



Ежедневный мониторинг СМИ

22 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; 2019.04.19; ВЛАСТИ НЕ ВЫЯВИЛИ НАРУШЕНИЙ В ПРАВИЛАХ ПЕРЕВОЗКИ РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ»	4
ТАСС; ЮРИЙ МАЛИНОВ; 2019.04.19; МИД ГРЕЦИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО АФИНЫ И МОСКВА СОЗДАЮТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ.....	5
ТАСС; 2019.04.19; ЮРИЙ МАЛИНОВ; ДИТРИХ ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЮ И ГРЕЦИЮ ОТЛИЧАЕТ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ПОЛИТИЧЕСКОГО ДОВЕРИЯ	6
ТАСС; ЮРИЙ МАЛИНОВ; 2019.04.19; ГРЕЦИЯ ОТПРАЗДНУЕТ В МАЕ С РОССИЕЙ НАЧАЛО ПЕРЕКРЕСТНОГО ГОДА ЛИТЕРАТУРЫ И ЯЗЫКА	7
ТАСС; 2019.04.19; ИРАН ОБСУЖДАЕТ С КРЫМОМ НАЛАЖИВАНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ	7
ГТРК ЛОТОС # АСТРАХАНЬ; 2019.04.20; АСТРАХАНЬ ИМЕЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ КРУПНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА.....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; НЕОБХОДИМО УСИЛИВАТЬ ТРАНСПОРТНОЕ ВЛИЯНИЕ РОССИИ НА КАСПИИ – ЛЕВИТИН	9
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; КРУПНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОД МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗЫ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН В АСТРАХАНИ – ЛЕВИТИН	9
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.04.19; «ПЛАТОН» ПОДКЛЮЧАЕТСЯ К АВТОБУСАМ; МИНТРАНС ГОТОВИТ ЭКСПЕРИМЕНТ В ЧЕТЫРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО МОНИТОРИНГУ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»	11
ТАСС; 2019.04.19; МИНТРАНС В ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМ РЕЖИМЕ ПОДКЛЮЧИТ АВТОБУСЫ К «ПЛАТОНУ» ДО 15 ОКТЯБРЯ	13
РИА НОВОСТИ; 2019.04.19; МИНТРАНС ПРОВЕДЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ОТСЛЕЖИВАНИЮ АВТОБУСОВ ЧЕРЕЗ «ПЛАТОН»	14
КОММЕРСАНТЪ-FM; ГЛЕБ СИЛКО; 2019.04.21; ГЕНПРОКУРАТУРА «ПОДКЛЮЧИТСЯ» К ЧАСТНЫМ КАМЕРАМ НА ДОРОГАХ; КАКИЕ ВОПРОСЫ К КОМПЛЕКСАМ НАКОПИЛИСЬ У ВЕДОМСТВА И ВОДИТЕЛЕЙ	14
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.19; ГЕНПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ УСТАНОВКУ ВИДЕОКАМЕР ДЛЯ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД.....	16
RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.04.19; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ МИНТРАНСА РАЗДЕЛИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ	17
RT (RUSSIAN.RT.COM); РОМАН ЩИМАЕВ; 2019.04.19; БОЛЬШЕ ВОПРОСОВ, МЕНЬШЕ ОШИБОК: В РОССИИ МОГУТ ИЗМЕНИТЬ ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН В ГИБДД	17
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.19; УТВЕРЖДЕНЫ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.....	18
ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР, ЦЫРУЛЕВА ИРИНА; 2019.04.22; ЭТО ЗАЛЕТ: АВИАКОМПАНИЯМ ПРОПИШУТ ПУНКТУАЛЬНОСТЬ; МИНТРАНС ГОТОВИТ НОВУЮ МЕТОДИКУ УЧЕТА ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ.....	19

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ДМИТРИЙ ПОПОВ; 2019.04.21; В РОССИИ УЖЕСТОЧАТ ПРАВИЛА АВИАБЕЗОПАСНОСТИ: КОГДА ВОЗМОЖЕН ПОВТОРНЫЙ ДОСМОТР	21
ТАСС; 2019.04.19; ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ЗАБАЙКАЛЬЕ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ ГРАЖДАН С ЭЛЕКТРОННЫМИ ВИЗАМИ.....	21
ТАСС; 2019.04.19; РОСТУРИЗМ РАЗРАБОТАЛ МЕРЫ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ЭКСТРЕННЫХ СИТУАЦИЙ У ТУРОПЕРАТОРОВ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ОТЛК ERA И ZSSK CARGO БУДУТ РАЗВИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КИТАЕМ И СЛОВАКИЕЙ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ОТЛК ERA И LIETUVOS GELEZINKELIAI ЗАПУСТЯТ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КНР В ЛИТВУ	25
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.04.21; РАБОТА ПО НАЦПРОЕКТАМ.....	26
ТАСС; 2019.04.19; РОССИЯ И САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ОБСУЖДАЮТ КООПЕРАЦИЮ В СОЗДАНИИ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; LDZ LOGISTIKA БУДЕТ ПРОДВИГАТЬ В ЛАТВИИ ЭЛЕКТРОННУЮ ТОРГОВУЮ ПЛОЩАДКУ РЖД.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; «ДОЧКА» ЛАТВИЙСКОЙ LDZ ДОГОВОРИЛАСЬ С ПГК ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПЕРЕВОЗОК В СООБЩЕНИИ С РФ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РЖД ЗАКУПИТ У ВОРОНЕЖСТАЛЬМОСТА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ ДЛЯ Ж/Д ВИАДУКОВ В СЕРБИИ НА \$6 МЛН.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.04.21; ПОРТ ТАРТУС В СИРИИ В ТЕЧЕНИЕ НЕДЕЛИ ПЕРЕДАДУТ В АРЕНДУ РОССИИ НА 49 ЛЕТ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ	29
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.19; ТРАДИЦИИ. ПРАКТИКА. ОПЫТ; В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА ВУЗА	29
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ГЛАВА РФПИ ИНФОРМИРУЕТ МЕДВЕДЕВА О ВОЗМОЖНЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В НАЦПРОЕКТЫ	30
ТАСС; 2019.04.19; КРУПНЫЕ ГОРОДА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕЙДУТ НА ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.....	30
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.20; В МОСГОРДУМУ ПОВТОРНО ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДО 5 ТЫС. РУБ. ДЛЯ ЗАЦЕПЕРОВ В РОССИИ ..30	
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.04.22; КРЫМУ ПОДОБРАЛИ НАДЕЖНОГО ТРЕЙДЕРА; ПОСТАВКАМИ ТОПЛИВА НА ПОЛУОСТРОВ МОЖЕТ ЗАНЯТЬСЯ «ПРОМСЫРЬЕИМПОРТ»	31
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.22; ВСЕ ЗНАКИ В ГОСТЕ К НАМ; РОССТАНДАРТ ВВОДИТ НОВЫЙ МАСШТАБ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.21; КАК ИЗМЕНИТСЯ ЭКЗАМЕН НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА; В ГАИ БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ	34
КОММЕРСАНТЬ. НОВОСТИ ONLINE; 2019.04.19; ШАШЕЧКИ СНАБДЯТ ДАТЧИКАМИ; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРИСМОТРИТ ЗА ВОДИТЕЛЯМИ С ПОМОЩЬЮ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	35
РБК; 2019.04.19; ГЛАВА ФАС ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ РОСТ ЦЕН НА ПРОЕЗД В АВТОБУСАХ.....	37
ТАСС; 2019.04.19; В ПОЕЗДАХ МЕТРО МОСКВЫ ВНЕДРИЛИ СИСТЕМУ «АНТИСОН» ДЛЯ МОНИТОРИНГА БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТОВ	37
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.04.21; СДЕЛАЛИ ЗАРЯДКУ: МЕСТ ДЛЯ ЗАПРАВКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ СТАНЕТ ВДВОЕ БОЛЬШЕ; ДЕВЕЛОПЕРЫ НАЧАЛИ МАССОВО УСТАНОВЛИВАТЬ СТАНЦИИ В ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСАХ	37

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РОСАВТОДОР ОБЪЯВИЛ ТОРГИ НА РЕМОНТ 2 УЧАСТКОВ М5 «УРАЛ» ОБЩЕЙ СТОИМОСТЬЮ 8,2 МЛРД РУБ.	38
ТАСС; 2019.04.21; ДЛЯ РЖД И ДРУГИХ КОМПАНИЙ ВВЕДУТ КРП ПОД НАЦПРОЕКТЫ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РЖД СОЗДАЛИ КАРТУ ПУТЕВЫХ РАБОТ, ПРИЗЫВАЮТ ОТПРАВИТЕЛЕЙ В ЭТОТ ПЕРИОД ВЕСТИ РЕМОНТ МОЩНОСТЕЙ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.21; МИНЭНЕРГО РФ И КОМПАНИИ ПРОСЯТ СНИЗИТЬ Ж/Д ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ – ГАЗЕТА	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ФАС РАБОТАЕТ НАД ПЕРЕСМОТРОМ Ж/Д ТАРИФОВ ДЛЯ УНИВЕРСАЛЬНЫХ И РЕФКОНТЕЙНЕРОВ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ИНТЕГРАЦИЮ ЯРОСЛАВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД С МЦК ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА 2019 ГОДА	41
ТАСС; 2019.04.19; РЖД БУДУТ ПОДАВАТЬ Пассажирам еду в картонных упаковках вместо пластиковых	41
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РОССЕТИ ПРЕДЛОЖИЛИ РЖД ВЗЯТЬ ИХ СЕТИ В ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	41
ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.04.21; ГРУППА ALLTECH БОСОВА НАЧАЛА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА 2-ГО СЕВЕРОМУЙСКОГО Ж/Д ТОННЕЛЯ.....	42
ГУДОК; БОРОДАЕВСКАЯ МАРИЯ; 2019.04.20; ИННОВАЦИЯМ ВЫНЕСУТ ВЕРДИКТ; РЖД ОЦЕНЯТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЯЕМЫХ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ.....	42
РБК; 2019.04.21; ГТЛК ЗАКУПИТ 2,4 ТЫС. ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ НА 11 МЛРД РУБ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПАРОМНОГО КОМПЛЕКСА ПЛАНИРУЕТСЯ В 2019 Г В 2 МОРПОРТАХ САХАЛИНА И ХАБАРОВСКОГО КРАЯ.....	44
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.04.21; НАХОДКИНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ПРОШЕЛ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; СПРОС НА ЛЕТНИЕ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ ПО РФ РАСТЕТ, НЕСМОТРИ НА ПОДОРОЖАНИЕ – РСТ	46
ТАСС; 2019.04.20; РОССИЙСКИЕ ЭКСПЕРТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ЗАВЕРШИЛИ ПРОВЕРКУ АЭРОПОРТОВ ХУРГАДЫ И ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХА	47
ТАСС; 2019.04.19; КРЫМ РАССМАТРИВАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЫ.....	47
РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА	48
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ИРАЭРО ДОГОВОРИЛАСЬ С ГОРОДОМ МАНЬЧЖУРИЯ О СУБСИДИРОВАНИИ АВИАРЕЙСОВ В ИРКУТСК И КРАСНОЯРСК.....	48
ТАСС; 2019.04.19; РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА НАЧНУТ В 2020 ГОДУ	49
ТАСС; 2019.04.19; БОЛЕЕ 150 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2019 ГОДУ НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ НА ЯМАЛЕ	49
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.04.21; ОНИ УЖЕ СДАЛИ ВСЕ ЭКЗАМЕНЫ, НО ПРИМЕНИТЬ СВОИ НАВЫКИ ИМ СКОРО БУДЕТ НЕГДЕ.....	50
ПРАЙМ; 2019.04.21; ПЕРВЫЕ ДВА ДВИГАТЕЛЯ ПД-14 ДЛЯ ЛАЙНЕРОВ МС-21 ПЕРЕДАНЫ «ИРКУТУ» ДЛЯ УСТАНОВКИ НА САМОЛЕТ	51

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2019.04.21; ДЛЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ СОЗДАН ДВИГАТЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ; ЧУЖИХ В СЕКРЕТЫ НЕ ПОСВЯЩАЮТ.....	51
РБК; КИРЬЯНОВ РОМАН, ДУБОВ ГРИГОРИЙ; 2019.04.19; СК ОБВИНИЛ ГЕНДИРЕКТОРА ОПЕРАТОРА ПУЛКОВО В ЗАГРЯЗНЕНИИ РЕКИ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПЕРЕСМОТРИТ РЕШЕНИЕ ОБ ОТМЕНЕ КОНКУРСНОГО ПРОИЗВОДСТВА В УК АЭРОПОРТА НАЛЬЧИКА	57

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; 2019.04.19; ВЛАСТИ НЕ ВЫЯВИЛИ НАРУШЕНИЙ В ПРАВИЛАХ ПЕРЕВОЗКИ РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ»

После вступления в силу новых правил перевозки ручной клади на рейсах «Победы» в феврале **Минтранс** провел проверку, но нарушений в действиях авиакомпании не нашел. Правила, регламентирующие перевозку ручной клади на рейсах авиакомпании «Победа», не нарушают действующее законодательство, сообщил журналистам **министр транспорта Евгений Дитрих**, передают «РИА Новости».

По его словам, к таким выводам пришел **Ространснадзор**.

«Была завершена проверка авиакомпании «Победа». Нарушений со стороны авиакомпании авиационных правил Федеральная служба по надзору в сфере транспорта не выявила», – сказал **Дитрих**.

По его словам, **Минтранс** также пришел к выводу о необходимости «более плотного взаимодействия с авиакомпаниями по применению норм в отношении ручной клади. «[Появилась] договоренность о том, что такого рода инициативы авиакомпании будут подробно обсуждаться с Росавиацией и пассажирам будут разъясняться причины введения тех или иных параметров ручной клади», – добавил **Дитрих**.

В начале февраля лоукостер «Победа» по решению Верховного суда изменил правила перевозки ручной клади. Авиакомпания разрешила брать в салон самолета одно место ручной клади весом не более 10 кг. Одновременно компания установила максимально допустимые размеры для такого веса ручной клади – 36х30х4 см.

Помимо этого, в соответствии с Федеральными авиационными правилами на борт рейсов «Победы» разрешили проносить дамскую сумку, портфель или рюкзак габаритами 36х30х23 см, букет цветов, верхнюю одежду, лекарства и питание для ребенка в полете, один костюм в портпледе, детскую люльку при перевозке ребенка, костыли, трость, ходунки, роллаторы, складное кресло-коляску и товары из duty-free габаритами не более 10х10х5 см.

«Можно, как раньше, брать в салон любое количество мест багажа любого типа и веса, но в рамках установленных перевозчиком габаритов 36х30х27 см, или взять в салон одно место ручной клади весом до 10 кг [но в габаритах 36х30х4см], плюс перечень вещей из Федеральных авиационных правил (ФАП)», – разъясняла «Победа» в сообщении об изменении правил компании.

Эти правила вступили в силу 18 февраля.

До этого «Победа» пыталась оспорить в Верховном суде нормы, установленные **Минтрансом**, которые позволяли каждому пассажиру бесплатно провозить ручную кладь весом не более 5 кг плюс другие предметы (дамскую сумку, портфель и пр.).

Авиакомпания настаивала, что габариты вещей, разрешенных к провозу, должны зависеть от типа используемого для перевозки самолета. Верховный суд в этом споре встал на сторону **Минтранса**.

«Объем багажных полок в наших самолетах от решения суда не изменился, мы по-прежнему не можем увеличить габариты. Поэтому, как говорили ранее, в целях соблюдения ФАП нам пришлось сократить габариты (ширину до 4 см. – РБК) и количество мест ручной клади, чтобы допускать провоз неизменяемых вещей из обязательного перечня ФАП», – пояснил РБК представитель авиакомпании 5 февраля.

<https://www.rbc.ru/business/19/04/2019/5cb9ec4e9a7947553f2dae5f>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6355653>

<https://ria.ru/20190419/1552864143.html>

<https://lprime.ru/business/20190419/829913235.html>

ТАСС; ЮРИЙ МАЛИНОВ; 2019.04.19; МИД ГРЕЦИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО АФИНЫ И МОСКВА СОЗДАЮТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ

Россия и Греция создают рабочую группу по поощрению инвестиций, которая будет действовать в рамках смешанной двусторонней комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству. Об этом сообщила сопредседатель межправительственной комиссии, первый **заместитель министра** иностранных дел Греции Сия Анагностопулу после завершения XII сессии комиссии и подписания совместных документов.

«Россия – наш стратегический партнер, после визита в Россию премьер-министра Алексиса Ципраса в декабре прошлого года и встречи на высшем уровне, которая у него была в Москве с президентом России Владимиром **Путиным**, сотрудничество двух стран продвинулось еще более быстрыми темпами», – сказала Анагностопулу. По ее словам, сегодняшняя сессия межправительственной комиссии была созвана очень быстро после 11-й сессии, которая прошла в Москве перед визитом греческого премьера. Были созданы рабочие группы, которые начали активную работу, добавила первый **заместитель министра** иностранных дел Греции.

Она поблагодарила министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, который предложил на пленарном заседании ускорить темпы инвестиционного сотрудничества между двумя странами. «Было предложено и было включено в текст протокола, который мы подписали, решение о создании рабочей группы между Россией и Грецией, которая будет способствовать инвестициям. Как подчеркнул российский министр, инвестиции без такой рабочей группы нелегко осуществлять. Я очень рада его предложению», – заявила Анагностопулу.

В свою очередь **Дитрих** сказал, что согласен с греческим сопредседателем насчет позитивной оценки создания совместной группы в составе межправительственной комиссии. «Это то, чего, наверное, не хватало нам в последние годы для активизации этого процесса на уровне взаимодействия бизнесов наших стран», – отметил **Дитрих**.

Отвечая на вопрос российских журналистов по поводу планов, которые могут быть вынесены на рассмотрение рабочей группы по поощрению инвестиций, **Дитрих** сказал, что, конечно, уже есть такие проекты. «Мы достаточно подробно обсуждали проекты и на 11-й сессии межправкомиссии (в декабре 2018 года в Москве – прим. ТАСС), эти проекты предлагались российскому бизнесу для осуществления инвестиций. Пожалуй, до последнего времени нас сдерживало отсутствие подробной информации об условиях инвестирования, объектах инвестирования. Полагаем, что контакты в рамках этой создаваемой группы позволят нам эту информацию получать быстро, условия участия в тех или иных конкурсных, тендерных процедурах уточнять без проволочек. И уверен, что

это действительно серьезный шаг вперед для развития взаимной деловой активности и инвестиций между Грецией и Россией», – подчеркнул **министр транспорта РФ**.

<https://tass.ru/ekonomika/6355017>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190419/1552860416.html>

http://www.aif.ru/money/economy/rossiya_i_greciya_dogovorilis_o_sozdanii_rabochey_gruppy_po_investiciyam

<http://www.rzd-partner.ru/other/news/mezhpravitelstvennaya-komissiya-odobrila-deyatelnost-rossiysko-grecheskogo-soveta-po--sotrudnichestvu/>

ТАСС; 2019.04.19; ЮРИЙ МАЛИНОВ; ДИТРИХ ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЮ И ГРЕЦИЮ ОТЛИЧАЕТ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ПОЛИТИЧЕСКОГО ДОВЕРИЯ

Высокий уровень политического доверия отличает отношения между Россией и Грецией. Об этом заявил в пятницу **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, выступая в Салониках на XII сессии смешанной российско-греческой комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству.

«Наша работа в рамках смешанной комиссии является продолжением курса на дальнейшее сближение, который подтверждается целым рядом недавних контактов на высшем уровне. Убежден, что уровень политического доверия между Россией и Грецией станет хорошим фундаментом, на котором можно выстраивать многоплановое взаимодействие в торгово-экономической и научно-технической сфере», – сказал **Дитрих**.

По его словам, с момента проведения предыдущего заседания межправительственной комиссии прошло не так много времени – всего четыре месяца, но сторонам удалось продвинуться по целому ряду вопросов. «Совместными усилиями мы подготовили к подписанию два двусторонних документа. Это протокол о внесении изменений в соглашение о торговом судоходстве от 2001 года и план совместных работ по реализации меморандума о взаимопонимании по сотрудничеству в области стандартизации. Эти документы будут подписаны сегодня после пленарной сессии», – сообщил министр.

Он отметил, что 14 марта в Афинах состоялось очередное заседание рабочей группы по научно-техническому сотрудничеству, оно прошло успешно. Вчера прошли заседания рабочих групп по транспорту и сельскому хозяйству, которые также показали свои возможности решать совместные задачи, сказал министр.

«Наши переговоры с [сопредседателем российско-греческой смешанной комиссии, первым заместителем министра иностранных дел Греции] Сией Анагностопулу прошли в узком составе в деловом и конструктивном ключе. Рассчитываю, что также плодотворно пройдет и заседание межправкомиссии», – подчеркнул министр.

Он выразил удовлетворение практикой проведения перекрестных годов двух стран. «В прошлом году с успехом завершился [перекрестный] год туризма Россия-Греция. 9 мая этого года запланировано открытие года языка и литературы Россия-Греция», – подчеркнул **Дитрих**.

По словам министра, на межправкомиссию возложена очень важная задача обеспечивать координацию российско-греческого партнерства в самых различных областях. «С удовлетворением хотел бы отметить, что в 2018 году взаимный внешнеторговый оборот между нашими странами увеличился на 18,8% и достиг \$4,3 млрд. Рассчитываем, что по итогам этого года эта тенденция будет иметь свое продолжение, и товарооборот продемонстрирует еще большие показатели. Есть перспективы по сотрудничеству в области энергетики, фармацевтики, по поставкам продукции металлургических предприятий на греческий рынок. Есть перспективы в банковском сотрудничестве», – сказал **Дитрих**.

<https://tass.ru/ekonomika/6354648>

ТАСС; ЮРИЙ МАЛИНОВ; 2019.04.19; ГРЕЦИЯ ОТПРАЗДНУЕТ В МАЕ С РОССИЕЙ НАЧАЛО ПЕРЕКРЕСТНОГО ГОДА ЛИТЕРАТУРЫ И ЯЗЫКА

Греция торжественно отметит открытие перекрестного года литературы и языка с Россией, которое состоится 9 мая на международной книжной ярмарке в Салониках. Об этом сообщила в пятницу журналистам сопредседатель совместной межправкомиссии, первый заместитель министра иностранных дел Греции Сия Анагностопулу. XII сессия смешанной российско-греческой комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству проходила в четверг и пятницу в городе Салоники на севере Греции.

