения смертности, сохранения человеческих жизней, – конечно, пожалуй, это чудо. Потому что если, в целом, по региону этот параметр снизился на 20%, то конкретно на региональных дорогах, по-моему, больше 30 (%)», – сказал **Е.Дитрих** на встрече с президентом РФ Владимиром **Путиным**.

Министр подчеркнул, что «это огромное достижение, огромный результат, который нужно тиражировать по всей территории России».

Со своей стороны участвовавший во встрече губернатор Подмосковья Андрей Воробьев напомнил, что Московская область в 2013 г. занимала 60-е место среди регионов по смертности на дорогах, а в текущем году должна подняться на 25-е.

«Мы сократили количество погибших на дорогах с 1450 до 900. Совместными усилиями – это федеральные, региональные, муниципальные дороги – удается обеспечивать снижение (смертности) порядка 20-25% каждый год», – сказал А.Воробьев.

Он пояснил, что этому способствует, во-первых, увеличение количества аппаратуры фото- и видеофиксации на дорогах, а также разделение полос, которое позволяет исключить лобовое столкновение.

Глава **Минтранса**, со своей стороны, добавил, что «в Московской области существует, пожалуй, самая передовая практика в РФ об оперативной отработке причин ДТП по всей без исключения (дорожной) сети».

«Выезжают комиссары, сотрудники Управления Московской области, разбирают тот или иное ДТП прямо на месте «по косточкам» и оперативно в течение недели – 10 дней принимают меры, которые позволяют техническими средствами исключить последующую возможность ДТП», – пояснил **Е.Дитрих**.

ТАСС; 2019.04.18; СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ СНИЖАЕТСЯ НА 20-25% В ГОД

Власти Подмосковья ежегодно сокращают уровень смертности на дорогах региона на 20-25%, сообщил президенту РФ Владимиру **Путину** губернатор Московской области Андрей Воробьев в ходе рабочей встречи.

«Сейчас, в этом году, мы должны выйти на 25-е [место]. Мы сократили количество погибших на дороге с 1450 до 900. То есть совместными усилиями – это федеральные, региональные, муниципальные дороги, удается обеспечивать снижение порядка 20-25 процентов каждый год», – рассказал Воробьев. По его словам, еще в 2013 году Подмосковье занимало 60-е место среди российских регионов по показателю снижения гибели людей в ДТП.

Губернатор добавил, что задача радикально снизить смертность на дорогах решается множеством способов, в том числе с помощью видео- и фотофиксации нарушений скоростного режима, после чего следует жесткое наказание водителей. «Это сразу дает эффект, – отметил собеседник **Путина**. – Конечно, мы разделяем полосы. Там, где разделенная полоса, где невозможно лобовое столкновение, это тоже дает свой результат и свой эффект, поэтому мы эту работу дальше также продолжаем».

В свою очередь **министр транспорта Евгений Дитрих**, также принявший участие во встрече с главой государства, добавил, что в Московской области существует самая передовая практика в Российской Федерации по оперативной отработке причин дорожно-транспортных происшествий. «Выезжают, собственно говоря, комиссары, сотрудники управления Московской области, разбирают то или иное дорожно-транспортное происшествие прямо на месте по косточкам и оперативно, в течение недели – 10 дней,

принимают меры, которые позволяют техническими средствами исключить последующую возможность возникновения ДТП», – пояснил министр.

Дитрих назвал тот рывок, который Московская область сделала в плане снижения смертности, сохранения человеческих жизней, «чудом». «Если в целом по региону этот параметр снизился на 20%, то конкретно на региональных дорогах, по-моему, больше 30%. Это огромное достижение, огромный результат, который нужно тиражировать на всей территории России», – заключил глава **Минтранса**.

ТАСС; 2019.04.18; ПУТИН ВСТРЕТИТСЯ С ДИТРИХОМ И ВОРОБЬЕВЫМ, ОБСУДИТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ПОДМОСКОВЬЯ

Президент РФ **Владимир Путин** проведет в четверг встречу с министром транспорта **Евгением Дитрихом** и губернатором Московской области **Андреем Воробьевым**, чтобы обсудить проблемы с транспортной инфраструктурой в Химках и в целом по региону. Об этом журналистам сообщил пресс-секретарь главы государства **Дмитрий Песков**.

«Президент работает в Москве. Если вы помните, на прошлой неделе он был на «Энергомаше» в Химках и общался с рабочими, – напомнил он. – Рабочие там задавали ему вопрос, можно ли что-то сделать в плане выправления недостаточности и гандикапов инфраструктуры Новых и Старых Химок. Он тогда оперативно дал поручение **Дитриху** и **Воробьеву** и он решил их сегодня вызвать к себе».

Песков напомнил, что Химки разделены Ленинградским шоссе, там нет необходимых развязок, путепроводов и т.д., кроме того существующая железная дорога также осложняет передвижение. «Люди просто не могут приезжать друг к другу. Президент обещал разобраться», – сказал представитель Кремля.

По словам пресс-секретаря **Путина**, **Дитрих** и **Воробьев** «должны были как раз за три-четыре дня проработать вопрос, что можно сделать в плане развязки». «Он (**Путин**) решил их заслушать, ну и заодно поговорить о транспортно-дорожной инфраструктуре Подмоскovie», – заключил **Песков**, пообещав проинформировать журналистов об итогах встречи.

Ранее 12 апреля президент **Путин** пообещал обсудить с губернатором московской области **Андреем Воробьевым** и **Министерством транспорта РФ** возможность строительства дороги между Старыми и Новыми Химками. Об этом он заявил на встрече с сотрудниками НПО «Энергомаш». Рабочие также просили посодействовать снижению платы за проезд по платной дороге Санкт-Петербург – Москва для сотрудников «Энергомаша», которые могут использовать ее для ежедневного проезда на предприятие и обратно домой. **Путин** не исключил, что для сотрудников предприятия, пользующихся этой трассой, могут быть введены субсидии.

<https://tass.ru/ekonomika/6348300>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; ТРАНСПОРТНЫЕ ВЕДОМСТВА РФ И ВЕНГРИИ ГОТОВЫ ОБСУЖДАТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

РФ и Венгрия могут создать межведомственную рабочую группу для рассмотрения вопросов об увеличении двусторонних перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Тема обсуждалась в Москве на встрече министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** с государственным секретарем министерства инноваций и технологий Венгрии **Ласло Мошоци**, говорится в сообщении **Минтранса** России.

Стороны обменялись информацией о развитии транспортных систем двух стран. Достигнута договоренность «поддерживать на постоянной основе взаимные контакты» для проработки сотрудничества в области железнодорожного транспорта.

Согласно другому сообщению **Минтранса**, вопросы двустороннего отраслевого сотрудничества **Е.Дитрих** обсудил и с министром сообщения Латвии **Талисом Линкайтсом**. «На встрече обсуждался проект межправительственного соглашения о

прямом железнодорожном сообщении, сотрудничество в рамках Партнерства Северного измерения по транспорту и логистике, мониторинг **пунктов пропуска** через российско-латвийскую государственную границу», – отмечает ведомство. **Е.Дитрих** и **Т.Линкайтс** являются сопредседателями межправительственной комиссии, уточняет **Минтранс**.

ТАСС; 2019.04.18; ЛЕВИТИН ВРУЧИЛ ГОСНАГРАДЫ ЗА ПОДГОТОВКУ И ПРОВЕДЕНИЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ В РОССИИ

Помощник президента РФ **Игорь Левитин** вручил государственные награды лицам, внесшим личный вклад в подготовку и проведение чемпионата мира по футболу 2018 года в России.

Церемония прошла в четверг на Большой спортивной арене спорткомплекса «Лужники». Среди награжденных – представители федеральных органов власти, в том числе Министерства спорта, органов исполнительной власти субъектов РФ, Российского футбольного союза, деловых кругов. На церемонии присутствовал главный тренер сборной России Станислав Черчесов, под чьим руководством национальная команда добилась наивысшего в своей истории результата на чемпионатах мира – вышла в четвертьфинал турнира.

«Мне очень приятно по поручению президента вручить вам государственные награды и пожелать всего доброго. Успехов нашей футбольной сборной. Все ради нее», – сказал **Левитин**.

Чемпионат мира прошел с 14 июня по 15 июля. Турнир проводился на 12 стадионах в 11 российских городах. Совет Международной федерации футбола (ФИФА) и лично глава организации Джанни Инфантино признали чемпионат мира в России лучшим в истории.

<https://tass.ru/sport/6349408>

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.04.18; ОПЕРАТОРЫ ВАГОНОВ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЖД В МИНТРАНС; ИМ НЕ НРАВИТСЯ ЖЕЛАНИЕ РЖД ВВЕСТИ ПЛАТУ ЗА ПРИОРИТЕТНЫЙ ПРОВОЗ ГРУЗОВ

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) написал заместителю министра транспорта Владимиру **Токареву** письмо, в котором раскритиковал намерение РЖД ввести на железных дорогах плату за приоритетный провоз грузов. Документ подписан исполнительным директором СОЖТ Алексеем Дружининым, он датирован 17 апреля. «Ведомости» ознакомились с письмом, его подлинность подтвердил представитель союза. Представитель **Минтранса** говорит, что министерство еще не получало письма, но изучит обращение.

СОЖТ отмечает, что предложенные РЖД поправки – внедрить приоритетный провоз определенных грузов по сети железных дорог – существенно изменит действующую систему отношений участников рынка, в том числе операторов. Они необоснованно наделяют РЖД дополнительными полномочиями и избавляют от ответственности, при этом на операторов железнодорожного транспорта они накладывают дополнительные обязательства и риски.

Дружинин пишет, что «предложенный [РЖД] принцип распределения» возможности провезти груз в приоритетном порядке «в зависимости от финансовых возможностей грузоотправителя (приоритетный доступ к перевозке при предоплате, заключении договора об инвестировании и т.п.) не может быть поддержан». СОЖТ призывает **Минтранс** провести совместную проработку возможных изменений с участием перевозчиков, операторов ж/д-транспорта.

«Мы всегда готовы к обсуждению со всеми участниками рынка любых вопросов, направленных на повышение эффективности работы железнодорожного комплекса», – отметил представитель РЖД.

Четыре опрошенных «Ведомостями» оператора отказались от комментариев, заявив, что изложенная в письме позиция отрасли консолидированная.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров 4 марта направил министру транспорта **Евгению Дитриху** письмо, в котором предложил поправки к железнодорожному законодательству, многие из которых ранее вызывали ожесточенные споры, писал в начале апреля «Коммерсантъ». Белозеров предложил ввести понятие особо значимых грузов, список которых определит правительство и под которые операторы обязаны предоставлять вагоны и контейнеры. **Минтранс** ранее указывал, что к приоритетным могут причисляться грузы, перевозимые в государственных или социально значимых целях, по долгосрочным контрактам, перевозки грузоотправителей в адрес портов, в развитие которых они инвестируют, и так далее, писал «Коммерсантъ».

«РЖД выдвинуло предложения, которые радикально меняют нормативную базу и столь резкая реакция операторского сообщества ожидаема и понятна», – комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Он считает, что предложения РЖД можно трактовать, как исходную позицию для начала масштабных консультаций и широкого обсуждения законопроекта.

«Многие мечтают «с мигалкой» провозить свои грузы», – иронизировали два собеседника «Ведомостей» в компаниях-грузоотправителях. Так в начале марта совладелец «Сибантрацита» и «Востокугля» Дмитрий Босов писал письмо президенту России Владимиру **Путину** с просьбой разрешить ему приоритетный провоз угля по БАМ и Транссибу. Взамен он обещал, что «Востокуголь» готов за собственные средства (без привлечения софинансирования) и за пять лет построить второй Северомуйский тоннель. Этот проект оценивается в 260,8 млрд руб. **Путин** тогда расписал письмо премьеру Дмитрию **Медведеву** с формулировкой «проработать и поддержать».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/18/799616-operatori-vagonov-pozhalovalis>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.19; РЕЛЬСОВОЕ РАВНОПРАВИЕ; ОПЕРАТОРЫ ПРОТИВ ПОДХОДА ОАО РЖД ПО ПРИОРИТЕТНОМУ ДОСТУПУ

Союз операторов железнодорожного транспорта выступил против идеи ОАО РЖД дать возможность отдельным компаниям получать приоритетный доступ к железнодорожной инфраструктуре. Так монополия хочет решить проблему недостаточной пропускной способности экспортных направлений. СОЖТ предлагает сначала провести детальные расчеты возможного роста грузопотока, предупреждая, что введение take-or-pay может привести к возникновению рынка перепродаж. Аналитики называют скепсис операторов ожидаемым и в целом обоснованным.

Как стало известно «Ъ», Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) раскритиковал предложенные ОАО РЖД поправки к железнодорожному законодательству, предлагающие пропускать вне очереди некоторые категории грузов, предоставлять приоритет по заключенным договорам take-or-pay или инвесторам в расширение пропускной способности (см. «Ъ» от 3 апреля).

В письме от 17 апреля к заместителю главы **Минтранса** Владимиру **Токареву** операторы категорически отказались поддержать принцип распределения провозных мощностей в зависимости от финансовых возможностей грузоотправителя. Они напомнили, что в других отраслях внедрение take-or-pay привело к формированию рынка перепродаж и спекулятивному повышению цены для конечного потребителя.

Подход по переключению ответственности за техническое состояние и пригодность вагонов на грузоотправителя и их владельца влечет существенные риски для безопасности движения, говорится в письме СОЖТ.

Кроме того, предложенные изменения «безосновательно исключают» ряд обязанностей ОАО РЖД и ответственность за их исполнение, вводят дополнительные обязательства для других участников перевозочного процесса и вносят дисбаланс в сложившуюся систему. Нужно провести предварительные расчеты, в том числе проработать сценарии развития перевозок при принятии законопроекта и в его отсутствие, считают в СОЖТ. Операторы напоминают, что ряд мер, предложенных ОАО РЖД, обсуждался и ранее, но поддержан не был.

В Минтрансе «Ъ» сообщили, что к ним письмо пока не поступало. В ОАО РЖД уверяют, что «всегда готовы к обсуждению со всеми участниками рынка любых вопросов, направленных на повышение эффективности работы железнодорожного комплекса».

Тема приоритетного доступа к перевозкам по железной дороге вновь возникла из-за дефицита пропускной способности ОАО РЖД по ряду экспортных направлений, в частности на БАМе и Транссибе. Вариант введения приоритетного доступа для перевозок топлива на Дальний Восток поручал проработать вице-премьер Дмитрий Козак.

Свой вариант решения проблемы предложило Минэкономки – в начале недели был опубликован разработанный им проект правил установления инвестиционных железнодорожных тарифов на перевозки грузов.

Как пояснили «Ъ» в министерстве, документ разработан по поручению правительства и сейчас согласуется с профильными ведомствами. Суть в том, что грузоотправитель может заказать у ОАО РЖД строительство необходимой ему для провоза дополнительных грузов инфраструктуры, если она не предусмотрена долгосрочной программой развития компании. В таком случае он будет платить ОАО РЖД персональную тарифную надбавку. Если выгодоприобретателей несколько, то величина тарифной надбавки определяется с учетом дополнительного объема, который они планируют перевезти, уточнили «Ъ» в Минэкономки. Там говорят, что не видели предложений ОАО РЖД по введению take-or-pay.

Сейчас ОАО РЖД сильно ограничено в применении скидок к транспортировке грузов первого класса (наиболее дешевых, в частности угля), поскольку скидка, особенно с учетом коэффициентов за дальность, снижающих тариф, выводит эти перевозки за рамки экономической целесообразности. В последнее время документально оформленное намерение вложить деньги в инфраструктуру поступало как раз от угольщиков («Сибантрацит» Дмитрия Босова и расширение Северомуйского тоннеля).

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, исходно было понятно, что данные предложения «как минимум не порадуют операторов». При этом прозвучало здравое предложение к ОАО РЖД подготовить расчеты влияния законопроекта и перейти в новый раунд обсуждения, считает эксперт. Предложения монополии выглядели как идеальные для нее в условиях возможности менять нормативную базу в одностороннем порядке, чтобы перевозчику было легче работать, отмечает господин Бурмистров. По его словам, идея take-or-pay не выглядит приемлемой ни для операторов, ни для грузовладельцев. Для некоторых грузовладельцев было бы заманчиво получить возможность заключения таких договоров, так как они смогут получать под них банковское финансирование. Но, уточняет эксперт, есть «большие опасения», что сформируется вторичный рынок перепродажи мощностей.

<https://www.kommersant.ru/doc/3947592>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.19; ЕЗДА ПО ЛЮБВИ И ЕЗДА ПО РАСЧЕТУ; МИНТРАНС МЕНЯЕТ СИСТЕМУ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

Минтранс предложил провести масштабную реформу по разделению водителей на любителей и профессионалов. Законодательство скорректируют таким образом, что обучение в автошколе не будет больше считаться образовательным процессом. Таким образом, говорят разработчики, для желающих использовать машину исключительно в

личных целях получить права станет проще и дешевле. Водители же грузовиков, автобусов и такси, работая по найму, должны будут за свой счет повысить квалификацию. Общие затраты рынка на выполнение новых требований в **Минтрансе** оценили в 1,6 млрд руб. При этом коснутся преобразования не только новичков, но и тех, кто получил права ранее и уже работает.

Согласно проекту поправок к закону «О безопасности дорожного движения», опубликованному **Минтрансом**, процесс обучения на права упростится: не надо будет изучать различные «организационно-управленческие дисциплины, не связанные с безопасностью движения» (заключение договора фрахтования, организацию таксомоторных перевозок, порядок перевозки грузов и т. д.). По замыслу разработчиков, это приведет к удешевлению водительских курсов: суммарная экономия для граждан достигнет 1,43 млрд в год.

Закон «Об образовании», поясняют в **Минтрансе**, не позволяет ввести дифференцированные требования к любителям и профессионалам (работающим по найму) – согласно действующему законодательству, все граждане с получением прав получают и профессию «водитель». Поэтому подготовку любителей планируется вывести из-под действия закона «Об образовании» (приказ **Минтранса** об утверждении программ подготовки отменяют, заменив документом не определенного пока «органа власти»), подготовку профессионалов оставят в системе. Таким образом, обучение в автошколе не будет считаться образовательным процессом. Граждане, как и сейчас, должны будут сдавать экзамены в ГИБДД на все категории (B, C, D и т. д.), при этом будут оставаться любителями.

Если гражданин планирует работать по найму на перевозках грузов или пассажиров (то есть стать, как отмечают представители **Минтранса** в сопроводительных материалах, «водителем-профессионалом»), он должен пройти курсы повышения квалификации. Там, в частности, предлагается обучать «вождению во внештатных ситуациях», отрабатывать навыки «вождения сочлененного и двухэтажного автобуса», обучать «обеспечению безопасности при перевозке пассажиров и грузов».

Цена курсов, по оценке **Минтранса**, варьируется от 2,7 тыс. до 12,3 тыс. руб. Общие затраты отрасли оценены в 1,66 млрд руб. По окончании обучения гражданин получит свидетельство о профессии водителя сроком на пять лет. Дополнительного экзамена в ГИБДД проходить не надо. Компаниям, у которых есть парк грузовиков и автобусов, запретят нанимать водителей без профессиональных свидетельств. Нарушение этого требования будет караться штрафом, размер которого еще не определен. Новые требования не будут действовать при найме водителей на работу в пожарную охрану, скорую помощь, аварийную службу и в армию.

Сегодня из-за «недостаточного профессионального мастерства» водителей грузовиков и автобусов происходит множество аварий, поясняют в **Минтрансе** необходимость реформы: более 15,8 тыс. таких ДТП произошло в 2018 году.

Первую версию законопроекта **Минтранс** разработал еще в 2017 году («Ъ» рассказывал об этом). Тогда предлагалось после прохождения «углубленных» курсов ставить соответствующую отметку в правах, но от идеи в итоге отказались. Инициатива вызвала резонанс в обществе и на рынке перевозок. В начале 2018 года Минэкономики оценило затраты бизнеса и государства на реализацию законопроекта в 13-14 млрд руб. **Минтранс** взял тайм-аут на доработку закона, и теперь документ «доработан с учетом замечаний заинтересованных органов власти и организаций», пояснили «Ъ» в пресс-службе ведомства.

В связи с «масштабностью проектируемых изменений» ведомство предлагает отложить сроки вступления в силу закона на два года. Его действие может затронуть интересы более 1,3 млн человек, ежегодно получающих права, из них 1 млн – категории B, 117 тыс. – категории C, 44,9 тыс. – категории D. Через четыре года новые требования начнут

распространяться и на водителей с действующими правами – им также надо будет пройти переподготовку.

Проект **Минтранса** разрушит действующую систему образования, которая «с огромным трудом планомерно выстраивалась с 2013 года», говорит президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. В результате принятия закона уровень подготовки «самой массовой профессии в стране» серьезно снизится, считает она, «любителями» станут даже водители транспорта со спецсигналами и водители трамваев. «Вопросов по проекту еще очень много,- говорит она.- На наш взгляд, проект абсурден, непрофессионален, опасен и вызовет рост аварийности».

«Это очень похоже на желание заработать денег на перевозчиках,- считает глава комитета Московской торгово-промышленной палаты по вопросам развития таксомоторных перевозок Богдан Коношенко.- Нынешней категории В для работы в такси вполне достаточно, а высокая аварийность – из-за слабого контроля. Правильнее запретить работу в такси водителей с иностранными правами».

Компании испытывают недостаток квалифицированных водителей современной грузовой техники, говорит директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. «Но разделение водителей усугубит дефицит,- отмечает он.- В модели логистических затрат водительская составляющая находится в пределах 20-30%. Даже незначительное изменение в зарплате водителя, призванное компенсировать стоимость переквалификации, может отразиться на стоимости грузоперевозки и, как следствие, на общем увеличении уровня инфляции». «Система ограничений является в данном случае избыточной,- добавляет директор по логистике «Coca-Cola HBC Россия» Илья Елецких.- Когда водитель получает право управления большегрузным транспортом, это уже является подтверждением его теоретических и практических навыков».

<https://www.kommersant.ru/doc/3947666>

ТАСС; 2019.04.18; В МИНТРАНСЕ ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗДЕЛИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

Минтранс России предложил изменить систему подготовки водителей, выделив категории любителей и профессионалов. Об этом говорится в разработанных ведомством поправках в федеральный закон «О безопасности дорожного движения», которые были опубликованы в четверг на официальном портале проектов нормативных правовых актов. Согласно внесенным поправкам, подготовку любителей планируется вывести за рамки законодательства об образовании. Им не нужно будет изучать организационно-управленческие дисциплины, не связанные с безопасностью дорожного движения. Такая программа, по мнению **Минтранса**, избыточна для водителей, которые не планируют профессионально заниматься перевозками пассажиров и грузов. Им, как и прежде, для получения прав нужно будет сдать экзамены в ГИБДД, однако не потребуются знание дополнительных дисциплин.

В то же время подготовка профессионалов, рассчитывающих работать по найму на перевозках грузов или пассажиров, будет осуществляться в рамках действующей системы профессионального обучения, которое они смогут пройти после получения водительского удостоверения. Документ о квалификации будет выдаваться водителям, сдавшим экзамены, сроком на пять лет, а по его истечении потребуются пройти повышение квалификации.

Как отмечается в пояснительной записке к документу, «указанное разделение позволит установить требование о периодическом повышении квалификации водителей-профессионалов без необоснованного увеличения нагрузки на водителей-любителей». При этом положения законопроекта не будут распространяться на водителей транспортных средств, которые используются для осуществления деятельности пожарной охраны, скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных служб или принадлежат

Вооруженным силам РФ, а также в случае участия транспортного средства в международном движении.

Вступление указанных нововведений в силу **Минтранс** предлагает отсрочить на два года «в связи с масштабностью проектируемых изменений».

<https://tass.ru/obschestvo/6352063>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/19/04/2019/5cb935a59a794701e03ecdbf#ws>

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2019/04/19/799623-voditelei>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.18; В СЭЛ ПОДВЕЛИ ИТОГИ ПЕРВОГО ГОДА СВОЕЙ РАБОТЫ

Национальный союз экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) подвел итоги первого года работы на открытом годовом собрании «Два ключа для транспортной отрасли: опыт работы бизнеса и государства над совершенствованием регуляторного поля в России» в рамках международной выставки транспортно-логистических услуг и технологий TransRussia 2019.

Участие в годовом собрании приняли **заместитель министра** транспорта России **Алексей Семенов**, заместитель руководителя **Ространснадзора** **Асланбек Ахохов**, генеральный директор Росавтотранса **Алексей Двойных**, генеральный директор РТИТС и директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» **Антон Замков**, руководитель Центра развития потребительского рынка бизнес-школы Сколково **Илья Ломакин-Румянцев**, а также широкий круг представителей органов власти, бизнеса и экспертного сообщества.