«Хочу подчеркнуть, что открытие перекрестного года языка и литературы России и Греции будет отмечено наиболее праздничным способом в мае этого года в рамках Салоникской международной ярмарки», – сказала первый замглавы МИД Греции. В павильонах салоникской ярмарки в этот период будет проходить международная книжная ярмарка.

В свою очередь сопредседатель совместной комиссии с российской стороны, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** выразил удовлетворение практикой проведения перекрестных годов двух стран. «В прошлом году с успехом завершился [перекрестный] год туризма Россия-Греция. 9 мая этого года запланировано открытие года языка и литературы Россия-Греция», – подчеркнул **Дитрих**. «Позитивное завершение в прошлом году [перекрестного] года туризма России и Греции и открытие в этом году года [литературы и] языка позволит нам также углубить наши культурные и образовательные контакты», – добавил он.

Дитрих выразил также удовлетворение результатами XII сессии смешанной российско-греческой комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству. «Нам удалось обсудить итоги 2018 года во всех этих сферах, – сказал он. – МПК с удовлетворением отметила, что рост взаимного товарооборота за прошлый год составил почти 19% и достиг \$4,3 млрд. Растет объем поставок природного газа в Греческую Республику. По прошлому году этот объем увеличился на 10% и достиг 3,5 млрд кубометров».

Министр отметил, что растут также взаимные поставки сельскохозяйственной продукции. «Вдвое увеличился российский экспорт [аграрной продукции] в Грецию, на 28% увеличился объем греческого экспорта в Россию», – сказал он. «Считаем, что перспективы для развития совместных отношений во всех сферах, по которым работает комиссия, существуют. Эти перспективы достаточно позитивны. И те документы, которые сегодня были подписаны, то подведение итогов, которое было осуществлено, показывает нам эти перспективы», – сказал **Дитрих**.

В пятницу был подписан протокол о работе XII сессии смешанной российско-греческой комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству, протокол о внесении изменений в соглашение о торговом судоходстве от 2001 года и план совместных работ по реализации меморандума о взаимопонимании по сотрудничеству в области стандартизации.

<https://tass.ru/obschestvo/6355494>

ТАСС; 2019.04.19; ИРАН ОБСУЖДАЕТ С КРЫМОМ НАЛАЖИВАНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ

Представители Ирана обсуждают с властями Крыма вопросы налаживания авиасообщения, сообщил в пятницу ТАСС глава республики Сергей Аксенов в кулуарах V Ялтинского международного экономического форума в пятницу.

«Они сами выходили», – сказал он, отвечая на вопрос, обращались ли представители Ирана к властям Крыма по вопросу организации авиасообщения.

Аксенов добавил, что о реальных результатах пока говорить рано.

По его словам, власти Крыма готовы помогать в организации любых международных рейсов на полуостров. «На всех выходили, пожалуйста, кто из западных стран готов, будем помогать формировать авиасообщение. У нас никаких вопросов нет», – отметил Аксенов.

В то же время глава Крыма сообщил, что авиасообщение между Крымом и Сирией в ближайшее время организовано не будет.

Ранее сообщалось, что Аксенов направил министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** письмо с просьбой оказать поддержку в организации авиасообщения между Дамаском и Симферополем.

<https://tass.ru/ekonomika/6352645>

ГТРК ЛОТОС # АСТРАХАНЬ; 2019.04.20; АСТРАХАНЬ ИМЕЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ КРУПНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

Здесь накануне, 19 апреля обсудили вопросы развития транспортной и энергетической инфраструктуры Каспийского региона. Совещание было посвящено предстоящему заседанию Госсовета России и прошло под руководством помощника президента Игоря **Левитина**. Вместе с главой региона Сергеем Морозовым он посетил в областном центре несколько объектов.

Это не первая поездка Игоря **Левитина** в Каспийскую столицу. Помощник президента, в прошлом **министр транспорта** правительства РФ. Поэтому и свой визит начал с проверки реализации национального проекта «**Безопасные и качественные дороги**». Так в этом году планируется выполнить ремонт автомобильной дороги по улице Богдана Хмельницкого, от улицы Кирова до улицы Мечникова.

Автомобильная развязка планируется в створе последней. По предварительным расчетам, предполагаемая загрузка этой дороги в среднем – до полутора тысяч машин в сутки. Безопасность пешеходов обеспечит кнопочный светофор, а жителей областного центра в целом – система видеонаблюдения «**Безопасный город**». **Игорь Левитин** и Сергей Морозов побывали в единой диспетчерской службе Астрахани.

О выполнении поручений президента России Владимира **Путина** по модернизации морского порта Астраханской области шла речь на совещании под председательством Игоря **Левитина**. Обсуждалось как о строительстве судов, так и о создании на территории Астраханской области транспортно-логистических кластеров.

«Мы хотим здесь сделать контейнерный терминал. И вот об этом сегодня мы говорили. У нас нет – на Каспии и на Волге – контейнерных терминалов. Но мы видим поток, который идет транзитом из Китая через Казахстан, Азербайджан, а так же с Юга и с Индии. Этот поток на нас не выходит. Значит, нам необходимо создать условия для обратного», – подчеркнул помощник президента Российской Федерации **Игорь Левитин**.

В ходе совещания по подготовке Госсовета РФ по развитию транспортной инфраструктуры Каспийского региона Сергей Морозов внес разработанные по его поручению региональным правительством предложения. Речь в первую очередь идет о потенциале Астраханской области в развитии транспортной структуры страны

«Астраханская область географически для логистических возможностей расположена очень удобно. Это внутренние водные пути нашей страны. Они очень конкурентны по сравнению с другими возможностями для перевозок. Мы как раз планировали рассмотреть весь комплекс мероприятий государственного уровня, что продолжать развивать наше судоходство», – отметил глава региона Сергей Морозов.

Сегодня глава региона Сергей Морозов и генеральный директор «Портово-логистической компании «Каспий» Олег Савченко подписали соглашение между правительством Астраханской области и компанией о взаимодействии по развитию инвестиционной деятельности на территории региона.

http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=27676

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; НЕОБХОДИМО УСИЛИВАТЬ ТРАНСПОРТНОЕ ВЛИЯНИЕ РОССИИ НА КАСПИИ – ЛЕВИТИН

Необходимо усиливать транспортное влияние России на Каспии, где сейчас наша страна проигрывает соседним, заявил помощник президента РФ, секретарь Государственного совета **Игорь Левитин** в Астрахани в пятницу.

«Наша задача увязать Север и Юг. Перевозки, к сожалению, идут не на Россию. И вообще не идут через Россию. Хотя когда мы с вами 15 лет назад создавали железнодорожную ветку к порту Оля (вблизи Астрахани – ИФ), говорили: «Вот теперь «Север-Юг» заработает». Вот прошли годы – Север есть, а Юга нет», – сказал **И.Левитин** участникам совещания, посвященного подготовке к заседанию президиума Госсовета на тему развития транспортной и энергетической инфраструктуры Каспийского региона.

При этом, как отметил **И.Левитин**, на севере России идет активное развитие сферы водных грузоперевозок.

«И недавно на Арктическом форуме вы видели, что президент поставил задачи, которые успешно решаются, хоть там условиях судоходства не такие, как на Юге. Мы должны с Юга подать грузы. Мы должны сделать все, чтобы этот (транспортный грузопоток – ИФ) поток появился», – сказал он

По его словам, выполнены только частично поручения президента, которые он дал в 2016 году по итогам Госсовета, посвященного перевозкам речным транспортом, в частности, по строительству судов, по перевозкам речным транспортом, по строительству судов, по созданию на реке транспортно-логистических узлов.

Международный морской торговый порт Оля расположен в 100 км от Астрахани и является универсальным портом для перевалки генеральных, контейнерных и автопаромных грузов.

Транспортный коридор «Север-Юг» призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; КРУПНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОД МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗЫ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН В АСТРАХАНИ – ЛЕВИТИН

Транспортно-транзитный кластер, частью которого может стать контейнерный терминал в Астрахани, создается в России, сообщил помощник президента РФ, секретарь Государственного совета **Игорь Левитин** в Астрахани в пятницу.

«Мы создаем единый транспортно-транзитный кластер. Астрахань выступает такими воротами, которые будут принимать на себя грузы или на речной транспорт, или на железнодорожный, на который (на ж/д транспорт – ИФ) грузы можно передать в порту Оля, где есть железная дорога», – сказал **И.Левитин** журналистам по итогам совещания, посвященного подготовке к заседанию президиума Госсовета на тему развития транспортной и энергетической инфраструктуры Каспийского региона.

Он отметил стратегическое значение Астрахани в Прикаспийском регионе.

«У нас сегодня нет на Каспии и на Волге контейнерных терминалов. Но мы видим поток, который идет транзитом из Китая через Казахстан и Азербайджан, а также с Юга, из Индии. И сегодня мы рассматривали вопрос, можно ли найти место в Астрахани для крупного контейнерного терминала», – сказал **И.Левитин**.

По его словам, такой терминал притянет в регион тысячи автомобилей.

«Они не должны проходить через город. Должна быть отдельная территория со своими производственными мощностями. Такие терминалы строятся на Дальнем Востоке. Точно такие же терминалы строятся на всех пунктах, где Россия будет принимать транзитные потоки», – сказал **И.Левитин**.

Он также сообщил, что для создания в Астрахани контейнерного терминала потребуется реанимировать проекты по строительству Серверного и Восточного транспортных обходов города.

И.Левитин добавил, что доложит президенту о перспективах такого строительства.

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.04.19; «ПЛАТОН» ПОДКЛЮЧАЕТСЯ К АВТОБУСАМ; МИНТРАНС ГОТОВИТ ЭКСПЕРИМЕНТ В ЧЕТЫРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ

Государство готовится использовать систему «Платон» для контроля за автобусами на межрегиональных маршрутах. Проект необходимого для этого постановления правительства **Министерство транспорта** опубликовало на regulation.gov.ru. Пока речь идет только об эксперименте, в котором перевозчики будут участвовать добровольно и бесплатно.

Проведет эксперимент компания «Современные технологии пассажирского комплекса», она на 40% принадлежит оператору «Платона» «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС) и на 60% – компании «Онэлия» Рафаэля Мухаметшина (данные СПАРК). Эксперимент пройдет в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Южном федеральных округах. На него, по проекту, отведено две недели в октябре, тестироваться должны минимум пять многофункциональных бортовых устройств и одно мобильное устройство продажи и регистрации.

Государственная система «Платон» создана для взимания платы за порчу федеральных трасс с грузовиков тяжелее 12 т. Концессия досталась РТИТС без конкурса. 23,5% компании принадлежит Игорю Ротенбергу, половина – «РТ-инвест» (на 25,01% принадлежит «Ростеху»).

Власти периодически обсуждают, как еще использовать систему «Платон». Осенью 2018 г. в Тверской области произошла авария, и из-за столкновения микроавтобуса и автобуса погибло 13 человек. Тогда **министр транспорта Евгений Дитрих** предположил, что с помощью «Платона» можно было бы контролировать безопасность межрегионального автобусного сообщения.

Главная цель нового применения «Платона» – повысить безопасность автобусных перевозок и снизить количество ДТП, передал через представителя **замминистра транспорта Алексей Семенов**. Сокращение количества погибших на дорогах – один из важных целевых показателей национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Основная проблема безопасности при перевозке пассажиров – нарушение правил водителями автобусов, считает около трети опрошенных (31%) ГИБДД. Сама ГИБДД выявила более 3000 нарушений режима труда и отдыха у водителей автобусов в 2018 г., свыше 100 000 нарушений правил перевозки пассажиров, 550 000 нарушений скоростного режима. 2500 водителей автобусов были в состоянии опьянения или отказались от освидетельствования.

Межрегиональные перевозки на короткие расстояния – это, как правило, поездки на работу, а на большие расстояния – в основном туризм, поездки к родным, говорит замруководителя Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта Виктор Иванченко. В реестре регулярных маршрутов межрегиональных перевозок 4092 маршрута, сообщил через представителя гендиректор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, но на этом рынке 30-40% – нелегальные предприниматели, на некоторых маршрутах – более 50%. Нелегальных перевозчиков выбирают из-за дешевизны, считают 44,5% опрошенных ГИБДД.

Серые компании не получают разрешений на перевозки, не используют нужного по закону оборудования, подрывают безопасность, а еще заставляют снижать цены легальных перевозчиков, тем самым уменьшая их доход, часть которого должна идти на

поддержание автобусов в хорошем состоянии, на повышение подготовки водителей и контроль режима труда и отдыха, сетует Иванченко.

С помощью «Платона» **Минтранс** хочет учитывать пассажиров, транспортные средства, забронированные и проданные билеты на регулярные и заказные межрегиональные рейсы. К одному многофункциональному бортовому устройству можно подключить сразу несколько модулей – тахографов, видеорегистраторов, терминалов оплаты билетов, валидаторов, датчиков пассажиропотока, комплексов биометрического контроля и распознавания лиц, передал через представителя гендиректор РТИТС Антон Замков. Это, по его мнению, снизит затраты перевозчиков. Сколько будет стоить новое устройство и будут ли его обязаны покупать водители, он не сказал. Устройство будет российского производства, сертифицированным и оснащено криптографической защитой данных, его информация будет юридически значимой для государства и бизнеса, заверил Замков. В ходе эксперимента «Платон», Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности и Комплексная информационно-аналитическая система контроля транспортных средств будут следить за соблюдением режимов труда и отдыха водителей, скоростного режима и норм транспортной безопасности, объясняет **Семенов**. Интеграция обеспечит круглосуточный постоянный контроль, надеется Замков. В предварительных испытаниях за четыре дня через рамки и автомобили контроля «Платона» проехали 250 000 автобусов.

Введение единой системы поможет вытеснить нелегальных перевозчиков с рынка, рассчитывает **Семенов**. Это обелит рынок, надеется и Иванченко. Обойти систему будет возможно, только если она не будет отлажена, но это не сопоставимо с тем количеством нарушений, которое есть сейчас, рассуждает Иванченко.

«Платон» уже использовался для контроля за перевозками болельщиков финала чемпионата мира по футболу 2018 г. «Меньше чем за месяц мы обеспечили контроль за 1500 автобусов из 25 стран», – с гордостью говорит Замков.

Донастроить систему «Платон» для мониторинга всех автобусов не сложно, РТИТС готова, если будет подобное предложение государства, говорил «Ведомостям» совладелец (19%) РТИТС Андрей Шипелов.

Кроме того, сейчас обсуждается использование системы «Платон» для наблюдения за мусоровозами – в Московской области, где «РТ-инвест» стал крупнейшим оператором обращения с мусором, эксперимент уже идет.

Кроме того, на базе «Платона» «РТ-инвест» предлагал модернизировать систему весогабаритного контроля. А еще прежде РТИТС говорила о возможной продаже данных страховым компаниям.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/19/799678-platon-podklyuchaetsya-k-avtobusam>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО МОНИТОРИНГУ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Минтранс РФ проведет эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с использованием единой федеральной системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на регулярных и заказных межрегиональных перевозках автомобильным транспортом.

Проект постановления правительства РФ, размещенный на портале regulation.gov.ru, предусматривает проведение такого эксперимента в срок до 15 октября 2019 г.

Документом также утверждается порядок проведения эксперимента федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на обеспечение проведения эксперимента, является **Минтранс** РФ.

При этом «участие пассажиров и лиц, осуществляющих перевозку пассажиров в эксперименте, является добровольным и безвозмездным».

«Эксперимент проводится с использованием государственной системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, а также информации и данных, полученных с использованием указанной системы», – говорится в материалах.

Указывается, что оператором системы мониторинга и контроля на безвозмездной основе будет ООО «Современные технологии пассажирского комплекса»: «Согласиться с предложениями общества с ограниченной ответственностью «Современные технологии пассажирского комплекса» об осуществлении указанным обществом функций оператора Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок на безвозмездной основе», – отмечается в проекте постановления.

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» – полное название компании ООО «Технопасс». Указанная компания на 60% принадлежит ООО «Онэлия», основной вид деятельности которого – разработка компьютерного программного обеспечения, а гендиректором и единственным владельцем указан Рафаэль Мухаметшин. Остальные 40% принадлежат компании-оператору системы «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТТИТС).

Как заявил «Интерфаксу» гендиректор РТТИТС Антон Замков, эксперимент «позволит учесть все предложения автоперевозчиков при создании цифровых сервисов». «Мы опираемся на наш успешный опыт использования ИТ-инфраструктуры государственной системы «Платон» для мониторинга иностранных автобусов в рамках Чемпионата мира по футболу 2018 года», – сказал он.

По его словам, к одному многофункциональному бортовому устройству, разработанному для повышения безопасности пассажирских перевозок, «возможно подключение целого ряда дополнительных модулей – тахографов, видеорегистраторов, терминалов оплаты билетов, валидаторов проездных документов, датчиков пассажиропотока и комплексов биометрического контроля и распознавания лиц». «В рамках эксперимента будет использована действующая контрольная инфраструктура системы «Платон» и первый в России центр автоматической фиксации нарушений федерального охвата, созданный для **Ространснадзора**», – заключил он.

При этом в материалах проекта постановления указывается, что **Минтранс РФ** должен будет обеспечить организацию эксперимента и контроль за ходом его проведения; обеспечить возможность использования в эксперименте «государственной системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, а также информации и данных, полученных с использованием указанной системы, в порядке и на условиях, необходимых для проведения эксперимента»; а также в срок до 31 октября 2019 г. провести оценку результатов эксперимента и представить соответствующий доклад в правительство РФ.

«**Минтрансу** России реализовать мероприятия, предусмотренные настоящим постановлением, в пределах установленной правительством РФ предельной численности работников и ассигнований федерального бюджета, предусмотренных им на руководство и управление в сфере установленных функций», – отмечается в проекте документа.

В свою очередь, в **Минтрансе** «Интерфаксу» заявили, что «в рамках цифровой трансформации транспортного комплекса **Минтранс России** прорабатывает вопрос создания единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок и проведения соответствующего эксперимента».

«Главная цель данного проекта совместно с системами Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) и

Комплексной информационно-аналитической системы контроля транспортных средств в реальном времени (КИАСК-ТС-РВ), а также системы «Платон» – повысить уровень транспортной безопасности, снизить количество ДТП при помощи автоматизированного контроля режима труда и отдыха водителей, соблюдения скоростного режима и норм транспортной безопасности», – передал через представителя **заместитель министра транспорта Алексей Семёнов**.

По его словам, в рамках отработки эксперимента будет протестирована интеграция действующих государственных систем и «существующих российских технологических разработок для автоматизации государственных контрольных функций с обеспечением надзорных ведомств».

В **Минтрансе** также добавили, что «к юридически значимым данным о пассажирской перевозке и автоперевозчике будет предоставлен онлайн-доступ через многофункциональное бортовое устройство при помощи единого защищенного канала передачи информации, что позволит исключить дублирование устройств, размещаемых в транспортных средствах, а также каналов связи».

«Новый комплекс решений повысит качество предоставляемых сервисов для удобства пассажиров при оформлении и оплате билетов, позволит оптимизировать затраты перевозчиков и будет способствовать вытеснению нелегальных перевозчиков с рынка», – рассчитывают в министерстве.

ТАСС; 2019.04.19; МИНТРАНС В ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМ РЕЖИМЕ ПОДКЛЮЧИТ АВТОБУСЫ К «ПЛАТОНУ» ДО 15 ОКТЯБРЯ

Минтранс РФ проведет эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с помощью госсистемы сбора платы с большегрузов «Платон». Об этом говорится в проекте постановления правительства, опубликованном на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

«Провести до 15 октября 2019 г. эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с использованием единой федеральной системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на регулярных и заказных межрегиональных перевозках автомобильным транспортом», – говорится в материалах.

В документе также указывается, что организовывать и контролировать ход эксперимента будет **Минтранс**. Перевозчики и пассажиры участвуют в нем добровольно и бесплатно. Оценку результатов эксперимента проведут до 31 октября, после чего соответствующий доклад будет направлен в правительство. Оператором системы мониторинга и контроля на безвозмездной предлагается назначить ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» (ООО «Технопасс»), в котором 40% принадлежит оператору «Платона» «РТ-инвест транспортные системы» и 60% – ООО «Онэлия».

«В рамках цифровой трансформации транспортного комплекса **Минтранс России** прорабатывает вопрос создания единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок и проведения соответствующего эксперимента. Главная цель данного проекта [...] – повысить уровень транспортной безопасности, снизить количество ДТП при помощи автоматизированного контроля режимов труда и отдыха водителей, соблюдения скоростного режима и норм транспортной безопасности», – прокомментировал **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**.

В рамках отработки эксперимента будет протестирована интеграция действующих государственных систем и существующих российских технологических разработок для автоматизации государственных контрольных функций с обеспечением надзорных ведомств, добавил он.

По словам **Семенова**, новый комплекс решений повысит качество предоставляемых сервисов для удобства пассажиров при оформлении и оплате билетов, позволит

оптимизировать затраты перевозчиков и будет способствовать вытеснению нелегальных перевозчиков с рынка.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6355509>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/04/19/mintrans-v-poriadke-eksperimenta-podkliuchit-avtobusy-k-sisteme-platon.html>

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/19/799678-platon-podklyuchaetsya-k-avtobusam>

<https://www.mk.ru/economics/2019/04/21/k-sisteme-vzimaniya-platy-platon-podklyuchat-passazhirskie-avtobusy.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.19; МИНТРАНС ПРОВЕДЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ОТСЛЕЖИВАНИЮ АВТОБУСОВ ЧЕРЕЗ «ПЛАТОН»

Минтранс РФ планирует провести эксперимент по мониторингу пассажирских перевозок автобусами при помощи госсистемы сбора платы с большегрузов «Платон», следует из проекта, опубликованного на портале правовых актов.

«Провести до 15 октября 2019 года эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с использованием единой федеральной системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на регулярных и заказных межрегиональных перевозках автомобильным транспортом», – говорится в документе.

В нем также отмечается, что организация эксперимента и контроль за его проведением обеспечивает Минтранс, перевозчики участвуют в нем добровольно и бесплатно. Оценка результатов эксперимента должна быть проведена до 31 октября, а доклад – направлен в правительство, следует из документа. Оператором проекта предлагается назначить ООО «Современные технологии пассажирского транспорта» (ООО «Технопасс»), в котором 40% принадлежит оператору «Платона» РТИТС и 60% – ООО «Онэлия».