Участие в годовом собрании СЭЛ приняли представители госорганов власти, а также представители бизнеса и экспертного сообщества (фото: «ИТЕ Москва»)

Мероприятие открылось торжественной церемонией подписания меморандума о сотрудничестве СЭЛ с ассоциацией «Цифровой транспорт и логистика». В рамках сотрудничества стороны намерены совместно работать над формированием цифровой платформы транспортного комплекса России.

В ходе своего выступления **Алексей Семенов** выступил с предложением к СЭЛ войти в состав рабочей группы по цифровизации, а также включить экспертов союза в профильные рабочие группы **Минтранс России** по приоритетным направлениям деятельности СЭЛ.

Исполнительный директор СЭЛ **Ольга Федоткина** представила отчет о работе Союза в 2018 году, а также указала основные направления работы на 2019 год. В ходе своего выступления глава СЭЛ указала на необходимость совместной работы широкого круга предпринимательского сообщества совместно с органами власти над совершенствованием регуляторного поля и развития транспортно-логистической отрасли в России.

Годовое собрание завершилось вручением официальных свидетельств о членстве участникам СЭЛ.

Напомним также, что ряд экспертов СЭЛ также одновременно являются членами Межотраслевого экспертного совета (МОЭС). Среди них – **Ольга Федоткина**, **Владимир Тянь** и **Максим Синельников**.

<http://truckandroad.ru/business/v-sjel-podveli-itogi-pervogo-goda-svoej-raboty.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2019.04.18; ТРАНЗИТУ – ЗЕЛЕНЬКИЙ СВЕТ: «УМНАЯ» ПЛОМБА ОТКРОЕТ «САНКЦИОНКЕ» ГРАНИЦЫ РФ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ МИНТРАНСА И ПРЕДЛОЖИЛИ ОДНОЙ ПЛОМБОЙ ВЫЛЕЧИТЬ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО ПРОБЛЕМ

Россия начнет финальную стадию отработки системы отслеживания перевозок санкционных товаров в третьи страны. Благодаря электронным навигационным пломбам каждый грузовик или железнодорожный контейнер будет виден в режиме онлайн. В

тестовом режиме транзит «санкционки» планируют разрешить с 1 июля, рассказал **заместитель министра** транспорта РФ Алексей **Семенов**. Это позволит увеличить грузопоток через российскую территорию почти в полтора раза. После 2020 года электронная система контроля может быть распространена по всей территории ЕАЭС, что позволит заложить основы для создания «зеленого коридора» Европа-Азия. Логистическим компаниям и их клиентам навигационные устройства помогут следить за сохранностью грузов, а также ускорить прохождение таможенных процедур.

«Санкционка» поедет по России

Система транзитных перевозок через территорию России санкционных товаров с применением электронных навигационных пломб находится на финальной стадии отработки, сообщил **заместитель министра** транспорта Российской Федерации Алексей **Семенов**.

Сейчас система интегрирована с «Платоном». Прорабатывается интеграция с информационными системами (ИС) Федеральной таможенной службы (ФТС) и Минсельхоза, а также с такими ИС, как ЕГАИС (контроль алкогольного рынка) и «Меркурий» (электронная ветеринарная сертификация), пояснили в **Минтрансе**.

На полях выставки TransRussia прошла презентация системы и электронной навигационной пломбы для крупнейших логистических компаний. Был продемонстрирован сервис мониторинга с доступом к данным о перевозке для предпринимателей.

Использование электронных пломб в перспективе может быть распространено на все транзитные грузы, что поможет создать безбарьерную среду для перевозки товаров через территорию России, пояснили в **Минтрансе**. После 2020 года устройства могут быть легализованы на всей территории ЕАЭС (Россия, Казахстан, Белоруссия, Киргизия, Армения).

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Электронная навигационная пломба – это специальное устройство размером 15,5 x 15 x 6,5 см и весом 1,2 кг, совмещающее функции замка и мини-компьютера с встроенной системой навигации. Работает с ГЛОНАСС, GPS, BeiDou. С помощью троса оно запирает дверь фуры или железнодорожного контейнера и позволяет отслеживать местоположение груза в режиме реального времени. При попытке несанкционированного вскрытия устройство оповещает контролирующие органы и отправителя груза. Встроенный источник питания обеспечивает работу без подзарядки на протяжении не менее 45 часов при температуре от -40 до +75 градусов Цельсия.

С 2014 года действует запрет не только на ввоз в Россию ряда продовольственных товаров из европейских стран, присоединившихся к санкционному режиму против РФ, но и на транзит такой продукции. По оценкам **Минтранса**, перевозка «санкционки» через территорию нашей страны увеличит объем транзита на 40% – до уровня 2013 года.

Сейчас ведомство прорабатывает необходимые нормативно-правовые акты, а также обсуждает нюансы запуска системы в рамках созданной при **Минтрансе** рабочей группы с грузоперевозчиками. Внедрение новой системы обеспечит развитие транспортного потенциала страны, а также рост объема экспортных услуг, считают в министерстве.

Пломба от проверок

Осенью 2018 года система отслеживания грузов с помощью электронных навигационных пломб уже проходила пилотное тестирование при перевозках между Россией и Казахстаном. В нем принимала участие ФТС России, а оператором с российской стороны выступала компания «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС).

-- Система отслеживания -- полностью российская разработка, в которой используется действующая контрольная инфраструктура госсистемы «Платон». Она включает следующие элементы: программное обеспечение, электронные навигационные пломбы,

мобильные терминалы (смартфоны или планшеты) и центр обработки данных, -- пояснил «Известиям» генеральный директор РТИТС Антон Замков.

Он добавил, что технология и пломба показали свою эффективность в ходе эксперимента на территории стран – участниц Евразийского экономического союза (Россия и Казахстан). Навигационная пломба также проходила тестирование на автодорогах внутри РФ и на железнодорожных маршрутах Москва-Владивосток, Ангарск-Смоленск при экстремально низких температурах.

-- Всего было проведено 146 перевозок. Эксперимент подтвердил перспективы использования навигационных пломб при транзитных перевозках, в частности для повышения качества таможенного контроля, -- рассказал замначальника отдела ФТС Михаил Бубело.

Во время тестирования, по его словам, отрабатывались различные нештатные ситуации: отклонение от маршрута, попытки вскрытия и прочее.

ФТС направила отчет об эксперименте в правительство РФ.

Первый замглавы аппарата правительства Сергей Приходько отмечал, что российская сторона удовлетворена результатами эксперимента, проведенного с Казахстаном. «Имеется большой потенциал в создании единой системы отслеживания транзитных перевозок в ЕАЭС. С учетом разной технической готовности партнеров намерены двигаться в этом направлении последовательно и поэтапно», -- говорил он.

Система позволила контролирующим органам в режиме реального времени через личные кабинеты отслеживать движение грузовиков по России и международным странам, определять сохранность груза в пути, выявлять и оперативно отрабатывать факты нарушений при транзитных перевозках, отметили в РТИТС. Вместе с тем эксперимент показал необходимость полноценной интеграции информационных систем ФТС и системы оператора.

Участовавшие в эксперименте логистические компании также положительно оценили новую систему мониторинга перемещения грузов.

-- Мы сделали несколько десятков рейсов с пломбами. Инструмент удобный, -- рассказал директор ЗАО «Рустранс-Спедишн» Кондратий Гайкевич. -- Главное новшество заключается в соглашении с ФТС. Когда мы намеренно разрезали трос, находясь в Тульской области, то понимали, что (вследствие несанкционированного вскрытия контейнера. -- «Известия») на место уже выехали сотрудники таможни и полиции.

Предприниматель подчеркнул, что наличие такого инструмента контроля, интегрированного с системой ФТС, поможет избежать спорных ситуаций на границе. Пломба гарантирует, что контейнер не вскрывался на всем пути следования.

-- Бывает трудно объяснить Россельхознадзору на границе Смоленской области, что яблоки в кузове -- это сербские фрукты, направляющиеся в Монголию, а не польские -- в Москву. Наличие такого инструмента помогло бы избавить и водителя, и инспектора от диалога с неясным финалом, -- сказал бизнесмен.

Он добавил, что многие клиенты компании после эксперимента заинтересовались навигационными пломбами и захотели использовать их для того, чтобы следить за сохранностью грузов.

Лучше старых двух

Устройство имеет особенности, отличающие его от аналогов, в том числе китайского производства, сказал «Известиям» Антон Замков.

Прежде всего, по его словам, это возможность интеграции сервиса с действующими инфосистемами ФТС и контролирующих органов, а также системой «Платон» и национальными операторами пломбирования стран ЕАЭС. Кроме того, пломбы российской разработки позволяют загружать в память устройства сопроводительные документы, в том числе грузовую таможенную декларацию (для международной перевозки). Их можно скачать через Bluetooth. Для того чтобы к информации не получили

доступ третьи лица, она защищается средством криптографической защиты информации (СКЗИ).

-- Еще один важный нюанс -- юридическая значимость хранимой на пломбе информации, -- отметил Антон Замков. -- Устройство закрывает грузовое пространство, обеспечивает его неприкосновенность, а также регистрирует все события, происходящие с опломбированным объектом.

По словам Антона Замкова, в отличие от аналогов, российская навигационная пломба -- многофункциональное устройство, что значительно снижает эксплуатационные расходы.

Управляющий директор ГК «Совтрансавто» Владимир Тянь отметил, что система помимо контроля сохранности груза позволит решить и другие задачи. В частности, вести электронный документооборот и использовать пломбы в качестве «весового сертификата» (замыкание происходит в момент контрольного взвешивания).

-- Важно, что данные, хранящиеся в навигационном устройстве, при этом становятся юридически значимыми. Это позволит, к примеру, опровергнуть недостоверные сведения системы весового контроля, -- сказал он.

Помимо этого, использование беспроводных датчиков (вскрытия, объема, температуры, света и прочего), по его словам, позволит грузоотправителям независимо от перевозчика контролировать условия транспортировки продуктов, в том числе и скоропортящихся.

В ходе эксперимента возникло несколько неудобств, по словам Кондратия Гайкевича. Речь о времени на установку и демонтаж электронной пломбы на складах временного хранения (СВХ) – чтобы попасть туда, нужно было делать крюк, – а также отсутствии креплений на прицепах. В РТИТС сообщили, что время на установку можно сократить путем навешивания пломбы на погранпереходах. В целом процедура установки и снятия устройства будет занимать менее 10 минут.

Первый шаг к «зеленому коридору»

По словам исполнительного директора Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольги Федоткиной, системой уже заинтересовались ритейлеры и товаропроизводители.

-- Внедрение электронного документооборота и использование инструмента передачи юридически значимых данных о местонахождении и сохранности грузов необходимы представителям бизнеса, -- считает она.

Внедрение госсистемы отслеживания грузоперевозок обеспечит создание новых транзитных маршрутов через территорию России, сделает их привлекательнее для перевозчиков, полагает председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли Борис Рыбак.

По его словам, внедрение сервиса -- первый шаг к созданию цифровых транспортных коридоров, а также единого доверенного цифрового пространства внутри страны и интеграцию его с ЕАЭС, а в последующем и ШОС.

Эксперты отмечают, что в сочетании с электронным документооборотом и едиными правилами игры для логистических компаний сервис поможет обеспечить лидерство России при формировании быстрого «зеленого коридора» между Европой и Азией.

<https://iz.ru/868904/aleksei-petrov/tranzitu-zelenyi-svet-umnaia-plomba-otkroet-sanktcionke-granitcy-rf>

ТАСС; 2019.04.18; АВАРИЙНЫЕ УЧАСТКИ ПОДМОСКОВНЫХ ДОРОГ И ПОДЪЕЗДЫ К ГОРОДАМ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОСВЕТЯТ

Дорожники обустроят 320 км наружного освещения вдоль дорог в Московской области в 2019 году. Работа будет сконцентрирована на аварийных участках, подъездах к крупным городам и трассах с высоким трафиком, сообщила в четверг пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«Новые линии освещения в первую очередь установят на наиболее аварийных участках, на подъездных дорогах к крупным городам, а также на дорогах с высокой интенсивностью движения. Около половины ДТП в регионе происходит в темное время суток. Освещение на дорогах позволит повысить безопасность движения в среднем на 50%», – процитировали в ведомстве министра транспорта и дорожной инфраструктуры региона Алексея Гержика.

Линии освещения в этом году возведут на 120 участках региональных дорог: на Каширском шоссе в Домодедово, Пятницком шоссе в Красногорске и Солнечногорском районе, на Можайском шоссе в Рузском, Можайском округах и Одинцовском районе, на Егорьевском шоссе в городских округах Шатура, Егорьевск и Раменском районе, а также на Носовихинском шоссе в Балашихе и Богородском городском округе.

«В этом году объем строительства линий освещения на региональных дорогах увеличится на 10% от построенных за 2018 год, когда было введено в эксплуатацию свыше 290 км освещения», – добавил Гержик. По данным **Минтранса** области, с 2016 года по 2018 год вдоль региональных дорог оборуодовали 547 км линий освещения.

В ведомстве добавили, что строительство линий освещения на региональных автодорогах Подмосковья соответствует целям национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Согласно этому документу, количество мест концентрации ДТП к 2024 году нужно сократить в два раза по сравнению с 2017 годом. В Подмосковье для этого выполняется комплекс мер: например, устанавливаются дорожные ограждения и дорожные знаки, строятся тротуары.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6349227>

ТАСС; 2019.04.18; КОМИ ВЫДЕЛЕН 1 МЛРД РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА РФ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ СЫКТЫВКАР – НАРЬЯН-МАР

Республика Коми получила 1 млрд рублей из бюджета РФ на строительство автодороги Сыктывкар – Нарьян-Мар, стратегической для региона и соседнего Ненецкого автономного округа (НАО). Об этом сообщил в четверг глава Коми Сергей Гапликов в докладе Госсовету республики.

«Мы продолжаем строительство стратегической трассы Сыктывкар – Нарьян-Мар. На ближайшие три года <...> нам удалось получить 1 млрд рублей из федерального бюджета на реконструкцию участка река Кабанты – Вис – Малая Пера. Это большой успех. Жители Печорского района помнят, как мучились с зимником, теперь эта дорога связала круглогодичным автомобильным сообщением 11 муниципалитетов республики», – сказал глава региона.

Кроме того, вместе с соседними регионами – НАО, Архангельской, Вологодской областями и Пермским краем правительство Коми готовит необходимые документы для передачи в федеральную собственность трех дорог: Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово (до конца 2019 года), Сыктывкар – Кудымкар (в 2020) и Сыктывкар – Нарьян-Мар (до 2026 года). «При передаче дорог в федеральную собственность прямая экономия республиканского бюджета составит порядка 460 млн рублей», – отметил Гапликов.

Чтобы отремонтировать региональные и муниципальные автодороги – более 1800 км и 130 мостов – региону требуется свыше 46 млрд рублей. В 2019 году муниципалитетам на эти цели дополнительно выделена субсидия из республиканского бюджета в размере 260 млн рублей. «В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** на ремонт улично-дорожной сети Сыктывкара поступит внушительная сумма из федерального бюджета – более 390 млн рублей», – сказал он.

Дорога Сыктывкар – Нарьян-Мар соединяет удаленные территории и проходит через основные промышленные центры. Кроме того, НАО не имеет постоянного наземного сообщения с другими регионами страны.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/251815>

ТАСС; 2019.04.18; В НАО ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГУ, СВЯЗЫВАЮЩЮЮ НАРЬЯН-МАР С ПОСЕЛКОМ КРАСНОЕ

Администрация Ненецкого автономного округа (НАО) намерена провести реконструкцию единственной дороги, связывающей столицу округа, Нарьян-Мар, с крупным поселком Красное. Эта работа будет проведена в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», говорится в среду в сообщении пресс-службы администрации округа.

«Дорога Нарьян-Мар – Красное, которая свяжет национальный поселок с окружной столицей, с 2019 года вошла в перечень объектов **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, реализуемого в НАО. Реконструкция по условиям контракта должна быть завершена не позже 20 декабря 2020 года. Начальная (максимальная) цена контракта составила чуть более 250 млн рублей. Речь идет о реконструкции участка дороги, который располагается непосредственно в поселке», – отмечается в сообщении.

По данным властей, планируется заменить дорожное покрытие, обустроить тротуары и объекты наружного освещения, перенести инженерные коммуникации. «Что касается всей протяженности этой автомобильной дороги, в настоящее время для капитального ремонта данного участка проводится подготовка к конкурсным процедурам. Капитальный ремонт автомобильной дороги будет поэтапным. Работы будут проводиться также в рамках национального проекта», – отмечается в сообщении.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое – до 85% увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6346153>

ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПОПРОСИЛИ МИНТРАНС ПОМОЧЬ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ РЕМОНТА ГЛАВНОЙ ТРАССЫ

Временно исполняющий обязанности губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко попросил **Министерство транспорта РФ** сделать трассу Южно-Сахалинск – Оха федеральной и помочь с финансированием работ по ее асфальтированию и реконструкции. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в правительстве региона.

«По словам Валерия Лимаренко, мы планируем получать из федерального бюджета 4 млрд рублей в год», – сказал собеседник агентства. Уточняется, что названная сумма – это половина всех необходимых для ремонта дороги средств. Остальные 50% регион намерен выделять из областного бюджета.

Трасса Южно-Сахалинск – Оха является главной автомагистралью, связывающей северную и южную части Сахалина.

Муниципальные образования Сахалинской области в ближайшие три года в ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» дополнительно получают из регионального бюджета на ремонт трасс почти 5,3 млрд рублей. Таким образом вместо заложенных ранее 4,5 млрд рублей на эти цели направят 9,8 млрд.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6352113>

ТАСС; 2019.04.18; БОЛЕЕ 130 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В УДМУРТИИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ

Более 130 км дорог будет отремонтировано в Удмуртии в 2019 году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», об этом ТАСС сообщила в четверг информационный менеджер регионального офиса данного проекта Елизавета Нижегородцева.

«В рамках национального проекта в Удмуртии в 2019 году будет отремонтировано 134,5 км дорог. На эти цели будет выделено более 1,7 млрд руб., в основном это средства федерального бюджета», – сказала собеседница агентства.

Она добавила, что речь идет как о региональных трассах, так и об улично-дорожной сети в Ижевске, Сарапуле, Воткинске, Можге, Камбарке и Завьяловском районе.

«Кроме того, в этом году в рамках проекта на дорогах будут установлены светофоры, комплексы видеофиксации нарушений правил дорожного движения, произведено устройство освещения для обеспечения безопасности», – отметила собеседница.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/250629>

ТАСС; 2019.04.18; БОЛЕЕ 11 МЛРД РУБ. НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В УДМУРТИИ ЗА 6 ЛЕТ ПО НАЦПРОЕКТУ

Власти Удмуртии планируют направить более 11 млрд рублей на ремонт и строительство дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019-2024 гг., сообщила в четверг ТАСС информационный менеджер регионального офиса данного проекта Елизавета Нижегородцева.

«В рамках национального проекта планируется направить за шесть лет на ремонт и строительство дорожной сети 11,4 млрд рублей», – сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что в основном ремонт будет идти на дорогах Ижевской агломерации, куда входит Ижевск и его пригородная зона, а также Сарапульский, Воткинский и Завьяловский районы. «Ожидается, что число дорог Ижевской агломерации, соответствующих нормативным требованиям, увеличится с 52% до 85%», – отметила Нижегородцева.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/254327>

ТАСС; 2019.04.18; КИТАЙ В ЭТОМ ГОДУ ДОСТРОИТ САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ МОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ

Строительство первого в Китае моста через морской пролив, предназначенного как для автомобильного, так и железнодорожного транспорта, будет завершено в этом году. Данное сооружение, сообщает в четверг информационный портал «Чжунго синьвэньван», станет самым длинным для подобного типа мостов в мире.

Речь идет о мосте, который соединит город Фучжоу (восточная провинция Фуцзянь) с островным уездом Пинтань. Общая протяженность двухъярусного моста составит 16,3 км. На верхнем уровне сооружения будет расположена шестиполосная дорога для автотранспорта, рассчитанная на движение по ней со скоростью до 100 километров в час. Нижний уровень спроектирован для железнодорожного транспорта с допустимой скоростью движения в обоих направлениях до 200 километров в час.

Сооружение моста началось в ноябре 2013 года, общий объем инвестиций оценивается в 10,9 млрд юаней (около 1,7 млрд долларов). По словам одного из ведущих инженеров данного проекта Яо Пэньюаня, сдача моста в эксплуатацию намечена на первую половину следующего года.

Мост станет частью 88-километрового участка железной дороги, которая соединит порт Сунся в уезде Чанлэ (город Фучжоу) с городом Суао на острове Пинтань. В 2010 году был открыт автомобильный мост Фучжоу-Пинтань, который на данный момент является

единственной транспортной артерией, соединяющей остров с материковой частью страны. До его открытия на остров Пинтань можно было добраться только морским путем.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; МОСКВА УЧТЕТ ОТКАЗ МАЛЬТЫ ПРОПУСТИТЬ ДВА РОССИЙСКИХ САМОЛЕТА В ВЕНЕСУЭЛУ

Москва учтет в двусторонних отношениях с Мальтой отказ пропустить два российских самолета в Венесуэлу, заявила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

Как пояснила дипломат, 4 апреля Россия через свое посольство на Мальте в установленном порядке заблаговременно запросила разрешение на пролет через мальтийское воздушное пространство двух самолетов, которые перевозят грузы и пассажиров в Венесуэлу.

«К сожалению, и хотела бы подчеркнуть – без объяснения причин, мальтийские власти отказали в выдаче разрешения на пролет указанных российских бортов», – заявила Захарова.

«Несмотря на то, что принятие подобных решений относится к суверенному праву, суверенной прерогативе каждого конкретного государства, решение властей Мальты выбивается из общепринятой практики, несет в себе определенный недружественный подтекст. Это тоже мы можем констатировать. Он, безусловно, будет российской стороной учитываться в рамках двусторонних отношений с Валеттой», – отметила она.

<https://ria.ru/20190418/1552814636.html>

РЖД ТВ; 2019.04.18; ГИМНАЗИЯ РУТ (МИИТ) ОТМЕТИЛА СВОЕ 70-ЛЕТИЕ

Гимназия РУТ (МИИТ) отметила 70 лет со дня образования. Во время торжественной церемонии с юбилеем образовательное учреждение поздравили представители Минтранса, РЖД и РОСПРОФЖЕЛ. Лучшим педагогам вручили грамоты и ценные подарки.

<http://www.rzdrtv.ru/2019/04/18/gimnaziya-rut-miit-otmetila-svoyo-70-letie/>

ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ КРЫМА ПРОВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ С ДЕЛЕГАЦИЕЙ СИРИИ НА ЯЛТИНСКОМ ФОРУМЕ 20 АПРЕЛЯ

Власти Крыма намерены 20 апреля на V Ялтинском международном экономическом форуме провести переговоры с делегацией из Сирии. В частности, будут обсуждаться вопросы совместного сотрудничества в развитии торговли, создания судоходной компании и поставки товаров, сообщил в четверг ТАСС в кулуарах форума зампреда совета министров республики – постпред Крыма при президенте РФ Георгий Мурадов.

«Переговоры с Сирией будут послезавтра [20 апреля], пока наши гости только приехали. Будем говорить обо всем: о поставке товаров, о развитии нашего торгового дома, о создании судоходной компании», – сказал Мурадов.

<https://tass.ru/ekonomika/6350071>

ТАСС; 2019.04.18; К РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП КРЫМА БУДУТ ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ

Частные инвесторы могут помочь в развитии объектов инфраструктуры Крыма и Севастополя, которые входят в Федеральную целевую программу (ФЦП) социально-экономического развития республики. Об этом ТАСС в кулуарах пятого Ялтинского международного форума сообщил генеральный директор дирекции по управлению ФЦП Андрей Никитченко.

«Федеральный центр уделяет особое внимание полуострову, проблем финансирования в этом отношении нет. Но мы считаем правильным использовать частный капитал при

создании объектов ФЦП, такая возможность в программу заложена, и работу в этом направлении мы планируем усилить. Мы знаем, что ряд очень крупных инвесторов рассматривает возможность инвестирования в инфраструктуру Крыма. Сконструировать большой инфраструктурный комплекс, где часть будет на деньги ФЦП, а часть – за счет частного инвестора – было бы правильно, именно в эту сторону мы будем смотреть в последующие годы реализации программы», – сказал Никитченко.

Он отметил, что в вопросе развития инфраструктуры речь идет об интересе со стороны крупных российских инвесторов.

Федеральная целевая программа социально-экономического развития Крыма и Севастополя до 2020 года была принята в августе 2014 года, с июля 2015 г. ее курирует Минэкономразвития РФ. В сентябре 2018 года программу продлили до 2022 года, а ее финансирование выросло до 877,8 млрд рублей.