«Эксперимент проводится с использованием государственной системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, а также информации и данных, полученных с использованием указанной системы», – отмечается в проекте.

В октябре глава Минтранса Евгений Дитрих говорил, что ведомство рассматривает вариант оборудования пассажирских автоперевозчиков устройствами системы «Платон». Он отмечал, что это позволит упорядочить рынок, а также выявить тех, кто не соблюдает требования дорожной безопасности.

<https://ria.ru/20190419/1552859462.html>

КОММЕРСАНТЬ-FM; ГЛЕБ СИЛКО; 2019.04.21; ГЕНПРОКУРАТУРА «ПОДКЛЮЧИТСЯ» К ЧАСТНЫМ КАМЕРАМ НА ДОРОГАХ; КАКИЕ ВОПРОСЫ К КОМПЛЕКСАМ НАКОПИЛИСЬ У ВЕДОМСТВА И ВОДИТЕЛЕЙ

Частные камеры на дорогах могут оказаться под запретом: законность схемы их установки начала проверять Генпрокуратура, сообщили «Коммерсантъ FM» в надзорном ведомстве. Его представитель Александр Куренной отметил, что контроль за этими камерами в целом ведется постоянно, и прокуроры уже не раз находили нарушения в их работе.

Сейчас организации устанавливают на дорогах собственные камеры фото-видеофиксации по концессионному соглашению с местными властями. За каждое выявленное нарушение компания получает премию, например, в Подмосковье она составляет 233 руб. В правительстве ранее уже критиковали такую схему. Так, вице-премьер **Максим Акимов** в интервью РБК заявлял, что камеры стали не средством борьбы с нарушениями, как это было задумано, а просто способом заработка.

Лидер Федерации автовладельцев России Сергей Канаев, в свою очередь, подтверждает, что такие камеры часто специально устанавливают именно там, где можно собрать больше штрафов. Да и к самим устройствам у водителей немало вопросов, случаются вопиющие истории, подчеркнул эксперт: «В Ивановской области в 2015 году комплекс фото-видеофиксации был установлен на ящике из-под бутылок. Мы тогда обращались к ответственному лицу и обращали внимание, что так не должно быть. Но человек, который якобы отвечал за этот комплекс, нам ответил: «Ничего не знаю, мне сказали – я делаю». Кроме того, все отлично знают, что такие камеры – это некий частный бизнес, представители которого считают, что, например, информационные таблички, предупреждающие водителей о зоне фото-видеофиксации, вообще не обязательны. Самое парадоксальное – в этом их поддерживает и исполнительная власть, ГИБДД, то есть те, кто должны контролировать безопасность дорожного движения и его организацию. Они в данном случае говорят, что жалоб нет, поэтому мы не знаем о такой проблеме.

Камеры ставят не там, где есть опасные перекрестки или подъемы, а в тех местах, где есть возможность заработать.

То есть водители видят, что впереди хорошая дорога и можно ехать на предельно допустимой скорости с порогом 20 км/ч, и попадают на штрафы».

Согласно закону, частники могут устанавливать только сертифицированные камеры и в оговоренных с ГИБДД местах. И хотя власти уже не первый год активно противостоят тем, кто пытается выйти за эти рамки, получается у них далеко не всегда, говорит разработчик ГОСТа для дорожных камер Григорий Шухман: «Если фиксируются скорость, расстояние, координаты, то это должно проводиться камерой, сертифицированной, утвержденной как средство измерения. Если такого свидетельства у оборудования нет, значит, измерения незаконны. Было уже несколько случаев, когда на дорогах использовались такие комплексы. Два года назад, например, был прецедент с «Бумерангом» в Смоленской области.

В прошлом году также случились несколько историй, когда производители договаривались с местными властями и устанавливали на дорогах Бурятии, Ивановской и Белгородской областях комплексы, которые проводили измерения, но никак не проверялись.

При этом в постановлениях, решениях по жалобам утверждалось, что это сертифицированное специальное техническое средство. Сейчас такая практика в этих регионах прекращена. Но надо понимать, что системы фиксации человеческого фактора не исключили. Возможны ошибки при установке камер и их настройке. Так, например, было недавно в Москве, когда на одной улице фиксировали несуществующую виртуальную выделенную полосу: знаки были закрыты мешками, но камера об этом не знала и штамповала фотографии, а должностное лицо, не разбираясь, утверждало штрафы водителям. Налицо типичная ситуация, когда государство последовательно устраняется из рыночных сфер, то есть дороги, контроль за движением отдают частным компаниям, которые работают либо за процент, либо за фиксированную сумму. Но, в любом случае, штрафы идут не в бюджет, а в чьи-то кошельки».

Использование камер обусловлено тем, что они исключают «человеческий фактор», заявляли ранее в **Минтрансе**. Однако в ведомстве признавали, что действительно их часто устанавливают не в тех местах, где следует. И власти должны руководствоваться, прежде

всего, повышением безопасности движения, а не ставить себе цель пополнять бюджет за счет штрафов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3951654>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.119; ГЕНПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ УСТАНОВКУ ВИДЕОКАМЕР ДЛЯ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил проверить законность установки частными компаниями камер для фиксации нарушений ПДД. Ранее он допускал, что система видеофиксаций на дорогах может полностью перейти к государству

Вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий вопросы транспорта, поручил Генпрокуратуре проверить законность существующей схемы концессий, которые позволяют частным компаниям устанавливать средства видеофиксации на дорогах. Об этом говорится в протоколе заседания по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, проходившего под руководством вице-преьера; с копией документа ознакомился РБК. Федеральный чиновник подтвердил РБК факт поручения.

Совещание по **нацпроекту** проходило 27 марта. По его итогам **Акимов** поручил провести прокурорскую проверку государственно-частного партнерства при установке камер. «МВД России [поручаю] в срок до 20 апреля 2019 года направить в **Минтранс России** информацию о результатах проверки Генпрокуратуры», – говорится в протоколе.

РБК направил запросы в пресс-службу МВД и официальному представителю Генпрокуратуры Александру Куренному.

В середине февраля **Акимов** в интервью РБК высказывал мнение, что сейчас видеокамеры на дорогах – это скорее средство коммерциализации, а не фиксации нарушений. Он отмечал, что существующая схема концессий, которая предполагает, что камеры могут устанавливать и частные компании, зарабатывающие за счет штрафов водителей (с каждого штрафа владелец камеры получает фиксированную премию вне зависимости от размера), скорее всего, будет пересмотрена. «Мы подменяем главный мотив – добиваться, чтобы на этом участке [дороги, где стоит камера] никто не нарушал. А сейчас мотив – добиваться, чтобы нарушали как можно чаще, потому что денежный поток становится главным мерилom», – говорил чиновник. Он допускал, что система видеофиксаций нарушений может полностью перейти государству в течение пяти-шести лет.

По данным Госавтоинспекции, по состоянию на начало 2019 года всего в России насчитывалось 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. передвижных комплексов видеофиксации нарушений ПДД, то есть около 15 тыс. камер. За 2018 год было вынесено 106 млн постановлений об административных правонарушениях водителям транспортных средств на основании материалов, зафиксированных этими камерами, уточняла Госавтоинспекция. Это составило 82,7% от общего количества всех вынесенных постановлений за прошлый год.

В ведомстве отмечали, что установка таких камер привела к снижению общего количества происшествий: за прошлый год видеофиксация ликвидировала более 1,3 тыс. аварийно опасных участков.

В **Минтрансе** говорили, что камеры исключают субъективное рассмотрение нарушений и сокращают конфликтные ситуации. Но, по данным министерства, на практике камеры нередко устанавливаются без учета дорожной ситуации: они есть в местах, где часто совершаются правонарушения, не приводящие к авариям, но отсутствуют в местах концентрации ДТП. «Установка таких технических средств должна быть обусловлена целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет от взыскиваемых штрафов», – признавали в ведомстве.

<https://www.rbc.ru/society/19/04/2019/5cb886dd9a79474884ea434b>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2883021>

<https://iz.ru/869769/2019-04-19/genprokuratura-proverit-zakonnost-ustanovki-chastnykh-dorozhnykh-kamer>

RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.04.19; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ МИНТРАНСА РАЗДЕЛИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

Депутат Государственной думы Вячеслав Лысаков в беседе с ФАН оценил предложение **Минтранса** разделить водителей на любителей и профессионалов.

Как отметил Лысаков, это долгий процесс, в ближайшем будущем никаких изменений ожидать не следует.

«Но то, что необходима специальная подготовка профессиональных водителей, – это очевидно. И переподготовка тоже», – сказал он.

Депутат также заявил, что в данном направлении предстоит очень серьезная работа. Он добавил, что система требует реформирования.

Ранее Лысаков в беседе с НСН прокомментировал планы ГИБДД переработать задания теоретического экзамена на получение прав.

<https://russian.rt.com/russia/news/622983-avto-voditel-rossiya>

RT (RUSSIAN.RT.COM); РОМАН ЩИМАЕВ; 2019.04.19; БОЛЬШЕ ВОПРОСОВ, МЕНЬШЕ ОШИБОК: В РОССИИ МОГУТ ИЗМЕНИТЬ ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН В ГИБДД

ГИБДД планирует изменить теоретический экзамен на права. Так, количество вопросов в тесте увеличится, они будут разделены по категориям транспортных средств. Кроме того, если начинающий водитель допустит ошибку, которая в реальной ситуации могла бы спровоцировать ДТП, экзамен придется пересдавать. Как отмечают в МВД, новую систему могут ввести уже в 2020 году. В то же время в **Минтрансе** предлагают разделить водителей на любителей и профессионалов. Если инициативу одобряют, желающие работать в сфере пассажирских и грузовых перевозок уже после получения прав должны будут проходить специальное обучение.

В России планируют изменить экзаменационные задачи для теоретического экзамена на права. Как сообщили в пресс-центре МВД России, нововведения могут появиться уже в 2020 году.

Так, ГИБДД предлагает внедрить «систему дифференцированной оценки» вопросов по степени их влияния на безопасность дорожного движения. Предполагается, что, если начинающий водитель выбирает вариант ответа, при котором в реальных условиях могло бы произойти ДТП, экзамен на этом заканчивается.

«Также рассматривается вопрос изменения действующей системы выставления оценки по результатам теоретического экзамена», – приводит РИА Новости текст сообщения МВД.

Кроме того, количество вопросов в тесте увеличится, а задания будут разделены 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», – подчеркнули в Госавтоинспекции.

Требования к сдаче экзаменов на право управления транспортным средством и выдаче водительских удостоверений повышаются с учетом поручений президента РФ Владимира **Путина**. Напомним, в Указе «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в частности, поставлена задача снизить смертность при ДТП в 3,5 раза по сравнению с показателем 2017 года и обозначено стремление к нулевому уровню смертности на автодорогах к 2030-му.

Накануне губернатор Московской области Андрей Воробьев в ходе рабочей встречи доложил главе государства о ежегодном снижении смертности на дорогах Подмосковья на 20 – 25%. Таких показателей удалось достичь благодаря видео- и фотофиксации нарушений скоростного режима, а также разделению полос.

В свою очередь, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** отметил оперативность действий дорожных служб Московской области и назвал чудом рывок региона по снижению уровня смертности.

Ранее в ГИБДД предложили в шесть раз увеличить штраф за превышение скорости на 20 – 40 км/ч и отменить скидку на штраф при оперативной уплате для систематических нарушителей скоростного лимита.

Помимо этого, депутаты Госдумы в окончательном, третьем чтении утвердили закон об ужесточении наказания для водителей, скрывшихся с места ДТП, в котором есть пострадавшие или погибшие. Сейчас лицам, покинувшим место аварии, грозит лишение права управления автомобилем на срок от одного года до полутора лет или административный арест сроком до 15 суток.

Согласно законопроекту, который сейчас находится на финальной стадии рассмотрения, оставление места аварии приравнивается к ответственности за ДТП в состоянии опьянения. Таким образом, если автомобилист скрылся с места ДТП, в котором потерпевший получил тяжкий вред здоровью, то находившемуся за рулем грозит до четырех лет лишения свободы, а в случае смерти одного из участников ДТП – от двух до семи лет. При гибели двух или более лиц водителю грозит тюремный срок от четырех до девяти лет.

Любители и профессионалы

Между тем **Министерство транспорта** разработало поправки в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Документ находится на этапе публичного обсуждения. Он предполагает разделение будущих водителей на любителей и профессионалов.

Согласно инициативе, тем, кто не планирует работать в сфере перевозок, не придется изучать организационно-управленческие дисциплины, которые фактически не связаны с безопасностью дорожного движения.

«Представляется, что указанные требования избыточны для водителей, не планирующих заниматься профессиональной деятельностью. В то же время водители, нацеленные на осуществление профессиональной деятельности, приходят к работодателю после обучения в автошколе с недостаточным уровнем подготовки», – говорится в документе **Минтранса**.

Таким образом, желающие работать в сфере транспортных услуг должны будут пройти дополнительные курсы после получения водительского удостоверения. При этом спустя пять лет «водителям-профессионалам» придется пройти повышение квалификации.

<https://russian.rt.com/russia/article/622907-gibdd-mintrans-ekzamen-voditeli>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2019/04/20/prava/>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.19; УТВЕРЖДЕНЫ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Постановление Правительства РФ о внесении изменений в «Правила пожарной безопасности в лесах» принято 17 апреля 2019 года, сообщают сегодня в **Минтрансе** РФ. Теперь, вдоль железнодорожных путей, по которым ходят ретро-поезда на паровозной тяге, вводится требование по обработке участков земли шириной 3-5 метров, а именно по их опашке и очистке от мусора. Эта мера позволит предотвратить возможное возгорание посторонних предметов в результате выбросов пара, содержащего химические вещества.

Таким образом, не только минимизируется риск возгорания лесного массива, прилегающего к железной дороге, но и улучшается экологическая обстановка.

К содержанию остальных участков полосы отвода будут применяться единые требования, включающие в себя очистку прилегающих к лесу территорий от сухой травы, мусора и других горючих материалов. Также допускается создание противопожарной минерализованной полосы шириной от 0,5 метра или другого барьера.

Документ принят по результатам мониторинга практики содержания полосы отвода железных дорог.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/utverzhdeny-mery-po-povysheniyu-pozharnoy-bezopasnosti-na-zheleznykh-dorogakh/>

ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР, ЦЫРУЛЕВА ИРИНА; 2019.04.22; ЭТО ЗАЛЕТ: АВИАКОМПАНИЯМ ПРОПИШУТ ПУНКТУАЛЬНОСТЬ; МИНТРАНС ГОТОВИТ НОВУЮ МЕТОДИКУ УЧЕТА ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ

Минтранс приступил к разработке новых норм учета регулярности авиарейсов. Они должны заменить правила, действующие со времен СССР, сообщили «Известиям» в ведомстве. В частности, предлагается детализировать причины задержек вылета и четко указывать виновного – аэропорт, авиакомпанию или оператора наземного обслуживания. Это позволит выявлять узкие места в работе этих структур и повысить пунктуальность перевозчиков – пассажирам не придется часами сидеть в аэропортах в ожидании рейса, считают эксперты. Но участникам рынка будет непросто договориться о единой методике. Не сваливать на погоду

Новая методика оценки регулярности полетов разрабатывается для обновления нормативных документов гражданской авиации, изданных еще в СССР, сообщили «Известиям» в **Минтрансе**. Представитель ведомства отметил, что министерство уже запросило предложения от перевозчиков и аэропортов.

В конце 2018 года свой вариант документа о пунктуальности перевозчиков **замминистра** транспорта Александру **Юрчику** направила ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации. В письме, с которым ознакомились «Известия», говорится, что советская методика не учитывает современных реалий. Например, в «Руководстве по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов гражданской авиации» от 1990 года (РРП-90) указано, что время на руление на взлетной полосе до вылета самолета не должно превышать 15 минут. Но на практике, особенно с дальних стоянок в крупных аэропортах, оно составляет 20-25 минут.

В ассоциации также указали, что используемая для учета пунктуальности авиакомпаний форма 30-ГА предусматривает только два вида задержек рейсов -- по метеоусловиям и из-за отсутствия горюче-смазочных материалов. Но это «не позволяет выявлять причины задержек и принимать соответствующие меры по предотвращению подобных случаев в дальнейшем». Поэтому ассоциация предлагает детализировать причины: по вине аэропорта, эксплуатанта воздушного судна (авиакомпания), хендлера (оператора), по метеоусловиям и в связи с отсутствием ГСМ.

Свои варианты документа также подготовили Домодедово и Шереметьево, сообщил «Известиям» осведомленный источник в отрасли.

В действующей методике нет четких определений базовых понятий, а также нарушено взаимодействие операторов и авиакомпаний при расследовании причин задержек самолетов, подчеркнул в беседе с «Известиями» представитель Домодедово. Кроме того, по его словам, документ не унифицирован с системами учета Европы и США, а также в нем не конкретизированы виды перевозок, по которым определяется пунктуальность.

-- Эффективная система учета необходима для того, чтобы анализировать динамику деятельности авиакомпаний, прогнозировать использование ресурсов аэропорта, предупреждать и оперативно устранять возникающие сбои расписания, -- заявил он.

В Шереметьево «Известиям» сообщили, что направили свою версию руководства по регулярности полетов в Росавиацию. Конкретизировать предложения представитель воздушной гавани отказался.

В «Уральских авиалиниях» отметили, что в новом документе термин регулярности полетов требуется заменить на пунктуальность, потому что рейсы могут выполняться регулярно (ежедневно, еженедельно), но не пунктуально.

В Росавиации и Госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД) отказались от комментариев. В «Аэрофлоте» и других крупных авиакомпаниях, а также во Внуково и Пулково на запросы «Известий» не ответили.

Минута в минуту

По словам исполнительного директора агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, сейчас ответственность перед пассажиром за задержанный рейс несет перевозчик. В свою очередь, авиакомпания не всегда может предъявить претензии организации, обслуживающей воздушное судно, либо аэропорту. Единый документ, по словам эксперта, поможет урегулировать спорные ситуации, определить виновного и взыскать с него убытки.

Создание единой методики позволит выявлять истинные причины задержки рейсов и устранять их, что в перспективе приведет к повышению пунктуальности авиакомпаний, то есть пассажирам придется реже часами сидеть в аэропортах в ожидании рейса, считает директор Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд.

В ассоциации «Аэропорт» ГА и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) согласны, что отрасли необходим единый документ.

-- Но мы считаем, что нельзя всю ответственность вешать на аэропорты. Действительно, есть срывы подачи спецтранспорта, обслуживания пассажиров. Но нужно учитывать и другие факторы, -- сказал «Известиям» председатель ассоциации «Аэропорт» ГА Виктор Горбачев.

Документ от 1990 года безнадежно устарел и по факту уже не является легитимным, добавил глава АЭВТ Владимир Тасун. Впрочем, подготовить единый и устраивающий всех документ будет очень сложно -- у аэропортов, авиакомпаний и ОрВД, как правило, разные данные о причинах задержки рейса, отметил Александр Фридлянд.

Непунктуальность авиакомпаний в совокупности с другими причинами (задержка зарплаты персоналу, задолженность за обслуживание самолетов и за топливо) может привести к ограничению действия сертификата эксплуатанта -- основного документа, разрешающего полеты. Но чтобы это произошло, согласно Федеральным авиационным правилам (ФАП), перевозчик должен задержать или отменить более 20% рейсов в течение календарного месяца без учета срывов рейсов по метеоусловиям.

Справка «Известий»

Сдвиги в расписании авиарейсов в России происходят регулярно. Опоздание вылета менее чем на два часа вообще не считается задержкой.

Если самолет задержали на большее время, то авиакомпания обязана обеспечить пассажиров водой, после шести часов ожидания -- горячим питанием. При опоздании вылета на восемь и более часов -- местом в гостинице. Теоретически можно получить и денежную компенсацию -- суммы разные в зависимости от рейса (внутренний или международный) и сроков задержки (максимум -- 360 тыс. рублей).

Чтобы получить компенсацию, нужно доказать вину перевозчика, а это не всегда просто. Особенно когда речь идет о задержках или отмене рейса по погодным условиям. В этом случае невозможно понять, кто виноват -- перевозчик, аэропорт или действительно непогода. Так было в феврале 2019 года, когда из Шереметьево во время снегопадов не вылетели десятки рейсов «Аэрофлота». Московская межрегиональная транспортная

прокуратура пообещала провести проверку и выяснить причину сложившейся ситуации, но итоги проверки пока так и не обнаружили.

<https://iz.ru/870098/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/eto-zalet-aviakompaniam-propishut-punktualnost>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/obschestvo/metod-ucheta-reguljarnosti-aviarejsov-izmenitsja/>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ДМИТРИЙ ПОПОВ; 2019.04.21; В РОССИИ УЖЕСТОЧАТ ПРАВИЛА АВИАБЕЗОПАСНОСТИ: КОГДА ВОЗМОЖЕН ПОВТОРНЫЙ ДОСМОТР

Ужесточить правила авиационной безопасности в аэропортах и на борту воздушных судов намерено **Министерство транспорта** России. Впрочем, напрямую пассажиров могут коснуться только некоторые изменения, общественное обсуждение которых проходит сейчас на портале правовой информации.

Так, Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров, предполагается уточнить на случай «смешивания прошедших и не прошедших досмотр пассажиров, в том числе и при несанкционированном проникновении в стерильную зону». Если смешивание пассажиров по какой-либо причине произошло, сотрудникам службы авиационной безопасности предписывается освободить от пассажиров и досмотреть стерильную зону, а затем произвести «повторный досмотр убывающих пассажиров и их ручной клади». А если «пассажир имел доступ к воздушному судну после того, как произошло смешение», то и самолет тоже подвергается повторному досмотру.

Кроме того, если изменения будут приняты, то аэропорты обяжут информировать эксплуатанта воздушного судна (проще говоря – авиакомпанию) о количестве вооруженных людей, «подлежащих воздушной перевозке». Это могут быть, например, сотрудники службы безопасности особо охраняемых лиц, типа руководителей государства (в том числе иностранного). Или сотрудники правоохранительных органов, перевозящие преступника.