Главными объектами финансирования являются жизненно важные для Крыма инфраструктурные проекты, в том числе автоподход к Крымскому мосту, объекты энергетики, образования и здравоохранения. На средства ФЦП в регионах также ремонтируют дороги, проводят газификацию. Кроме того, за счет ФЦП ведется реконструкция второй ВПП аэропорта Симферополя, строительство новой диспетчерской вышки, периметрового ограждения, установка светосигнального оборудования.

ПРАЙМ; 2019.04.18; КРЫМ СПРАВИТСЯ С ПОТОКОМ ТУРИСТОВ С ОТКРЫТИЕМ Ж/Д МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ – ВЛАСТИ

Открытие железнодорожного движения по мосту в Крым привлечет дополнительно туристический поток на полуостров, с которым Крым справится, сообщил РИА Новости министр курортов и туризма республики Крым Вадим Волченко.

«Конечно, привлечет, конечно, справится», – сказал Волченко, отвечая на вопрос о возможности роста туристического потока в Крым после открытия железнодорожного движения по Крымскому мосту.

Волченко при этом отметил, что в 2018 году в высокий сезон гостиничная структура Крыма отработала уже с максимальной загрузкой. В этой связи актуальна задача реновации существующих отелей и санаториев и строительства новых. По его словам, эти проекты уже находятся в стадии реализации.

«Если не ошибаюсь, советский максимум, это в районе восьми с половиной миллионов, который принимал в Крым в течение года. Я думаю, что в связи с развитием мы такую цифру принять можем», – сообщил Волченко в рамках Ялтинского форума.

<https://ria.ru/20190418/1552805189.html>

ТАСС; 2019.04.18; ТРИ ГОРОДА КРЫМА ПРИСОЕДИНИЛИСЬ К ПРОЕКТУ «УМНЫЙ ГОРОД»

Севастополь, Керчь и Ялта стали пилотными площадками для реализации проекта «Умный город». Соответствующее соглашение представители муниципалитетов подписали с Минстроем России на V Ялтинском международном экономическом форуме.

«Подписывается соглашение с тремя городами Крыма о внедрении пилотных проектов по [программе] «Умный город». Это город Севастополь, Керчь и Ялта. Эти три города входят в первые тридцать городов-пилотов, которые заключили соглашения и в которых будут реализовываться мероприятия по «Умному городу», – сказал журналистам замглавы Минстроя России Максим Егоров.

По его мнению, соглашение станет «драйвером развития всего Крымского полуострова, Республики Крым и Севастополя».

Реализация всероссийской программы «Умный город» подразумевает поэтапный перевод управления основными городскими процессами в компьютерную сферу. Электронные системы без вмешательства человека будут собирать и анализировать данные и

регулировать, например, уровень освещенности на улицах и пропускную способность перекрестков, а камеры видеонаблюдения – автоматически фиксировать нарушения правил дорожного движения.

Проект «Умный город» стартовал в России в 2018 году, с 2019 года он реализуется в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика» и **нацпроекта** «Жилье и городская среда». Стандарт «умного города» является набором инструментов, направлений и технологических решений для цифровизации городской среды. На базе федерального стандарта регионы разрабатывают и утверждают региональные программы реализации проекта.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6348344>

ТАСС; 2019.04.18; В РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД» В МОРДОВИИ ИНВЕСТИРОВАЛИ ОКОЛО 550 МЛН РУБЛЕЙ

Инвестиции в создание и развитие аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в Мордовии с 2014 года составили порядка 550 млн рублей. Система камер фото- и видеофиксации позволила, в том числе, обеспечить безопасность при проведении матчей чемпионата мира в 2018 году в Саранске, рассказал в четверг первый **заместитель министра** информатизации и связи Республики Мордовия Олег Соколов, выступая на полях V Ялтинского международного экономического форума.

«Начинали мы в 2014 году. Порядка 550 млн рублей вложений [потребовалось для создания комплекса «Безопасный город»], проект себя окупил неоднократно. Мы принимали матчи чемпионата мира по футболу в 2018 году, наша система видеонаблюдения работала без сбоев, не было никаких эксцессов, нарушений общественного порядка, которые помешали бы положительному восприятию чемпионата и города в целом. Система отработала хорошо», – сказал Соколов.

Он пояснил, что инвестпроект по созданию системы «Безопасный город» реализован в Мордовии на условиях государственно-частного партнерства совместно с компанией «Ростелеком». Комплекс «Безопасный город» позволяет усилить контроль за обеспечением безопасности в общественных местах республики, на дорогах, увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, снизить количество ДТП за счет повышения дисциплины водителей и пешеходов.

По данным правительства региона, в Мордовии установлено 120 рубежей видеонаблюдения, состоящих из 464 IP-камер, а также пять рубежей биометрического контроля, позволяющего идентифицировать личность. Кроме того, на территории республики функционирует подсистема «фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения», состоящая из 118 рубежей фотовидеофиксации, которые установлены на особо опасных участках дорог республики.

<https://tass.ru/ekonomika/6350292>

ТАСС; 2019.04.18; ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ПЛАНИРУЕТСЯ В АВГУСТЕ-СЕНТЯБРЕ

Пробное железнодорожное движение по Крымскому мосту планируется в августе-сентябре этого года, сообщил в четверг зампреда Совета министров Крыма Михаил Селезнев, выступая на V Ялтинском международном экономическом форуме (ЯМЭФ).

«Первое полотно со стороны Тамани и со стороны Крыма по мосту проложено. Раскрою небольшую тайну, в августе-сентябре будет осуществлено первое пробное движение [по железнодорожной части] Крымского моста для того, чтобы отрегулировать все процессы. Начало [регулярного] сообщения, как и планировалось, состоится в декабре», – сообщил Селезнев.

Ранее гендиректор Крымской железной дороги Алексей Гладилин сообщал, что по прогнозам пассажиропоток железнодорожным транспортом в Крым в 2020 году составит 2,6 млн пассажиров в год и к 2025 году вырастет до 4,1 млн пассажиров в год. По его словам, поезда в Крым будут также ходить из Брянска, Смоленска и Мурманска.

<https://tass.ru/ekonomika/6348865>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, АННА ХОЛЯВКО, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.04.18; ВЛАСТИ ОГРАНИЧАТ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В ВЫБОРЕ ПОСТАВЩИКОВ; ТАК МОЖНО БУДЕТ ПОДДЕРЖАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Власти ищут способы получить максимальную отдачу от 25,7 трлн руб., которые предполагается потратить на национальные проекты. Одна из идей, посетивших чиновников, – так ограничить возможности исполнителей национальных проектов, чтобы те покупали в первую очередь российские товары. Как видно из протокола совещания, прошедшего на прошлой неделе, помощник президента Андрей Белоусов признал требование закупать под **нацпроекты** отечественное оборудование целесообразным, рекомендовал Минпромторгу составить список подходящего российского оборудования и перечень законов, которые нужно будет изменить ради новых правил. «Ведомости» ознакомились с копией протокола совещания, подлинность документа подтвердили три федеральных чиновника.

Президент **Владимир Путин** подписал при инаугурации указ, в котором перечислено 12 национальных проектов. Они нужны, чтобы улучшить здравоохранение, образование, культуру и экологию, чтобы построить жилье и дороги, чтобы поддержать занятость и малый бизнес. Исполнение **нацпроектов** потребует закупок медицинского и строительного оборудования, приборов, средств телекоммуникаций, систем для жилищно-коммунального хозяйства и транспорта почти на 6 трлн руб., сообщил **Путин** в послании Федеральному собранию: «И эти ресурсы должны работать здесь, в России».

Сейчас в положении о госзаказе уже есть прямые запреты на покупку иностранных товаров, есть и приоритет у российских производителей. Но министерства должны были подготовить новые списки российского оборудования, которое подходит для национальных проектов, должны были разобраться, что уже есть и какого качества, объясняет федеральный чиновник, и некоторые министерства подготовили вполне качественные перечни, а некоторые не успели и будут списки доделывать. В согласии с этими списками и будет принято решение, какие именно ограничения для закупок для **нацпроектов** стоит ввести.

Если все необходимое оборудование у исполнителя уже есть и оно иностранное, ему не придется покупать новое российское, успокаивает чиновник: речь идет о дополнительных закупках. Также, по его словам, нет задачи запретить покупку любого иностранного оборудования.

Возможность пользоваться чужой техникой планируется оставить – если не найдется российских аналогов, равных ей по качеству, уверяет чиновник: «Закупать оборудование низкого качества никто не хочет и не будет». Не исключается и кооперация с иностранными производителями, оставляет надежду федеральный чиновник, особенно если иностранцы будут готовы привести в Россию технологии и локализовать производство.

Закон о госзакупках позволяет правительству ставить запреты, ограничения и условия допуска иностранных товаров, напоминает представитель Минфина: есть ограничения для закупок лекарств, медицинских изделий, техники, мебели, станков, программного обеспечения, радиоэлектроники. И госкомпаниям установлена 15%-ная преференция по цене для российских товаров, указывает он.

О том, что оборудование, которое будет использовано для исполнения национальных проектов, должно быть российским, говорилось изначально. В частности, для реформы обращения с твердыми коммунальными отходами (она входит в **нацпроект** «Экология») доля российского и локализованного оборудования к 2024 г. должна составить 80%.

Мусоросжигательные заводы, которые будут построены в Московской области, более чем на 60% будут состоять из российского оборудования, обещает представитель компании «РТ-инвест». АО «Атомэнергомаш» разработало котлы для переработки отходов, рассказывает он, проект полностью загрузит его котельное производство на 2018-2020 гг. Уральский турбинный завод сделает для мусорного проекта новую серию турбин, первая турбина должна быть получена заказчиком в конце апреля, рассказал представитель «РТ-инвеста». Но фильтры для очистки выбросов планируется купить зарубежные – в России такой технологии нет.

В некоторых **нацпроектах** можно использовать исключительно российское оборудование, признает главный экономист BCS Global Markets Владимир Тихомиров. Например, для инфраструктурных проектов оборудование уже производится в России, не нужно создавать новых предприятий или ждать новых изобретений. Но в проектах с высокой добавленной стоимостью без импортного оборудования реализовать идею невозможно, предупреждает он: в медицине или информационных технологиях кое-что вообще не производится в России и нет никаких предпосылок, что будет производиться в скором времени.

Чтобы посчитать влияние на экономику, нужно понимать, какая доля импорта изначально предполагалась во всех инвестициях, связанных с **нацпроектами**, говорит главный экономист ING по России и СНГ Дмитрий Долгин. По России 32% инвестиций в 2018 г. напрямую зависело от импорта машин и оборудования, это довольно много, полагает он. Возможно ли снизить долю импортных комплектующих и приведет ли это к реальному снижению или только к формальному, на бумаге, пока большой вопрос, предупреждает Долгин.

Мультипликативного эффекта от закупок российского оборудования действительно можно было бы ожидать в краткосрочной и среднесрочной перспективе – до 2025 г., считает главный экономист холдинга «ПФ «Капитал» Евгений Надоршин. Но если даже он будет, то недолгим и небольшим, предостерегает он. Ни отечественные, ни локализованные производители машиностроительной техники не выглядят готовыми активно наращивать выпуск и уверенно выходить на внешний рынок, считает Надоршин. Пока поддержка есть, они чувствуют себя неплохо, но, когда она закончится, им станет хуже, опасается экономист.

Национальные проекты могут и не дать толчок развитию экономики, несмотря на то что сумма инвестиций огромная, продолжает Надоршин. Это в большей части переименование программ, которые прежде выполнялись или ожидались, с теми же источниками финансирования, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/18/799609-ogranichat-proektov-postavschikov>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.18; ОПЫТ – РЕГИОНАМ; УЛЬЯНОВСК ПРИНЯЛ ЭСТАФЕТУ ИТС

В Ульяновске состоялась III конференция и выставка «ИТС регионам», собравшая представителей региональной и федеральной власти и научного сообщества, а также экспертов в дорожно-транспортной области и IT-технологий.

В этом году основными темами обсуждения на мероприятии стали уже накопленный рядом регионов опыт внедрения интеллектуальных транспортных систем и перспективы их дальнейшего внедрения – в том числе в рамках приоритетных государственных проектов.

В ходе пленарной дискуссии форума был представлен опыт внедрения передовых транспортных решений сразу в двух регионах – в Москве и Нижегородской области, освещены планы по внедрению ИТС в принимавшей конференции Ульяновской области. Также на пленарной сессии были подняты вопросы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и комплексного подхода к развитию интеллектуальных транспортных систем в регионах.

На следующей сессии обсуждались особенности и перспективы применения отдельных решений на практике. В частности, рассматривались наработки, которые потенциально могут стать основой цифровой трансформации дорог как на региональном, так и на федеральном уровнях. Также внимание было уделено возможностям применения механизма ГЧП в сфере ИТС и сложностям в поисках источников финансирования проектов создания интеллектуальных транспортных систем, в частности – для организации систем фотовидеофиксации в регионах.

Еще одна сессия касалась практики использования отдельных решений для управления различными автопарками – от спецтехники до общественного транспорта. Также в рамках конференции был проведен интерактивный воркшоп, в рамках которого участники смогли обсудить наиболее значимые темы, которые были подняты на мероприятии, – например, использование цифрового двойника города и Big Data, создание устойчивой транспортной системы, инновационные подходы к решению задач в сфере организации дорожного движения.

На протяжении всей конференции на ее площадке работала выставка, на которой были представлены новейшие разработки в области интеллектуальных транспортных систем. Среди экспонентов были компании «СМАРТС», НАТЕКС/NATEKS, «Лаборатория цифрового зрения», «Минимакс-94», «Вокорд Телеком», «Ольвия», «Технологии Распознавания», «Электромеханика», «Технологии Безопасности», а также Кластер ГЛОНАСС 57.

В рамках празднования 210-летия **Минтранса** России и транспортного образования на конференции была представлена экспозиция: портреты руководителей транспортной отрасли, преподавателей и воспитанников первого высшего транспортного учебного заведения России, первые мундиры железнодорожников.

Завершилась конференция техническим туром в Центр мониторинга АПК «Безопасный город» Ульяновской области, где была представлена работа по обеспечению мониторинга объектов транспортной и социальной инфраструктуры, контроля соблюдения правил дорожного движения и интеграции со службой «112» МЧС России.

«Часто можно услышать, что дорогами занимаются только в столице, а в регионах есть одни лишь направления – что уж говорить об интеллектуальных системах. Конференция «ИТС регионам» демонстрирует, что это не так, – отметил Антон Журавлев, президент Ассоциации «Цифровая эра транспорта». – Опыт многими регионами уже накоплен, определенные механизмы наработаны. Чтобы не наступать на те же грабли, каждый раз изобретая велосипед с нуля, необходимо делиться достижениями. Впрочем, обсуждать надо и проблемы, с которыми сталкиваются регионы в процессе цифровой трансформации дорожно-транспортной отрасли. Данное мероприятие уже стало площадкой, на которой все участники процесса могут говорить открыто и о сложностях, и об успехах, – это принесет пользу как отдельным регионам, так и стране в целом».

<http://transportrussia.ru/item/4902-opyt-regionam.html>

ТАСС; 2019.04.18; ФОНД СОДЕЙСТВИЯ ИННОВАЦИЯМ И НТИ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС ДЛЯ РАЗРАБОТЧИКОВ «УМНОГО ТРАНСПОРТА»

Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере (Фонд содействия инновациям) и рабочая группа Национальной технологической инициативы

«Автонет» запустили конкурс для российских разработчиков решений в сфере «умного транспорта». Об этом ТАСС сообщила пресс-служба НТИ.

Сумма грантовой поддержки для каждого победителя конкурса технологических стартапов составит 20 млн рублей. Изобретения конкурсантов должны внести вклад в улучшение транспортной ситуации в крупных городах – сократить для пользователей личного и общественного транспорта время в пути и создать новые транспортные сервисы, а также развивать экспортный потенциал отрасли. Экспертную поддержку в отборе лучших проектов окажет рабочая группа НТИ «Автонет».

«Мы приглашаем российских разработчиков подавать свои заявки на получение грантов от НТИ «Автонет». В особенности ждем региональных представителей технологического сообщества. Ключевые направления поддержки: интеллектуальные транспортные системы, беспилотные и подключенные автомобили, инновационные решения в области логистики людей и вещей и многое другое», – цитирует пресс-служба НТИ советника соруководителя НТИ «Автонет» Романа Малкина.

Заявки от разработчиков принимаются до 27 мая 2019 года на сайте конкурса.

<https://tass.ru/ekonomika/6347151>

ТАСС; 2019.04.18; НАДО ОБЕСПЕЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ НАЦПРОЕКТОВ ПРИ ПОДГОТОВКЕ БЮДЖЕТА 2020-2022 ГГ. – МЕДВЕДЕВ

Правительство РФ начинает подготовку нового бюджета, в первую очередь нужно обеспечить финансирование **нацпроектов**. Об этом заявил премьер-министр России **Дмитрий Медведев** на заседании правительства.

«Мы начинаем новый бюджетный цикл, приступаем к подготовке бюджета на следующие три года, – сказал **Медведев**. – Необходимо сбалансировать доходы и расходы, чтобы выполнить все наши обязательства как в социальной сфере, так и в области экономики, полностью профинансировать мероприятия национальных проектов, отраслевые программы развития, обеспечить достижение национальных целей».

Премьер напомнил, что на заседании планируется обсудить сценарные условия, основные параметры среднесрочного прогноза социально-экономического развития РФ, а также динамику цен и тарифов в инфраструктурном секторе, в том числе на газ, электроэнергию и железнодорожные перевозки.

Медведев заявил, что кабмин намерен подходить прагматично к оценке исходных экономических условий при подготовке бюджета на новую трехлетку, без «завышенных ожиданий – этот подход использовался в последние годы безо всяких исключений».

Он добавил, что «сохраняются все внешние ограничения, торговые войны, нервозность на финансовых рынках, волатильность цен на нефть, недобросовестная конкуренция – они в целом приводят к замедлению глобальной экономики».

ТАСС; 2019.04.18; ЭЛЕКТРОННЫЕ ВИЗЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ВНЕДРИТЬ НА РЕЧНЫХ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА

Власти Забайкальского края, на территории которого находится крупнейший российско-китайский автомобильный **пункт пропуска** «Забайкальск», инициировали распространение механизма электронных виз на речные и автомобильные **пункты пропуска**. Об этом в четверг сообщила пресс-служба Минвостокразвития РФ.

Федеральный закон, согласно которому граждане 18 стран получили право на въезд в Россию по электронным визам, начал действовать на Дальнем Востоке в августе 2017 года. Сейчас с электронной визой можно въехать в шесть дальневосточных регионов. С 1 июня пройти пограничный контроль с помощью электронных виз можно будет еще и в аэропортах Улан-Удэ и Читы.

«Регион инициировал распространение электронной визы на речные и автомобильные **пункты пропуска**. Минвостокразвития уже подготовило законопроект о расширении

механизма. По оценкам специалистов, он может заработать со следующего года», – цитирует пресс-служба слова министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александра Козлова.

В министерстве добавили, что за время действия механизма с помощью электронных виз дальневосточные регионы посетило более 54 тыс. граждан из 15 стран. Наиболее активны туристы из КНР (почти 43 тыс. визитов с помощью электронной визы) и Японии (свыше 11,2 тыс.).

ПРАЙМ; 2019.04.18; АПИ ПРОВЕДЕТ АНАЛИЗ ИНВЕСТПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ ДЛЯ ВЫРАБОТКИ СТРАТЕГИИ ИХ ПОДДЕРЖКИ – ГЛАВА

Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АПИ) проанализирует инвестиционные проекты в арктических регионах – как реализующиеся, так и намечаемые, что поможет сформировать предложения в разрабатываемую систему преференций для Арктики и разработать стратегию по привлечению инвестиций, сообщил РИА Новости глава агентства Леонид Петухов.

Президент РФ **Владимир Путин**, выступая на Международном арктическом форуме в Петербурге, заявил, что необходимо распространить работу институтов развития Дальнего Востока на Арктику. Кроме того, на форуме обсуждалась новая система преференций для инвестиционных проектов, реализуемых в Арктике, которая должна быть подготовлена до конца года и заработать с начала 2020 года.

«Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта готово оказывать поддержку инвесторам в запуске и реализации инвестпроектов в Арктической зоне России. Такие полномочия наше агентство должно получить в ближайшее время», – сказал Петухов.

Он отметил, что, по предварительной оценке, в арктической зоне страны инициировано более 100 инвестиционных проектов в области освоения природных ресурсов, лесной и рыбной промышленности, развития морских портов и железнодорожной инфраструктуры. Их стоимость превышает 130 миллиардов долларов. Однако, по словам главы АПИ, менее половины из них перешло в стадию активной реализации.

«В ближайшее время агентство намерено провести анализ инвестиционных проектов – тех, что уже запущены и реализуются, и тех, которые, что называется, находятся на низком старте, а также только намечаемых. Это позволит в дальнейшем создать единую базу по инвестиционным проектам, обработать запросы на предоставление мер поддержки от ключевых клиентов, в том числе для формирования основных предложений по изменению регуляторной среды, разработать стратегии по привлечению инвестиций по отраслям», – сообщил Петухов.

Агентство по привлечению инвестиций и поддержке экспорта – один из институтов развития Дальнего Востока, в задачи которого входят привлечение новых резидентов в территории опережающего развития и в Свободный порт Владивосток, прямых инвестиций, а также поддержка экспорта.

https://www.rbc.ru/business/18/04/2019/5c8f97429a7947cc518736b9?from=from_main

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.04.18; КАЖДЫЙ ГОРОД ИМЕЕТ ПРАВО? МЕТРОПОЛИТЕН: ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ И АМБИЦИИ

Мировой тренд

Преимущества метро очевидны: иначе бы этот вид транспорта не развивался так быстро во всем мире.

Главные преимущества метрополитена как внеуличного вида транспорта – это высокая (до 100 км/ч) скорость и регулярность движения поездов с интервалом до 80 сек., что в совокупности определяет провозную способность более 50 тыс. человек в час в одном направлении. При соответствующих развитии транспортной сети города и организации

перевозок метрополитен снижает затраты времени в пути на работу и обратно до 15%. По количеству перевезенных пассажиров в год лидируют метрополитены Токио, Москвы и Пекина.

Метрополитен является самым эффективным видом городского пассажирского транспорта с точки зрения и потребления энергии, и занимаемых площадей. Расчеты специалистов показали, что для перевозки 50 тыс. пассажиров/ч в одном направлении при использовании метрополитена требуется коридор шириной 9 м, автобусов – 35 м, личных автомобилей – 175 м. Килограмма нефти достаточно, чтобы перевести одного пассажира на расстояние 48 км на метрополитене, 38 км – на автобусе, 19 км – на автомобиле. Реализация на метрополитене механизма возврата электроэнергии при торможении (рекуперация) обеспечивает ощутимую экономию.

Метрополитен играет ведущую роль при интеграции транспортной, градостроительной и социальной политики, что в целом определяет уровень мобильности.

Метрополитен опережает все виды транспорта в развитии инновационных технологий, направленных на принадлежность эксплуатационной работы, упрощение технического обслуживания, совершенствование платежных систем.

Метрополитен – ключевое звено систем мобильности городов. Это сложные и дорогостоящие инженерные сооружения, требующие для строительства и содержания больших денег.

Мировой опыт показывает, что развивается метро в тех странах, которые могут себе это позволить, потому что они развитые и заботятся о комфорте и экологии, или странах с активно растущими городами, которые вынуждены обращаться к рациональным урбанистическим решениям, иначе они задохнутся экономически и буквально. Характерным в этом отношении является Китай, страна-миллиардник, где автомобилизация городов идет высокими темпами с одновременным ухудшением экологии в больших городах. Сейчас на территории страны действуют 32 метрополитена, из них 27 – новейшие. За последние годы китайцы построили 1790 станций, или 2633,81 км путей. И все равно не хватает.

Быстрому развитию метро также способствует особенность экономического управления – в Китае некоторые города вправе самостоятельно проводить градостроительную политику и способны финансово обеспечивать ее выполнение. В то же время, как и в России, крупные проекты в метростроении возможны только с помощью федеральных средств.

Как известно, любое сравнение, в том числе и сравнение стран по развитию системы метро, не является абсолютно корректным. Так, заботясь об экологии, богатая Япония построила все свои метро до 2000 года в 10 городах, в Южной Корее, небольшом вообще-то государстве, 6 метро (в Северной Корее – метро только в столице). А Сингапур вообще заявляет о постройке метро в соседнее государство.

Проблемы российской

подземки

У российских граждан, а в недавнем прошлом советских, метро ассоциируется прежде всего с московской подземкой. Пережив лихие 90-е, Московский метрополитен вернул красоту старым станциям, которые и составили его славу, активно развивает новые направления, уходит в область, строит уже в стиле хай-тек. Московское метро вписывается в городскую и областную транспортную среду, пересекаясь с МЦК, электричками... Что касается платы за проезд, то она достаточно высокая, что связано с более высоким уровнем жизни в столичном городе. Кроме того, имеются льготы на проезд, билеты со скидкой и т. д. В метро тепло, светло (что немаловажно, как выяснилось), работает оно достаточно ритмично. Что касается загруженности в часы пик, так ведь именно метро позволяет разгрузить транспортные проблемы из-за непродуманной градостроительной политики, постоянной маятниковой миграции населения (на работу – с

работы) во всем Московском регионе. И столичный метрополитен справляется, прирастая новыми станциями, линиями, направлениями...

Если бы российское метро было представлено только московским и отчасти питерским, то можно было бы сосредоточиться на проблемах их развития. Но поскольку метро в России столицами не ограничивается, обратимся к проблемам регионального метрополитена. Их немало, как и факторов, которые могут повлиять на его развитие. Это прежде всего финансы, урбанистическая политика, экология и даже амбиции региональных властей.

По факту в России метро есть в Нижнем Новгороде, Новосибирске, Казани, Екатеринбурге и Самаре.

Метро в этих городах различается по количеству станций, линий, алгоритму работы, но объединяет их одно – неразвитость, а в некоторых районах этих городов – полное его отсутствие. И еще – по состоянию на 2019 год активное развитие метро, строительство новых станций приостановлено.

В бытность СССР каждый город-миллионник потенциально имел право на строительство метро. И после распада Союза федеральный центр продолжал исполнять свои обязательства, построив 10 станций в Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре и Екатеринбурге.

В 1996 году было впервые четко закреплено законодательно, что финансирование метро осуществляется федеральным бюджетом и бюджетом региона в равной пропорции, в 2001 году доля федерального бюджета была снижена до 20%. Наконец, в 2007 году **Росжелдор** пытался продвинуть масштабную программу «Развитие метрополитенов в городах Российской Федерации на 2010-2015 годы», которая предполагала старую схему финансирования «50 на 50» и строительство 89 новых станций. Но против программы выступили сами регионы – у них не было средств, чтобы потянуть свою часть программы. В конце 2009 года из нового проекта на 2010 год исключили ранее существовавшую программу субсидий регионам на поддержку метростроения – регионам предложили строить метро за свой счет.

После этого федеральное финансирование регионального метростроения осуществлялось в ручном режиме. Федеральные средства получали Нижний Новгород в рамках празднования 400-летия Нижегородского ополчения – на строительство «Горьковской», Самара – на завершение строительства «Алабинской». 14 млрд на «Новокрестовскую» и 6 млрд на «Стрелку» получили, соответственно, Санкт-Петербург и Нижний Новгород к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Станции построены в непосредственной близости к футбольным стадионам. Три станции Казанского метрополитена («Яшьлек», «Северный вокзал», «Авиастроительная») к Универсиаде в 2013 году строились республикой за счет средств возвратных бюджетных кредитов.

Самая сложная ситуация сложилась в Омске, городе-миллионнике, который получил формальное право на метро в 1985 году.

Строительство началось в 1993 году в промышленном Октябрьском районе, но после прокладки двух тоннелей было прекращено.

В начале 2000-х разговоры о строительстве метро в Омске возобновились – тогдашний губернатор Леонид Полежаев дал старт строительству метрополитена на более актуальном для города участке – между густонаселенными районами левобережья и центром Омска. На эти работы было выделено 12 млрд руб. Пусковой участок из пяти станций планировалось сдать сначала в 2008 году, потом в 2012-м, затем в 2015-м и, наконец, как подарок к 300-летию города – в 2016 году. Однако к настоящему времени успели построить только двухуровневый метромост через Иртыш и комплексный подземный переход к почти готовой станции «Библиотека им. А. С. Пушкина».

По оценкам экспертов, в строительство метро в разное время было «закопано» более 20 млрд руб. Сейчас область ежегодно тратит не менее 600 млн руб. на консервацию долго строя. Кроме 600 млн руб. на консервацию практически готовой станции

«Библиотека им. А.С. Пушкина», не менее 20 млн руб. в год необходимо на поддержание недостроенных объектов станций «Заречная», «Кристалл», «Соборная» и «Ул. Рокоссовского» в надлежащем состоянии.

Время идет, и вот уже сегодняшний глава региона предлагает рассмотреть техническую возможность использования линии метро для городского трамвая, чтобы связать левый и правый берега Иртыша. Но возможно ли переделать уже построенные тоннели и станции омского метро для использования их другим видом транспорта? Эксперты осторожно замечают, что перестройка существующих тоннелей и станций под скоростной трамвай в принципе возможна, но и проект метро оставлять нельзя. В свою очередь заместитель Председателя Правительства РФ Виталий Мутко, осмотрев недостроенную станцию «Заречная» и выслушав про трамвайный проект, предложил определиться в главном: нужно или не нужно городу метро с учетом сегодняшнего пассажиропотока и перспектив его развития. Был задан риторический вопрос – если сейчас найдутся ресурсы на четыре недостроенные станции, на что они повлияют? Вопрос без ответа, как и положено риторическому.

Вопрос в отличие от зампреда Правительства РФ можно было бы поставить по-другому: является ли метро транспортным каркасом для больших городов (за исключением Москвы и Питера), как это принято считать. В российских городах метро – это не каркас, а один из видов транспорта. Обратимся к данным таблицы 1 – доля в пассажиропотоке Новосибирска, самом удачном с точки зрения схемы метро городе, не превышает 18%.

Покрытие подземкой в областных городах крайне мало. Для сравнения: в Москве, которая практически полностью покрыта станциями метрополитена, доля подземки во всех пассажирских перевозках составляет порядка 45%.

Дело в том, что метро в 80-90-е годы прошлого века предназначалась совсем иная функция.

Возьмем самые неэффективные метро с точки зрения оттягивания на себя пассажиропотока – это Нижний и Самара. Нижегородский метрополитен строился под нужды Горьковского автозавода, чтобы

возить многочисленных рабочих из пригородов. Его максимальный годовой пассажирский поток в 60 млн человек был достигнут в 1990 году, сразу после открытия всех станций, расположенных рядом с проходными ГАЗа, хотя тогда в метрополитене было только 10 станций. В начале 2000-х завод пережил многое, в результате численность коллектива завода сократилась более чем в 2,5 раза. Вместе с этим упал и пассажиропоток метрополитена – он сейчас в 3 раза меньше своих пиковых значений начала 1990-х даже несмотря на появление 5 новых станций за этот период.

Аналогичным образом самарское метро решили строить от промышленных Безымянки и Юнгородка (мест локации авиа-заводов и других промышленных предприятий) и постепенно тянуть его в центр города – к месту слияния Самары и Волги. Так как строить начали позже, чем в Нижнем, то к моменту распада СССР не успели даже закончить первую линию: станции «Российская» и «Алабинская», с огромным трудом введенные в 2007 и 2014 годах, по-прежнему не достают до центра города около двух километров. Более того, самарское метро в отличие от нижегородского не связано с железнодорожным вокзалом. Падение занятости на промышленных предприятиях Безымянки окончательно добило пассажиропоток метро в 2000-е, тем более что Самарский метрополитен проходит вдали от самых густонаселенных районов города.

Так что же получается: у метрополитенов больших российских городов все так плохо? Обратимся к технико-экономическим характеристикам линий метро в разных городах.

Удачным с финансовой точки зрения метро делают пассажиры, точнее, их количество. И Новосибирское метро тому подтверждение: 5 млн пасс./км в отличие от самарских 1,21 млн.

Метро в Новосибирске построено там, где сосредоточены основные пассажиропотоки. Самая загруженная станция «Площадь Маркса» расположена в спальной – левобережной части города и является центром густонаселенного района. Жители левобережья вынуждены добираться на правый берег Оби, в деловой центр. Мосты являются узким местом, поэтому метро через Обь в такой ситуации – выход из положения. Метро в Новосибирске охватывает самые пассажироёмкие точки – это весь центр города, главный железнодорожный вокзал, самые крупные спальные районы. В этом отличие от Самары, Нижнего и Казани.

Многие станции расположены на пересечении крупных проспектов, что автоматически делает из них транспортно-пересадочные узлы и связывает с метро прочий наземный транспорт. Новосибирск имеет преимущественно советскую застройку. Застроенные кварталы типовых многоэтажек, большие проспекты, почти полное отсутствие частного сектора, узких улочек в центре города – для проектирования метро идеальная ситуация.

Интервалы движения в новосибирском метро варьируются от 3 до 5 минут. Маленький интервал привлекает людей в метро – это очень важный фактор, так как люди ездят в среднем на меньшие расстояния, чем в Москве, и долгое ожидание сильнее влияет на общее время поездки.

Удовольствие

не по карману

Прогнозы – вещь неблагодарная, тем более если речь идет о капиталоемких долгосрочных проектах, к которым относится метро. Метро – удовольствие дорогое: строительство одной станции обходится в сумму, которая позволит обновить автобусный парк и отремонтировать трамвайную сеть города-миллионника.

Метро нужны пассажиры в стабильно большом количестве, в противном случае для сведения доходной и расходной части его бюджета придется экономить, увеличивая интервалы движения, отключая свет и даже эскалаторы. Поднятие цены на билет до экономически оправданной делает эту цену социально уязвимой для большинства региональных метрополитенов. Покрывать убытки метро может далеко не каждый областной бюджет. Метро строится долго, особенно если речь идет о расконсервации и достройке недостроенных объектов. Происходящие со временем изменения в городской среде заставляют возвращаться к стадии проектирования, согласования и т. д. А время идет, деньги тратятся.

Экономически оправданно строительство линий, а не отдельных станций, так как метро нужен масштаб. С учетом всего вышесказанного хотелось бы привести аргументированное отрицательное заключение на строительство станций глубокого заложения в Красноярске, которое дали известные эксперты Михаил Блинкин и Глеб Витков из Высшей школы экономики. Речь идет о первой очереди системы, предполагающей комбинированное трассирование: участок «Высотная» – «Проспект Мира» проектируется в формате метрополитена глубокого заложения (до 60 метров), далее до пересадочного узла «Октябрьская» предполагается трассировка по земле или эстакадным ходом.

При этом краевые власти предлагают снизить затраты на реализацию проекта за счет использования трехвагонных сцепок вместо пятивагонных, что позволит уменьшить габариты станций.

При таком подходе на строительство 9 подземных и надземных станций метро необходимо около 70 млрд руб.

Считая предложенный красноярскими представителями проект технически реализуемым, оценку затрат на его реализацию адекватной, с самим проектом эксперты не согласны, и вот почему.

Эксперты уверены, что региону не по карману затраты на строительство метро по предлагаемой схеме и содержание подземки. Метрополитен с глубокими станциями не будет пользоваться ожидаемой популярностью среди горожан из-за значительного времени на спуски и подъемы (в общей сложности придется потратить около 6 минут) плюс ожидание поезда. Поэтому предлагается более эффективный, по мнению специалистов, проект, исключая использование тоннелей глубокого заложения и ориентированный на мировой опыт систем LRT, трассируемых по земле или эстакадным ходом. Разработку ТЭО и проекта такой системы, предполагающей в том числе интеграцию имеющихся заделов в виде трамвайных линий и городской электрички, можно было бы организовать начиная со II квартала 2019 года.

При этом аналитики отмечают, что стоит это будет значительно дешевле. За сумму, кратно меньше заявленной, можно было бы построить новую линию, полностью модернизировать всю существующую трамвайную сеть в современный LRT и получить полноценную городскую транспортную систему, покрывающую весь город, эффективную и экологичную.

Что на это ответят красноярские власти, возобладает ли здравый смысл над амбициями? Поживем – увидим.

<http://transportrussia.ru/item/4904-kazhdyj-gorod-imeet-pravo.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.19; ГИБДД МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА СДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

ГИБДД планирует отменить право на ошибку при сдаче теоретического экзамена на водительские права, сообщили РИА Новости в пресс-центре МВД России.

В ведомстве отметили, что «система дифференцированной оценки в зависимости от степени влияния экзаменационной задачи на безопасность дорожного движения также прорабатывается в рамках проводимой работы». Кроме того, предполагается, что «неверные ответы на экзаменационные задачи будут расцениваться по степени возможных рисков в случае принятия такого неверного решения в реальной ситуации».

К примеру, если экзаменуемый дал неверный ответ в условной ситуации, где принятие неверного решения спровоцирует ДТП, экзамен завершится.

«Также рассматривается вопрос изменения действующей системы выставления оценки по результатам теоретического экзамена», – говорится в ответе на запрос.

Кроме того, планируется переработать экзаменационные задачи для теоретического экзамена. В частности, с учетом международного опыта «прорабатываются вопросы расширения количества экзаменационных задач, а также их систематизация по принадлежности к определенной категории транспортных средств».

«Таким образом, при проведении, например, экзамена по категории «А» экзаменационный билет будет состоять из задач, относящихся к проверке теоретических знаний управления мототранспортными средствами», – отметили в Госавтоинспекции.

Также там указали, что при сдаче экзамена по категории «ВЕ» будут проверяться теоретические знания управления составом транспортного средства.

«Вопросы количества экзаменационных задач, формирования экзаменационных билетов, а также количества вопросов в билете в настоящее время прорабатываются», – добавили в пресс-службе.

РИА Новости поинтересовалось, потребуется ли увеличение бюджетного финансирования при введении ожидаемых изменений в теоретический экзамен, на что в Госавтоинспекции ответили, что «реализация данных нововведений будет осуществляться в рамках текущего финансирования МВД России».

В ведомстве сообщили, что нововведения на экзаменах в ГИБДД могут ввести уже в следующем году.

<https://ria.ru/20190419/1552833832.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.18; СБЕЖАВШИХ ОТ АВАРИИ НАГНАЛ УК; ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЯМ ГРОЗИТ ДО ДЕВЯТИ ЛЕТ ТЮРЬМЫ

Для водителей, сбежавших с места аварии, существенно ужесточается наказание: их могут отправить в тюрьму на срок до девяти лет. Соответствующие поправки к Уголовному кодексу приняла Госдума. Впоследствии срок лишения свободы для таких преступников могут увеличить до 15 лет. Вместе с тем депутаты хотят смягчить ответственность для водителей, которые случайно задел бампером другую машину, но уехали, не заметив этого. Сегодня самое мягкое наказание за этот проступок – лишение прав, но, возможно, введут штраф.

Согласно принятым в третьем чтении поправкам к Уголовному кодексу, ужесточается наказание для водителей, которые скрылись с места аварии. Если в ДТП есть пострадавший, преступнику будет грозить до четырех лет лишения свободы; если есть один погибший – до семи лет; если двое или более погибших – до девяти лет. При отсутствии пострадавших за оставление места аварии водителю будет грозить административный арест до 15 суток или лишение прав на срок до полутора лет, соответствующее уточнение будет внесено в КоАП.

До сих пор за оставление места аварии применялось лишь административное наказание. В марте 2015 года житель Иваново Сергей Журавлев, выйдя из ночного клуба, сел за руль, не справился с управлением, в результате пассажиры погибли в ДТП. Господин Журавлев скрылся, но спустя год явился с повинной. Суду первой инстанции удалось собрать доказательства, что Сергей Журавлев был пьян (видеозапись, показания свидетелей и т. д.), приговорив его к восьми годам тюрьмы. Защита оспорила приговор, сославшись на то, что пьяное вождение может быть подтверждено только освидетельствованием. Однако провести процедуру спустя год после ДТП невозможно. В результате затянувшихся судебных споров Ивановский облсуд обратился за разъяснениями в Конституционный суд.

КС признал правовой пробел: граждане, которые скрылись с места аварии, находятся в более выигрышном положении по сравнению с теми, кто остался на месте происшествия.

Постановлением КС Госдуме было предписано внести изменения в УК и КоАП в течение года. Срок истекает через неделю, 25 апреля 2019 года. В связи с этим в законе будет уточнено, что принятые изменения в Уголовный кодекс и КоАП вступят в силу прямо в день публикации. Закон еще должен одобрить Совет федерации и подписать президент. Поправки могут вступить в силу до майских праздников.

Не исключено, что впоследствии наказание для сбежавших с места ДТП будет еще жестче. 10 апреля группа депутатов Госдумы (включая Андрея Исаева и Василия Пискарева) внесла в парламент еще один проект изменения в УК (“Ъ” рассказывал о нем). Пьяных водителей, которые спровоцировали аварию с погибшими, можно будет посадить в тюрьму на срок до 15 лет (сейчас максимальный срок – девять лет) как убийц.

Из текста поправок следует, что эта санкция будет применяться и к тем, кто покинул место аварии, независимо того, пьян он был или трезв. Комитет Госдумы по госстроительству уже рекомендовал принять поправки в первом чтении.

Между тем в Госдуме задумались и над смягчением наказания для некоторых видов нарушений. Так, автомобилиста, который случайно задел на стоянке чужую машину, не заметив этого и уехал, сегодня могут признать покинувшим место ДТП, лишив прав, согласно КоАП (для этого владелец пострадавшей машины должен вызвать инспектора). «Проблема такая есть,» пояснил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по

госстроительству Вячеслав Лысаков.- Нужно, чтобы у судов была возможность назначать в таких случаях штрафы, потому что в действиях нет умысла». Фракция ЛДПР попыталась внести такую поправку в принятый 17 апреля пакет изменений в УК и КоАП, но получила отказ, так как эти предложения не относятся к решению КС по запросу Ивановского облсуда. По словам господина Лысакова, необходимые изменения будут разработаны и внесены отдельно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3946926>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; ЭКСПЕРТ ПОДДЕРЖАЛ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОСАГО И КАСКО

Объединение полисов ОСАГО и каско в один продукт сделает автострахование более доступным и прозрачным с точки зрения обеих сторон – и страховщиков, и страхователей, но для реализации этой идеи потребуются несколько лет, рассказал РИА Новости директор департамента автострахования «Лаборатории умного вождения» Александр Морозов.

Ранее депутат ГД Вячеслав Лысаков высказал идею о том, что можно было бы создать некий универсальный полис для автовладельцев, сочетающий в себе обязательную «автогражданку» и добровольное каско. При этом предполагается, что цена такого полиса должна быть ниже, чем совокупная стоимость двух купленных полисов ОСАГО и каско. Премьер **Дмитрий Медведев** счел идею интересной и предложил над ней поработать – прежде всего, выяснить, не возникнет ли здесь противоречия по закону.

«Конечно, идея в таком виде, в котором она озвучена, как минимум в ближайшие три года не будет реализована. Но если смотреть по сути, то само по себе объединение автострахования в один продукт улучшит и доступность, и прозрачность автострахования как для потребителей услуги, так и для страховщиков», – сказал РИА Новости Морозов.

Эксперт напомнил, что такой подход уже давно реализован в США. Там есть набор обязательных по закону рисков и лимитов покрытия, остальное дополняется по желанию клиента. То есть при воплощении высказанной идеи в РФ страхование так же нужно делить не на продукты, а на риски. При этом потребуются выработать стандарты страхового покрытия и урегулирования убытков по отдельным рискам, чтобы клиент понимал, что именно он покупает.

«Например, у нас это могло бы выглядеть как полис обязательного страхования автовладельцев, в котором обязательным был бы риск гражданской ответственности с лимитом покрытия, например, как сейчас, при этом пользователь (автовладелец) мог бы дополнительно увеличить лимит по обязательному риску и добавить другие риски, например, ущерб, хищение, что по факту и является объединением каско с ОСАГО», – пояснил Морозов.

Эксперт полагает, от этого выиграют и потребители, и страховщики. Первые смогут покупать нужное персональное страховое покрытие по справедливой цене, вторые – проводить ценовую селекцию портфеля, и им будет проще дополнительно продавать риски, отличные от ОСАГО. При этом нужно с осторожностью относиться к тем игрокам, которые стремятся под видом обязательного страхования продать добровольные продукты.

«Если сейчас начать двигаться в этом направлении, готовить законодательные акты, анализировать текущий рынок и подводить его под стандарты покрытий и урегулирования по отдельным рискам, то за 5 лет можно прийти, например, к полностью проверенной и работающей американской модели», – считает эксперт.

<https://ria.ru/20190418/1552829089.html>

RUSSIAN RT; АЛЕКСАНДРА РЫКОВА; 2019.04.18; НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СУЗИТЬ ЛЕВУЮ ПОЛОСУ

Ширина отдельных полос движения на российских автомагистралях может быть различной. К такому выводу пришли инженеры Российского дорожного научно-исследовательского института.

Ширина крайних левых полос, предназначенных для движения легковых автомобилей, на автомагистралях (дороги для скоростного движения автомобилей) может быть сужена с действующих 3,75 до 3,5 м. Об этом говорится в исследовании РОСДОРНИИ, с которым ознакомился RT.

В ходе исследования инженеры провели экспериментальные наблюдения траектории движения автомобилей на автомагистрали М9 «Балтия» и на Московской кольцевой автодороге (МКАД).

Учитывая зафиксированный размер зазоров безопасности (пространство между движущимися автомобилями) и среднюю ширину легковых автомобилей, специалисты делают вывод о том, что на автомагистралях с шестью и более полосами движения ширина крайних левых полос, предназначенных для движения легковых автомобилей, может быть снижена до 3,5 м.

При этом скорость и безопасность движения не изменятся, отмечают авторы работы.

Учёные также добавляют, что ширина крайних правых полос, где преобладает движение грузовых транспортных средств, должна оставаться на существующем уровне (не менее 3,75 м).

По мнению инженеров, сокращение ширины левой полосы поможет сэкономить значительные средства в ходе строительства автомагистралей и расширения сети скоростных дорог в стране.

Осенью 2018 года в **Минтрансе** предложили изменить цвет дорожной разметки. В Федерации автовладельцев поддержали такую идею.

<https://russian.rt.com/russia/news/622147-avtomagistrali-rossiya-suzit-polosa>

ТАСС; 2019.04.18; В МОСГОРДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УСТАНОВИТЬ АЛКОЗАМКИ В АВТОМОБИЛЯХ ТАКСИ

Председатель Мосгордумы Алексей Шапошников предложил оборудовать такси алкозамками для повышения безопасности пассажиров и участников автомобильного движения.

Алкозамок – устройство, встроенное в систему зажигания автомобиля. В случае, если водитель подул в специальный мундштук и устройство выявило превышение алкоголя 0,2 промилле, запуск автомобиля будет автоматически заблокирован.

«К нам регулярно обращаются москвичи с предложением обязать устанавливать алкозамки в такси. Это действительно важный вопрос, поскольку сегодня все больше жителей и гостей нашего мегаполиса пользуются услугами такси», – сообщил парламентарий в четверг журналистам.

Спикер столичного парламента не исключил проработки с коллегами из Московской областной думы возможности законодательно обязать устанавливать алкозамки на водные мотоциклы для предотвращения чрезвычайных происшествий на воде. «Что касается инициативы наших коллег из Подмосковья, мы готовы к обсуждению этого вопроса, поскольку речь идет о безопасности, сохранении человеческих жизней. Мы готовы подключиться к поиску законодательных путей решения этого вопроса», – заключил он.

МОСКВА24; 2018.04.18; ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ М11 ОТ МОСКВЫ ДО СОЛНЕЧНОГОРСКА ПОДОРОЖАЕТ ДО 72 РУБЛЕЙ ВПЕРВЫЕ С 2018 ГОДА

С 26 апреля подорожает проезд по участку трассы М11 от Москвы до Солнечногорска, сообщает Агентство «Москва» со ссылкой на пресс-службу ООО «Северо-Западная концессионная компания» (СЗКК), которая является концессионером участка.

Диапазон изменений для легковушек составит от 40 до 50 рублей, в основном в пятничные и выходные дни. Также изменится стоимость ряда абонементов – от 7 до 13%, в зависимости от маршрута и номинала абонемента.

Стоимость абонемента на проезд легковушек группы 1 от Москвы до Малого Московского кольца («бетонки», А107) поднимется с 240-310 до 255-340 рублей. Для обладателей транспондера проезд подорожает с 100-410 до 100-450 рублей, при оплате наличными, банковской картой или другими транспондерами – с 150-500 до 150-550 рублей.

Стоимость проезда от Москвы до Солнечногорска будет следующая: абонементы – 300-390 (вместо 280-350 рублей); транспондеры М11 Москва – 200-550 (вместо 200-500 рублей); наличные, банковская карта, другие транспондеры – 250-650 (250-600 рублей).

Для транспортных средств группы 1 тарифы на маршрутах Москва – ММК и Москва – Солнечногорск вырастет на 50 рублей при проезде с транспондером и за наличные. Тарифы изменятся и для грузового транспорта – категории 3 и 4.

В среднем, изменение стоимости проезда по дороге составит от 17 до 20% в дневное время. С новыми тарифами на проезд можно ознакомиться здесь.