Авиакомпания должна будет сообщить командиру воздушного судна и всем членам экипажа конкретные места, занимаемые каждым вооруженным лицом на борту воздушного судна. А «каждое вооруженное лицо также должно быть уведомлено о местонахождении другого вооруженного лица в соответствии с разработанной эксплуатантом технологией». То есть все люди с оружием должны знать, кто из них где сидит, а как это обеспечить – должна придумать авиакомпания. И она же должна провести перед посадкой инструктаж вооруженных людей о рисках использования оружия на борту.

<https://www.mk.ru/social/2019/04/21/v-rossii-uzhestochat-pravila-aviabezopasnosti-kogda-vozmozhen-povtorny-dosmotr.html>

ТАСС; 2019.04.19; ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ЗАБАЙКАЛЬЕ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ ГРАЖДАН С ЭЛЕКТРОННЫМИ ВИЗАМИ

Три ключевых **пункта пропуска** в Забайкальском крае – читинский аэропорт Кадала, а также автомобильный и железнодорожный переходы возле приграничного поселка Забайкальск – оснастили необходимым оборудованием для приема граждан с электронными визами. Об этом в пятницу сообщил ТАСС начальник краевого управления туризма Валентин Аникьев.

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 них можно будет еще и в аэропортах Улан-Удэ и Читы.

«Оборудованием **пунктов пропуска** занимается **Министерство транспорта РФ**. Наш аэропорт оборудован всем необходимым для обслуживания граждан с электронными визами, уже в тестовом режиме осуществляются проверки этого оборудования. Программным обеспечением для работы с электронными визами также оснащены международный автомобильный (МАПП) и железнодорожный (ЖДПП) **пункты пропуска** возле поселка Забайкальск на российско-китайской границе», – сказал Аникьев. Он пояснил, что механизм электронной визы позволяет жителям 18 стран, в числе которых соседствующий с Забайкальем Китай, оформлять визы через интернет. «Человек на своем смартфоне показывает пограничнику штрих-код, пограничник проверяет его в базе данных и, если все соответствует, пропускает гражданина», – добавил руководитель управления.

Кроме того, по его словам, сейчас дальневосточные регионы предлагают дополнительно смягчить этот механизм.

«Если сейчас гражданин с электронной визой должен и въехать на Дальний Восток, и выехать из России через один и тот же **пункт пропуска**, то предлагается разрешить гражданам заезжать к нам через один **пункт пропуска**, а выезжать через другой. Например, попасть в Россию через Владивосток, а вылететь обратно из Читы. Это позволит развивать межрегиональные туристические маршруты, положительно скажется на контактах бизнеса. И все это приведет к росту числа граждан, желающих посетить сразу несколько регионов Дальнего Востока», – рассказал Аникьев.

На поезде или автомобиле

Накануне министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов сообщил, что власти Забайкальского края инициировали распространение механизма электронных виз на речные и автомобильные **пункты пропуска**. По его словам, Минвостокразвития уже подготовило законопроект о расширении механизма, и он может заработать со следующего года.

«Распространение механизма электронных виз на автомобильные **пункты пропуска** для нас особенно актуально, поскольку на территории Забайкальского края находится крупнейший сухопутный **пункт пропуска** между Россией и Китаем – «Забайкальск», который объединяет автомобильный и железнодорожный переходы. Если через аэропорт Кадала к нам прилетает только один международный рейс – из китайского города Хайлар, то автомобили пересекают МАПП в Забайкальске ежедневно и круглый год. Если все пойдет, как мы предполагаем, то с 1 января 2020 года граждане смогут заезжать к нам по электронным визам и через МАПП», – отметил начальник управления.

Следующим шагом, по его словам, должно стать внедрение этого механизма и на железнодорожном **пункте пропуска** в Забайкальске. Эта работа ведется, но пока конкретных сроков ее реализации нет. «Если все получится, все три основных для Забайкальского края **пункта пропуска** будут охвачены таким льготным режимом», – подчеркнул Аникьев.

По данным Читинской таможни, в первом квартале этого года границу через МАПП «Забайкальск» в обоих направлениях пересекли свыше 400 тыс. граждан. Это почти на 20% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Аникьев добавил, что региональное управление по туризму старается максимально проинформировать власти Китая и туроператоров из соседней страны о запуске нового льготного механизма.

«Появление электронных виз, конечно, значительно упростит пересечение границы для иностранных граждан. И для нашего края это особенно важно, поскольку поток китайских туристов, прежде всего, на Байкал постоянно растет, а Забайкалье является здесь транзитной территорией, где туристы также покупают продукты и сувениры, пользуются

услугами гостиниц, гидов, кафе и ресторанов. Наши люди работают, гости оставляют здесь деньги», – сказала директор по туризму читинского турагентства «Надежда» Альбина Колток.

<https://tass.ru/obschestvo/6352417>

ТАСС; 2019.04.19; РОСТУРИЗМ РАЗРАБОТАЛ МЕРЫ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ЭКСТРЕННЫХ СИТУАЦИЙ У ТУРОПЕРАТОРОВ

Ростуризм разработал регламент межведомственного взаимодействия при чрезвычайных ситуациях на туристическом рынке, который в том числе направлен на предупреждение возможности таких ситуаций. Об этом говорится в сообщении ведомства.

Регламент сейчас согласовывается с государственными структурами, включая Минэкономразвития, **Минтранс**, МИД, Росавиацию, Роспотребнадзор, Банк России, а также с ассоциацией «Турпомощь». Ожидается, что документ будет согласован до наступления летнего высокого туристического сезона.

«Основная цель регламента – согласованные и взаимосвязанные действия федеральных органов исполнительной власти в сферах туризма, транспорта, защиты прав потребителей в целях повышения эффективности и оперативности реагирования в экстренных ситуациях, связанных с эвакуацией российских туристов из-за рубежа. Нововведением регламента является алгоритм, который позволит не только оказывать экстренную помощь туристам, но и в принципе предупреждать саму возможность экстренных ситуаций у туроператора», – говорится в сообщении по итогам собрания членов «Турпомощи», главой наблюдательного совета которой сегодня была избрана руководитель Ростуризма Зарина Догузова.

Меры в сфере страхования

Кроме того, Ростуризм направил обращение в адрес председателя Банка России с просьбой превентивно определять страховые компании, находящиеся в зоне риска, сообщила Догузова. На сегодняшний день, по мнению большинства туроператоров, сложно как войти на туристский рынок и получить страховку, так и обеспечить перестрахование ответственности для уже работающих компаний, сообщила руководитель Ростуризма.

«Это вызвано существующими рисками среди самих страховщиков, за которые расплачиваются туроператоры. Зачастую, туроператорам приходится по два-три раза перестраховываться в течение года из-за недобросовестных действий страховщиков Мера (превентивное определение страховщиков в зоне риска – прим. ТАСС) направлена на снижение барьеров, препятствующих ведению туроператорского бизнеса, и призвана повысить надежность и эффективность страхования участников рынка», – отмечается в сообщении.

Еще одной мерой поддержки в сфере страхования на туристическом рынке должна стать возможность для уже работающих на рынке турфирм использовать гибкий механизм страхования ответственности, считает Догузова. Это подразумевает законодательное установление требований к минимальному размеру суммы в денежном выражении, которая должна быть накоплена туроператором в фонде персональной ответственности, который распахивается в случае экстремальных ситуаций для помощи клиентам туроператора. Сейчас Ростуризм определяет порядок расчета размера минимального объема этого фонда.

Также Ростуризм предлагает определить максимальный размер фонда персональной ответственности туроператоров с сохранением механизма страхования. Сейчас туроператоры обязаны страховать свои риски на случай чрезвычайных ситуаций, чтобы иметь возможность выплачивать туристам компенсации, а также направлять средства в фонд персональной ответственности, который распахивается для помощи туристам, если не наступил страховой случай или средств для выплаты компенсаций и эвакуации

туристов по страховой линии не хватает. При этом максимальный размер фонда персональной ответственности не определен.

«Это обеспечит защиту туристов, но при этом позволит компаниям не выводить из оборота огромные суммы денег», – поясняют в Ростуризме.

Восстановление в реестре

Оказывать туристические услуги в сфере выездного туризма могут лишь компании, находящиеся в федеральном реестре туроператоров. Периодически Ростуризм исключает из него турфирмы, которые не соблюдают требования, необходимые для нахождения в этой базе. Однако в случае устранения нарушений решение о восстановлении в реестре может быть принято в течение пяти дней, заявила Догузова. Для этого должны быть предоставлены документы, подтверждающие соответствие всем требованиям.

При этом Ростуризм совместно с участниками рынка прорабатывает вопрос смягчения последствий для должностных лиц туроператора в случае исключения сведений из реестра по не зависящим от него обстоятельствам, сообщили в ведомстве. Речь, например, идет о банкротстве страховой компании, отзыве лицензии у банка или страховой компании.

«Еще одной инициативой является синхронизация действий страховых компаний и ассоциации «Турпомощь» как в определении реального ущерба, так и составления реестра пострадавших туристов», – отмечается в сообщении.

Также Ростуризм предложил перечислять проценты от размещения средств фонда персональной ответственности самим туроператорам.

«Если инициатива будет реализована, то туроператоры получат возможность оперативного использования дохода от размещенных средств фонда. Это станет важным стимулом для добросовестной работы туроператоров. Для этого Ростуризм подготовит предложение о внесении изменений в закон о ежеквартальном осуществлении перечисления доходов с депозитов туроператорам – участникам «Турпомощи». Данный шаг станет возможным, если Ростуризм будет уверен, что объем заявленных фондов каждого туроператора реален, а представленная ими отчетность не вызывает вопросов», – говорится в сообщении Ростуризма.

Помимо фондов персональной ответственности туроператоров, при «Турпомощи» работает общий резервный фонд, который наполняют все участники рынка выездного туризма. Сейчас он составляет порядка 400 млн рублей, и, по оценке Догузовой, может покрыть расходы на возможные непредвиденные ситуации.

«Отсутствие экстренных ситуаций может позволить нам признать резервный фонд «Турпомощи» в 2020 году достаточным. Если в этом году не будет необходимости использования резервного фонда, мы обратимся в правительство РФ об обнулении взносов в резервный фонд на 2020 г.», – приводит слова Догузовой пресс-служба.

<https://tass.ru/ekonomika/6355015>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2882999>

<https://rns.online/consumer-market/Rosturizm-razrabotal-reglament-dlya-pomoschi-turistam-v-ekstrennih-situatsiyah-2019-04-19/>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ОТЛК ERA И ZSSK CARGO БУДУТ РАЗВИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КИТАЕМ И СЛОВАКИЕЙ

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс» («ОТЛК Eurasian Rail Alliance», ОТЛК ERA) и государственная железнодорожная компания Словакии ZSSK Cargo договорились об информационном и технологическом взаимодействии при организации грузовых перевозок между Китаем и Словакией в контейнерных поездах.

«Стороны согласовали создание транспортно-логистического сервиса путем формирования сквозной технологии евразийских контейнерных перевозок», – говорится в сообщении ОТЛК ERA.

Компании предполагают обмениваться информацией о грузопотоках на этом направлении с маршрутизацией, потенциальных объемах экспорта грузов из Словакии и соседних стран в КНР и конкуренции в сфере контейнерных ж/д перевозок в регионе. Также стороны проведут детальный анализ грузовой базы и потребностей клиентов. В марте ОТЛК ERA и ZSSK Cargo подписали меморандум о сотрудничестве о расширении географии услуг и увеличению перевозок между Европой и Китаем.

«Мы впервые зафиксировали письменно договоренность о выстраивании напрямую сквозной технологии перевозок: ОТЛК ERA будет полностью отвечать за свой участок колеи «1520», а ZSSK Cargo – за «1435» (русская и европейская ширина колеи, соответственно – ИФ). Таким образом, мы сможем предложить клиентам готовый продукт – «сшитую» транспортную услугу», – заявил в этой связи президент «ОТЛК Eurasian Rail Alliance» Алексей Гром, слова которого приводятся в сообщении.

Он выразил уверенность, что это и другие соглашения, позволят компании закрепить свои позиции на маршруте между ЕС и КНР.

«ОТЛК Eurasian Rail Alliance» – правопреемник АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Акционерный капитал паритетно разделен между ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (Казахстанские железные дороги).

ОТЛК была учреждена железными дорогами РФ, Казахстана и Белоруссии в 2014 г. для развития транзитных перевозок между Европой и Китаем. «Российские железные дороги» должны были передать компании 50% + 2 акции «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN) и 100% минус 1 акцию АО «РЖД Логистика». Казахстан должен был внести в капитал СП контейнерного оператора «Кедентранссервис» и логистического «Казтранссервис», а также фитинговые платформы и терминалы на пограничных с Китаем Достыке и Алтынколе; Белоруссия – обеспечить контроль над терминалами в Бресте.

Однако свой вклад сделали только РЖД, получив 99,84% совместного предприятия, а ее партнеры, сделавшие взнос в размере 32,7 млн рублей – по 0,08%. В 2015 году было решено строить СП по модели asset light (без активов), вернув РЖД «Трансконтейнер» и РЖДЛ. Реорганизация была завершена в 2018 г.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ОТЛК ERA И LIETUVOS GELEZINKELIAI ЗАПУСТЯТ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КНР В ЛИТВУ

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс» («ОТЛК Eurasian Rail Alliance», ОТЛК ERA) и Lietuvos gelezinkeliai договорились об организации контейнерных почтовых перевозок (посылок и товаров e-commerce) из Китая в Литву.

Согласно сообщению ОТЛК ERA стороны подписали соответствующее соглашение. «ОТЛК Eurasian Rail Alliance» обеспечит на станциях Достык и Алтынколь (Казахстан – ИФ) погрузку контейнеров на платформы. Lietuvos gelezinkeliai будут отвечать за прием вагонов на пограничной с Белоруссией станции в Кяне, доставлять их на Вильнюсский интермодальный терминал станции Вайдотай, откуда груз будет распределен на склады литовской госпочты Lietuvos pastas», – говорится в пресс-релизе.

«Мы готовы предложить рынку крайне востребованный сервис по железнодорожной доставке почтовых отправок с максимальной сохранностью груза», – заявил в этой связи президент ОТЛК ERA Алексей Гром (его слова приводит компания).

«ОТЛК Eurasian Rail Alliance» – правопреемник АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Акционерный капитал паритетно разделен между ОАО

«Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (Казахстанские железные дороги).

ОТЛК была учреждена железными дорогами РФ, Казахстана и Белоруссии в 2014 г. для развития транзитных перевозок между Европой и Китаем. «Российские железные дороги» должны были передать компании 50% + 2 акции «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN) и 100% минус 1 акцию АО «РЖД Логистика». Казахстан должен был внести в капитал СП контейнерного оператора «Кедентранссервис» и логистического «Казтранссервис», а также фитинговые платформы и терминалы на пограничных с Китаем Достыке и Алтынколе; Белоруссия – обеспечить контроль над терминалами в Бресте.

Однако свой вклад сделали только РЖД, получив 99,84% совместного предприятия, а ее партнеры, сделавшие взнос в размере 32,7 млн рублей – по 0,08%. В 2015 году было решено строить СП по модели asset light (без активов), вернув РЖД «Трансконтейнер» и РЖДЛ. Реорганизация была завершена в 2018 г.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.04.21; РАБОТА ПО НАЦПРОЕКТАМ

В: Сотни миллиардов рублей, которые потребуются для перехода на интернет-связь следующего поколения 5G, должны остаться в России. Об этом сегодня Владимиру **Путину** рассказал вице-премьер **Максим Акимов**. Речь на встрече в Кремле шла о **нацпроектах**, которые курирует **Акимов**. Помимо связи это еще и дороги. Их уже активно начали ремонтировать в глубинке.

Репортаж Алексея Петрова.

(сюжет)

КОРР: Разговор у президента касается сразу нескольких тем. Это и новые автотрассы, и развитие мобильной связи. И то, и другое – важнейшие стратегические задачи.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Вы организуете работу и контролируете ее по двум **нацпроектам**. Расскажите, пожалуйста, как она идет?

МАКСИМ АКИМОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Один из масштабных проектов во всей линейке, который мы реализуем в соответствии с вашим Указом, – это безопасные, качественные автомобильные дороги. Там очень мощная региональная компонента, это задача по приведению более чем половины региональных дорог в нормативное состояние. В этом году нам предстоит отремонтировать более пяти тысяч километров региональных дорог и четыре тысячи – в агломерациях, это шесть с половиной тысяч объектов.

КОРР: Национальный проект **«Безопасные и качественные автодороги»** стартовал в этом году. Новых трасс, соединяющих крупные города, за последние годы построено много. Но теперь пора приводить в порядок региональные дороги. Работы идут по всей стране. Вот пример. Город Волжский недалеко от Волгограда. Мост – 61-го года постройки.

СЕРГЕЙ СОКОЛОВ (СОТРУДНИК КОМПАНИИ-ПОДРЯДЧИКА): Ремонт существенных на мосту не производилось, кроме замены барьерного ограждения, лампочки, фонарики. В сентябре мы должны его сдать. И будет сдан.

КОРР: Сейчас на мосту работает техника. Нужно привести в порядок наиболее поврежденные участки, металлоконструкции, меняют дорожное полотно. Все материалы – качественные и долговечные, уверяют специалисты. Появится ограждение и освещение.

В Воронежской области приводят в порядок трассу, которая ведет к городу Нововоронежу.

Строят дороги и в Калининградской области. Будет удобно и автомобилистам, и пешеходам.

ВАДИМ ЯБЛУЧАНСКИЙ (НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА): Изначально дорога была – две полосы для движения, без тротуаров. Теперь проектом предусматривается устройство тротуаров пешеходных и велодорожки.

КОРР: Еще одна тема – развитие мобильной связи и высокоскоростного интернета. Он должен охватить не только школы, но и отделения полиции, и медицинские центры, и фельдшерско-акушерские пункты – всего более ста тысяч объектов.

Обсуждали активизацию работ для запуска сети пятого поколения 5G. Она обеспечит колоссальную скорость и станет импульсом для развития прорывных технологий. Уже не просто «умный» дом – целый «умный» город. Более того, сейчас по уровню развития интернета Россия опережает многие страны, во многом благодаря модели внедрения новых стандартов связи.

МАКСИМ АКИМОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Модель, которая позволяет иметь в десять раз более дешевый мобильный интернет в России, чем, например, в США, в три раза более дешевый, чем в Европе, при очень высоком качестве мобильного интернета.

КОРР: Создание сетей связи следующего поколения – это еще и гигантский рынок. На закупку оборудования уйдет почти шестьсот пятьдесят миллиардов рублей. Зарубежные производители собираются включиться в борьбу, но российские компании готовы составить им конкуренцию.

Алексей Петров, Наталья Лундовская и Дарья Иноземцева, «Вести».

ТАСС; 2019.04.19; РОССИЯ И САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ОБСУЖДАЮТ КООПЕРАЦИЮ В СОЗДАНИИ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Минпромторг РФ предложил Саудовской Аравии рассмотреть возможность кооперации по созданию гражданских самолетов и вертолетной техники, профильные компании и организации двух стран уже ведут консультации, сообщает Минпромторг.

«Денис Мантуров предложил рассмотреть возможность промышленной кооперации по проектам создания перспективных российских гражданских воздушных судов и вертолетной техники. С этой целью уже ведутся консультации по линии профильных компаний и организаций России и Саудовской Аравии», – говорится в сообщении.

Мантуров на встрече с председателем совета директоров Саудовского космического агентства, принцем Саудовской Аравии Султаном Аль Саудом обсудил возможности для укрепления двустороннего сотрудничества в области авиастроения. Глава Минпромторга отметил наличие потенциала для реализации совместных проектов в области авиационной промышленности.

«Буквально в прошлом месяце в Эр-Рияде наши ведущие предприятия участвовали в авиационной выставке «Saudi Airshow – 2019». Я знаю, что Вы лично ознакомились с нашим самолетом SSJ-100 в ходе специального демонстрационного полета», – сказал Мантуров, слова которого приводятся в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6354009>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; LDZ LOGISTIKA БУДЕТ ПРОДВИГАТЬ В ЛАТВИИ ЭЛЕКТРОННУЮ ТОРГОВУЮ ПЛОЩАДКУ РЖД

«Дочка» Latvijas dzelzceļš (LDz, Латвийские железные дороги) – LDz Logistika – будет продвигать в Латвии электронную торговую площадку (ЭТП) ОАО «Российские железные дороги».

Согласно сообщению ее провайдера – ООО «Цифровая логистика» – стороны подписали соответствующее соглашение о сотрудничестве и взаимодействии в области информационных технологий.

«Расширение возможностей ЭТП в организации международных перевозок – востребованная функция. Реализовав этот функционал, мы расширяем возможности клиентов», – заявил генеральный директор «Цифровой логистики» Александр Кочуков, слова которого приводятся в сообщении.

«Цифровая логистика» создана в 2018 г. для разработки и реализации цифровых сервисов на железнодорожном транспорте. Компания владеет и поддерживает электронную торговую площадку РЖД. Компания является совместным предприятием монополии (51%) и ООО «Интэллекс» (49%). Последнее развивает сервис распознавания речи «Лингурус», на 75% принадлежит Султану Аббасову.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; «ДОЧКА» ЛАТВИЙСКОЙ LDZ ДОГОВОРИЛАСЬ С ПГК ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПЕРЕВОЗОК В СООБЩЕНИИ С РФ

«Дочка» Latvijas dzelzceļš (LDz, Латвийские железные дороги) – LDz Logistika – и АО «Первая грузовая компания» (ПГК) заключили договор, предусматривающий увеличение грузовых перевозок в сообщении с Россией.

Соглашение дополняет меморандум, заключенный ею в 2016 г. с ПГК, сообщила LDz. Он предполагает улучшение качества транспортировки грузов, а также внедрение услуг, ориентированных на клиентов. Нынешний договор предусматривает, что LDz Logistika будет оказывать «Первой грузовой» услуги импортных и экспортных, а также транзитных перевозок в странах СНГ и Балтии.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РЖД ЗАКУПИТ У ВОРОНЕЖСТАЛЬМОСТА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ ДЛЯ Ж/Д ВИАДУКОВ В СЕРБИИ НА \$6 МЛН

ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ, дочерняя компания ОАО «РЖД»), которое является подрядчиком строительства железнодорожной инфраструктуры в Сербии, выбрало ЗАО «Воронежстальмост» в качестве единственного поставщика металлоконструкций для виадуков.

Как сообщается в материалах на сайте госзакупок, общая стоимость приобретаемой продукции – \$5,8 млн.