Ранее сезонные тарифы ввели на платных участках дорог М4 «Дон», М3 «Украина» и М11 Москва – Санкт-Петербург. Действовать они будут до 13 октября.

Подробнее: https://www.m24.ru/news/transport/18042019/73549?utm_source=CopyBuf

КП-ВЛАДИВОСТОК; АННА ПЛЕТНЕВА; 2019.04.18; МАРШРУТ НЕ ДЛЯ СЛАБОНЕРВНЫХ: ТРАССА ВЛАДИВОСТОК – НАХОДКА РИСКУЕТ СТАТЬ САМОЙ ОПАСНОЙ ДОРОГОЙ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Корреспондент «Комсомольской правды» прокатился из Ливадии в дальневосточную столицу, чтобы ощутить на себе все неровности полотна

Буквально за короткий срок трасса Владивосток – Находка превратилась в полосу препятствий. Чтобы доехать из пункта А в пункт В без последний, придется очень постараться. На дороге автомобилиста поджидают неприятные сюрпризы в виде глубоких ям, вздутого полотна, которое местами и вовсе отсутствует. С такими словами в редакцию «Комсомольской правды» обратились приморцы, которые очень часто ездят по этому маршруту. Корреспондент «КП» прокатился по «убитой» дороге, чтобы лично убедиться в ее состоянии.

Маршрут взял старт из поселка Ливадия, который расположен под Находкой. Легковой автомобиль направлялся в сторону дальневосточной столицы. Вот только водитель еще не знал, что его ждет на пути. Трасса из Находки никогда не славилась своим ровным покрытием, но то, что происходит на дороге сейчас, шокирует даже местных жителей. К слову, почти в том же районе расположен и знаменитый мост через реку Литовка. Конструкция обрушилась еще в феврале 2016 года, а напротив нее почти сразу же появился временный мост. Сейчас строители приступают к завершающей стадии возведения, готовятся к бетонированию. Для проезда переправу планируют открыть в июне 2019 года, но сейчас не об этом.

Если дорогой в районе Новолитовска сейчас активно занимаются, то трасса в сторону города Фокино находится в плачевном состоянии. На подъезде к Фокинскому городскому округу правая полоса дороги – в сторону Владивостока – частично разрушена. Асфальт как будто бы сняли, а образовавшуюся яму присыпали землей. Чтобы преодолеть этот участок пути, пришлось заметно снизить скорость. К слову, знаков, предупреждающих об

опасности, вдоль обочины не оказалось. Между тем, только проехав весь маршрут, корреспондент выяснил, что эта яма была далеко не самой страшной.

В районе поселка Руднево, перед местным кафе, по дороге словно проехался танк. Местами трасса выдавлена, а местами прямо посреди дороги торчат холмы из асфальта. Обрулить все эти препятствия очень сложно, и неопытные водители с этой задачей справляются, конечно, не сразу. Как итог: пробитый поддон, разбитая ходовая часть автомобиля и даже порванные колеса. Это самая малая толика, которой можно отделаться при прохождении участка.

Совсем недавно недалеко от этого участка дороги, в районе Сиудема – так это место называют местные жители, перевернулся автомобиль такси с пассажирами. Сам транспорт вылетел с трассы в кювет и приземлился на крышу. Теперь машина больше похожа на смятую консервную банку. По предварительной информации известно, что серьезно никто не пострадал. Повезло.

Дальше на какое-то время можно выдохнуть: дорога позволяет автомобилисту проехаться без происшествий, однако расслабляться все равно не стоит. После аварийного моста, который уже как несколько лет закрыт для проезда, ситуация обстоит еще хуже. На правой полосе дороги асфальта просто нет. Глубокая яма заставляет автомобилистов выскакивать на полосу, предназначенную для встречного движения и создавать аварийные ситуации. Водители даже не переживают за тот факт, что все нарушения фиксирует камера – в этом случае техническое состояние автомобиля, видимо, дороже.

В момент, когда по этому участку ехал корреспондент «Комсомолки», рабочие частично сняли верхний слой асфальта, засыпали яму щебнем и камнями, а после – приступили к выравниванию поверхности. Эту манипуляцию специалисты проводят уже во второй раз. Со слов местных жителей, первая попытка «починить» дорогу успехом не увенчалась: проезжающие автомобили быстро растащили булыжники по всей трассе, и тогда помех на дороге стало еще больше.

Далее начинается подъем в гору. Невысокий, но, тем не менее, видимость здесь нулевая. Встречный автомобиль нельзя увидеть до тех пор, пока сам не поднимешься наверх маленького перевала. В это же время на правой полосе дороги асфальт буквально отсоединился от трассы и теперь хаотично лежит огромными кусками. Чтобы преодолеть этот участок, волей неволей приходится выезжать на «встречку». Есть и другой вариант – прокатиться прямо по асфальтовым кускам и серьезно повредить кузов машины, и это в лучшем случае.

О состоянии дороги местные жители отзываются, мягко говоря, нелестно. Один из приморцев рассказал, что пару лет назад здесь разбили его друзья.

- Опасная дорога. Почти два года назад на перегоне Домашлино-Душкино, 110 километр, друзья погибли. Тот самый случай, когда рейсовый автобус вылетел на встречку из-за ямы напрямик в Terios. Бились, судились, в итоге дело закрыли, и никто наказания не понес, никакой помощи семье, – рассказал парень.

Между тем, некоторые предлагают миновать дорогу в объезд – через Партизанск. Это, конечно, добавит к маршруту примерно 100 километров, но зато и машина в порядке будет, и нервы целыми останутся. Тогда назревает вопрос, что же делать тем, кто живет в промежуточных между Владивостоком и Находкой населенных пунктах?

Вся дорога вплоть до заезда в город Фокино находится в ужасном состоянии. В самом населенном пункте ситуация уже чуть лучше. Совсем недавно дорогу здесь привели в порядок, вот только теперь покоя местным жителям не дает мост после автовокзала в сторону Владивостока. Конструкция, как говорят фокинцы, еле дышит, а сам мост и вовсе треснул в некоторых местах. Альтернативные заезды в город, конечно, есть, вот только проехать по ним сможет не каждый автомобиль.

После Большого Камня есть отрезок пути, который не сравнится ни с чем, увиденным ранее: дорогу устилает ровный асфальт, где даже можно разогнаться, но ненадолго. Далее

– снова полоса препятствий и стройка, которая длится уже несколько лет. Часть дороги рабочие давно перекрыли, а взамен отсыпали объезд, который заасфальтировали. К слову, асфальт держался на этом участке пути недолго, и теперь там просто грунтовая дорога, с торчащими из земли острыми камнями, мелким щебнем, отлетающим от колес в стекла, пылью, грязью и так далее.

Кстати, 9 апреля в Приморье побывал **министр транспорта. Евгений Дитрих** подробно изучил процесс ремонта дорожного полотна в регионе, обсудил новые проекты, среди которых – Владивостокская кольцевая дорога, а также проинспектировал стройку моста через реку Артемовка – часть транспортного коридора Приморье-1. Участок дороги, о котором говорится выше, как раз таки относится к этому коридору. Новая трасса сократит путь до Находки примерно на полчаса. Мост через реку Артемовка специалисты планируют возвести уже к 2020 году. Обещают даже уложиться в сроки.

Уже в четверг корреспондент «КП» в прямом эфире радио поделился своими впечатлениями от поездки.

- Если двигаться со стороны Владивостока, проезжая Большой Камень, в сторону Находки, то дорога еще терпима. В обратную сторону я насчитал мест 10, где можно просто убиться. Машины резко тормозят, уходят на полосу встречного движения или в сторону кювета. Все сложно. 30-40 сантиметров торчат валуны, и на легковушке просто не проехать. Для начала нужно просто разровнять дорогу грейдером. Они либо вглубь уходят, либо в высоту. Ездить там ночью опасно, например. Знаки предупредительные стоят, но водитель явно не ожидает, что там не просто неровная дорога, а провал, – констатировал Евгений Штыгаило.

<https://www.dv.kp.ru/daily/26968/4023501/>

ИА REGNUM; 2019.04.18; НАМЕКИ ЯКУТИИ: КРЫМСКИЙ МОСТ ЕСТЬ, ПОРА БЫ СТРОИТЬ И ЛЕНСКИЙ

Крымская общественность благодарит якутян за поддержку проекта строительства Керченского моста?

Общественники Якутии инициировали проведение совместной крымско-якутской акции «Мосты дружбы». Цель мероприятия – напомнить, что пять лет назад якутяне поддержали строительство Крымского моста и развить дружеские связи между республиками, сообщили корреспондент ИА REGNUM в пресс-службе правительства Якутии.

Акция проходила под лозунгом «Построили Крымский мост, построим и Ленский». Общественники уверены, что Ленскому мосту быть, как и Керченскому, который якутские общественники называют мостом дружбы между Якутией и Крымом.

«И дружбу эту россияне скрепят не только строительством дорожных мостов, но и теплотой сердец жителей южного и северного региона России», – говорится в сообщении пресс-службы правительства Якутии.

Там также отметили, что крымская общественность благодарит якутян за поддержку проекта строительства Керченского моста именно в то время, когда он был крайне необходим жителям полуострова и выражает надежду на скорейшую реализацию долгожданного грандиозного проекта – моста через реку Лену, который должен был начаться в 2014 году.

Мероприятие «Мост дружбы» сопровождалось автопробегом по Керченскому мосту под флагами России, Якутии и Крыма. После этого состоялась торжественная встреча представителей власти и общественников, приуроченная к 75-й годовщине освобождения города-героя Керчи и Республики Крым от немецко-фашистских захватчиков. Делегация Якутии обсудила с представителями власти Крыма перспективы межрегионального сотрудничества в культурной, деловой и социально-экономической сферах.

Как сообщало ИА REGNUM, ранее связь между Крымским и Ленским мостом констатировал глава Якутии Айсен Николаев.

«Строительство моста через реку Лена имеет важнейшее значение для страны как с экономической, так и со стратегической точки зрения. Крымский мост построен. Считаю, что теперь время строить Ленский мост», – заявлял Николаев, когда еще был в должности врио главы региона.

Напомним, 19 июля 2013 года **Росавтодор** объявил конкурс на строительство моста через реку Лена. Цена контракта составляла 56 млрд рублей, а общая стоимость строительства – более 73 млрд. Победителем конкурса тогда стала компания «Транспортные концессии (Саха)», которая даже успела поговорить с **Росавтодором** о ключевых вопросах строительства моста. Но стройку пришлось отложить на неопределенный срок из-за необходимости возведения мостового перехода в Крым.

<https://regnum.ru/news/2614226.html>

ТАСС; 2019.04.18; МОСТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ «ЛЕНА» ОБНОВЯТ В ЯКУТИИ И ПРИАМУРЬЕ

Мостовые сооружения, расположенные на федеральной трассе «Лена» в Якутии и Амурской области, обновят в 2019 году. Об этом сообщили журналистам в четверг в пресс-службе федерального казенного учреждения «Управление автомобильной магистрали Невер – Якутск Федерального дорожного агентства» (ФКУ Упрдор «Лена»).

«На трассе «Лена» в Якутии и Амурской области обновят 10 мостовых сооружений. Почти на всех объектах усилят опоры и устроят новое дорожное покрытие», – рассказали в пресс-службе.

В течение 2019 года проведут капитальный ремонт через реки на юге Якутии. «Еще одно сооружение – мост через Амгу – обновят во время планово-предупредительных работ, которые предполагают ремонт ледорезных частей промежуточных опор», – добавили в пресс-службе.

Отмечается, что в Амурской области в нормативное состояние приведут путепровод через железную дорогу БАМ – Тында – Беркакит на 255 км трассы «Лена». Проектом предусмотрено устройство нового покрытия как на сооружении, так и на подходах к нему. На всех объектах в целях повышения уровня безопасности дорожного движения установят современное барьерное ограждение и обновят разметку.

Федеральная трасса А-360 «Лена» (Невер – Якутск), общая протяженность которой составляет 1157 км, проходит по территории двух районов Амурской области и четырех районах Якутии. Автодорога находится в оперативном управлении подведомственного **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Лена».

<https://tass.ru/ekonomika/6347084>

ТАСС; 2019.04.18; ВОПРОС О ВОЗМОЖНОСТИ ГОСФИНАНСИРОВАНИЯ ДОСТРОЙКИ МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА РЕШИТСЯ ДО 25 АПРЕЛЯ

Правительство России поручило Министерству финансов и **Министерству транспорта РФ** в срок до 25 апреля 2019 года рассмотреть возможность выделения средств федерального бюджета на продление существующей ветки и строительство второй ветки екатеринбургского метрополитена, об этом говорится в правительственном ответе на соответствующий запрос депутата Государственной Думы РФ Дмитрия Ионина, которым он поделился на своей странице в социальной сети Facebook.

«Сегодня поступило правительственное распоряжение **Минтрансу** и **Минфину** рассмотреть возможность выделения средств на продление существующей ветки метро (2 станции – на север и две станции – на юг), а также проектирование и строительство второй линии от станции «Металлургическая» до станции «Каменные палатки». Срок – до 25 апреля. Очень ждем», – прокомментировал депутат ответ на свой запрос.

Глава Екатеринбурга Александр Высокинский ранее сообщил, что проектирование новых станций метро в Екатеринбурге планируется закончить до конца этого года, чтобы в 2020-

м приступить к строительно-монтажным работам. Планируемый объем финансирования составит более 76 млрд рублей.

Екатеринбургский метрополитен был запущен в 1991 году (в то время он носил название «Свердловский метрополитен»). Состоит из одной линии, последняя новая станция – «Чкаловская» – была открыта в 2012 году, всего станций девять. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек.

<https://tass.ru/ural-news/6349001>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.18; МАШИНАМ С НИЗКИМ «ЕВРО» ПРИГОТОВИЛИ «КИРПИЧ»; «Ъ» ПОДСЧИТАЛ, СКОЛЬКО МАШИН НЕ ПУСЯТ В ЦЕНТР МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ИЗ-ЗА ГРЯЗНОГО ВЫХЛОПА

ГИБДД впервые раскрыла данные об экологических классах стоящих на учете автомобилей, что позволило «Ъ» определить, кого коснутся разрабатываемые властями планы по введению экологически чистых зон. Из всех машин, зарегистрированных в Москве и Подмосковье, до 44% не смогут без штрафа проехать в центральные районы столицы. В Санкт-Петербурге и Ленобласти запреты могут коснуться уже 73% всего автопарка. В общей сложности речь идет о 4,5-5,5 млн транспортных средств экологического класса ниже «Евро-3» и «Евро-4», подпадающих под потенциальные запреты в двух столицах. Впрочем, сам проект по введению запретных зон до сих пор находится в проработке, **Минтранс** занимается «анализом рисков», но конкретные сроки не называются.

ГИБДД опубликовала официальные данные о состоянии автопарка России на конец 2018 года. Годовую отчетность Госавтоинспекция, напомним, публикует частями – «Ъ» уже рассказывал о состоянии аварийности, самых популярных нарушениях и экзаменах на права. Общее число транспортных средств за год выросло на 765 тыс. – с 59,7 млн до 60,5 млн (+1,3%). В Москве количество транспортных средств за год сократилось на 5% (до 4,69 млн), в Московской области увеличилось на 2,7% (до 3,32 млн).

С этого года ГИБДД впервые начала публиковать официальные данные об экологическом классе зарегистрированных транспортных средств. Ранее такие сведения приводило только агентство «Автостат» со ссылкой на собственные источники и экспертную оценку. Наибольший интерес представляют прежде всего данные об автопарках Москвы и Санкт-Петербурга.

Напомним, в конце 2018 года вице-премьер **Максим Акимов** поручил **Минтрансу** и другим ведомствам разработать «дорожную карту» по введению в столицах экологически чистых зон, куда запретят проезжать транспортным средствам с низким экологическим классом. Инициатива вызвала мощный общественный резонанс, так как старые автомобили по-прежнему составляют большую часть автопарка России. Тем не менее необходимые документы готовятся, но, по данным «Ъ», недавно были отправлены на доработку. Какие-либо подробности проекта не раскрываются. В **Минтрансе** «Ъ» рассказали, что на данный момент «проводится работа с органами госвласти пилотных городов» (Москвы и Санкт-Петербурга). «В частности, анализируются возможные риски, готовятся предложения по разъяснительной работе с владельцами транспортных средств, прорабатывается вопрос введения компенсирующего механизма для различных групп населения», – пояснили в министерстве.

В Москве и Московской области, судя по данным ГИБДД, из 7,6 млн механических транспортных средств (за исключением прицепов, легковые авто составляют 87% парка) 1,93 млн – с неустановленным экологическим классом. Напомним, что сведения о классе начали вписывать в паспорта транспортных средств в 2008-2011 годах, по более старым авто данных нет. Таким машинам проезд в «чистые» зоны почти наверняка запретят, тем более что для контроля планируется использовать автоматические камеры и базу данных

МВД. 655,7 тыс. машин в Московской агломерации относятся к экологическому классу ниже «Евро-3», 1,44 млн – ниже «Евро-4». Иными словами, под планируемые запреты (в зависимости от того, для каких двигателей установят запрет) в Москве могут подпасть 34-44% транспортных средств, зарегистрированных на территории всей столичной агломерации.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области из 2,8 млн механических транспортных средств (легковые авто составляют 82% парка) предположительно 1,95 млн не смогут проехать в районы, где будут запрещены двигатели ниже «Евро-3», и 2,05 млн – в зоны, где запретят машины с двигателями ниже «Евро-4».

Иными словами, под ограничения могут подпасть от 69% до 73% всех зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области транспортных средств.

На фоне планируемых ограничений для неэкологичных авто интерес также представляет возрастная структура легкового автопарка. Из данных ГИБДД следует, что в Московской агломерации из всех 8 млн транспортных средств 3,16 млн – старше десяти лет. В Санкт-Петербурге и области – более 1,4 млн таких машин. В общей сложности в России зарегистрировано 4,28 млн машин возрастом до 1 года, 4,36 млн 1-3-летних авто, 4,89 млн 3-5-летних, 11,23 млн 5-10-летних, 8,36 млн 10-15-летних и 14,28 млн машин старше 15 лет.

Количество машин последней категории в последние годы росло (с 13,6 млн в 2015 году до 14,5 млн в 2017-м), но в прошлом году впервые сократилось до 14,2 млн. Усиление контроля за уплатой транспортного налога со стороны Федеральной налоговой службы могло привести к такому эффекту, поясняет источник «Ъ», знакомый с ситуацией: граждане стали снимать с регистрации старые автомобили, на некоторых из которых уже давно никто не ездит.

<https://www.kommersant.ru/doc/3946624>

ТАСС; 2019.04.18; СК ПРОВЕРИТ АДМИНИСТРАЦИЮ РЯЗАНИ В СВЯЗИ С ЖАЛОБАМИ АВТОМОБИЛИСТОВ НА ПЛОХИЕ ДОРОГИ

Следственный комитет начал доследственную проверку информации о выплате из бюджета Рязани 32 млн рублей на возмещение ущерба автомобилистам, попавшим в ДТП из-за плохих дорог. Об этом в четверг сообщается на сайте управления СК РФ по Рязанской области.

«Следственным управлением СК России по Рязанской области организована проверка по размещенной в СМИ информации о выплате за два года из бюджета Рязани 32 млн рублей на возмещение ущерба автомобилистам, попавшим в ДТП из-за плохих дорог. Как следует из информации, водители подают иски в суд к управлению благоустройства администрации города и выигрывают их», – говорится в сообщении. По сложившейся практике суд приходит к выводу, что вред имуществу граждан причиняется из-за недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильных дорог.

В ходе проверки следователи выяснят, надлежащим ли образом должностные лица управления благоустройства исполняют свои обязанности по ремонту и содержанию дорог и повлекли ли их действия (бездействия) причинение ущерба бюджету города. Всем установленным обстоятельствам будет дана правовая оценка, а по результатам проверки принято процессуальное решение.

Ранее внимание на качество дорог в Рязани обратила прокуратура. В апреле 2019 года в связи с выявленными нарушениями в Железнодорожный районный суд Рязани было направлено административное исковое заявление с просьбой обязать управление благоустройства администрации города произвести ремонт дорожного полотна автомобильной дороги на более чем 10 участках.

По данным администрации Рязани, в 2019 году по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» дорожного полотна в областном центре региональным **министерством транспорта** и автомобильных дорог выделено более 600 млн рублей, что практически в два раза превышает объемы прошлого года. На эти средства планируется капитально отремонтировать порядка 20 участков улично-дорожной сети.

<https://tass.ru/obschestvo/6350525>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.18; СБЕЖАВШИХ ОТ АВАРИИ НАГНАЛ УК; ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЯМ ГРОЗИТ ДО ДЕВЯТИ ЛЕТ ТЮРЬМЫ

Для водителей, сбежавших с места аварии, существенно ужесточается наказание: их могут отправить в тюрьму на срок до девяти лет. Соответствующие поправки к Уголовному кодексу приняла Госдума. Впоследствии срок лишения свободы для таких преступников могут увеличить до 15 лет. Вместе с тем депутаты хотят смягчить ответственность для водителей, которые случайно задели бампером другую машину, но уехали, не заметив этого. Сегодня самое мягкое наказание за этот проступок – лишение прав, но, возможно, введут штраф.

Согласно принятым в третьем чтении поправкам к Уголовному кодексу, ужесточается наказание для водителей, которые скрылись с места аварии. Если в ДТП есть пострадавший, преступнику будет грозить до четырех лет лишения свободы; если есть один погибший – до семи лет; если двое или более погибших – до девяти лет. При отсутствии пострадавших за оставление места аварии водителю будет грозить административный арест до 15 суток или лишение прав на срок до полутора лет, соответствующее уточнение будет внесено в КоАП.

До сих пор за оставление места аварии применялось лишь административное наказание. В марте 2015 года житель Иваново Сергей Журавлев, выйдя из ночного клуба, сел за руль, не справился с управлением, в результате пассажиры погибли в ДТП. Господин Журавлев скрылся, но спустя год явился с повинной. Суду первой инстанции удалось собрать доказательства, что Сергей Журавлев был пьян (видеозапись, показания свидетелей и т. д.), приговорив его к восьми годам тюрьмы. Защита оспорила приговор, сославшись на то, что пьяное вождение может быть подтверждено только освидетельствованием. Однако провести процедуру спустя год после ДТП невозможно. В результате затянувшихся судебных споров Ивановский облсуд обратился за разъяснениями в Конституционный суд.

КС признал правовой пробел: граждане, которые скрылись с места аварии, находятся в более выигрышном положении по сравнению с теми, кто остался на месте происшествия.

Постановлением КС Госдуме было предписано внести изменения в УК и КоАП в течение года. Срок истекает через неделю, 25 апреля 2019 года. В связи с этим в законе будет уточнено, что принятые изменения в Уголовный кодекс и КоАП вступят в силу прямо в день публикации. Закон еще должен одобрить Совет федерации и подписать президент. Поправки могут вступить в силу до майских праздников.

Не исключено, что впоследствии наказание для сбежавших с места ДТП будет еще жестче. 10 апреля группа депутатов Госдумы (включая Андрея Исаева и Василия Пискарева) внесла в парламент еще один проект изменения в УК (“Б” рассказывал о нем). Пьяных водителей, которые спровоцировали аварию с погибшими, можно будет посадить в тюрьму на срок до 15 лет (сейчас максимальный срок – девять лет) как убийц.

Из текста поправок следует, что эта санкция будет применяться и к тем, кто покинул место аварии, независимо того, пьян он был или трезв. Комитет Госдумы по госстроительству уже рекомендовал принять поправки в первом чтении.

Между тем в Госдуме задумались и над смягчением наказания для некоторых видов нарушений. Так, автомобилиста, который случайно задел на стоянке чужую машину, не заметил этого и уехал, сегодня могут признать покинувшим место ДТП, лишив прав, согласно КоАП (для этого владелец пострадавшей машины должен вызвать инспектора). «Проблема такая есть,- пояснил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков.- Нужно, чтобы у судов была возможность назначать в таких случаях штрафы, потому что в действиях нет умысла». Фракция ЛДПР попыталась внести такую поправку в принятый 17 апреля пакет изменений в УК и КоАП, но получила отказ, так как эти предложения не относятся к решению КС по запросу Ивановского облсуда. По словам господина Лысакова, необходимые изменения будут разработаны и внесены отдельно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3946926>

ПРАЙМ; 2019.04.18; ОБОРУДОВАНИЕ КАРШЕРИНГА КАМЕРАМИ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ЛИЧНОСТИ НЕ ИМЕЕТ СМЫСЛА – BELKASAR

Сейчас оборудование машин каршеринга камерами для идентификации личности не имеет смысла – нет технологической базы для реализации этого проекта, и затраты на внедрение слишком высоки, рассказала РИА Новости сооснователь каршерингового сервиса BelkaCar Екатерина Макарова.