В рамках контракта «Воронежстальмост» должен поставить более 3,2 тыс. тонн металлоконструкций сталежелезобетонных пролетных строений с коробчатыми главными балками для 20 пролетных строений железнодорожных виадуков на участке Стара Пазова – Нови Сад в Сербии.

Срок исполнения договора – май 2020 года.

Ранее сообщалось, что в январе текущего года «РЖД Интернешнл» заключила новый контракт с АО «Инфраструктура железных дорог Сербии» на проектирование и строительство железнодорожной инфраструктуры стоимостью 230 млн евро.

«Документ предусматривает работы и поставку материалов в рамках второго этапа реконструкции, модернизации и строительства двухпутной железной дороги под скорость 200 км/ч на участке Стара Пазова – Нови Сад протяженностью 40,44 км на линии Белград – Будапешт», – отмечали РЖД.

С 2014 года «Российские железные дороги» реализуют в Сербии договор о строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры. Он был заключен в 2013 году в рамках межправительственного соглашения. Общая сумма – \$941 млн. Проект, в том числе, реализуется на предоставленный Сербии российский кредит в размере \$800 млн. Реализацией программы занимается «РЖД Интернешнл».

Воронежский мостовой завод (с 1992 года ЗАО «Воронежстальмост») основан в 1948 году и на сегодняшний день является одним из ведущих предприятий в России по производству металлических пролетных строений мостов любых типов, размеров и сложности. Производственная мощность предприятия составляет 50-60 тыс. тонн металлоконструкций в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.21; ПОРТ ТАРТУС В СИРИИ В ТЕЧЕНИЕ НЕДЕЛИ ПЕРЕДАДУТ В АРЕНДУ РОССИИ НА 49 ЛЕТ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

Сирийский морской порт Тартус в течение ближайшей недели будет передан в аренду России на 49 лет для транспортно-экономического использования, сообщил вице-премьер Юрий Борисов по итогам встречи с президентом республики Башаром Асадом.

«Ключевой вопрос, который должен дать положительную динамику, это вопрос по использованию порта Тартус. Поездка закрепила все эти договоренности. Мы очень хорошо продвинулись в этом вопросе и надеемся, что в течение недели контракт будет подписан, и на 49 лет порт Тартус перейдет в эксплуатацию российского бизнеса», – сказал Ю.Борисов журналистам в субботу.

По его словам, данное решение было принято на заседании межправкомиссии ещё в декабре 2018 года.

Борисов считает, что этот шаг даст серьезную динамику взаимному товарообороту. «Я надеюсь, что это будет играть в пользу, в первую очередь, сирийской экономики», – сказал вице-премьер.

В 2017 году Россия и Сирия подписали соглашение о размещении в Тартусе на 49 лет российского пункта материально-технического обеспечения ВМФ.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.19; ТРАДИЦИИ. ПРАКТИКА. ОПЫТ; В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА ВУЗА

В заседании, прошедшем под председательством министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, приняли участие **заместитель министра** образования и науки Марина Боровская, научный руководитель Московской школы управления «Сколково» Андрей Волков, представители **Минтранса России, Российского университета транспорта** и отраслевых организаций.

Общим голосованием **Евгений Дитрих** избран председателем наблюдательного совета РУТа. В своей речи глава **Минтранса** напомнил, что вуз перешел на новую систему управления. Учитывая это, учреждение способно взять самое лучшее от 210-летних традиций транспортного ведомства и образования и будет совмещать этот опыт с передовыми подходами.

«Сегодня на университет возложена важнейшая миссия по координации транспортных вузов. Необходимо не забывать о гибкости в вопросе подготовки специалистов, следовать потребностям транспортной отрасли», – сказал министр. Он дал поручение по разработке программы привлечения молодых специалистов и ученых, что позволит РУТу выйти на совершенно новый уровень деятельности.

По мнению **Евгения Дитриха**, одной из ключевых задач является двукратное увеличение к 2024 году количества иностранцев, обучающихся в образовательных учреждениях отрасли. Не менее важны участие наших транспортных вузов в международных предметных рейтингах, сетевое взаимодействие, формирование единой укрупненной группы специальностей и направлений подготовки высшего образования.

В свою очередь ректор РУТа **Александр Климов** рассказал о результатах деятельности вуза в 2018 году и планах развития на текущий год. Особое внимание уделяется реализации указа Президента России о разработке собственных образовательных стандартов. Важной особенностью является привлечение иностранных студентов. Так, осуществляется программа «2-2», когда студенты учатся 2 года в Китае и 2 – в России.

Говорилось на заседании и о создании новых научно-исследовательских центров РУТа, а также многофункционального технологического кластера «Образцово». Помимо этого были рассмотрены организационные вопросы работы наблюдательного совета.

Следующее заседание запланировано на сентябрь текущего года.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ГЛАВА РФПИ ИНФОРМИРУЕТ МЕДВЕДЕВА О ВОЗМОЖНЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В НАЦПРОЕКТЫ

Глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев заявил о готовности инвесторов из Европы, Саудовской Аравии и Азии вкладывать средства в национальные проекты.

«При вашей поддержке мы будем этим очень активно заниматься. И наши партнеры готовы вкладывать в эти проекты, это партнеры из Саудовской Аравии, из Азии, из многих стран, в том числе европейские партнеры», – сказал К.Дмитриев на встрече с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым.

Он также рассказал о уже реализуемых проектах в различных сферах, среди которых строительство дублера Кутузовского проспекта, ЦКАД-3 и ЦКАД-4.

ТАСС; 2019.04.19; КРУПНЫЕ ГОРОДА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕЙДУТ НА ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Власти Челябинской области намерены перевести общественный транспорт в крупных городах региона на газомоторное топливо и электрическую тягу. Об этом в пятницу во время первого экологического форума «Единой России» «Чистая страна» сообщил временно исполняющий обязанности губернатора региона Алексей Текслер.

По его словам, техника, которая в настоящее время применяется в качестве общественного транспорта в Челябинской области, старая, а поэтому неэкологичная.

«Сейчас разрабатываем программу [развития общественного транспорта], в которой основной упор сделаем на газомоторное топливо, будем применять природный газ. Это существенно снизит нагрузку [на окружающую среду]. Будем использовать во всех крупных городах экологически чистый транспорт. Будем развивать направление электротранспорта», – сказал врио главы региона.

По мнению Текслера, в совокупности с другими мерами по улучшению экологической обстановки, переход на экологически чистый транспорт позволит снизить выбросы в атмосферный воздух как минимум на 20% до 2024 года.

Челябинская область – крупный промышленный центр. В регионе зарегистрировано свыше 90 тыс. предприятий и организаций всех форм собственности. Ведущим в экономике является металлургический комплекс.

Первый экологический форум «Единой России» «Чистая страна» проходит в Челябинске 19 апреля. На нем представители власти совместно с экспертами обсуждают инициативы по улучшению экологии в регионах страны.

<https://tass.ru/ural-news/6352659>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.20; В МОСГОРДУМУ ПОВТОРНО ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДО 5 ТЫС. РУБ. ДЛЯ ЗАЦЕПЕРОВ В РОССИИ

Комиссия по законодательству, регламенту, правилам и процедурам повторно внесла в Мосгордуму законопроект о штрафах до 1,5 тыс. руб. за зацепинг и до 5 тыс. руб. за такое нарушение, совершенное снова. Документ опубликован на сайте столичного парламента.

«Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» подготовлен в целях решения актуальной проблемы зацепинга – способа передвижения, заключающегося в проезде на поездах и иных транспортных средствах с их внешней стороны (на крышах, открытых переходных и тормозных площадках, в открытых кузовах (у вагонов открытого типа) либо с боковых или торцевых сторон вагонов или в подвагонном пространстве на элементах наружной арматуры подвижного состава)», – говорится в пояснительной записке к документу.

Так, законопроектом предлагается увеличить размер штрафа за зацепинг на железнодорожном транспорте, до 1,5 тыс. руб. и установить при этом минимально

возможный штраф за данное правонарушение в размере 700 руб. За такое правонарушение, совершенное повторно, предлагается ввести повышенный размер штрафа – от 4 тыс. до 5 тыс. руб.

По мнению авторов, предусмотренный в действующей редакции КоАП РФ штраф в размере 100 руб. не способствует достижению целей превенции.

«Учитывая, что совершение правонарушений, связанных с проездом граждан в не приспособленных для проезда пассажиров местах, осуществляется (или может осуществляться) не только на железнодорожном транспорте, но и на других видах транспорта, предлагается установить административную ответственность за проезд граждан на крышах или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах на автобусах, на транспортных средствах городского наземного электрического транспорта, на подвижном составе внеуличного транспорта, дополнив КоАП РФ ст. 11.171 и установив наказание за такое административное правонарушение в виде административного штрафа в размере от 700 до 1 тыс. 500 руб. За правонарушение, совершенное повторно, предлагается ввести повышенный размер штрафа – от 4 тыс. до 5 тыс. руб.», – подчеркивается в материале.

Согласно законопроекту помимо должностных лиц федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный транспортный надзор, составление протоколов будет осуществляться также полицией. Полномочиями рассматривать такие дела предлагается наделить федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор.

<https://www.mskagency.ru/materials/2883097>

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.04.22; КРЫМУ ПОДОБРАЛИ НАДЕЖНОГО ТРЕЙДЕРА; ПОСТАВКАМИ ТОПЛИВА НА ПОЛУОСТРОВ МОЖЕТ ЗАНЯТЬСЯ «ПРОМСЫРЬЕИМПОРТ»

Как выяснил “Ъ”, подведомственный Минэнерго «Промсырьеимпорт», уже находящийся под санкциями США, может стать крупным оптовым поставщиком топлива в Крым. Такой вариант рассматривается в рамках усилий правительства по снижению розничных цен топлива на полуострове. Собеседники “Ъ” на рынке скептически оценивают эффективность подобной меры, отмечая, что она не решит ключевую проблему – высокую стоимость доставки нефтепродуктов. Некоторые источники “Ъ” также говорят о завышенной маржинальности крымских АЗС.

ФГУП «Промсырьеимпорт», подведомственное Минэнерго, может стать крупным оптовым поставщиком нефтепродуктов в Крым, рассказали “Ъ” несколько источников в отрасли. По их словам, такие предложения Минэнерго готовит в рамках поручения премьера Дмитрия Медведева, они должны быть представлены к 15 мая.

В Минэнерго, минтопэнерго полуострова и пресс-службе главы Крыма Сергея Аксенова не предоставили комментарий, в аппарате курирующего ТЭК вице-преьера Дмитрия Козака от них отказались. Между тем 19 апреля господин Козак говорил: «Сейчас детали не буду раскрывать, но мы нашли новые компании, которые будут поставлять топливо на Крымский полуостров». А глава Минэнерго Александр Новак 17 апреля в интервью «России 24» рассказывал, что министерство работает над сокращением разницы в ценах на топливо между Крымом и Краснодарским краем и «в реализации этой задачи будут участвовать подведомственные структуры Министерства энергетики».

Именно разница в стоимости топлива стала предметом беспокойства чиновников, говорят собеседники “Ъ”. Сами цены на АЗС Крыма после резкого роста год назад стабильны, в том числе благодаря ноябрьскому соглашению между нефтяниками и властями о заморозке цен в опте (продлено до июля).

Прошлогодний взлет цен в Крыму был гораздо большим, чем в среднем по России, и коррекции не произошло, в результате отрыв от стоимости топлива в Краснодарском крае растет. Так, если в среднем за 2017 год бензин Аи-92 на заправке в Симферополе стоил на 1,7 руб. на 1 л дороже, чем в Краснодаре, в среднем в 2018 году разница составила уже 3 руб., а на середину апреля этого года – 3,6 руб. (см. график). По дизельному топливу – это соответственно 3 руб., 5 руб. и 6,6 руб. на 1 л.

«Промсырьеимпорт» уже находится под санкциями США за поставки иранской нефти в Сирию и выступает ключевым поставщиком в Крым газа, который покупает на бирже.

Предполагается, что крупный, не опасющийся санкций трейдер сможет предложить крымским сетям АЗС стабильные оптовые цены, что позволит им снизить стоимость топлива на заправках, говорят два источника “Ъ”. Стоимость привлечения финансирования для «Промсырьеимпорта» будет ниже, чем для частных трейдеров, которые сейчас поставляют в Крым, добавляет один из них.

Однако другие собеседники “Ъ” на рынке скептически относятся к этой идее. Во-первых, сомнительно, чтобы нефтяники согласились работать с «Промсырьеимпортом» по прямым договорам из-за риска санкций. Если же трейдер будет покупать топливо на бирже (торги анонимны), цена сделок может быть неоптимальной.

Во-вторых, один из источников “Ъ” обращает внимание, что проблема не столько в оптовых ценах, сколько в розничных, АЗС в Крыму работают «с весьма существенной премией». Так, стоимость логистики по железной дороге от Самарской группы НПЗ до Симферополя составляет по бензину около 4 руб. на 1 л (в том числе 0,66 руб. на паромную переправу через Керченский пролив), а до Краснодара – около 2,6 руб. на 1 л. То есть логистика до Симферополя дороже на 1,4 руб. на 1 л, а цены – выше на 3,6 руб. на 1 л. «Проще говоря, цены завышены из-за низкой конкуренции между АЗС в Крыму», – говорит собеседник “Ъ”. Ситуация тем более странная, что рынок «залит» топливом, запасы на полуострове есть на пять недель при обычном уровне в три недели, подчеркивает другой источник “Ъ”.

Эти расчеты не учитывают высокую стоимость финансирования для крымских АЗС, где почти нет крупных банков, а заправки вынуждены работать с отсрочкой платежа и платить проценты, возражает один из участников местного рынка. Он добавляет, что паромная переправа работает с перебоями из-за штормов зимой и высокого турпотока летом, значит, нужно платить существенные деньги за хранение топлива. Эту проблему может снять запуск железнодорожного движения по Крымскому мосту, намеченный на конец года.

<https://www.kommersant.ru/doc/3952294>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.22; ВСЕ ЗНАКИ В ГОСТЕ К НАМ; РОССТАНДАРТ ВВОДИТ НОВЫЙ МАСШТАБ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ

С 1 мая начнет действовать национальный ГОСТ, разрешающий городским властям применять на улицах уменьшенные в размерах по сравнению с обычными дорожные знаки. Документ вводится в действие приказом Росстандарта. Этому предшествовал спор о безопасности неформатных знаков, в котором приняли участие ГИБДД, столичные власти и президентский Совет по правам человека. ГОСТ допускает и другие непривычные пока для водителей средства организации движения, например правый поворот на красный свет светофора.

Приказом Росстандарта №144-СТ с 1 мая 2019 года в действие вводится новый ГОСТ 58398, регулирующий применение «экспериментальных средств организации дорожного движения». Документ содержит ряд нововведений для водителей. В частности, разрешается применять уменьшенные (500x500 и 400x400 мм) дорожные знаки на «нескоростной улично-дорожной сети» в центральной части городов и в зоне исторической застройки. Стандарт также позволяет применять новые указатели

«Выделенная полоса трамвая», «Диагональный пешеходный переход», а также совмещенные знаки («Платная парковка», «Парковка для инвалидов» и т. д.).

Напомним, нестандартные указатели – меньшего размера с новыми рисунками – обсуждаются с 2015 года. Идея принадлежит московским властям и экспертному центру Probok.net. Ряд городов, включая столицу, начали устанавливать такие знаки в качестве эксперимента. Для этого в ноябре 2017 года введен в действие предварительный нацстандарт (ПНСТ) об экспериментальных знаках. В апреле 2019 года вице-премьер **Максим Акимов** поручил Росстандарту до 1 мая перевести ПНСТ в статус национального ГОСТа.

Предварительный стандарт разрабатывается для проверки на практике «неустоявшихся, еще не ставших типовыми требований и правил», пояснил «Ъ» заместитель руководителя Росстандарта Антон Шалаев. «Такие документы принимаются с ограничением срока действия на период от одного года до трех лет, по итогам они могут быть переведены в статус национального стандарта либо отменены», – пояснил господин Шалаев. Эксперимент признан удачным. «С учетом обращений регионов и правительства ПНСТ был переведен в статус национального стандарта, – рассказал он. – Но с практической точки зрения смена статуса ничего не меняет. Это добровольный к применению документ. Органы власти, ответственные за установку средств организации движения, как и раньше, сохраняют право использовать обычные и экспериментальные знаки».

Напомним, недавно выяснилось, что у ГИБДД есть замечания по поводу применения неформатных знаков. Госавтоинспекция подала в суд на столичный ЦОДД в связи с установкой маленьких указателей «Пешеходный переход» и «Уступи дорогу» на одной из улиц в СВАО. ГИБДД привела в суде данные о том, что уменьшенные знаки приводят к росту аварийности. Суд оштрафовал центр на 200 тыс. руб., но ЦОДД решение обжаловал, на днях будет повторное заседание суда. В конце марта президентский Совет по правам человека (СПЧ) обратился к премьеру Дмитрию **Медведеву**, назвав практику применения уменьшенных знаков «непроработанной». СПЧ опасался, что в результате принятия ГОСТа «произойдет повсеместная замена знаков на уменьшенные», рассказал «Ъ» Антон Шалаев. «Но этого не будет, – заверил он «Ъ». – Использование указателей новых форматов – это исключительно добровольный процесс».

Организаторы движения смогут смелее применять новые знаки, не боясь возможных проблем и претензий со стороны ГИБДД, пояснил «Ъ» член общественного совета при **Минтрансе** Московской области Андрей Мухортиков. «А если впоследствии ГОСТ станет обязательным (распоряжением правительства), то можно будет уведомить Госавтоинспекцию об использовании указателей на конкретной улице, и они не вправе будут отказать», – пояснил он.

«Если говорить о судебном процессе между ЦОДД и ГИБДД, теперь появится дополнительное подтверждение, что новое решение в области знаков не временное, а постоянное и безопасное, – пояснил глава экспертного центра Probok.net Александр Шумский. – Связи между аварийностью и уменьшенными знаками нет, ничем это не доказано».

Новый ГОСТ также позволяет использовать на перекрестках табличку со стрелкой и надписью «Уступи всем, и можно направо». Она разрешает правый поворот при красном сигнале светофора. Дискуссии о безопасности такого маневра ведутся уже несколько лет. Однако, пояснил «Ъ» господин Мухортиков, пока подобных нововведений на улицах не появится: действует запрет пропускать транспорт и пешеходов в одной фазе работы светофора.

Член СПЧ, глава Национального антикоррупционного комитета Кирилл Кабанов видит связь между обращением совета в Белый дом и ускорением принятия стандарта. «Мы говорили на эту тему с экспертами. Выяснилось, что производитель уменьшенных знаков в России пока только один. Остальным заводам надо перестраивать оборудование, они

крайне недовольны, – говорит господин Кабанов. – Так что какие-то коммерческие интересы видны в этом документе». Комментируя пояснения Росстандарта, Кирилл Кабанов заметил, что «платные парковки тоже начинались с центра, но потом пришли почти во дворы». «В итоге мы получим дополнительные факторы для общественного недовольства», – говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3952292>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.21; КАК ИЗМЕНИТСЯ ЭКЗАМЕН НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА; В ГАИ БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

Кандидатам на получение водительского удостоверения вскоре усложнят жизнь. Госавтоинспекция разрабатывает новый порядок приема теоретического экзамена. Предполагается увеличение количества вопросов, а также введение новой системы оценки знаний.

Как сообщили РИА Новости в пресс-центре МВД России, оцениваться ответы будут в зависимости от степени влияния задачи на безопасность дорожного движения. В Госавтоинспекции пояснили, что рассматривается способ оценки, применяемый в некоторых европейских странах. Представим себе, кандидат в водители ответил неправильно на вопрос. Если в реальной ситуации на дороге его неправильный ответ не приведет к аварии, то он получает один балл. Например, если кандидат неправильно ответит на вопрос, «сколько полос для движения имеет эта дорога», то в реальной жизни к аварии такой ответ не приведет.

Но если он ошибся в ответе, кто первым должен проехать перекресток или в каком порядке, то понятно, что в реальной ситуации такие действия приведут к ДТП. И за это будет назначен максимальный балл. И человек отправится на переэкзаменовку.

Сдавшим экзамен будет считаться тот, кто по совокупности всех ответов до максимального балла не добрался. Каков будет максимальный балл – пока неизвестно. Равно как и то, сколько баллов за какой неправильный ответ начислят. Неизвестно также, будет ли принята именно эта система или какая-либо другая. Но как приоритетная рассматривается именно она.

Напомним, что сейчас теоретический экзамен принимают несколько иначе. Если кандидат в водители допустит одну ошибку, он получит пять дополнительных вопросов по той же теме и дополнительных пять минут на ответы. Если он ошибется дважды в основных вопросах, то получит десять дополнительных вопросов и десять минут времени. При трех неправильных ответах – экзамен не сдан. При неправильном ответе на дополнительный вопрос – экзамен не сдан.

Также, ГИБДД планирует пересмотреть задачи теоретического экзамена. А именно сделать задания под каждую категорию.

Сейчас у нас всего для теоретического экзамена есть 800 задач, которые поделены на 40 билетов. По 20 вопросов в каждом. Также билеты разделены на два комплекта. Первый предназначен для тех, кто собирается получить права на категории «М» – мопеды, «А» – мотоциклы, «В» – легковые автомобили или подкатегории «А1» – легкие мотоциклы и «В1» – трициклы и квадрициклы. Второй комплект билетов предназначен для тех, кто желает открыть себе категории «С» – грузовики и «D» – автобусы, а также подкатегории «С1» – грузовики с разрешенной массой до 7,5 тонны, «D1» – автобусы с количеством пассажирских мест до 16.

Но у нас также есть категории «BE», «CE», «DE» и подкатегории «C1E», «D1E». Эти категории дают право управлять составами транспортных средств. Но отдельных билетов сейчас нет. Поэтому тем, кто сдает экзамен, чтобы получить право на управление автомобилем с прицепом, приходится сдавать тот же теоретический экзамен, который они сдавали при получении прав необходимой основной категории.

У нас также есть права категории «Тм» – трамвай и «Тб» – троллейбус. У таких водителей экзамен принимается по комплекту билетов, предназначенных для грузовиков и автобусов. Кстати, свои особенности есть и у мотоциклов. У них ведь всего два колеса, а не четыре. Поэтому странно им задавать вопрос о том, какие действия нужно предпринять, если машина попала в занос, из-за того, что двумя колесами выскочила на обочину.