Ранее 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. В письме министру, текст которого находится в распоряжении РИА Новости, политик отметил, что статистика убедительно показывает высокий уровень аварийности транспортных средств, предоставленных по системе каршеринга.

«Сейчас оборудование каршерингов камерами для идентификации личности не имеет смысла, нет технологической базы для реализации этого проекта. Существующие системы распознавания нормально себя показывают в условиях идеального освещения и качества изображения, но в случае с каршерингом такая система должна безошибочно идентифицировать пользователей 24 часа в сутки, в любую погоду, при любых внешних условиях. Очки, шапка, мерцающее освещение, темное время суток – все это значительно снижает точность подобных решений», – сказала Макарова.

По ее словам, если эта инициатива в каком-то виде будет принята, затраты на ее внедрение операторами каршеринга составят миллионы долларов, и им либо придется списать новую статью расходов в убытки, либо это будет оказывать давление на цену аренды.

ТАСС; 2019.04.18; ИНТЕРВАЛЫ МЕЖДУ РЕЙСАМИ «МОСТРАНСАВТО» В ПОДМОСКОВЬЕ СОКРАТИЛИСЬ ПОЧТИ НА 20%

Крупнейший подмосковный перевозчик «Мострансавто» оптимизировал транспортную логистику, что позволило сократить в апреле интервалы между рейсами почти на 20% по сравнению с январем 2019 года. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе организации. «Почти на 20% в апреле 2019 года увеличился процент регулярности выполнения рейсов «Мострансавто» по сравнению с началом этого года. В целях повышения регулярности выполнения рейсов в этом году было скорректировано 201 расписание с учетом действующего пассажиропотока. Работа по улучшению показателя регулярности выполнения рейсов будет продолжена», – говорится в сообщении.

Также для оптимизации транспортной логистики специалисты предприятия проанализировали данные региональной навигационно-информационной системы Московской области, которая позволяет контролировать автобусное сообщение: соблюдение расписания, скорость транспорта, точность движения по маршрутам.

«Мострансавто» обслуживает более 1,2 тыс. городских, пригородных и междугородных маршрутов, общей протяженностью более 30 тысяч километров и ежедневно перевозит более 1,5 миллионов пассажиров.

ТАСС; 2019.04.18; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ОТ ПЛАТФОРМЫ ОСТАФЬЕВО В ЩЕРБИНКУ В МОСКВЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Проектирование и строительство трассы от пригородной железнодорожной платформы Остафьево до городского округа Щербинка в Новой Москве начнется до конца 2019 года. Об этом сообщили в пресс-службе департамента развития новых территорий города.

«Автомобильная дорога соединит центр Щербинки с новой пригородной железнодорожной платформой Остафьево. Проектирование и строительство трассы начнется до конца этого года», – говорится в сообщении.

Длина полотна составит 2 км. Вдоль проезжей части обустроят тротуары, установят шумозащитные экраны и наружное освещение. На трассе организуют маршруты общественного транспорта с пятью остановочными пунктами. Разрешенная скорость движения составит 70 км в час. Открыть дорогу планируется в 2021 году.

«При сооружении дороги реконструируют улицы Новостроевская и Заводская в Щербинке, расширив их до четырех полос – по две в каждую сторону, продлят трассу на юг до строящейся магистрали Варшавское шоссе – деревня Андреевское – деревня Яковлево», – приводятся в сообщении слова руководителя департамента Владимира Жидкина.

Согласно адресной инвестиционной программе столицы, до конца 2023 года в Новой Москве планируется ввести около 300 км дорог.

<https://tass.ru/moskva/6348087>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.04.18; ТАНКИ ПЕРЕХОДЯТ В НАСТУПЛЕНИЕ; О ПЕРСПЕКТИВАХ ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В России танк-контейнеры медленно, но верно вытесняют привычные железнодорожные цистерны. Стандартный 20-футовый танк-контейнер является мультимодальной транспортной единицей, предназначенной для перевозки жидких химических и пищевых продуктов, а также сжиженных газов сразу несколькими видами транспорта: автомобильным, железнодорожным и морским (речным). Его использование позволяет значительно сократить издержки на транспортировку, так как при смене типа транспорта не требуется перегрузка (перелив) содержимого, что достаточно трудоемко, опасно, а значит, требует времени и дополнительных затрат. В России динамика и перспективы перевозок в танк-контейнерах зависят от ряда отраслевых факторов, ключевым из которых является развитие химической, нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности в стране, отмечает эксперт центра экономического прогнозирования АО «Газпромбанк» Кирилл Николаев.

Тренд – мировой

За прошедшие 10 лет мировой парк танк-контейнеров вырос в 2,5 раза, их количество превысило 600 тыс. ед. в прошлом году. В мировых масштабах такие объемы невелики – доля танк-контейнеров в общем парке контейнеров занимает около 1%, однако рост парка составляет 10% в год, что гораздо быстрее по сравнению с традиционным расширением парка контейнеров. При этом в структуре танк-контейнеров на долю химических ТК приходится до 90%, остальное – на танк-контейнеры газовые и под пищевые грузы.

Танк-контейнер представляет собой металлическую цистерну, заключенную в стальной каркас, благодаря чему его легко перемещать с рельсов на автотранспорт и т. д. В России танк-контейнеры впервые появились в начале 2000-х годов. Спрос на них поначалу инициировали небольшие компании, занимающиеся производством химической

продукции и сжиженного газа. За последние годы российский рынок оценил преимущества использования съемных контейнеров-цистерн, и сейчас их используют уже крупные концерны. Этот относительно новый вид подвижного состава приобретает особую актуальность в регионах Крайнего Севера, где нет железнодорожного сообщения, но где активно развиваются нефтегазодобывающие проекты. К плюсам танк-контейнеров можно отнести и возможность их использования в качестве временного хранилища для грузов, так как некоторые виды танков позволяют сливать содержимое частями.

Динамика железнодорожных перевозок грузов в контейнерах в России показывает рост уже четвертый год подряд, после одного года снижения в 2015 году. Перевозки в танк-контейнерах растут опережающими темпами по отношению к общим перевозкам в контейнерах. Так, среднегодовой рост за пять лет составил около 15%, и по итогам 2018 года объем перевезенных грузов в танк-контейнерах приблизился к 6 млн тонн. Соответственно, выросла и доля грузов, перевозимых в танк-контейнерах: если в 2014-2015 годах она составляла 10-11%, то в 2018 году выросла до 14%.

В стандартизированных единицах TEU оборот железнодорожных перевозок в танк-контейнерах в 2018 году составил около 440-450 тыс. TEU, что соответствует десятой доле от общего процента оборота контейнеров по сети РЖД. Меньшая доля в обороте по сравнению с тоннажем связана с тем, что в танк-контейнерах перевозят более тяжелые грузы.

Кирилл Никода отмечает, что при этих подсчетах не учитывается, что в перевозках танк-контейнеров участвует и автомобильный транспорт, задействованный как в перемещении грузов на короткие расстояния между поставщиками и потребителями, так и при организации перевозок «последней мили». Так что объемы перевозок в танк-контейнерах на самом деле в 1,5-2 раза больше.

В структуре железнодорожных перевозок наибольшую долю занимают перевозки во внутреннем (65%) и в экспортном (26%) направлениях. На долю импорта и транзитных отправок приходится 7% и 2% соответственно.

Данная структура перевозок отличается от направлений традиционных контейнерных отправок, что может быть связано с большей долей перегрузочных операций на приграничных пунктах пропуска и увеличенной долей внутренних отправок. Кроме того, танк-контейнеры все активнее наращивают перевозки химических грузов между российскими предприятиями, тем самым замещая химические цистерны во внутреннем сообщении. Объемы импорта не столь велики, поскольку речь идет не о потребительских товарах.

Инвестиции в тару

В структуре перевозимых товаров в танк-контейнерах продукция химии и нефтехимии преобладает – на нее приходится 80% объема всех перевозок, а с учетом жидких минеральных удобрений – до 85%. На сжиженные углеводородные газы (СУГ), различные масла и другие нефтепродукты приходится 14%, а доля пищевых грузов невелика и не превышает 1%.

Номенклатура перевозимых химических грузов достаточно разнообразна и включает более 300 позиций, но наиболее востребованы танк-контейнеры при перевозке раствора гидроксида натрия (каустическая сода, щелочь NaOH) и серной кислоты, на долю которых приходится около 30% перевозок. Также к значимым видам грузов, предъявляющим спрос на перевозки в танк-контейнерах, относятся синтетические смолы, этиленгликоль, стирол, акриловая кислота, жидкие азотные удобрения, олеум и другие.

Процессы контейнеризации наиболее активно происходят в перевозках именно химических грузов. Показателен пример с крупнейшими категориями таких грузов. Так, в 2018 году объемы перевозок гидроксида натрия впервые превысили объемы перевозок серной кислоты. На протяжении пяти лет происходил стремительный переход перевозок каустической соды с химических цистерн в пользу танк-контейнеров. Если в 2015 году

уровень контейнеризации перевозок, то есть отношение объема перевезенного в танк-контейнере к общему объему перевозок, составлял чуть более 4%, то по итогам 2018 года уровень контейнеризации вырос до 45%. Таким образом, всего за 4 года доля перевозок, осуществляемых в танк-контейнерах, выросла в 10 раз.

Схожий пример с серной кислотой, контейнеризация которой выросла в два раза: с 6,6% в 2015 году до 12,3% в 2018 году. Это, конечно, не столь масштабно по сравнению с каустической содой, но подтверждает постепенный сдвиг интереса участников рынка в пользу танк-контейнеров по сравнению с цистернами.

В последние годы, анализируя причины, по которым продолжают увеличиваться объемы перевозок в танк-контейнерах, ряд экспертов все чаще указывают на дефицит специализированных вагонов-цистерн. Это связано как с их дороговизной, так и с запретом на продление срока службы. Так, по различным оценкам, порядка 70% вагонов-цистерн в России находятся на грани выработки своего технического ресурса. Впрочем, есть специалисты, настроенные и более оптимистично.

По словам генерального директора консультационной компании Creon Chemicals Ольги Журавлевой, сегодня одна из проблем химических предприятий – выбытие специализированного парка вагонов, однако «дефицита нет, вагоностроители производят даже больше цистерн, чем списывается». И хотя, как подтверждает заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук, в ближайшее время массового списания парка цистерн для химических грузов на сети РЖД действительно не ожидается, многие участники рынка, видимо, уже сейчас задумываются над проблемой. Тем более что в 2019 году прекратилось государственное субсидирование приобретения грузового подвижного состава.

По данным ИПЕМ, в настоящий момент парк цистерн для химических грузов на сети составляет 18,5 тыс. единиц. «В 2019-2025 годы списанию подлежит 17% парка цистерн для химических грузов. Списание парка равномерно распределено в период с 2019 по 2058 год», – сообщил Владимир Савчук, выступая в Москве на конференции «Подвижной состав для химических грузов».

По словам Владимира Савчука, массовое списание парка цистерн для перевозки СУГ ожидается после 2040 года. В 2019-2025 годы списанию подлежит около 13% парка цистерн для СУГ.

Пиковые объемы списания придутся на периоды 2044-2047 и 2050-2053 годы. В настоящее время, напомнил эксперт, на сети насчитывается 37,7 тыс. ед. цистерн для перевозки СУГ. В ближайшие годы, до 2025-го, планируется списать 5 тыс. ед., а с 2026-го будет списана оставшаяся часть парка.

Но вне зависимости от темпов списания парки надо пополнять, а это недешевое удовольствие. В ИПЕМ подсчитали: на восполнение списанных цистерн для химгрузов в 2019-2025 годы нужно более 15 млрд руб. Активнее всего будет происходить списание цистерн для расплавленной серы, жидкого пека и желтого фосфора. Именно емкости для перевозки серы потребуют наибольшего объема вложений на обновление подвижного состава – 4,6 млрд руб. Согласно оценкам ИПЕМ, потребные инвестиции на восполнение списания цистерн для перевозки СУГ в 2019-2025 годах составят более 20 млрд руб.

Итак, уже сейчас понятно: танк-контейнеры нашли своего потребителя и будут пользоваться стабильным спросом. Поэтому задача производителей – всячески их совершенствовать и модернизировать, чтобы отвечать растущим требованиям грузоотправителей. Одна из новинок – танк-контейнер из полимерных композитных материалов (ПКМ), предназначенный для перевозки агрессивных продуктов.

В условиях жесткой конкуренции

По словам руководителя департамента трубной продукции компании ООО «БиоПласт» Александра Деговца, преимущества емкостей из ПКМ заключаются в низкой стоимости обслуживания таких танк-контейнеров, потому что отпадает необходимость периодически

менять их защитные покрытия, а также в значительном снижении веса контейнера: полимерно-композитный материал в 4 раза легче металла. Но главное преимущество связано с безопасностью: изделия из ПКМ обладают химической стойкостью к кислотам, щелочам, растворителям.

Еще в 2015 году в научно-техническом центре ООО «БиоПласт» были разработаны трехмерная модель и рабочие чертежи автомобильного танк-контейнера из ПКМ. А в 2016 году на базе производственной площадки ООО «БиоПласт» в Тверской области изготовлен первый экспериментальный ТК, прошедший ходовые испытания. Данный ТК предназначен для перевозок автомобильным транспортом на территории РФ. В 2017 году было подписано партнерское соглашение с ПАО «КАМАЗ» и ПАО «НЕФАЗ» о разработке и установке композитных емкостей на шасси грузовых автомобилей.

В прошлом году первая емкость прошла испытания и получила необходимые сертификаты. В том же году «БиоПласт» стал партнером Инновационного центра «Сколково». Благодаря наличию мощной лабораторной базы появилась возможность проводить испытания различных комбинаций ПКМ для наработки базы данных с последующим применением под конкретный случай эксплуатации танк-контейнера.

Указанные наработки формируют компетенции, которые позволят применять национальные и международные нормативные требования в обеспечение разработки эффективной конкурентной конструкции ТК и снизить затраты на проектирование, производство и сертификацию новых интермодальных ТК с сосудом из ПКМ.

В январе 2019 года проект контейнера-цистерны из ПКМ прошел экспертную оценку комиссии Инновационного центра «Сколково» и получил статус его участника. В настоящее время осуществляется запуск стартапа.

Весьма перспективной отечественной разработкой является и продукция компании АО «Новые технологии в перевозках» – мягкий многооборотный контейнер МК-14-10. Такие контейнеры предназначены для перевозки насыпных грузов, в том числе насыпных опасных грузов, и обладают грузоподъемностью в 14 т с восьмикратным запасом прочности. До недавнего времени транспортировка грузов в контейнерах данной модели осуществлялась на особых условиях ввиду отсутствия международных требований к перевозке опасных грузов, предъявляемых к большегрузным мягким контейнерам. Распространение практики применения контейнеров МК-14-10 в России, Украине, Казахстане, Черногории, Финляндии и других странах определило необходимость направления усилий на разработку требований к ним и включение их в международные правила перевозки опасных грузов.

На сегодняшний день газовые танк-контейнеры изготавливают на предприятиях «Алтайвагон», «Уралвагонзавод» (УВЗ), «Азовмаш», «Рузхиммаш» и «Курганхиммаш».

УВЗ выпускает танк-контейнеры, рассчитанные на работу при низких температурах, характерных для районов Крайнего Севера, где расположены основные источники добычи газа. Температурный диапазон, при котором изделия сохраняют свои свойства, составляет от -50 °С до + 50 °С. Еще одним плюсом продукции завода является использование запорной аппаратуры российского производства, что снижает стоимость изделий и делает их удобными для ремонта.

Энгельсский завод металлоконструкций и заводы РэйлТрансхолдинг и Курганхиммаш изготавливают танк-контейнеры для химгрузов. Последний в 2016 году выпустил партию из 16 танк-контейнеров для ПАО «Газпром нефть» специально для перевозки соляной кислоты. Техника позволила перевезти груз от двери до двери без промежуточного перелива при смене вида транспорта, что обеспечило повышенную безопасность транспортировки и сохранность перевозимого груза.

Опытную партию танк-контейнеров для химгрузов готовится выпустить НПК «Объединенная вагонная компания», разработавшая две модели ТК – универсальную и специализированную (под перевозку серной кислоты и олеума). Ожидается, что

российская конструкция контейнеров-цистерн будет превосходить по качественным характеристикам китайские аналоги и будет более адаптирована к требованиям российского заказчика.

Но если посмотреть правде в глаза, на рынке танк-контейнеров российские производители пока не могут потеснить китайских, предложения которых значительно дешевле. В Китае находятся основные центры производств танк-контейнеров, а это почти 90% мирового рынка. Абсолютным лидером является китайская компания СИМС – огромная корпорация, имеющая заводы в разных странах мира, в том числе и Западной Европе. Помимо цистерн и контейнеров-цистерн она выпускает автомобильные прицепы, морские контейнеры и платформы для бурения скважин, а также портовое и аэродромное оборудование. В отличие от восточного соседа выпуску современного спецсостава по приемлемой цене на наших предприятиях мешает постоянный рост себестоимости.

Примечательно, что в ближайшей перспективе танк-контейнерами будет перевозиться не только СУГ, но и СПГ. Подобную технологию уже опробовали в Поднебесной. Там импортный СПГ, поступающий в страну морем в ТК, сразу перегружают на автомобили и железнодорожные платформы и отправляют в разные регионы страны. Преимущество контейнеров-цистерн в данном случае заключается в том, что для них в отличие от перевозки в обычных танкерах не нужны заводы по регазификации СПГ.

<http://transportrussia.ru/item/4903-tanki-perekhodyat-v-nastuplenie.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; ПАССАЖИРЫ РАСКУПИЛИ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПЕРВЫХ НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА

Пассажиры купили более 70% из предложенных невозвратных билетов на первые поезда с такими проездными документами и свыше 11 тысяч на все поезда, где продаются невозвратные билеты, сообщил РИА Новости представитель «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам в дальнем следовании).

Первые поезда с невозвратными билетами – двухэтажные сидячие 740/739 Москва – Воронеж и купе 26/25 Москва – Ижевск – поедут в пятницу. Из общего числа мест в вагонах продавались как невозвратные лишь часть билетов. То есть, пассажиры могли купить на эти поезда и привычные возвратные билеты. Например, в воронежском поезде – 102 невозвратных билета, что составляет 9% от общего числа мест в составе, в ижевском – 64 билета, или 8%.

«На четыре поезда маршрутов Москва-Ижевск-Москва и Москва-Воронеж-Москва отправлением 19 апреля было продано более 70% предложенных невозвратных билетов», – сообщили в ФПК в четверг.

Закон, разрешающий РЖД продавать невозвратные железнодорожные билеты, заработал с 2019 года. Поезда из Москвы в Ижевск и Воронеж стали пилотными. Пассажиры смогли покупать невозвратные билеты в них с 20 января. Позднее ФПК расширила число маршрутов поездов с возможностью покупки таких билетов. «Всего на сегодняшний день продано более 11 тысяч невозвратных билетов», – рассказали в ФПК.

Невозвратные билеты могут продаваться в вагоны купе и с местами для сидения в нерегулируемом сегменте, где тариф устанавливают железнодорожники. То есть, в плацкарт и общие вагоны – так называемый регулируемый сегмент, где тариф устанавливается государством в лице ФАС – невозвратные билеты не продаются. Экономия при покупке невозвратного билета, отмечали ранее РИА Новости в РЖД, составит от 5% до 20% от цены обычного возвратного. Разница в стоимости будет варьироваться в зависимости от поезда и периода совершения поездки.

Согласно закону, невозвратный билет в некоторых исключительных случаях все-таки можно сдать. В частности, при внезапной болезни пассажира или совместно следующего с ним члена семьи, других экстраординарных событиях, а также в случае отмены или

задержки отправления поезда либо непредоставления пассажиру указанного в билете места.

<https://ria.ru/20190418/1552816691.html>

ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ВВЕДУТ ЛЬГОТЫ НА ПРОЕЗД В «ЛАСТОЧКАХ» ДЛЯ СТУДЕНТОВ С СЕНТЯБРЯ

Льготы для студентов на проезд в поездах «Ласточка» планируют ввести власти Ленинградской области с 1 сентября. Об этом сообщил губернатор региона Александр Дрозденко, выступая с отчетом перед депутатами Законодательного собрания Ленобласти. «С 2017 года мы сохранили неизменными тарифы на пригородные ж/д перевозки, и, в частности, круглогодичный льготный проезд для пенсионеров и отдельных категорий граждан. А в этом году с 1 сентября мы введем льготный проезд для всех студентов, независимо от того, обучаются они в Ленобласти или в Петербурге», – сказал он.

Дрозденко уточнил, что в прошлом году была запущена «Ласточка» из Санкт-Петербурга в город Тосно, а ранее они начали ходить в населенные пункты Гатчина, Луга, Выборг, Лодейное поле и Любань.

<https://tass.ru/obschestvo/6351079>

ТАСС; 2019.04.18; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ В 2019 ГОДУ ЗАПУСТИТЬ ЭЛЕКТРИЧКУ ИЗ СЕРТОЛОВА В ПЕТЕРБУРГ

Электричку из города Сертолово (Ленинградская область) в Петербург планируется запустить в 2019 году. Об этом сообщил губернатор региона Александр Дрозденко, выступая с отчетом перед депутатами Законодательного собрания Ленобласти.

«В 2019 году мы хотим совместно с РЖД реализовать важный проект по реконструкции ж/д участка Левашово – Сертолово для того, чтобы организовать пригородные железнодорожные перевозки по маршруту Финляндский вокзал (Санкт-Петербург) – Сертолово. И в Сертолове построить небольшой, но современный железнодорожный вокзал», – сказал он.

Дрозденко добавил, что сейчас в Петербург ходят поезда «Ласточки» из населенных пунктов Тосно, Гатчина, Луга, Выборг, Лодейное поле и Любань.

<https://tass.ru/ekonomika/6351087>

ТАСС; 2019.04.18; РЖД ЗАПУСТИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ

Компания Российские железные дороги (РЖД) запустит восемь дополнительных сдвоенных электропоездов «Ласточка» между Москвой и Санкт-Петербургом на майские праздники в связи с большим пассажиропотоком, сообщила пресс-служба филиала РЖД – Октябрьской железной дороги.

Как сообщается в среду на сайте железной дороги, 1, 4, 9 и 11 мая из Москвы в Петербург «Ласточки» будут отправляться в 7:50 мск и прибывать в 14:53, делая по пути остановки в населенных пунктах Тверской и Новгородской области.

Из Петербурга в Москву электропоезда назначены на 2, 5, 10 и 12 мая. Они будут отправляться из Петербурга в 13:58 мск и прибывать в Москву в 21:52 мск, также делая по пути остановки в Новгородской и Тверской области.

«Электропоезда «Ласточка» будут курсировать в дни майских праздников между Москвой и Санкт-Петербургом сдвоенными составами – по десять вагонов», – отмечается в сообщении железной дороги.

В пресс-службе Октябрьской железной дороги также отметили, что стоимость билетов между конечными пунктами будет фиксированной. На поезд из Москвы в Петербург цена составит 2413 рублей, на электропоезд из Петербурга в Москву 2 и 5 мая – 1540 рублей, а

10 и 12 мая – 1702 рубля. На билеты, по данным железной дороги, можно получить скидку при одновременной покупке проездного документа туда и обратно.

<https://tass.ru/ekonomika/6342708>

ТАСС; 2019.04.18; КОЛИЧЕСТВО ОСТАНОВОК МОСКОВСКИХ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ УВЕЛИЧИТСЯ В ПРАЗДНИКИ

Более 60 утренних и дневных поездов Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) будут делать дополнительные остановки в Вербное воскресенье, 21 апреля, и на Пасху, 28 апреля. Об этом в среду сообщается на портале мэра и правительства Москвы.

«Количество остановок на маршруте в Вербное воскресенье и на Пасху увеличится более чем у 60 электричек. Это утренние и дневные поезда Московской железной дороги, часть из них связывают столицу с отдаленными городами Московской области», – в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

Дополнительные остановки будут введены на восьми направлениях МЖД. На Белорусском поезда будут останавливаться чаще на платформах Здравница, Баковка и Отрадное, на Горьковском направлении – на станции Никольское, на Савеловском – на Новодачной. На Киевском направлении – на платформах Алабино, Крекшино и Сколково, на Курском – на станциях Щербинка и Бутово, на Рижском – на платформах Троицкая и Миитовская.

На Павелецком направлении дополнительные остановки поезда будут делать на станциях Чертаново, Калинина и Булатниково, а Казанского направления – на Удельной и Ильинской.

Уточняется, что такие корректировки графика имеют ежегодных характер.

<https://tass.ru/moskva/6342346>

ПРАЙМ; 2019.04.18; РЖД ПЕРЕИМЕНОВАЛИ АСТАНУ В НУР-СУЛТАН В СИСТЕМЕ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ

РЖД переименовали Астану в Нур-Султан в своей системе продаж билетов на пассажирские поезда, следует из информации на сайте компании и подтвердил РИА Новости ее представитель.

Столица Казахстана – Астана – была переименована в Нур-Султан в честь первого президента страны Нурсултана Назарбаева в марте 2019 года.

Согласно информации на сайте РЖД в разделе покупки билетов на пассажирские поезда, станции «Астана» больше нет, а вместо нее появилась «Нур-Султан». Точно также в официальном приложении компании.

Представитель РЖД подтвердил РИА Новости соответствующие изменения. «Изменения вносились 15-16 апреля», – добавил собеседник агентства.

Представитель РЖД в марте текущего года рассказывал РИА Новости, как будет происходить процедура переименования станции Астана в Нур-Султан в ее системе продаж билетов.

ПРАЙМ; 2019.04.18; РЖД В 2019 Г ОТКРОЮТ НОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ И ПАССАЖИРСКИЙ ПАВИЛЬОН НА БЕЛОРУССКОМ ВОКЗАЛЕ

ОАО «РЖД» в 2019 году откроет новые платформы и пассажирский павильон на Белорусском вокзале Москвы, говорится в сообщении компании.

«ОАО «РЖД» построит на Белорусском вокзале Москвы пассажирский павильон, две посадочные платформы с перроном, а также проложит четыре железнодорожных пути для обслуживания электропоездов направления Москва – Одинцово», – говорится в сообщении компании в среду.

Ширина каждой пассажирской платформы составит 8 метров, длина – около 260 метров, перрон – 9х30 метров. С новых платформ будут отправляться около 30 пар поездов в сутки.

Общая площадь нового пассажирского павильона составит 550 квадратных метров. Зона для обслуживания пассажиров займет 380 квадратных метров, где будут расположены зона досмотра, четыре кассы для приобретения билетов пригородного сообщения и 11 турникетов для прохода на платформы.

Павильон будет оборудован статической и динамической навигацией, электронной очередью, терминалами для самостоятельного приобретения билетов, санитарными комнатами. «Вход в новый павильон будет осуществляться через арку Белорусского вокзала. ОАО «РЖД» прорабатывает с правительством Москвы возможность организации дополнительного прохода через улицу Грузинский Вал», – добавляется в сообщении.

Отмечается, что все сооружения будут адаптированы для маломобильных пассажиров и соответствовать всем стандартам транспортной безопасности.

ТАСС; 2019.04.18; ПАССАЖИРОПОТОК МЕТРО И МЦК «ВОЙКОВСКОЙ» И СТРЕШНЕВО УВЕЛИЧИТСЯ ДО 11 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ДЕНЬ

Открытие первых двух диаметров МЦД в конце 2019 – начале 2020 года, в которые войдет железнодорожная платформа Ленинградская, увеличит пассажиропоток ближайшей станции метро «Войковской» и МЦК Стрешнево до 11 тысяч человек в день. Об этом сообщается в четверг на сайте мэра и правительства Москвы.

«Железнодорожная платформа Ленинградская войдет в состав инфраструктуры МЦД с открытием первых двух диаметров. Ожидается, что пассажиропоток ближайших станций метро и МЦК – «Войковской» и Стрешнево – увеличится до 11 тысяч человек в день. К запуску центральных диаметров здесь появятся зоны отдыха, пересадки по принципу «сухие ноги», пешеходные переходы и велодорожки, а также навигационные стелы» – говорится в сообщении.

Территорию у железнодорожной платформы Ленинградская благоустроят к моменту запуска Московских центральных диаметров (МЦД). Платформа расположится на маршруте МЦД-2 Нахабино – Подольск. Первыми двумя диаметрами станут МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-2.

В сообщении уточняется, что по просьбам москвичей территорию у платформы Ленинградская сделают более удобной, а навигацию в местах пересадок – более понятной. Общая площадь благоустройства составит больше 30 гектаров.

ТАСС; 2019.04.18; ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ СОЗДАНИЕ ВИРТУАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНОГО СУДОВОЖДЕНИЯ

Межведомственная рабочая группа при правительственной комиссии по модернизации экономики и инновационному развитию России одобрила финансирование еще одного высокотехнологичного проекта Национальной технологической инициативы (НТИ). Поддержку получит компания, создающая платформу виртуального моделирования безэкипажного судовождения, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе НТИ.

«Межведомственная рабочая группа по реализации Национальной технологической инициативы (НТИ) при правительственной комиссии по модернизации экономики и инновационному развитию России одобрила поддержку высокотехнологичного проекта рынка Маринет по разработке открытой платформы моделирования безэкипажного судовождения. Данный проект выполняется компанией «Кронштадт Технологии», соисполнители – Крыловский государственный научный центр и научно-производственное предприятие «Авиационная и морская электроника» (НПП «АМЭ»). Объем поддержки из бюджета НТИ составит 263 млн рублей», – сказали в пресс-службе.

Предполагается, что платформа моделирования безэкипажного судовождения позволит в режиме виртуальной реальности создавать и анализировать множество ситуаций в условиях автоматического управления судами. Использовать ее смогут создатели автономного транспорта, судоходные компании и учебные центры, обучающие персонал для безэкипажного судовождения (БЭС).

Внедрение технологий БЭС позволит сократить численность экипажа на борту судна, что снизит объем затрат судоходных компаний – содержание моряков составляет 30-40% от ежедневных операционных расходов корабля, приводит статистику пресс-служба НТИ.

Снижение влияния так называемого человеческого фактора сможет повысить уровень безопасности перевозок и снизить нагрузку на бизнес в виде экономических потерь в результате ошибок при управлении судном, рассчитывают в НТИ.

В мире разработками в области БЭС занимаются десятки крупных компаний, среди которых Rolls-Royce, Kongsberg, ABB, Sea Machines Robotics и Mitsui.

<https://tass.ru/ekonomika/6352192>

ТАСС; 2019.04.18; ВОСЕМЬ ИНОСТРАННЫХ КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ ЗАЙДУТ В МУРМАНСК В ЭТОМ ГОДУ

Порт Мурманск в летнем сезоне этого года примет восемь иностранных круизных лайнеров. Об этом сообщает в четверг пресс-служба Мурманского морского рыбного порта.

«В летнюю навигацию 2019 года в Мурманск зайдут восемь круизных лайнеров», – говорится в сообщении.

Большинство лайнеров встанет у пирса дальних линий на Морском вокзале, как минимум один (Seven Sea Navigator из США) – в Мурманском морском рыбном порту.

Лайнеры под флагами США, Норвегии и Багам доставят в Мурманск около 2 тыс. пассажиров. Заходы пройдут с 13 июля, когда в Мурманск прибудет лайнер Nautica из США, по 24 сентября, когда у причала встанет лайнер Hurtigruten из Норвегии.

Как ранее сообщали в региональном правительстве, заход круизных лайнеров является важной частью развития туризма в регионе. Для этого было принято решение о возможности пребывания в Мурманске круизных туристов в течение 48 часов без оформления виз. Самой популярной и посещаемой достопримечательностью Мурманска остается музей-ледокол «Ленин».

<https://tass.ru/obschestvo/6348786>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; ГТЛК ИЗУЧАЕТ ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ – ГЛАВА КОМПАНИИ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) начала заниматься анализом проекта создания сухогрузного района порта Тамань, ожидает, что он будет реализован методом портовой концессии по аналогии с угольным терминалом «Лавна» в Мурманске, сообщил журналистам глава ГТЛК Сергей Храмагин. Минтранс в марте направил в правительство предложения по созданию сухогрузного района порта Тамань. СМИ со ссылкой на источники сообщали, что ГТЛК может получить 75% УК сухогрузного района порта Тамань «РМП Тамань», а затем эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам – КРУ, СУЭК, «Металлоинвесту», а также РЖД. Сейчас «РМП-Тамань» на 100% принадлежит ФГУП «Росморпорт». «Росморпорт» может продать ГТЛК 75%, если такую модель утвердит правительство РФ, сообщали РИА Новости представители предприятия. Ввод в эксплуатацию первой очереди СР Тамани мощностью 62 миллиона тонн в год планируется в 2024 году.

В среду ГТЛК подписала соглашение о продаже долей в проекте угольного терминала «Лавна» в морском порту Мурманск четырем инвесторам – «Бизнесглобусу», «Центру развития портовой инфраструктуры», «СДС-Угля» и структуре РЖД, заключила с ними

акционерное соглашение. «Лавна» стала первой в России портовой концессией. Выступая на церемонии подписания глава ГТЛК Сергей Храмагин сказал, что надеется, что механизм будет распространён и на другие проекты. «Мы уверены, что это первый проект, он не будет единичным. Начинаем заниматься анализом проекта Тамань и использованием аналогичной модели», – отметил Храмагин. «Для нас начальная (работа по Тамани – ред.). Мы только подключаемся к проекту, как министр (транспорта **Евгений Дитрих** – ред.) сказал, что вот та модель, когда мы от имени государства берём на себя первый риск, инвесторам понравилась. Что мы подготовили концессию, профинансировали большую часть проектных работ начальных, профинансировали стройку, мы достаточно большие деньги уже проинвестировали (в «Лавну» – ред.). С высокой долей вероятности (за счёт подобной схемы работы – ред.) риск снижается», – сказал Храмагин журналистам. «И очень важно появление РЖД в модели, потому что это тоже такая конструкция, которая позволяет надеяться на стабильность в поставках, во внутренней обработке грузов», – добавил он. Храмагин отметил, что решение об участии ГТЛК в проекте сухогрузного района порта Тамань будет приниматься правительством РФ. «Мы сейчас в стадии подготовки самой-самой начальной», – заключил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.18; MAERSK НАДЕЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В РФ ПИЛОТ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВО II КВАРТАЛЕ

Датская Maersk может во втором квартале 2019 года запустить в пробную эксплуатацию в России блокчейн-платформу для контейнерных перевозок, сообщил журналистам глава подразделения Maersk Line в Восточной Европе Жолт Катона.

«Мы надеемся, что во втором квартале можем это запустить», – сказал он.

«Мы прошли целый ряд согласований, экспертизу Аналитического центра, получили положительное заключение, и сейчас **Минтранс** снова выходит на аппарат вице-премьера (Максима **Акимов**а – ИФ) с тем, чтобы получить уже разрешение на проведение «пилота», – добавил Ж.Катона.

«На подготовку запуска (после получения разрешения для запуска самого проекта – ИФ), также потребуется определенное время – согласование дорожной карты со всеми участниками эксперимента по срокам и параметрам участия, а также техническим вопросам подключения к Tradelens», – уточнил он.

«На этот год в России мы планируем рост контейнерооборота на 3-4%», – сказал Ж.Катона. По его мнению, в 2019 году рост российского контейнерного рынка в целом ожидается за счет грузевого экспорта, в то время как «в импорте мы не видим существенного роста», отметил он. При этом на российском рынке в 2019 ожидается около 3,5-3,7 млн TEU (грузевого – ИФ) контейнеров, уточнил Ж.Катона.

Как сообщалось, Maersk в партнерстве с ФГУП «Морсвязьспутник (структура **Росморречфлота**) планируют запустить в России цифровую торговую платформу Tradelens на базе технологии блокчейн для судоходной отрасли.

Внедрение платформы для международных морских перевозок пройдет в режиме пилотного проекта на базе Большого порта Санкт-Петербург. Платформу разработал и внедряет Tradelens (партнерская компания IBM и A.P. Moller -Maersk). Ее участниками уже выступают терминалы, морские и наземные перевозчики, государственные органы, таможни Нидерландов, Австралии, Саудовской Аравии, Перу, Кении и целого ряда других стран мира.

Tradelens использует технологию блокчейн от IBM как основу для создания цифровых цепочек поставок. Платформа предоставляет возможность для более эффективного сотрудничества между торговыми партнерами – с ее помощью можно создавать базу данных обо всех связанных с грузом действиях, а также обеспечить переход на цифровые

контракты и коносаменты, сохраняя при этом приватность информации и полную конфиденциальность сторон.

Maersk – судоходное подразделение датской A.P. Moeller-Maersk A/S, мирового лидера в контейнерных перевозках и в управлении портами. Группе принадлежит более 70 контейнерных терминалов по всему миру. Также она владеет рядом крупнейших в мире судов-контейнеровозов, а в целом ее флот насчитывает около 786 судов.

ПРАЙМ; 2019.04.18; FESCO И «ТЕРМИНАЛ МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ» БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Fesco и «Терминал Морской Рыбный Порт» (ТМРП) будут развивать контейнерные перевозки между Санкт-Петербургом и Владивостоком, соответствующее соглашение стороны подписали на полях форума Transrussia.

«Транспортная группа Fesco и «Терминал Морской Рыбный Порт» договорились развивать регулярные железнодорожные контейнерные перевозки из Санкт-Петербурга во Владивосток и в обратном направлении», – говорится в сообщении Fesco, распространенном по итогам подписания.

Компании намерены запустить еженедельный контейнерный сервис для доставки грузов от станции Автово (Санкт-Петербург) до Владивостока и обратно. В перспективе также планируется расширение географии и на другие регионы РФ. В рамках сервиса Fesco готова предоставить свой подвижной состав, контейнеры и терминальную инфраструктуру, а ТМРП – мощности своего морского терминала в Санкт-Петербурге.

«За счет сотрудничества с ТМРП мы рассчитываем оптимизировать взаимодействие «порт-железная дорога» в северо-западном регионе и выстроить работу по технологии, которую успешно применяем в порту Владивостока», – приводятся в сообщении слова исполнительного директора «Феско Интегрированный транспорт» (входит в группу Fesco) Герман Маслов.

Транспортная группа Fesco – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежат Владивостокский морской торговый порт, железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция оператора фитинговых платформ «Русская тройка».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО; 2019.04.18; НА ВОЛГУ ПОТРАТЯТ 140 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Для спасения Волги утвержден специальный федеральный проект – «Оздоровление Волги», рассказал в интервью «РГ» глава Росводресурсов Дмитрий Кириллов.

По его словам, 90 процентов загрязненных сточных вод в Волгу формируют 200 предприятий. Из них 131 – коммунального хозяйства и 69 промышленных предприятий. «Паспортом федерального проекта предусмотрено решение ключевых задач, связанных со снижением антропогенного воздействия и сокращением сброса загрязненных сточных вод, изоляцией и ликвидацией источников негативного воздействия на реку Волга от объектов накопленного экологического вреда и затонувших судов», – говорит Кириллов.

<https://rg.ru/2019/04/18/na-volgu-potratyat-140-milliardov-rublej.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.19; СОЗДАНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА ОКАЗАЛОСЬ ПОД УГРОЗОЙ; КИТАЙ ХОЧЕТ САМ ПРОДАВАТЬ ЛАЙНЕР НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ, НО ДЛЯ РОССИИ ЭТО ЛИШАЕТ ПРОЕКТ СМЫСЛА

В конце 2018 г. китайская корпорация СОМАС предложила Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) разделить продажи разрабатываемого совместно широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929. Об этом рассказали

«Ведомостям» два человека, близких к ОАК. Китай хочет сам продавать самолет на китайском рынке, а России предлагает продавать его у себя и на мировом рынке, говорят собеседники.

Работу над самолетом СОМАС и ОАК начали в 2016 г. В совместном предприятии CRAIC стороны получили по 50%. Стоимость проекта оценивается в \$20 млрд: \$13 млрд пойдет непосредственно на разработку лайнера, \$7 млрд – на создание системы постпродажного обслуживания и финансовые инструменты стимулирования продаж. Расходы СОМАС и ОАК договорились разделить пополам, поставки предполагается начать с 2026 г. В базовой версии лайнер сможет принять 280 пассажиров, дальность полета составит 12 000 км. Выпускать CR929 предполагалось в Шанхае. В октябре 2018 г. на выставке China Airshow в Чжухае был впервые представлен полноразмерный макет носовой части CR929. Сейчас идет согласование общего вида самолета, проведение экспериментально-исследовательских работ в области аэродинамики, выбор конструкционных материалов, анализ предложений от потенциальных поставщиков ключевых систем и оборудования.

Всего три страны в мире создавали широкофюзеляжные пассажирские лайнеры – США, Франция и СССР. Для России смысл совместного с Китаем проекта как раз заключался в разделении расходов и доступе на гигантский китайский рынок, который позволил бы обеспечить лайнеру достаточные для окупаемости продажи, рассказывали ранее менеджеры ОАК и федеральные чиновники.

Поэтому предложение о отдельных продажах лишает для России проект всякого смысла. Президент ОАК Юрий Слюсарь и **замминистра** промышленности Олег Бочаров планируют переговоры с китайцами по этому вопросу, говорит близкий к ОАК человек. Финансирование проекта с российской стороны предполагается огромное – порядка 600 млрд руб., это больше, чем все другие авиастроительные программы, вместе взятые, добавляет собеседник.

Потребность китайского рынка в широкофюзеляжных самолетах в ближайшие 20 лет оценивается примерно в 1200 шт., российского – всего от 50 до 120, рассказывал Слюсарь в интервью «Ведомостям». Всего по программе CR929 планируется выпустить в течение 20 лет около 800 лайнеров.

В свете китайского предложения ОАК всерьез рассматривает вариант отказаться от паритетных партнерства и разделения расходов, говорят два человека, близких к ОАК. Корпорация может стать подрядчиком для СОМАС, продающим решения, технологии и комплектующие. По такой схеме, например, предполагается сотрудничество с Китаем другого холдинга – «Вертолеты России»: он разработает отдельные узлы для китайского тяжелого вертолета.

Есть у сторон и другое серьезное разногласие, рассказали три человека, близких к ОАК: о стране, в которой будет получен сертификат типа на CR929. ОАК планировала, что раз она будет основным проектировщиком, то и держателем сертификата типа будет ее структура, зарегистрированная в России.

Китай же настаивает, чтобы сертификат типа получала китайская компания, и с ним очень сложно вести переговоры, говорит собеседник в ОАК. Россия уже имеет опыт сертификации SSJ100 в Европе, «которая необходима для поставок самолета на внешние рынки, Китай же – никакого», продолжает он.

И хотя договоренностей по этим важным бизнес-составляющим нет, инженерная работа над программой с участием китайских специалистов продолжается, Китай уже получает какую-то документацию и компетенции, затягивание времени его вполне устраивает, сетует другой собеседник в ОАК. До решения всех вопросов стоило бы все остановить, но это вопрос политический, добавляет он.

«С китайской стороной ведутся переговоры, в том числе по выработке модели кооперации», – заявил представитель Минпромторга. «Нам не известно ни о каком предложении по разделению продаж», – уверяет его коллега из ОАК.

Предложение китайцев неприемлемо, говорит ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. Фактически Китай предлагает России взять на себя коммерческие риски продвижения самолета на внешние рынки и при этом отказаться от участия в прибыли от продажи на самом перспективном для него рынке, указывает он. Запрос «Ведомостей» в СОМАС остался без ответа.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/18/799607-rossiisko-kitaiskogo-samoleta>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАЙЛОВСКАЯ МАРИЯ; 2019.04.18; ВРАЧЕБНО-ЛЕТНУЮ ЭКСПЕРТИЗУ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ МОГУТ ИЗМЕНИТЬ

Врачебно-летная экспертиза в гражданской авиации может быть изменена – в частности, Росавиация может получить полномочия по организации медицинского освидетельствования авиационного персонала. Эту тему 18 апреля обсудят в Госдуме депутаты и эксперты.

На заседании Экспертного совета по совершенствованию организации медицинской помощи на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры планируется обсудить реализацию поручения Президента Российской Федерации Владимира **Путина** от 29 апреля 2016 года в части внесения в законодательство изменений, направленных на урегулирование вопросов, связанных с организацией врачебно-летной экспертизы в гражданской авиации, а также определения порядка формирования перечня лекарственных препаратов, применение которых лицами из числа авиационного персонала гражданской авиации влияет на безопасность полетов.

Ранее экспертным сообществом был разработан законопроект о медицинском обеспечении полетов гражданской авиации. Как рассказала замначальника отдела высшей квалификационной комиссии Управления летной эксплуатации Федерального агентства воздушного транспорта России Елена Колесникова 17 октября на I Международном конгрессе «Актуальные вопросы авиационной медицины», изменения направлены на урегулирование вопросов, связанных с организацией врачебно-летной экспертизы в гражданской авиации, включая создание системы мониторинга состояния здоровья, профилактики, медицинской помощи и медицинской реабилитации авиационного персонала.

«Законопроект разработан **Министерством транспорта** при участии Федерального агентства воздушного транспорта. Речь о наделении Росавиации полномочиями по проверке врачебно-летних экспертных комиссий и организации медицинского освидетельствования авиационного персонала в гражданской авиации на базе подведомственных Росавиации медицинских организаций», – поясняла эксперт.

Кроме того, в ходе заседания планируется обсудить вопросы оказания первой помощи на борту воздушного судна во время полета пассажирам и членам экипажа, разработку и утверждение рекомендаций по перевозке воздушным транспортом пациентов, страдающих тяжелыми формами заболеваний, а также подготовку новой редакции Требований к здравпункту аэровокзала гражданской авиации.

Врачебно-летную экспертизу в гражданской авиации могут изменить

<https://www.pnp.ru/social/vrachebno-lyotnyuyu-ekspertizu-v-grazhdanskoy-aviacii-mogut-izmenit.html>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.18; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ВНЕДРИТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОСАДОЧНЫЙ ДО НАЧАЛА ТУРИСТИЧЕСКОГО СЕЗОНА

Аэропорт Симферополя начнет принимать электронные посадочные талоны к началу высокого туристического сезона, рассказал RNS директор по взаимодействию со СМИ аэропорта Симферополь Игорь Лаптев в культурах Ялтинского экономического форума.

«К началу летнего высокого туристического сезона аэропорт «Симферополь» планирует внедрение услуги «Электронный посадочный». Для этого потребуется несколько миллионов рублей – на закупку и установку соответствующего оборудования, эти средства у нас имеются», – сообщил Лаптев.

Он отметил, что в данный момент точный объем необходимого финансирования просчитывают IT-специалисты аэропорта.

В феврале 2019 года **Минтранс** разрешил использовать электронные посадочные талоны в российских аэропортах.

<https://rns.online/transport/aeroport-Simferopolya-vnedrit-elektronnii-posadochnii-do-nachala-turisticheskogo-sezona-2019-04-18/>

ТАСС; 2019.04.18; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ГОТОВ ПРЕДОСТАВИТЬ ПЛОЩАДКИ ПОД ТЕХНОПАРКИ

Аэропорт Симферополя намерен предложить потенциальным инвесторам площадки под технопарки для организации выпуска высокотехнологичной продукции. Об этом сообщил в четверг ТАСС гендиректор аэропорта Евгений Плаксин на Ялтинском международном экономическом форуме.

«Мы сформировали земельные участки под технопарки, у нас есть хорошая сеть коммуникаций, которые могут обеспечить развитие современного высокотехнологичного производства. Это общемировая практика, мы готовы рассматривать предложения и начинать работу с инвесторами», – сказал он.

Плаксин не уточнил общего объема выделяемых прилегающих площадей, отметив, что этот вопрос будет обсуждаться непосредственно с инвесторами. По словам гендиректора, площадей будет достаточно для развития производства.

«Если говорить о производстве, то это может быть организация конвейерной сборки с применением робототехники и высокоточного оборудования», – сказал он.

Реконструкция аэропорта Симферополь в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) по социально-экономическому развитию Крыма предусматривает реконструкцию второй взлетно-посадочной полосы, строительство новой диспетчерской вышки, установку светосигнального оборудования. На эти цели выделено около 12,6 млрд рублей. 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.

<https://tass.ru/ekonomika/6348489>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rekonstruktsiya-aeroporta-Simferopol-prodlitsya-do-2022-goda-2019-04-18/>

ТАСС; 2019.04.18; ИНФРАСТРУКТУРА АЭРОПОРТА УЛАН-УДЭ ГОТОВА К РАБОТЕ С ЭЛЕКТРОННЫМИ ВИЗАМИ

Инфраструктура аэропорта города Улан-Удэ готова к работе с электронными визами для иностранных граждан, сообщил ТАСС глава Республики Бурятия Алексей Цыденов.

Ранее председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** подписал постановление, которое распространяет механизм электронных виз для граждан 18 стран на международные аэропорты Республики Бурятия и Забайкальского края. Механизм начнет действовать в этих регионах с 1 июня 2019 года.

«Инфраструктура готова, у нас в аэропорту **пункт пропуска** воздушный действует, мы и сейчас принимаем международные рейсы. Соответственно, в рамках работы с электронной визой тоже у нас уполномоченные органы готовы работать», – сказал он.