Понятно, что в результате этой работы увеличится не только количество комплектов билетов, но и количество задач. Заместитель начальника отдела ГУ ОБДД МВД РФ Николай Гиляков, предположительно, в билете будет большее количество задач – например, 50. Сейчас Госавтоинспекция изучает международный опыт приема экзаменов на право управления в таких странах, как Германия, Норвегия и Великобритания.

Как сообщили корреспонденту «РГ» в Госавтоинспекции, одна из главных задач сделать так, чтобы кандидат в водители задумывался над предложенными ситуациями и выбирал вариант ответа, основываясь на своих знаниях, а не на зазубренных наизусть билетах.

Напомним, что в той же Германии реализован именно такой подход к теоретическому экзамену. У нас из всех предложенных вариантов ответов на поставленную задачу правильный ответ только один. В Германии правильных ответов на один вопрос может быть несколько. И кандидат в водители должен указать их все. Если он какой-то из правильных ответов не укажет, то ему будет начислен штрафной балл.

Вполне возможно, что и такой подход будет рассмотрен при подготовке нового порядка приема экзаменов.

Также, Госавтоинспекция предлагает изменить и порядок приема практического экзамена. А именно объединить два экзамена – проверку первоначальных навыков управления и вождение в городе – в один. Это предложение вызвало массу споров. Сейчас проект постановления правительства, предусматривающий такой порядок, вместе с таблицей разногласий находится на рассмотрении в минобщесвязи.

Если постановление будет принято, то Госавтоинспекции придется выпустить новый регламент по приему экзаменов. И, возможно, в нем будет прописан новый порядок приема в том числе теоретического экзамена. Разработать новые билеты ничто не мешает уже сейчас. Ведь они утверждаются начальником Госавтоинспекции МВД России.

Пока Госавтоинспекция собирается менять порядок приема экзаменов, **минтранс** собирается изменить систему подготовки водителей и поделить их на любителей и профессионалов. Впрочем, поправки, которые предлагает ведомство, довольно спорные.

<https://rg.ru/2019/04/21/kak-izmenitsia-ekzamen-na-voditelskie-prava.html>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; 2019.04.19; ШАШЕЧКИ СНАБДЯТ ДАТЧИКАМИ; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРИСМОТРИТ ЗА ВОДИТЕЛЯМИ С ПОМОЩЬЮ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

«Ъ» узнал, что представляет собой устройство, которое будет блокировать учетную запись водителей «Яндекс.Такси» за опасную езду. Ранее было заявлено, что систему установят также на машинах каршеринга, но в компании это опровергли. Эксперты предупредили, что нововведения обернутся повышением тарифов для клиентов такси.

«Технология, которая оценивает, не отвлекается ли человек от дороги, – наша собственная разработка, – рассказала «Ъ» представитель пресс-службы «Яндекс.Такси» Наталья Рожкова. – Сейчас она проходит финальную обкатку в реальных дорожных условиях, чтобы мы смогли оценить результаты и окончательно отшлифовать алгоритмы. После этого мы начнем массовое внедрение».

В Москве выдано около 50 тыс. индивидуальных разрешений на таксомоторную деятельность, в сутки такси перевозят до 760 тыс. пассажиров. При этом количество ДТП с участием таксомоторов в Москве за 2018 год выросло на 25% по сравнению с 2017

годом. Одной из главных проблем столичное ГУВД называет усталость водителей, проводящих по 15-20 часов на смене без должного медицинского контроля.

Госпожа Рожкова пояснила, что в таксомоторы «планируется установить датчики, отслеживающие резкие торможения, повороты и набор скорости». За опасную езду и грубые нарушения сервис ограничит количество заказов для водителей.

Станислав Швагерус, руководитель Центра компетенций Международного евразийского форума такси, заявил «Ъ», что устройство, которое планирует внедрить «Яндекс», «представляет собой камеру и блок расчета параметров для анализа положения головы водителя искусственным интеллектом»: «Все расчеты будут производиться на специальном модуле, а их результаты могут посылаться как в общую систему управления такси, так и на бортовой компьютер автомобиля». Впрочем, в пресс-службе «Яндекс.Такси» «Ъ» отказались подтвердить, верна ли эта информация: «Планы по технологическим решениям мы не комментируем».

Ранее председатель Мосгордумы Алексей Шапошников сообщил, что московский парламент собирается обсудить предложение оборудовать такси и машины каршеринга алкозамками. Перед началом поездки водитель должен подуть в специальное устройство, и если количество алкоголя превысит 0,2 промилле, запуск машины будет заблокирован. Господин Шапошников подчеркнул, что в думу регулярно обращаются жители города, предлагающие установить алкозамки в такси.

Госпожа Рожкова сообщила «Ъ», что «Яндекс.Такси» не планирует устанавливать алкозамки.

Вместо этого водителям сейчас предлагают пройти добровольное тестирование перед выходом на смену. «Уже была опробована модель дистанционного тестирования здоровья водителей – в экспериментальном порядке этот проект работает на заправках «Газпром нефть», «Нефтемагистраль» и «Шелл», – отметила она. – Телемедицинские технологии позволяют перед рейсом проверять давление и наличие алкогольного опьянения. Кроме того, наши алгоритмы позволяют не открывать доступ к заказам для водителей, не прошедших тестирование, а это очень высокая гарантия того, что человек не выйдет на линию при наличии медицинских противопоказаний».

«Минздрав не сертифицировал пункты дистанционного тестирования здоровья водителей, и по закону такая проверка не может заменить путевой лист, – прокомментировал это нововведение Олег Амосов, председатель общественного движения «Форум такси». – Автомат не увидит пигментацию покрова кожи или расширенные зрачки».

Он также критически оценил эксперимент с установкой датчиков, фиксирующих опасную манеру езды. «Сервис «Яндекс.Такси» использует GPS-датчики, погрешность показаний которых составляет 30 метров. Если водитель будет метаться по дороге с амплитудой более 30 метров, «Яндекс» получит сигнал. Отследить манеру вождения на основании таких сигналов практически невозможно», – пояснил господин Амосов «Ъ». По словам эксперта, приказ **Минтранса** о рабочей смене таксиста не более восьми часов в сутки «не соблюдается из-за пробок на дорогах Москвы».

«Если рабочий день водителя такси будет ограничен до восьми часов в день, стоимость поездки для клиента поднимется в полтора-два раза», – предупредил господин Амосов.

В «Яндекс.Каршеринге» «Ъ» также заявили, что устанавливать деактиваторы не планируют. На машинах уже установлено оборудование, которое блокирует аккаунт пользователя в случае значительного превышения скорости, заявил представитель пресс-службы компании Дмитрий Горчаков.

<https://www.kommersant.ru/doc/3951775>

РБК; 2019.04.19; ГЛАВА ФАС ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ РОСТ ЦЕН НА ПРОЕЗД В АВТОБУСАХ

Региональные управления Федеральной антимонопольной службы (ФАС) проверят рост цен на проезд в общественном транспорте на городских и межмуниципальных маршрутах. Соответствующее распоряжение дал глава ФАС Игорь Артемьев, сообщает пресс-служба ведомства.

Поручение Артемьева проанализировать рынок, «установить факты роста цен сверх уровня инфляции и установить причины» было дано после поступивших в службу жалоб граждан на резкое подорожание поездок.

ФАС сообщила, что проверка будет идти во взаимодействии с региональными и муниципальными органами власти, но не уточнила, о каких именно регионах идет речь.

В октябре прошлого года «Известия» со ссылкой на **Минтранс** сообщали, что ведомство предложило разрешить регионам вводить плавающие тарифы за проезд в общественном транспорте. Как предположили опрошенные газетой эксперты, днем цена может быть меньше, а в часы пик – выше.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cb9e5c79a794751df1a83ee>

ТАСС; 2019.04.19; В ПОЕЗДАХ МЕТРО МОСКВЫ ВНЕДРИЛИ СИСТЕМУ «АНТИСОН» ДЛЯ МОНИТОРИНГА БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТОВ

Московский метрополитен внедрил в кабинах машинистов «умную» систему «Антисон», которая в автоматическом режиме контролирует концентрацию внимания машинистов во время ведения состава. Мониторинг происходит в режиме реального времени, в случае обнаружения признаков сна система подает звуковой и световой сигналы, сообщил ТАСС в пятницу ТАСС заммэра Москвы Максим Ликсутов.

«Для диагностики состояния машинистов в Московском метрополитене начала использоваться система «Антисон». Она позволяет отслеживать состояние машиниста и, как следствие, снижать риск нарушения графика движения поездов», – сказал собеседник агентства.

Система призвана осуществлять непрерывный контроль за тем, чтобы машинист был сосредоточен на ведении состава. «Антисон» работает бесконтактно и не требует дополнительного оборудования или специальной настройки под каждого машиниста.

«Система проводит анализ моргания и направление взгляда водителя в режиме реального времени. В случае обнаружения признаков сна, системой в автоматическом режиме незамедлительно подается сигнал – звуковой и световой. Если машинист не подтверждает свое бодрствование и полный контроль над ситуацией, путем нажатия на специальную «кнопку бдительности» данные об инциденте отправятся диспетчеру для принятия оперативных мер», – добавил Ликсутов.

Он отметил, что система пока работает в нескольких поездах метрополитена, но в дальнейшем планируется распространить ее на все поезда.

Как пояснили в пресс-службе метро, сегодня на транспортном предприятии работают более 5 тыс. машинистов. Ежедневно один машинист перевозит до 10 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/moskva/6352190>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.04.21; СДЕЛАЛИ ЗАРЯДКУ: МЕСТ ДЛЯ ЗАПРАВКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ СТАНЕТ ВДВОЕ БОЛЬШЕ; ДЕВЕЛОПЕРЫ НАЧАЛИ МАССОВО УСТАНАВЛИВАТЬ СТАНЦИИ В ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСАХ

Российские девелоперы активно устанавливают зарядные станции для электромобилей при строительстве жилья и торгово-развлекательных центров. Об этом «Известиям» рассказали в шведско-швейцарском холдинге АВВ -- одном из крупнейших производителей такой продукции. Информацию подтвердили и в строительных

компаниях. В ближайший год количество ЭЗС в России может вырасти в два-три раза, но пока электрозаправки начнут появляться преимущественно в жилье элит- и бизнес-класса, а также при крупных ТРЦ, считают эксперты. По их мнению, быстрее всего инфраструктура для экологичных авто будет развиваться в столичном регионе, а также в Санкт-Петербурге и Приморье. Дальнейший же ее рост будет зависеть от увеличения количества электромобилей в стране.

<https://iz.ru/869595/aleksandr-volobuev/sdelali-zariadku-mest-dlia-zapravki-elektromobilei-stanet-vdvoe-bolshe>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РОСАВТОДОР ОБЪЯВИЛ ТОРГИ НА РЕМОНТ 2 УЧАСТКОВ М5 «УРАЛ» ОБЩЕЙ СТОИМОСТЬЮ 8,2 МЛРД РУБ.

ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Приуралье» Федерального дорожного агентства» объявило два аукциона на реконструкцию в Башкирии участков дороги М-5 «Урал» (Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск), следует из данных системы «СПАРК-Маркетинг».

Первый лот начальной стоимостью 2,084 млрд рублей – это реконструкция участка дороги 1336+000 км – 1344+200 км.

Подрядчику предстоит провести строительно-монтажные работы на 7,24 км шестиполосной автодороги. Расчетная скорость движения на этом участке пути – 120 км в час, на участке находятся две транспортные развязки на разных уровнях, «вхождение в международный транспортный коридор».

Начальная стоимость госконтракта по второму лоту – реконструкции участка 1300+000 км – 1312+000 км – составляет 6,138 млрд рублей.

Длина реконструируемого участка составляет 11,873 км, шесть полос, расчетная скорость движения – 120 км. Объект включает также 2 транспортные развязки на разных уровнях, один переезд для сельскохозяйственного транспорта, 3 путепровода, 2 моста, «вхождение в международный транспортный коридор».

Срок выполнения работ – с момента заключения госконтракта до 30 сентября 2022 года по первому лоту и до октября 2023 года по второму.

Заявки на участие в торгах принимаются до 13 мая включительно, итоги закупки планируется подвести 20 мая.

ФКУ «Упрдор «Приуралье» выполняет функции заказчика-застройщика в отношении 1,777 тыс. км автодорог (в том числе М-7 «Волга», участок М-5 «Урал», Р-240 «Уфа-Оренбург»), 132 мостовых сооружений, 1,688 тыс. водопропускных труб в Башкирии, Татарстане, Оренбургской области.

ТАСС; 2019.04.21; ДЛЯ РЖД И ДРУГИХ КОМПАНИЙ ВВЕДУТ КРІ ПОД НАЦПРОЕКТЫ

Власти введут КРІ (ключевые показатели) для РЖД и других крупных компаний, которые будут увязаны с целями государственных **нацпроектов**. Об этом сказал первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов на совещании с региональными компаниями, посвященном нескольким национальным проектам.

Один из участников совещания, представитель экспортоориентированной компании, пожаловался первому вице-премьеру на проблемы с отгрузкой товара. Проблема кроется в дефиците тягового подвижного состава, посетовал он.

Силуанов на это ответил, что впервые слышит жалобы на дефицит локомотивов. Тем не менее нужно системно подойти к решению этой проблемы и обеспечить пропускную способность для экспортных грузов, добавил он.

«Давайте поможем предприятию. РЖД, действительно, КРІ поставим. Включим у себя в планах, как мы договаривались, КРІ нашим крупным компаниям», – сказал Силуанов,

отметив, что на государственном уровне стоят задачи по достижению роста объемов экспорта, а услуги РЖД являются частью экспортного процесса.

<https://tass.ru/ekonomika/6352938>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РЖД СОЗДАЛИ КАРТУ ПУТЕВЫХ РАБОТ, ПРИЗЫВАЮТ ОТПРАВИТЕЛЕЙ В ЭТОТ ПЕРИОД ВЕСТИ РЕМОНТ МОЩНОСТЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» представило интерактивную карту работ по ремонту путей, сообщила монополия.

Вопросы синхронизации планов компании и грузоотправителей по вывозу грузов в период ремонтно-путевых работ и развития ж/д инфраструктуры обсуждались в пятницу на селекторном совещании, который провел в Москве первый замглавы РЖД Анатолий Краснощек. Помимо начальников региональных филиалов «Российских железных дорог» в нем участвовали представители крупнейших промышленных компаний, а также операторы вагонов и стивидоры.

На совещании было отмечено, что завершение масштабных инфраструктурных проектов на сети железных дорог РФ и «ожидаемые эффекты» от них «отнесены за горизонт 2019 г.». Наряду с этим РЖД реализуют программу ремонта путей. По словам замглавы монополии Геннадия Верховых, в 2019 г. планируется отремонтировать более 6 тыс. километров.

Роста объема грузов, предъявляемых к вывозу по железной дороге, сохраняется, что требует от всех участников перевозочного процесса повышения эффективности применяемых технологий, в частности, – уровня маршрутизации, отмечает компания. Также, по мнению ее руководства, необходимо развивать тяжеловесное движение, оптимизировать погрузочно-выгрузочные работы, синхронизировать ремонт ж/д инфраструктуры и производственных мощностей грузоотправителей. Все это должно позитивно сказаться на времени оборота вагона, увеличении скорости доставки.

Интерактивная карта директивного плана капитальных работ на сети, по словам А.Краснощека, позволит помочь грузоотправителям более эффективно планировать погрузку. Сервис доступен на сайте РЖД в разделе «Грузовые перевозки» (http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5193&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=2291). Он позволяет грузовладельцу скорректировать маршрут отправки груза в зависимости от намеченных на том или ином направлении видов и сроков путевых работ.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.21; МИНЭНЕРГО РФ И КОМПАНИИ ПРОСЯТ СНИЗИТЬ Ж/Д ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ – ГАЗЕТА

Министерство энергетики РФ и угледобывающие компании попросили ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) снизить тарифы на транспортировку угля в западном направлении из-за падения цен на сырье до минимума за 3 года, пишет РБК со ссылкой на источники, присутствовавшие на совещании, которое прошло 17 апреля в РЖД.

«Цены на энергетический уголь, крупнейшим производителем которого в России является «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК – ИФ), упали в Европе на 41% по сравнению с началом года, до \$50 за тонну в начале апреля», – отмечает издание, приводя данные Financial Times.

К обвалу привел недавно заключенный годовой контракт крупнейшего в мире экспортера угля Glencore с японскими потребителями. Цена в этом контракте оказалась ниже на 14% октябрьского контракта той же Glencore. В западном направлении российские поставщики уже с марта терпят убытки \$10 с тонны, сообщил РБК источник в крупной угольной компании.

По данным отраслевого агентства Argus, на которые ссылается издание, отгрузка российского угля по железной дороге на экспорт в порты в марте 2019 года выросла на 8%

по сравнению с тем же периодом 2018 года, до 15,5 млн тонн. Это произошло, несмотря на падение цен до трехлетнего минимума, пишет агентство. При этом прирост обеспечили поставки угля как в восточном направлении (порты Восточный и Ванино), так и в западном (порт Усть-Луга). Отгрузка угля в западные порты в марте выросла на 17,2%, до 6,4 млн тонн, на фоне роста перевалочных мощностей.

Необходимость снижения железнодорожных тарифов обсуждалась еще и 9 апреля на совещании в Минэнерго в Москве с участием угольщиков, а 11 апреля – в главном угольном регионе России у заместителя губернатора Кемеровской области Андрея Панова, следует из протоколов по итогам этих совещаний, на которые ссылается РБК.

Теперь министерство должно подготовить обращение в «Российские железные дороги» о предоставлении скидок угольным компаниям для транспортировки сырья на экспорт через северные и южные порты в связи с загрузкой восточного направления и возможной потерей грузовой базы из-за низких цен на уголь в Европе, говорится в протоколе совещания в ведомстве. По итогам же встречи у А.Панова принято решение, что угледобывающие компании проведут переговоры с операторами о снижении ставок на подвижной состав. В РЖД РБК заявили, что монополия пока не получала обращения.

Издание уточняет, что на совещании в министерстве от угольных компаний присутствовали представители СУЭК Андрея Мельниченко, «Сибантрацита» Дмитрия Босова, Evgaz Романа Абрамовича и Александра Абрамова, «Кузбассразрезугля» (МОЕХ: KZRU) Андрея Бокарева, «Колмара» Анны Цивилевой и другие. Они же присутствовали и на совещании в Кемеровской области.

Долгосрочная программа развития и инвестиционный бюджет РЖД сбалансированы при существующих тарифах, заявил РБК источник, близкий к монополии. «Кардинальные изменения (тарифов – ИФ) приведут к пересмотру в первую очередь инвестпрограммы («Российских железных дорог» – ИФ), что невыгодно для угольщиков», – сказал он. В сарех компании заложено развитие сети на востоке страны – пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока. При сокращении инвестпрограммы денег на этот проект может не хватить. При этом Минэнерго указывало на перспективность увеличения экспорта на восточном направлении: страны Азиатско-Тихоокеанского региона продолжают наращивать потребление угля, в то время как западные страны стараются снижать его долю в своем энергобалансе. В августе президент РФ **Владимир Путин** призвал расширить присутствие России на мировом угольном рынке, увеличив отгрузку на восток почти в 2 раза, до 195 млн тонн, к 2025 году.

С 2019 года введена 8%-ная экспортная надбавка на отгрузку угля, который ранее не подпадал под ее действие. На уголь приходится более трети грузооборота РЖД, уточняет РБК.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ФАС РАБОТАЕТ НАД ПЕРЕСМОТРОМ Ж/Д ТАРИФОВ ДЛЯ УНИВЕРСАЛЬНЫХ И РЕФКОНТЕЙНЕРОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ работает над пересмотром железнодорожных тарифов на перевозку грузов в рефрижераторных и универсальных контейнерах с учетом предложений ОАО «Российские железные дороги» и министерства транспорта РФ, сообщило ведомство со ссылкой на замглавы ФАС Андрея Цыганова.

Подробности не приводятся. Отмечается лишь, что вопрос прорабатывается «путем внесения поправок в преysкурant» грузовых железнодорожных тарифов для «обеспечения равных недискриминационных условий». Поправки будут рассмотрены в установленном порядке, отметил А.Цыганов.

«На мой взгляд, российский распределительный логистический бизнес не должен замыкаться в границах РФ и даже в границах Евразийского союза и может существовать и развиваться за их пределами. В местах потребления было бы целесообразным

обеспечивать хранение запасов зерна, масла и других продуктов, которые необходимы нашим южным и восточным соседям, дальним странам», – также сказал чиновник. «Это поможет решить не только экономические, но и определенные политические задачи. Поэтому необходимы новые мощности по хранению агропромышленной продукции, находящиеся не только юридически за пределами таможенной территории РФ, но и физически», – добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ИНТЕГРАЦИЮ ЯРОСЛАВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД С МЦК ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Строительство нового остановочного пункта Северянин на Ярославском направлении Московской железной дороги (МЖД), который обеспечит быструю пересадку между пригородными поездами и МЦК, планируется завершить до конца 2019 года, сообщает в пятницу пресс-служба МЖД.

«ОАО «РЖД» продолжает строительство нового остановочного пункта Северянин на Ярославском направлении Московской железной дороги. Он заменит существующую одноименную платформу и расположится рядом со станцией Ростокино МЦК. Пешеходная связь сократится с 600 метров до нескольких десятков метров», – говорится в сообщении.

В сообщении отмечается, что к концу 2019 года у пассажиров появится новая и быстрая пересадка между пригородными поездами и «Ласточками».

«Строительство инфраструктуры проходит без остановки движения поездов. Завершить интеграцию ярославского направления с МЦК планируется до конца текущего года», – отмечают в пресс-службе.

ТАСС; 2019.04.19; РЖД БУДУТ ПОДАВАТЬ Пассажирам еду в картонных упаковках вместо пластиковых

РЖД начали заменять пластиковые контейнеры, в которых подается еда для пассажиров, на картонную упаковку. Полный переход планируется осуществить к середине мая, сообщается в пресс-релизе РЖД.

«Пассажиры купейных вагонов повышенной комфортности поездов формирования АО «ФПК» будут получать часть рациона гарантированного питания в новой картонной упаковке», – сказано в пресс-релизе.