Цыденов отметил, что введение электронных виз для иностранных граждан послужит развитию деловых отношений и сферы туризма.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе главы и правительства региона, дальнейшее развитие аэропорта Бурятии, где построена новая взлетно-посадочная полоса длиной в 3400 м и шириной в 45 м, включает в себя строительство нового аэровокзального комплекса внутренних авиалиний и модернизацию существующего аэровокзала под международные авиалинии. Объем инвестиций в проект со стороны холдинга «Новпорт» составляет 1,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6349635>

ТАСС; 2019.04.18; В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА РАССМАТРИВАЮТ ВВЕДЕНИЕ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА»

Возможность введения режима «открытого неба» рассматривается в аэропорту Красноярск. Об этом на брифинге в среду сообщил журналистам вице-премьер правительства края Сергей Верещагин.

Режим «открытого неба» подразумевает снятие ограничения на полеты в этот аэропорт иностранных перевозчиков.

«Рассматривается, он не однозначный, по разным причинам, но он (вопрос введения такого режима, – ТАСС) рассматривается», – сказал Верещагин, добавив, что решение о введении этого режима не будет принято в 2019 году. «Сложная логистика этого решения, нужно много согласований, разные позиции существуют, но мы занимаемся», – отметил он.

Аэропорт Красноярск (прежнее название Емельяново) построен в 1980 году, с 1993 года имеет статус международного. В декабре 2017 года был открыт новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. метров с пропускной способностью 2,5-5 млн пассажиров. Компания «Аэрофлот» заявила, что в 2020 году создаст в аэропорту авиахаб. Планируется, что через три года после этого годовой пассажиропоток компании «Аэрофлот» в Красноярске сможет достичь 1 млн человек.

<https://tass.ru/sibir-news/6342680>

ТАСС; 2019.04.18; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКОГО АЭРОПОРТА ХРАБРОВО ПРОДЛИЛИ ДО КОНЦА 2021 ГОДА

Режим «открытого неба» для калининградского аэропорта Храброво продлили до конца 2021 года. Об этом сообщил в четверг, выступая перед депутатами областной думы с отчетом о работе регионального правительства в 2018 году и планах на 2019 год, губернатор региона Антон Алиханов.

Решение о введении режима «открытого неба» с пятой степенью «свободы воздуха» для Храброво **Минтранс** РФ принял в декабре 2014 года. Он дает иностранным авиакомпаниям право забирать в нем пассажиров, грузы и почту, не только для своих, но и для третьих стран, и по той же схеме доставлять их в Калининград.

«По ходатайству правительства Калининградской области и представлению **Минтранса**, федеральными властями принято решение о продлении режима «пятой свободы неба» [для аэропорта Храброво] до конца 2021 года. Это позволяет продолжить работу по привлечению на калининградский рынок авиауслуг не только отечественных, но и иностранных перевозчиков», – сказал Алиханов.

<https://tass.ru/ekonomika/6350632>

ПРАЙМ; 2019.04.18; РОССИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЗАПРОСИЛА ДОПУСК НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В КАНАДУ

Российская авиакомпания Nordwind запросила допуск на регулярные полеты в Монреаль (Канада), следует из материалов межведомственной комиссии по допуску авиакомпаний к воздушным перевозкам, размещенных на сайте Росавиации.

В настоящее время между РФ и Канадой нет прямых регулярных рейсов.

Как уточняется, перевозчик планирует выполнять полеты семь раз в неделю.

Согласно информации на сайте Nordwind, парк компании составляет 30 самолетов, его планируется увеличить до 50 воздушных судов.

Росавиация 25 марта текущего года ограничила сертификат эксплуатанта авиакомпании Nordwind в части времени полетов до запасных аэродромов. Как указало ведомство, соответствующее ограничение направлено на повышение уровня безопасности полетов. Росавиация уточнила, что перевозчик продолжит выполнять полеты с учетом этого ограничения.

Nordwind сообщала, что после ограничения сертификата эксплуатанта будет выполнять рейсы по расписанию, возможно незначительное увеличение продолжительности полетов по направлениям стран Карибского моря.

ТАСС; 2019.04.18; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ПОЯВИТСЯ МЕЖДУ ДАГЕСТАНОМ И ГРУЗИЕЙ С ИЮНЯ 2019 ГОДА

Прямой авиарейс появится между столицами Дагестана и Грузии. Первый рейс запланирован на конец июня текущего года, сообщила ТАСС в четверг помощник генерального директора махачкалинского аэропорта Камила Гамзатова.

«Новый авиамаршрут – из Махачкалы в Тбилиси – появится с конца июня этого года. Прямые чартерные рейсы будут выполнять авиакомпании Muway и «Ювт Аэро» три раза в неделю», – сказала Гамзатова.

По ее словам, «Ювт Аэро» начнет полеты с 21 июня, Muway Airlines – с 29 июня. «Полеты туда и обратно будут выполняться по пятницам, субботам и воскресеньям на воздушных судах Boeing B737 и Bombardier CRJ200, время полета составит около 40 минут. Продажи билетов уже начались. В настоящее время обговариваются условия наземного обслуживания», – добавила собеседница агентства.

<https://tass.ru/v-strane/6349793>

ПРАЙМ; 2019.04.18; КИТАЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ JUNEYAO AIRLINES ЛЕТОМ НАМЕРЕНА ОТКРЫТЬ РЕЙС ВЛАДИВОСТОК-НАНКИН

Китайская авиакомпания Juneyao Airlines намерена начать работу во Приморье, в начале лета запустив рейс по маршруту Владивосток-Нанкин, сообщает международный аэропорт Владивосток.

Представители авиакомпании посетили авиаузел.

«Целью визита китайской делегации стала подготовка к открытию нового маршрута Владивосток – Нанкин... Новая для Владивостока авиакомпания Juneyao Airlines намерена начать выполнять рейсы из международного аэропорта Нанкин в начале лета 2019 года. Полеты планируются с частотой 2 раза в неделю на воздушных судах A320», – говорится в сообщении.

По итогам встречи китайская делегация подтвердила намерение дальнейшего сотрудничества для развития воздушного сообщения между Владивостоком и другими городами КНР.

ПРАЙМ; 2019.04.18; НОВЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ ПОСТРОЯТ В АЭРОПОРТУ «СИМФЕРОПОЛЬ»

Новый командно-диспетчерский пункт построят в международном аэропорту «Симферополь», соглашение об этом подписано в четверг в рамках Ялтинского международного экономического форума.

Соглашение в сфере реализации инвестиционного проекта «Развитие аэропортового комплекса «Симферополь» подписал глава Крыма Сергей Аксенов, а также руководители государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации и самого аэропорта.

По данным пресс-службы главы республики, инвестпроект позволит создать современный высокотехнологичный транспортный узел, позволяющий реализовать высокий потенциал Крыма как туристического, культурного и делового региона.

В свою очередь, в пресс-службе авиаузла сообщили, что стоимость проекта составляет 882 миллиона рублей.

«Соглашение подразумевает, что госкорпорация по ОрВД выступит инвестором строительства в аэропорту Симферополя диспетчерской вышки и вложит в проект 881,9 миллиона рублей, аэропорт Симферополь обеспечит реализацию проекта, а правительство Крыма окажет сторонам всю необходимую помощь, в том числе, в получении согласований и разрешений», – сообщили в пресс-службе.

Строительство современного командно-диспетчерского пункта, по данным авиаузла, направлено на повышение эффективности аэронавигационного обслуживания, безопасности и регулярности полетов. Пункт будет представлять собой специализированное многоэтажное капитальное здание башенного типа. Его запоминающаяся архитектура не уступит вышкам в лучших аэропортах мира.

Симферопольскую вышку планируется оснастить аэронавигационным оборудованием исключительно российского производства в соответствии со всеми международными стандартами. Строительство будет вестись в рамках инвестиционного проекта по развитию аэропортового комплекса, включенного в федеральную целевую программу (ФЦП) развития Крыма.

По данным авиаузла, ФЦП развития Крыма предусматривает выделение 12,5 миллиарда рублей на модернизацию аэропорта Симферополь. Помимо строительства нового командно-диспетчерского пункта, эти средства направляются на строительство второй взлетно-посадочной полосы длиной 3200 метров.

Ялтинский международный экономический форум – ежегодное деловое мероприятие в экономической сфере, проводимое в Крыму. В 2019 году форум проходит с 18 по 20 апреля. Организаторы ожидают более 3 тысяч участников из порядка 100 стран мира. МИА «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером форума.

ТАСС; 2019.04.18; В РФ НАЧАТЫ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ДЕМОНСТРАТОРА САМОЛЕТА СО СВЕРХКОРОТКИМ ВЗЛЕТОМ – ФПИ

Компания «Промсервис» начала работы по созданию демонстратора перспективного транспортного самолета со сверхкоротким взлетом и посадкой. Об этом сообщили в четверг ТАСС в Фонде перспективных исследований (ФПИ).

Там напомнили, что ранее компания «Промсервис» (г. Истра) под руководством ФПИ подготовила аванпроект самолета со сверхкоротким взлетом и посадкой: машина сможет взлетать и садиться на небольшой площадке с высотой препятствий на ее границе до 15 метров.

«В настоящее время начат второй этап работ над летательным аппаратом – создание его демонстратора», – сказали в ФПИ.

В самолете будет применена схема активного обдува крыла с помощью 10 распределенных по его передней кромке воздушных винтов с электроприводом, что обеспечит аппарату достаточную подъемную силу при малой скорости на сверхкоротком разбеге. Расчетная дальность полета составит 1000 км при скорости в 250 км/ч, максимальная скорость – 315 км/ч, вес полезной нагрузки – до 500 кг, сообщили в фонде. Там добавили, что первый полет демонстратора машины намечен на 2022 год.

Разработка транспортного самолета сверхкороткого взлета и посадки с гибридной силовой установкой – один из девяти проектов, запущенных ФПИ в прошлом году. Проект в числе прочих был отмечен на заседании попечительского совета фонда по итогам 2018 года, которое прошло 15 апреля под председательством вице-преьера РФ Юрия Борисова.

<https://tass.ru/ekonomika/6347197>

ПРАЙМ; 2019.04.18; ФРП ДАСТ ОДК 500 МЛН РУБ НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА АВИАДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21

Фонд развития промышленности (ФРП) даст Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) 500 миллионов рублей на создание единого информационного пространства для поддержки и планирования производства узлов авиадвигателя ПД-14, предназначенного для самолета МС-21, сообщает пресс-служба Минпромторга.

«Наблюдательный совет Фонда развития промышленности одобрил первый заем по программе «Цифровизация промышленности». Средства в объеме 500 миллионов рублей получит уфимское ПАО «ОДК-УМПО» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию госкорпорации «Ростех»)), – говорится в сообщении. «Компания планирует создать единое информационное пространство для поддержки и планирования производства узлов новейшего гражданского авиационного двигателя ПД-14», – добавили в пресс-службе.

ОДК-УМПО участвует в кооперации с другими предприятиями ОДК в проекте создания двигателя ПД-14. Двигатель ПД-14 разработан для узкофюзеляжного среднемагистрального самолета МС-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе композитных. Это первый с 1980-х годов полностью российский турбовентиляторный двигатель для гражданской авиации и первый отечественный двигатель, изначально разработанный в соответствии с международными нормами и требованиями. В 2018 году на ПД-14 был выдан сертификат типа Росавиации.

ТАСС; 2019.04.18; САМОЛЕТ SSJ-75 БУДЕТ РАЗРАБОТАН К 2024 ГОДУ

Самолет SSJ-75 – модификация самолета SSJ-100 с увеличенной долей российских комплектующих – будет создан к 2024 году. Об этом журналистам сообщил **заместитель министра** промышленности и торговли РФ Олег Бочаров.

Ранее сегодня газета «Коммерсантъ» сообщила, что «Объединенная авиастроительная корпорация» переносит срок реализации этого проекта.

«Какие сроки переносятся? Кто вам сказал? Сроки нам никто не переносил. У нас есть поручение президента про 2024 год, – сказал он. – Конечно (2024 год – актуальный срок – прим. ТАСС)».

По словам Бочарова, проект SSJ-75 – это проект импортозамещенного самолета, а не укороченного лайнера на 75 мест. В базовой версии самолета Sukhoj Super Jet – 98 кресел.

<https://tass.ru/ekonomika/6348964>

ПРАЙМ; 2019.04.18; ОАК ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ПЕРЕНОС СРОКОВ СОЗДАНИЯ УКРОЧЕННОГО САМОЛЕТА SSJ

Укороченная версия SSJ прорабатывается в общем пуле работ по модернизации самолета, но первоочередной задачей компании на текущем этапе является импортозамещение, сообщили РИА Новости в пресс-службе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Газета «Коммерсантъ» ранее в четверг сообщила, что ОАК вынужденно переносит создание укороченной 75-местной модификации самолета Sukhoi Superjet на неопределенный срок. Вместо этого ОАК сосредоточится на максимально возможном импортозамещении узлов нынешнего самолета.

«Идут активные работы по созданию модернизированного Суперджета. Они предполагают создание новой «платформы» самолета. Это улучшенные прочностные характеристики, повышение надежности, снижение стоимости комплектующих, серьезное импортозамещение», – сказали в пресс-службе ОАК.

«В этом ряду одним из направлений работы было и остается развитие линейки с точки зрения рыночного спроса. Версия SSJ75 относится к этому блоку работ и прорабатывается

в общем пуле работ по модернизации самолета. При этом, на текущем этапе первоочередная задача – импортозамещение», – добавили в пресс-службе.

«Коммерсант» отмечает, что в ближайшие три года правительство планировало направить на укороченную версию SSJ 41,35 миллиарда рублей. Отсрочка в ее разработке может привести к потере крупнейшего частного заказчика – авиакомпании S7, которая может сделать выбор в пользу зарубежных самолетов.

Один из источников газеты отметил, что «ускоренное импортозамещение признано более приоритетной задачей на текущем этапе, нежели укорачивание фюзеляжа».

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3946877>

<https://ria.ru/20190418/1552798971.html>

ТАСС; 2019.04.18; НОВАЯ МОДЕЛЬ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА L-410 НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ПО РОССИИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Новая модель регионального самолета Aircraft Industries L-410 NG начнет эксплуатироваться в России до конца 2019 года. На воздушное судно с улучшенными параметрами, рассчитанными на полеты в условиях Арктики, появились первые заказчики. Об этом сообщил ТАСС в среду представитель пресс-службы Уральской горно-металлургической компании (УГМК).

Чешская авиастроительная компания Aircraft Industries, созданная на базе авиазавода LET, является «дочкой» УГМК.

«На самолет уже появились первые российские заказчики и предполагается, что L-410 NG начнет эксплуатироваться в нашей стране уже в этом году. Самолет простой и неприхотливый, это фактически летающая маршрутка, которая может садиться в любых условиях. Это особенно актуально для регионов Арктики, Сибири и Дальнего Востока», – сказал представитель пресс-службы.

Накануне Росавиация сертифицировала новую модель L-410, которая отличается от базовой улучшенными летными и эксплуатационными характеристиками. Крейсерская скорость регионального самолета L-410 NG составляет 417 км/час. Интегральное крыло со встроенным топливным баком позволило увеличить дальность полета почти вдвое до 2570 км. Кроме того, также в два раза было увеличено багажное отделение воздушного судна, которое теперь может перевозить на 400 кг больше груза.

<https://tass.ru/ekonomika/6342621>

ТАСС; 2019.04.18; ФАС ПЕРЕНЕСЛА НА 15 МАЯ СЛУШАНИЕ ДЕЛА В ОТНОШЕНИИ СОТРУДНИКОВ «АЭРОФЛОТА» НА КОЛЫМЕ

Управление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) по Магаданской области в четверг на заседании по делу о завышении цен на услуги воздушной перевозки грузов и почты группой лиц «Аэрофлота» (группа лиц – «Аэрофлот» и дочерняя компания «Россия») перенесло слушания на 15 мая 2019 года в связи с необходимостью собрать доказательства. Об этом сообщили ТАСС в ведомстве.

В начале года комиссия управления возбудила дело по результатам рассмотрения заявления бывшего губернатора Магаданской области Владимира Печеного об увеличении группой лиц «Аэрофлота» авиатарифа на перевозку грузов до 345 рублей за 1 кг в апреле 2018 года. 18 января состоялось первое слушание.

«Сегодня состоялось заседание. Слушание перенесли на 15 мая текущего года, так как необходимо собрать доказательства и информацию. Мы полно и всесторонне исследуем обстоятельства, которые рассматриваем», – сказал собеседник агентства.

Авиаперевозки являются единственным возможным способом доставки грузов в труднодоступные районы, к которым относится Магаданская область.

ТАСС; 2019.04.18; АНУЛИРОВАНИЕ ЛЕТНОГО СЕРТИФИКАТА «ПСКОВАВИА» НЕ ОТРАЗИЛОСЬ НА ЕЕ РАБОТЕ – АВИАКОМПАНИЯ

Аннулирование Росавиацией летного сертификата авиакомпании «Псковавиа» не отразилось на ее работе. Все сотрудники в составе 180 человек продолжают выполнять служебные обязанности, сообщил в среду ТАСС генеральный директор ОАО «Псковавиа» Виктор Мартыненко.

В среду руководство комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области сообщило ТАСС, что **Федеральное агентство воздушного транспорта** (Росавиация) аннулировала летный сертификат авиакомпании «Псковавиа», действие которого с апреля 2018 года было приостановлено по просьбе региональных властей.

«Компания и аэропорт продолжает свою работу. Сейчас в «Псковавиа» 180 сотрудников. Пилоты на данный момент сейчас трудоустроены в другие авиакомпании, фактически все. Мы продолжаем работу. Продолжаем работать в том же режиме, тем же составом», – сказал Мартыненко.

Он добавил, что сотрудники авиакомпании продолжают работать в аэропортовом комплексе. «У нас два в одном. У нас несколько сертификатов, у нас есть сертификат на аэропортовую деятельность. И аэропорт продолжает работу, принимает и обслуживает воздушные суда согласно расписанию и согласно выполнению чартерных программ», – пояснил собеседник агентства.

Среди услуг предприятия не только воздушные пассажирские перевозки и грузовые чартерные внутренние и международные перевозки. «Псковавиа» также ведет аэропортовую деятельность и занимается наземным обслуживанием воздушных судов в аэропорту, а также предоставляет услуги по периодическому и оперативному техническому обслуживанию воздушных судов. Авиакомпания является главным оператором аэропорта Пскова, использует самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-26БРЛ и вертолет Robinson R-44.

Ситуация в «Псковавиа»

В январе 2018 года СК РФ возбудил дело о невыплате зарплат работникам авиакомпании на 2,5 млн рублей, в прошлом году прокуратура разбиралась с подобными нарушениями на суммы 8 и 9 млн рублей. По поручению губернатора Псковской области Михаила Ведерникова был переизбран совет директоров акционерного общества, разработан план стабилизации и установлен максимальный контроль за финансово-хозяйственной деятельностью компании.

Региональные власти оценивали ситуацию «Псковавиа» как очень тяжелую и сообщали, что из областного бюджета приходится выделять 6-10 млн рублей в месяц, чтобы компания не потеряла летный сертификат и не стала банкротом. В октябре 2018 года компания «Аэропорт Сиверский» выиграла конкурс на пакет акций авиаперевозчика. По документации, компания получила 75% минус одну акцию «Псковавиа» за 55 млн рублей. По расчетам региональных властей, приватизация позволит авиакомпании привлечь более 1,2 млрд рублей инвестиций и вывести ее из кризиса.

В начале октября 2018 года было восстановлено авиасообщение между Псковом и Москвой. Ранее губернатор Псковской области Михаил Ведерников называл авиасообщение со столицей РФ важнейшим фактором, который определяет не только транспортную доступность, но и экономическое развитие региона. Для запуска авиарейсов при поддержке администрации региона ОАО «Псковавиа» привело техническое состояние аэропорта в нормативное состояние. Кроме того, региональные власти намерены в 2019 году связать авиасообщением Псков и Сочи, которое с 2020 года должно стать круглогодичным. Ранее псковские власти заявляли о намерении выделить из регионального бюджета субсидию в размере 30 млн рублей для запуска прямого авиарейса по этому маршруту.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; РОСТУРИЗМ КОНТРОЛИРУЕТ СИТУАЦИЮ С ОТМЕНОЙ ВЫЛЕТА ТУРИСТОВ НА ХАЙНАНЬ

Федеральное агентство по туризму взяло под контроль ситуацию с российскими туристами, которые 18 апреля не смогли вылететь на отдых из Санкт-Петербурга в Хайкоу на китайском острове Хайнань, сообщает пресс-служба ведомства.

В связи с отменой вылета туристов из Петербурга в Хайкоу Ростуризм незамедлительно запросил информацию о сложившейся ситуации у авиакомпании IFly и туроператоров с целью уточнения сложившейся ситуации и предпринимаемых ими мерах по ее разрешению. В их адрес также направлены официальные запросы.

По имеющейся на данный момент в ведомстве информации, более 130 российских туристов, которые должны были вылететь на Хайнань, не смогли воспользоваться оплаченной авиаперевозкой в связи с отсутствием их в списке пассажиров данного рейса. Вместе с тем, по имеющейся от туроператоров информации, туристский продукт были полностью оплачен ими китайской принимающей стороне. В сложившейся ситуации туроператоры выполняют свои обязательства в полном объеме в соответствии с условиями договоров о реализации туристского продукта.

«Федеральное агентство по туризму держит ситуацию на контроле, находится на постоянной связи с Росавиацией, авиакомпанией и туроператорами. В адрес китайских властей направлено соответствующее обращение. Ростуризм выясняет все обстоятельства случившегося. Первичный анализ ситуации показывает, что причиной случившегося могла стать многоуровневая цепочка посредников между туроператорами, принимающими сторонами и авиакомпаниями», – информируют в ведомстве.

Федеральное агентство по туризму обращает внимание туристов, что в соответствии с законодательством РФ, если потребитель выезжает за пределы территории России, исполнитель (туроператор либо турагент) обязан не позднее 24 часов до начала путешествия передать потребителю билет, подтверждающий право на перевозку (в том числе чартерную) до пункта назначения и обратно. За несоблюдение этого требования ответственность перед туристом несет туроператор, который сформировал туристский продукт и приобрел соответствующие услуги у третьих лиц.

<https://ria.ru/20190418/1552815832.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190418/1552814034.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.18; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ О ПАДЕНИИ ЛЕГКОМОТОРНОГО САМОЛЕТА

Информация о падении легкомоторного самолета в Тосненском районе Ленинградской области не подтвердилась, сообщили РИА Новости в пресс-службе МЧС России.

Ранее в ведомстве РИА Новости сообщили, что поступило сообщение о возможном падении легкомоторного самолета, спасатели уже приступили к поиску воздушного судна.

<https://ria.ru/20190418/1552822896.html>

ТАСС; 2019.04.18; UTAIR НЕ НАШЛА НАРУШЕНИЙ В ПРОДАЖЕ 13 АВИАБИЛЕТОВ МАТЕРИ ДВОИХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ

Авиакомпания Utair предприняла все необходимые меры, чтобы обеспечить мать двух детей-инвалидов из Хабаровского края местами на рейсе из Кургана в Москву. Нарушений в действиях компании не было, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе Utair. В феврале этого года на телеканале «Россия-1» появился сюжет о том, что жительница Хабаровска была вынуждена приобрести для себя и своих детей, которые находились в инвалидных колясках после операции, 13 билетов на рейс Курган – Москва авиакомпании Utair. Сумма стоимости билетов, таким образом, вместо запланированных 16 тыс. рублей превысила 60 тыс. В свою очередь авиаперевозчик заявлял журналистам, что социальные

службы не связывались с компанией, чтобы обсудить условия перевозки маломобильных пассажиров. Как сообщалось ранее, по данному факту Сургутская транспортная прокуратура возбудила два административных дела.

«Никаких нарушений в действиях авиакомпании нет. Курганский следственный отдел на транспорте уже провел проверку данной ситуации и принял решение об отказе в возбуждении дела», – сказали в пресс-службе.

Как уточнили в авиакомпании, для перевозки матери с двумя детьми потребовалось 13 мест: одно – для взрослого, три – для одного ребенка с гипсом и девять – для второго ребенка на носилках. «При этом Фонд социального страхования РФ, который занимался перевозкой семьи на лечение, выделил им деньги только на четыре места. Чтобы семья смогла улететь как можно скорее, Utair заменил самолет на тот, где были места для носилок, и установил их в кратчайший срок – за 2 часа», – пояснили в пресс-службе Utair.

Фонды и общественные организации, которые оплачивают проезд на лечение, должны заранее связываться с авиакомпанией и уточнять наличие мест на нужном рейсе, добавили в пресс-службе. «Со своей стороны Utair делает все возможное, чтобы оперативно решать проблемы маломобильных пассажиров», – заверили в авиакомпании.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2018 году перевезла 7,9 млн пассажиров.

<https://tass.ru/obschestvo/6343357>

[Вернуться в оглавление](#)