Контейнеры после использования будут направлены на вторичную переработку. С этой целью планируется организация сортировки мусора в пунктах оборота поездов.

Ранее рационы питания предоставлялись пассажирам поездов в пластиковых контейнерах, напомнили в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6353816>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РОССЕТИ ПРЕДЛОЖИЛИ РЖД ВЗЯТЬ ИХ СЕТИ В ОБСЛУЖИВАНИЕ

ПАО «Россети» (МОЕХ: RSTI) предлагает РЖД забрать в обслуживание их сетевые объекты, сообщил в ходе совещания по ОЗП глава сетевого холдинга Павел Ливинский.

«Мы предлагаем: давайте мы ваш сетевой комплекс возьмём себе в оперативное обслуживание», – сказал П.Ливинский.

Он не раскрыл подробности предложений, отметив, что детали ещё обсуждаются.

В РЖД «Интерфаксу» пояснили, что «не планируют передавать в оперативное обслуживание «Россетям» свой электросетевой комплекс». «Компания готова взаимодействовать в формате рабочей группы поставщиков электроэнергии для сторонних потребителей», – отметили в компании.

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.04.21; ГРУППА ALLTECH БОСОВА НАЧАЛА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА 2-ГО СЕВЕРОМУЙСКОГО Ж/Д ТОННЕЛЯ

Группа «Сибантрацит» и УК «ВостокУголь» (проекты группы Alltech Дмитрия Босова) приступили к подготовке строительства второй очереди Северомуйского тоннеля на БАМе, сообщила пресс-служба «Сибантрацита» в воскресенье.

«Проект строительства «Северомуйского тоннеля-2» будет разработан самостоятельно, его готовит УК «ВостокУголь». В данный момент уже ведутся предпроектные работы. Как ожидается, непосредственно возведение «Северомуйского тоннеля-2» начнется в течение года и займет 5 лет», – говорится в сообщении.

По информации компании, по распоряжению генерального директора ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олега Белозерова была образована рабочая группа по реализации проекта. В нее вошли руководители профильных департаментов и управлений РЖД и топ-менеджеры «Сибантрацита» и «ВостокУгля». Первое заседание состоялось 11 апреля.

«Северомуйский тоннель-2» – один из самых протяженных в России, его длина составит около 18 км. Он позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн т до 100 млн т грузов в год.

Ранее СМИ сообщали, что Д.Босов обратился к президенту РФ Владимиру Путину с предложением предоставить его группе «Сибантрацит» право приоритетного провоза 50 млн тонн угля в год взамен на финансирование строительства второго Северомуйского тоннеля.

Группа Alltech Д.Босова занимается добычей угля (проекты «Сибантрацит» и «Востокуголь»), разработкой газовых месторождений в Арктике, девелопментом недвижимости в Москве.

ООО «УК «ВостокУголь» принадлежит на паритетных началах Д.Босову и московскому бизнесмену Александру Исаеву.

В группу «Сибантрацит» входят АО «Сибирский антрацит» и ООО «Разрез Восточный», которые добывают антрацит категории UHG (Ultra High Grade – сверхвысокое качество) в Новосибирской области, а также крупный производитель угля в Кемеровской области – ООО «Разрез Кийзасский».

ГУДОК; БОРОДАЕВСКАЯ МАРИЯ; 2019.04.20; ИННОВАЦИЯМ ВЫНЕСУТ ВЕРДИКТ; РЖД ОЦЕНЯТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЯЕМЫХ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

На научно-практическом консультационном семинаре «Цифровая экономика и логистика железных дорог при взаимодействии с другими видами транспорта», организованном российским некоммерческим партнерством «Гильдия экспедиторов», основное внимание уделили проблеме эффективности внедрения цифровых технологий на железной дороге.

Ученые и эксперты железнодорожной отрасли сходятся в том, что наличие множества отдельных электронных платформ для организации грузовых перевозок само по себе не способствует улучшению транспортного обслуживания. Потребуется создание единой информационной системы, которая учтет не только интересы отдельных компаний, а всех участников перевозочного процесса, включая морские порты.

Семинар открыл серию мероприятий, которые ОАО «РЖД» будет проводить совместно с представителями научно-исследовательских институтов. Подобное намерение закрепили в соглашении, которое холдинг заключил с РАН в июне прошлого года.

Во время семинара заведующий кафедрой «Автоматизированные системы управления» РУТ (МИИТ) Эдуард Лецкий подчеркнул, что наличие множества цифровых платформ для организации перевозок не является залогом успеха – необходимо разработать универсальные сервисы, которые будут не просто отвечать интересам отдельных компаний, а работать на улучшение транспортного обслуживания в целом.

«Эффективностью обладают не отдельные проекты по цифровизации, а работа всей цепочки, которая обеспечивает доставку грузов от производителя к потребителю», – добавила заведующая кафедрой «Экономика, организация производства и менеджмент» РУТ (МИИТ) Ольга Ефимова. По ее словам, в ОАО «РЖД» сейчас ведется оценка эффективности использования цифровых технологий, которые требуют от холдинга существенных инвестиций.

«Путь, который проходит ОАО «РЖД», эволюционный, цифровизация осуществляется путем насыщения компьютерами, программным обеспечением, какими-то локальными автоматизированными системами управления. Мы не сможем таким образом догнать развитые экономические страны», – утверждает директор Института проблем транспорта РАН Игорь Малыгин. Он предлагает сконцентрироваться на разработке единой информационной системы для организации перевозок, которая также позволит связать между собой разные виды транспорта. «Понятно, что разработать и внедрить на всей сети автоматизированную систему очень сложно и требует большого объема инвестиций, но можно выбрать полигон. Например, Октябрьскую железную дорогу использовать в качестве такого полигона, внедрить интеллектуальную транспортную систему, протестировать ее и оценить экономическую эффективность», – заключил Игорь Малыгин.

Заместитель начальника Октябрьского территориального центра фирменного транспортного обслуживания по технической работе Артем Семичев, в свою очередь, отметил, что большая часть цифровых технологий действительно на данный момент тестируется на октябрьском направлении. «93% внутрироссийских перевозок на данный момент осуществляется в формате электронного документооборота. Недавно мы завершили пилотный проект, который позволяет все документы на перевозку оформить в электронном виде. Технологию в 2019 году распространят на всей сети железных дорог», – рассказал он. Кроме того, на Октябрьской железной дороге планируют провести серию пилотных проектов по интеграции информационных систем ОАО «РЖД» с цифровыми платформами, которые используют другие виды транспорта. Заявку на участие в этом эксперименте подали уже 11 морских терминалов.

Изменения затронут и работу электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» ОАО «РЖД» – сейчас холдинг совместно с Санкт-Петербургским морским торговым портом в автоматическом режиме согласует заявки ГУ-12 на экспортные перевозки при оформлении их через площадку. Впоследствии такая возможность будет у грузоотправителя при перевозках в направлении всех припортовых станций.

Заместитель председателя по вопросам научного развития и взаимодействия Объединенного научного совета ОАО «РЖД» Александр Осьминин, в свою очередь, добавил, что холдинг концентрируется и на оптимизации сортировочной работы. Поскольку большую часть перевозок на данный момент составляют повагонные отправки, необходимо сократить количество сортировочных станций, на которых грузы обрабатываются во время транспортировки.

По итогам семинара составили список рекомендаций. Среди них создание рабочей группы с участием ОАО «РЖД», Минтранса России, ПАО «ТрансКонтейнер», НП «Гильдия экспедиторов» и институтов РАН. Целью рабочей группы станет развитие перевозок по международным транспортным коридорам, организация цифровой обработки контейнеров и электронного документооборота на терминалах.

Кроме того, участники договорились о регулярном проведении подобных мероприятий в период до 2025 года.

<https://www.gudok.ru/1520/newspaper/detail.php?ID=1461959>

РБК; 2019.04.21; ГТЛК ЗАКУПИТ 2,4 ТЫС. ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ НА 11 МЛРД РУБ.

Государственная транспортно-лизинговая компания (ГТЛК) закупит у Объединенной вагонной корпорации (ОВК) 2,4 тыс. инновационных вагонов за 11,1 млрд руб., сообщается на сайте госзакупок.

Компания заказала три типа вагонов: крытый-универсальный (528 млн руб.), полувагон с разгрузочными люками (4,75 млрд руб.) и вагон-хоппер для зерна (5,8 млрд руб.). Поставка ожидается к июню 2020 года.

РБК направил запрос в пресс-службу лизинговой компании.

В ноябре прошлого года газета «Коммерсантъ» сообщала, что ГТЛК планирует консолидировать у себя железнодорожный парк, рассмотрев покупку двух операторов – Brunswick Rail за 20 млрд руб. и Первой тяжеловесной компании за 70 млрд руб. Но к февралю контроль над ПТК перешел структурам, напрямую связанным с группой ИСТ (бизнесмена Александра Несиса) и дружественным ей.

У государства 100% акций ГТЛК, **Минтранс** управляет компанией. В марте против покупки железнодорожных операторов ею уже выступила Федеральная антимонопольная служба (ФАС), писал «Коммерсантъ». Глава ведомства Игорь Артемьев подчеркивал, что вес госсектора «в оперировании повышаться не должен», а подобные сделки в сегменте тяжеловесного парка, льготы для которого могут быть отменены, нежелательны, так как вероятные убытки перейдут на государство.

<https://www.rbc.ru/business/19/04/2019/5cb9f0ed9a794756d56d4e3a>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПАРОМНОГО КОМПЛЕКСА ПЛАНИРУЕТСЯ В 2019 Г В 2 МОРПОРТАХ САХАЛИНА И ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

ФГУП «Росморпорт» в 2019 году планирует осуществить полномасштабную поэтапную реконструкцию паромного комплекса, связывающего Сахалин с материковой частью РФ, в порту Холмск (Сахалин) и в порту Ванино (Хабаровский край), сообщается на сайте ведомства.

В ходе реконструкции будет заменено технологическое оборудование, увеличена длина причалов, проведены дноуглубительные работы. Реконструкция паромных комплексов синхронизирована со строительством двух новых паромов для паромной линии Холмск-Ванино.

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев на текущей неделе обсудил план работы с руководством Сахалинской области.

По его данным, «Росморпорт» уже ведет работы, «направленные на реконструкцию входных молв южной гавани морского порта Холмск, что позволит обеспечить нормативный волновой режим на акватории морского порта и значительно снизить волновое воздействие на гидротехнические сооружения морского порта в штормовую погоду».

В настоящее время осуществляются предпроектные работы развития еще двух сахалинских морских портов «Поронайск» и «Корсаков», «ряд проектов развития портовой инфраструктуры региона планируется реализовать в форме государственно-частного партнерства».

Как сообщалось, в июне 2017 года ПАО «Амурский судостроительный завод» (Комсомольск-на-Амуре, входит в ОСК) начало строительство двух паромов для линии Холмск-Ванино. Срок выполнения заказа – 3 года. Заказчиком строительства выступает «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Стоимость паромов – 9,8 млрд рублей, из них 5,5 млрд рублей выделены из федерального бюджета, остальное – средства бюджета Сахалинской области. По данным судостроителей, расходы на иностранную «начинку» паромов составят порядка 60% общей стоимости проекта.

Оба парома будут иметь усиленный корпус арктического класса Arc5. Новые суда предусматривают возможность перевозки пассажиров и грузов (в том числе опасных). Они строятся в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» по заказу **Росморречфлота**.

В настоящее время на паромной переправе Холмск-Ванино эксплуатируются три парома, средний возраст которых составляет 29 лет.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.04.21; НАХОДКИНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ПРОШЕЛ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ

Находкинский морской торговый порт получил положительное заключение государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) документации «Обоснование деятельности во внутренних морских водах и в территориальном море РФ». Соответствующее заключение сроком на 5 лет выдано Департаментом Росприроднадзора по Южному Федеральному округу.

Экспертная комиссия пришла к выводу, что документация «Обоснование деятельности во внутренних морских водах и в территориальном море РФ АО «Находкинский морской торговый порт» по объему и содержанию соответствует экологическим требованиям законодательства РФ в области охраны окружающей среды.

Прохождение государственной экологической экспертизы является одним из ключевых условий реализации соглашения по обеспечению благоприятных экологических условий для жизни и здоровья населения города Находки, которое руководство Находкинского МТП подписало совместно с **Минтрансом**, Росприроднадзором, администрацией Приморского края и «Росморпортом» на площадке ПМЭФ в мае 2018 года. Также о необходимости прохождения ГЭЭ всеми стивидорными компаниями говорил губернатор Приморского края Олег Кожемяко в ходе своего визита в Находку в ноябре 2018 года.

«Находкинский МТП последовательно реализует все принятые на себя обязательства по снижению нагрузки на окружающую среду и внедряет наилучшие доступные технологии, обеспечивающие максимальную экологическую безопасность при перевалке грузов. Прохождение государственной экологической экспертизы является подтверждением соответствия деятельности Порта всем экологическим требованиям природоохранного законодательства РФ», – отметил генеральный директор Находкинского МТП Владимир Григорьев.

В настоящее время Находкинский МТП реализует комплексную программу по переходу на максимально безопасные технологии перевалки грузов до 2020 года.

На сегодняшний день в Находкинском МТП возведены ветропылезащитные экраны (их общая длина составляет 1360 метров). В постоянном режиме работают стационарные и мобильные оросительные пушки и снегогенераторы – всего 12 единиц техники. В ежедневном режиме для полива территории и проезжей части применяется пылеулавливающий реагент бишофит, а также эксплуатируется 10 единиц мобильной техники.

Все работы по выгрузке и погрузке грузов на территориях терминалов Находкинского МТП проводятся согласно разработанным технологическим картам: при выполнении работ не допускается раскрытие грейфера на высоте свыше 1м от штабеля, грузового вагона или трюма судна; подъем и перенос наполненного грейфера осуществляется только после прекращения просыпания груза и плотного закрытия кромок. В тех случаях, когда скорость ветра достигает 15 м/с – все работы по перевалке, дроблению и сортировке угля прекращаются.

Круглосуточно на территории Порта ведется видеонаблюдение за соблюдением технологии перевалки угля, а также установлены современные анализаторы пыли для контроля качества атмосферного воздуха. Данные с видеокamer передаются в Тихоокеанское морское управление Росприроднадзора. Порт регулярно предоставляет

отчетность о реализации природоохранных мероприятий в краевую и городскую администрации, а также различные надзорные органы.

В настоящее время Находкинский МТП приступает к строительству системы очистных сооружений. В частности, недавно Порт получил необходимое заключение Главгосэкспертизы на строительство объектов. Согласно проекту, система очистных сооружений будет построена по принципу замкнутого цикла водоснабжения, главная задача которой – полностью исключить возможность попадания технических и ливневых вод в почву и акваторию бухты.

Помимо этого, в Порту продолжается установка водоотбойного бруса протяженностью 1200 метров, который будет препятствовать стеканию ливневой и талой воды в бухту. Также вокруг мест выгрузки угля установлено 200 штук металлических ограждающих упоров. Еще 200 упоров планируется установить во II-ом квартале 2019 г.

Одним из ключевых проектов, который планируется реализовать до 2020 года, – строительство специализированного комплекса, который позволит при помощи современного вагоноопрокидывателя «закрыть» участок выгрузки угля из вагонов. В настоящее время ведется разработка проектной документации для строительства комплекса. Согласно экспертному заключению экологического фонда «Чистые моря», эффективность данного комплекса оценивается на 90%.

Всего до конца 2020 года на реализацию экологической программы Находкинский МТП планирует направить порядка 3,5 млрд рублей.

Ознакомиться с подробным планом природоохранных мероприятий Находкинского МТП, а также с отчетностью о ходе реализации плана поэтапного перехода на максимально безопасные для окружающей среды технологии перевалки грузов можно на официальном сайте компании в разделе «Экология» .

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=78259>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; СПРОС НА ЛЕТНИЕ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ ПО РФ РАСТЕТ, НЕСМОТРЯ НА ПОДОРОЖАНИЕ – РСТ

Туроператоры говорят о росте спроса на круизы по рекам России летом-2019, несмотря на подорожание путевок, некоторые даты на ряде маршрутов уже загружены полностью, сообщила portalу «Интерфакс-Туризм» пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

«Лето-2019 для речных круизов по России обещает быть хорошим, несмотря на подорожание путевок. Операторы в основном удовлетворены результатами раннего бронирования, некоторые даты на определенных маршрутах загружены полностью, а глубина продаж – до октября», – сказала И.Тюрина.

Она напомнила, что из-за повышения цен на топливо круизные компании были вынуждены в этом году поднять цены на путевки на 10-25%. Поэтому туроператоры посчитали необходимым сделать скидку по раннему бронированию больше, чем она была в прошлом году – не 10%, а 15%.

По словам И.Тюриной, рост спроса на круизы по России в этом году достигает 10-15%, а по отдельным рейсам – 25-30% по сравнению с навигацией 2018 года. «Важно, что позитивная динамика есть даже на фоне прошлогоднего роста цен на топливо», – отметила пресс-секретарь РСТ.

По ее данным, устойчивым спросом пользуются круизы по Северо-Западу – Соловецкие острова, Санкт-Петербург. Также берут Пермь, Уфу, круизы по Оке, куда ходит небольшое количество теплоходов малой вместимости, и они всегда востребованы.

Как сказала И.Тюрина, на майские праздники почти все места на теплоходах выкуплены, однако возможность попасть в круиз еще есть.

С 1 января 2019 года в России в полтора раза увеличились топливные акцизы, что привело к удорожанию круизных туров.

По данным замглавы Ростуризма Сергея Корнеева, в 2018 году число круизных путешественников по рекам выросло на 6-10%.

ТАСС; 2019.04.20; РОССИЙСКИЕ ЭКСПЕРТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ЗАВЕРШИЛИ ПРОВЕРКУ АЭРОПОРТОВ ХУРГАДЫ И ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХА

Российские эксперты по авиабезопасности завершили в пятницу очередную проверку аэропортов курортных городов Хургада и Шарм-эш-Шейх. Об этом сообщил ТАСС источник в авиационных кругах Египта.

Делегация специалистов из РФ прибыла в Каир в конце прошлой недели и, разделившись на две группы, направилась в курортные зоны. «Они завершили в пятницу проверки и направляются обратно в Россию», – отметил источник. По его словам, пока не известно, потребуются ли дополнительные визиты.

Ранее российские делегации по безопасности неоднократно посещали Египет. В их задачи входит инспекция всей цепочки – от входа пассажиров в терминал и регистрации на рейс и заканчивая посадкой в самолет, включая также досмотр и погрузку багажа, работу сотрудников аэропорта и снабжение бортов едой на время полета. Последнюю по времени проверку они проводили в конце прошлого года.

Как заявил 6 апреля по итогам переговоров в Каире с министром иностранных дел РФ Сергеем Лавровым глава египетского МИД Самех Шукри, власти страны работают над обеспечением безопасности своих аэропортов и стремятся максимально учитывать российский опыт в этом вопросе. «Мы приветствуем российские делегации в рамках технического взаимодействия для возобновления прямого сообщения с курортами и обязуемся приложить все усилия для обеспечения безопасности, чтобы российские туристы могли вновь отдыхать на египетских курортах», – отметил он.

Авиасообщение между РФ и Египтом было полностью прервано в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ квалифицировала случившееся как теракт.

В январе 2018 года президент РФ **Владимир Путин** подписал указ о возобновлении регулярных воздушных перевозок в Каир. Первый рейс из Москвы состоялся 11 апреля 2018 года. До сих пор остается закрытым чартерное авиасообщение с Шарм-эш-Шейхом и Хургадой.

<https://tass.ru/ekonomika/6356390>

ТАСС; 2019.04.19; КРЫМ РАССМАТРИВАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЫ

Власти Крыма рассматривают предложения о возобновлении авиасообщения с рядом европейских стран, которые поступили на V Ялтинском международном экономическом форуме, сообщил в пятницу глава республики Сергей Аксенов в эфире телеканала «Крым 24».

«Достаточно много было предложений [со стороны иностранных делегаций], около 15 предложений реальных по экономике, то есть то, что можно реализовать. Это касается развития сельского хозяйства, туризма, IT-технологий, транспортного сообщения, были и вопросы возобновления авиасообщения со стороны европейских стран. Мы понимаем, как к этому вопросу подойти, по крайней мере, мы наметили план действий в этом направлении, какие первоочередные шаги надо сделать», – сказал Аксенов, добавив, что подробнее о возобновлении авиасообщения пока не готов рассказать.

Сейчас полеты из Крыма совершаются только внутри России.

<https://tass.ru/ekonomika/6353042>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА

Авиакомпания «Аэрофлот» открыла продажу билетов по субсидированным тарифам из Владивостока в Москву и Новосибирск на 2019 год, сообщает в понедельник администрация Приморья.

«Как сообщили в краевом департаменте транспорта и дорожного хозяйства, стоимость билетов на авиарейсы следующая: Владивосток – Москва – 7 400 рублей, Владивосток – Новосибирск – 5 900 рублей», – говорится в сообщении.

Льготные тарифы действуют на маршрутах в города Дальнего Востока, Калининград и Симферополь. По действующим правилам правом на приобретение билета по специальному тарифу могут воспользоваться граждане РФ в возрасте до 23 лет, а также в возрасте свыше 60 лет для мужчин и свыше 55 лет для женщин, инвалиды первой группы любого возраста и сопровождающее его лицо, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалид с детства второй или третьей группы.

В начале апреля правительство РФ выделило 2,5 миллиарда рублей из резервного фонда на субсидирование авиаперевозок на Дальний Восток. Ожидается, что это позволит перевезти на льготных условиях не менее 378,5 тысячи пассажиров.

<https://ria.ru/20190422/1552915936.html>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cbd207c9a794752ad15749d?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; ИРАЭРО ДОГОВОРИЛАСЬ С ГОРОДОМ МАНЬЧЖУРИЯ О СУБСИДИРОВАНИИ АВИАРЕЙСОВ В ИРКУТСК И КРАСНОЯРСК

Авиакомпания «ИрАэро» договорилась с правительством города Маньчжурия (Китай) о субсидировании двух регулярных авиарейсов в Россию: в Иркутск и Красноярск.

«Правительство Маньчжурии приняло решение субсидировать эти рейсы для уменьшения стоимости билетов и увеличения пассажиропотока», – говорится в сообщении пресс-службы перевозчика.

Объем субсидирования компания не раскрывает, ссылаясь на коммерческую тайну.

Сообщается также, что 17 апреля глава «ИрАэро» Юрий Лапин и глава управления по развитию авиационной отрасли правительства г.Маньчжурия Ху Диеньган подписали договор об увеличении регулярных пассажирских перевозок между китайским городом, Иркутском и Красноярском.

«По инициативе китайской стороны принято решение организовать дополнительный рейс Иркутск-Маньчжурия с 15 июня 2019 года. А уже с 15 мая увеличат количество рейсов по маршруту Маньчжурия-Красноярск», – говорится в сообщении.

Сейчас «ИрАэро» выполняет рейсы в Маньчжурию из Иркутска два раза в неделю, по средам и воскресеньям. Таким образом, с 15 июня перевозчик будет летать по этому направлению трижды в неделю.

Из Маньчжурии в Красноярск «ИрАэро» пока летает один раз в неделю. Дальнейшая частота рейсов будет уточняться позже, пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе перевозчика.

Все полеты в Маньчжурию выполняются на SSJ-100.

Авиакомпания «ИрАэро» базируется в Иркутске. В ее парке, кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

ТАСС; 2019.04.19; РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА НАЧНУТ В 2020 ГОДУ

Реконструкцию международного терминала аэропорта Благовещенска начнут в 2020 году за счет концессионного соглашения с инвестором, сообщила в пятницу пресс-служба правительства Амурской области.

«Вопрос реконструкции международного терминала Благовещенского аэропорта обсудили сегодня на совещании под руководством губернатора Амурской области Василия Орлова. Осенью этого года планируют объявить конкурс среди инвесторов на заключение концессионного соглашения. По итогам конкурса уже в следующем году победивший инвестор сможет приступить к реконструкции и эксплуатации аэропорта», – говорится в сообщении.

По словам директора регионального Агентства по привлечению инвестиций Павла Пузанова, которые приводит пресс-служба, подобные концессии уже широко применяются для модернизации аэропортов в других регионах страны. «Важно и то, что контроль за инфраструктурой остается за регионом, но при этом мы привлекаем частные инвестиции. После окончания действия концессионного соглашения аэропорт остается в собственности Приамурья. Но к тому времени инвестор поможет привлечь новые авиакомпании и маршруты, проведет реконструкцию терминала», – отметил Пузанов.

По данным властей, за последние годы значительно выросли объемы авиаперевозок через аэропорт Игнатьево, пассажиропоток которого увеличился в 10 раз. При этом международный терминал может принимать не более 80 пассажиров в час. Это значительно сдерживает развитие международных перевозок в регионе.

Ожидается, что реконструкция международного терминала инвестором позволит разделить потоки вылетающих и прилетевших пассажиров, сократить время их обслуживания и подготовки к вылету, а также создать комфортные условия пребывания пассажиров в здании терминала. «По нашим расчетам соглашение повысит пропускную способность аэропорта на международных авиалиниях в 2,5 раза, увеличит к 2025 году объем международных авиаперевозок до 250 тыс. пассажиров в год», – приводят в сообщении слова исполняющего обязанности директора ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» Олега Жорова.

С помощью концессионного соглашения в Амурской области строится международный мостовой переход в районе городов Благовещенск (РФ) – Хэйхэ (КНР), а также эксплуатируются несколько объектов ЖКХ.

<https://tass.ru/ekonomika/6352685>

ТАСС; 2019.04.19; БОЛЕЕ 150 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2019 ГОДУ НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ НА ЯМАЛЕ

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) направят в 2019 году более 150 млн рублей на покупку спецтехники и спецоборудования для пяти аэропортов региона. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба губернатора ЯНАО.

«В 2019 году планируется предоставление субсидии из окружного бюджета в размере более 150 млн рублей для приобретения спецтехники и спецоборудования для аэропортов в количестве 30 единиц – для городов Салехард, Надым, Тарко-Сале, а также сел Толька и Красноселькуп», – говорится в сообщении.

Кроме того, за счет собственных средств в аэровокзале Надыма установят новую систему обработки багажа и заменят стойки регистрации, добавили в пресс-службе. «В Тольке появится новый автобус для доставки пассажиров к месту посадки и высадки. А в аэровокзале Тарко-Сале проведут работы по адаптации мест общего пользования для обслуживания маломобильных групп населения», – отметили в ведомстве.

По словам директора окружного департамента транспорта и дорожного хозяйства Максима Першикова, техника аэропортов в регионе требует обновления. «Многие

единицы техники не стоят на заводе, их необходимо производить – это, например, специальная аэродромная техника для очистки полосы, у нее срок изготовления порядка восьми месяцев. Соответственно, часть средств мы закладываем в этом году, часть в следующем», – процитировала его пресс-служба.

По данным региональных властей, всего на территории округа находятся 10 аэропортов. Из них семь осуществляют прием и отправку пассажиров, почты и грузов по межмуниципальным и межрегиональным направлениям. Еще три аэропорта обеспечивают вахтовые и грузовые перевозки.

<https://tass.ru/obschestvo/6355074>

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.04.21; ОНИ УЖЕ СДАЛИ ВСЕ ЭКЗАМЕНЫ, НО ПРИМЕНИТЬ СВОИ НАВЫКИ ИМ СКОРО БУДЕТ НЕГДЕ

ВЕДУЩАЯ: Они уже сдали все экзамены, но применить свои навыки им скоро будет негде. Пилоты малой авиации заявили отношения к легкомоторным самолетам как к игрушке для обеспеченных людей, пора менять. Если убрать искусственные преграды такой авиапарк поможет решать многие проблемы.

Кто мешает взлету – узнал Алексей Полторанин.

КОР.: Пилот Александр Шапочкин отлично помнит те времена, когда на дозаправку можно было в любой деревне, но за 25 лет количество малых аэродромов в стране сократилось в 4 раза. Обслуживаться в крупных воздушных гаванях – слишком проблематично.

Александр ШАПОЧКИН, пилот: В аэропортах бензина (нер.) нет. Единицы, где есть авиационный бензин, в основном это – керосин. Поэтому либо нужно с собой везти бензин.

КОР.: Малая авиация сейчас переживает не лучшие времена. У нас зарегистрировано всего лишь 3500 легкомоторных самолетов и вертолетов. Еще полторы тысячи находится в тени.

Николай МАЗУРИН, президент общероссийской организации «Федерация авиации общего назначения России»: Мы не можем сравниться даже с маленькими странами. Н-р, Чешская республика уж страна, которая может сравниться только с Московской областью, там около 8000 воздушных судов.

КОР.: О развитии отрасли сегодня говорили на первом в России конгрессе, куда слетелись авиаторы со всей страны. По словам участников – в стране по сравнению с 90-ми резко сократилось количество предприятий малой авиации. Заводы выпускают около 30 воздушных судов в год. Технику приходится закупать за рубежом.

Сергей АЛАФИНОВ, председатель совета директоров научно-производственного объединения «Аэроволга»: Проектировать, производить и сертифицировать технику в России, если не практически невозможно, то очень тяжело. Это то препятствие, которое нам мешает. Во всем мире сертификация продукции – это оружие для проникновения на чужие рынки.

КОР.: Проникнуть нужно и на наши рынки. Воздушный кодекс сейчас фактически запрещает малой авиации совершать регулярные пассажирские рейсы. А ведь, чтобы долететь из одного сибирского региона в другой – приходится выполнять пересадку в столице. Еще малая авиация могла бы от части заменить вертолетный парк, который используется сейчас для мониторинга лесных пожаров и паводков. Это сэкономит время и деньги.

Вот пожалуйста – легкомоторный самолет (нер.). Час в воздухе составляет около 20 000 рублей. Это в 10 раз дешевле, чем совершать полеты на «МИ-8». Еще одна проблема – кадровая. Количество учебных центров в России сократилось.

Валерий **ТОКАРЕВ**, космонавт-испытатель, герой РФ: Человек имеющий желание, способный оплатить проходит круги ада и не в состоянии получить это соответствующее обучение.

КОР.: Будущие пилоты теперь едут учиться в Чехию или Белоруссию. Если ситуация не изменится – авиаторы уверены, что совсем скоро управлять самолетами в России будет просто некому, ведь малая авиация – школа для начинающих летчиков. Увеличение учебных центров, восстановление инфраструктуры, развитие авиаспорта – важные пункты резолюции, которую сегодня приняли на конгрессе. Готовый документ пилоты отправят в Росавиацию. Если там согласятся с предложениями, то малой авиации удастся вернуть былую славу.

Алексей Полторанин, «Известия», специально для «РЕН ТВ».

ПРАЙМ; 2019.04.21; ПЕРВЫЕ ДВА ДВИГАТЕЛЯ ПД-14 ДЛЯ ЛАЙНЕРОВ МС-21 ПЕРЕДАНЫ «ИРКУТУ» ДЛЯ УСТАНОВКИ НА САМОЛЕТ

. Первые два отечественных двигателя ПД-14 для лайнеров МС-21 переданы авиастроительной корпорации «Иркут» для установки на самолет, сообщила пресс-служба Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК).

«В настоящее время на АО «ОДК-Пермские моторы» произведено 16 двигателей ПД-14, два из них, предназначенные для летных испытаний авиалайнера МС-21-300, переданы ПАО «Корпорация «Иркут». Еще два двигателя будут собраны и испытаны в течение года и также переданы авиастроительной компании», – говорится в сообщении.

На Иркутском авиационном заводе (филиал ПАО «Корпорация «Иркут») ведется постройка самолета МС-21-300, который пройдет летные испытания с двигателями ПД-14, добавили в ОДК.

Двигатель прошел аудит комиссии Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) под наблюдением представителей Росавиации. Это шаг к получению сертификата одобрения производственной организации на производство новейшего российского гражданского авиадвигателя ПД-14 в соответствии с требованиями EASA Part 21. Такой сертификат позволит зарубежным авиакомпаниям приобретать и эксплуатировать авиалайнеры МС-21 с двигателями ПД-14. Следующий приезд представителей EASA ожидается в октябре: комиссия подробно изучит процессы изготовления деталей нового двигателя, а также посетит с проверкой одно из предприятий-поставщиков АО «ОДК-Пермские моторы».

Двигатель ПД-14 разработан в широкой кооперации предприятий ОДК 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. В 2018-м на двигатель ПД-14 был выдан сертификат типа Росавиации.

МС-21-300 – ближне- и среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров. Первый полет совершил 28 мая 2017 года. Завершение сертификации запланировано на 2020 год. На серийное производство предполагается выйти в 2021 году. Первым эксплуатантом нового воздушного судна станет «Аэрофлот».

<https://1prime.ru/business/20190421/829914513.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2019.04.21; ДЛЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ СОЗДАН ДВИГАТЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ; ЧУЖИХ В СЕКРЕТЫ НЕ ПОСВЯЩАЮТ

Большие ожидания связывают в нашей стране с созданием нового среднемагистрального авиалайнера МС-21 и в особенности двигателя для него. В конце 2018 года Росавиация

уже выдала сертификат типа на базовую модель газотурбинного авиационного двигателя пятого поколения ПД-14, что стало рубежным событием для его разработчиков – генерального конструктора Александра Иноземцева и его конструкторского бюро, завода-изготовителя («ОДК-Авиадвигатель», «ОДК-Пермские моторы») и для всей Объединенной двигателестроительной корпорации.

А в начале апреля Минпромторг России объявил тендер на доработку двигателя ПД-14 – уже с целью его международной сертификации в Европейском агентстве по безопасности. Незадолго до этого стало известно, что из-за новых антироссийских санкций перекрыты поставки из США и Японии материалов для композитного крыла самолета МС-21. Сумеет ли мы в условиях жесткой экономической блокады и политического противодействия выйти на высококонкурентный рынок? Есть ли у нашей страны подобающий задел – научный, научно-технологический, конструкторский? Как развивается научно-производственная кооперация в этой сфере и есть ли нужные компетенции на профильных предприятиях отрасли?

Генеральный директор Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ), президент Ассоциации государственных научных центров «Наука», академик РАН Евгений Каблов убежден, что сможем. И потенциальные возможности для этого у страны есть.

На чем основана такая убежденность, Евгений Николаевич?

Евгений Каблов: На большом опыте научной, экспериментальной и производственной работы в области авиационного материаловедения. Более 45 лет работаю в авиационной промышленности, в известном научном центре ВИАМ, разработки которого обеспечили создание и выпуск более 95 процентов авиационной и ракетно-космической техники в СССР. Прошел путь от инженера-исследователя до генерального директора института и здесь же стал академиком.

Поэтому ключевые, поворотные события в развитии авиационной промышленности СССР проходили на моих глазах и при активном моем участии как ученого в области жаропрочных сплавов и технологии литья охлаждаемых лопаток газотурбинных двигателей (ГТД) с регламентированной макроструктурой.

Почему этот, понятный лишь специалистам технический аспект вы в первую очередь выделяете?

Евгений Каблов: Поясню на примере. В 70-е годы прошлого века перед авиационной промышленностью СССР стояла задача освоения в производстве ГТД четвертого поколения для новейших истребителей: легкого МиГ-29 и тяжелого Су-27. Изначально двигатели этого поколения имели турбину с литыми лопатками с высокой эффективностью охлаждения. Сложная конструкция внутренней полости охлаждаемой лопатки приводила к их термоусталостному разрушению при наработке только 30 процентов ресурса.

Разработанная в ВИАМ технология поверхностного модифицирования охлаждаемых лопаток нового двигателя обеспечила достижение заданного ресурса при сдаточных испытаниях на заводах.

С учетом наших предложений началась кропотливая работа по увеличению ресурса двигателя в конструкторском бюро и на серийных заводах. Именно в этот период, когда имел возможность общаться и напрямую взаимодействовать с такими выдающимися конструкторами как академик Архип Люлька, академик Николай Кузнецов, Александр Саркисов, я получил и бесценные знания, и практический опыт. Прежде всего по доводке конструкции важнейшей детали турбины – той самой охлаждаемой лопатки, которая работает при температуре газа перед турбиной на 400 С выше точки плавления материала самой лопатки.

Для газотурбинного двигателя это ключевой момент?

Евгений Каблов: Я больше скажу. Способность государства производить литые охлаждаемые лопатки – показатель высочайшего уровня развития машиностроения. Это во-первых. А во-вторых – об этом мало кто знает, – государств, способных производить современные авиационные турбореактивные двигатели, меньше, чем стран, обладающих ядерным оружием. Или тех, что запускают в космос спутники. Всего четыре страны – Великобритания, Россия, США и Франция – владеют технологиями полного цикла создания современных турбореактивных двигателей. Тот же Китай, к примеру, несмотря на предпринимаемые усилия, добиться этого пока не может. Да, китайские ученые быстро скопировали наш истребитель Су-27, однако скопировать его двигатель АЛ-31Ф им до сих пор не удалось.

И вынуждены покупать его в России?

Евгений Каблов: Да. Вот почему технологии разработки авиационных двигателей оберегаются как важнейшая государственная тайна. И касается это не только военной авиации, но и гражданского флота. Французы, к слову, предложили нам газогенератор в составе совместного с НПО «Сатурн» двигателя SaM146, который устанавливается на самолеты Sukhoi SuperJet 100. Но российских разработчиков к газогенератору и близко не подпустили. ЦИАМ – Центральный институт авиационных материалов – даже ни разу не разобрал, не посмотрел, что у них там ломалось. Хотя поломки были, и в каждой такой ситуации газогенератор отвозили на ремонт во Францию – там все сами делали, не приглашая российских специалистов.

Повторю: к газогенератору чужих не подпускают.

В чем принципиальные отличия ПД-14 и вообще авиадвигателей пятого поколения от того, что было прежде? Спрашиваю вас не как генерального конструктора, а как генерального материаловеда...

Евгений Каблов: Для начала нужно отметить, что двигатель четвертого поколения ПС-90А, который используется в гражданской и военной авиации, был разработан и создан еще в СССР под руководством генерального конструктора Павла Соловьева. После распада Советского Союза никаких новых двигателей у нас не создано.

Инновационность проекта, получившего шифр ПД-14, состоит в том, что при его разработке удалось получить качественное изменение основных параметров рабочего режима двигателя. Мы добились увеличения степени двухконтурности в два раза, температуры газа перед турбиной – на 100 позиций по шкале Кельвина, суммарной степени сжатия в компрессоре – на 20 процентов.

Отдельно необходимо отметить разработку технологии литья охлаждаемых лопаток ТВД с монокристаллической структурой из нового жаропрочного сплава, легированного рением, рутением. А использование композиционных материалов в конструкции двигателя и мотогондолы, полые широкохордные титановые лопатки вентилятора существенно снизили массу двигателя.

Как это отразилось на его ключевых показателях?

Евгений Каблов: Удельный расход топлива снизился на 12 процентов, а экономичность работы двигателя и соответствие экологическим параметрам значительно повысились. По расчетам, эксплуатация двигателя обойдется на 14-17 процентов дешевле действующих аналогов, а общая стоимость жизненного цикла снизится на 15-20 процентов.

Эти и другие параметры удалось обеспечить во многом благодаря применению 20 новых материалов, разработанных учеными ВИАМ. Именно наш институт в этом проекте отвечал за создание принципиально новых конструкционных высокотемпературных металлических, интерметаллидных, композиционных, керамических, естественно-композиционных, функциональных материалов и технологий изготовления крупногабаритных полуфабрикатов и деталей. Важнейшей составляющей этого проекта являются технологии создания широкохордной лопатки вентилятора из ПКМ, легких

лопаток из интерметаллидных титановых сплавов, лопаток турбины высокого давления с монокристаллической структурой.

Наш институт на протяжении десяти лет ведет активную работу с предприятиями ОДК в области разработки, исследований, производства и внедрения материалов нового поколения в конструкцию перспективных газотурбинных двигателей.

В конструкции перспективного двигателя ПД-14, в частности, внедрены супержаропрочные монокристаллические сплавы для рабочих и сопловых лопаток с высокоресурсными жаростойкими и комплексными теплозащитными покрытиями. Высокопрочные конструкционные стали и деформируемые никелевые и титановые сплавы нового поколения использовались при изготовлении валов, дисков и корпусов.

Кроме того, методом аддитивных технологий из отечественной металлопорошковой композиции в ВИАМ изготовлена «боевая» деталь двигателя ПД-14 – завихритель фронтального устройства камеры сгорания. При этом технологический цикл составил всего шесть дней при стопроцентном выходе годного, тогда как традиционный технологический цикл – литье по выплавляемым моделям – составляет 60 дней при выходе годного не более 40 процентов. При этом производительность труда была увеличена в десять раз. Но главное – это решение позволило добиться существенного снижения эмиссии NOx, COx.

Не без участия ВИАМ создана и мотогондола для ПД-14?

Евгений Каблов: Так и есть. Впервые в отечественной инженерной и технологической практике, по инициативе генерального конструктора сконструирована и изготовлена мотогондола ПД-14 из отечественных полимерных композиционных материалов. Наши материалы обеспечили снижение массы конструкции при сохранении требуемых упруго-прочностных свойств, в том числе ударной вязкости и стойкости к климатическим факторам.

Для сравнения: на SSJ-100 мотогондола поставляется из-за рубежа, стоит порядка двух миллионов евро, а у ПД-14 мотогондола в полтора раза дешевле.

Аддитивные технологии в этом проекте уже применяются?

Евгений Каблов: Разумеется. И они, я уверен, сыграют ключевую роль в доработке базового газогенератора и всей перспективной линейки двигателей на его основе. А ВИАМ является стратегическим партнером ОДК в реализации стратегии корпорации по внедрению аддитивных технологий.

Из наших достижений в этой области отмечу прежде всего создание замкнутого цикла аддитивного производства деталей сложных технических систем. Он включает производство высокочистой расходуемой шихтовой заготовки, получение из нее мелкодисперсных металлопорошковых композиций отечественных сплавов (в том числе на основе титана, никеля, железа, кобальта, алюминия) и разработку технологий селективного лазерного сплавления деталей из них с последующей газостатической и термической обработкой.

К настоящему времени для предприятий ОДК аддитивными методами выпущено более 500 типов деталей, причем все они изготовлены из отечественных материалов.

ВИАМ, и это не секрет, институт особый. Вы проводите полный цикл исследований в отношении новых материалов, создаете условия для перехода к их промышленному выпуску, а в ряде случаев организуете у себя же малотоннажное производство...

Евгений Каблов: Это действительно так. ВИАМ на своей собственной базе организует серийное малотоннажное производство металлопорошковых композиций с последующей их сертификацией для ведущих моторостроительных предприятий. В институте спроектирован и изготовлен промышленный атомизатор с так называемой бестигельной плавкой. Тем самым решена задача изготовления титановых и интерметаллидных металлопорошковых композиций.

Отличительной особенностью ВИАМ всегда было то, что создав материал, при наличии паспорта и документации на него, мы выходим на завод и на производстве отработываем

выпуск определенных видов полуфабрикатов из этого материала – исходя уже из требований конструкторов. В этом вся суть взаимодействия. Сила ВИАМ в том, что мы всегда освоение новых материалов заканчивали обработкой производства полуфабрикатов на заводе-поставщике.

Но в последние два десятилетия, в силу того что ситуация в стране и отрасли сильно изменилась, мы последовательно организовали у себя 25 малотоннажных производств. Мы производим лучшие жаропрочные сплавы с минимальным содержанием вредных примесей – серы, кислорода, азота, которые не должны превышать 5 ppm. Все металлургические заводы – где-то на уровне 18-20. А разница между пятью и двадцатью предполагает сотни тысяч часов ресурса! Если мы хотим, чтобы авиационные двигатели имели высокий межремонтный ресурс, необходимо добиваться высочайшего качества материалов.

Но здесь же хочу заметить: создать новый материал – полдела: для его использования в гражданском авиадвигателе необходимо выполнить большую работу по общей и специальной квалификации и оценке соответствия производства международным нормам...

Иначе ему не бывать за пределами России?

Евгений Каблов: Да, и правила тут очень строгие, поскольку речь идет о безопасности людей. То же самое относится и к самому процессу изготовления двигателя: предприятиям отрасли требуется сертификация по нормам Европейского агентства авиационной безопасности (EASA).

Подводя итог этой части нашего разговора, хочу подчеркнуть: ПД-14 – это не просто современный двигатель пятого поколения. На базе его газогенератора будет создан ПД-8 взамен SaM146, ПД-12 – для вертолетов, ПД-35 – для транспортного и пассажирского авиалайнеров. А сама разработка ПД-14 проходила по новой, цифровой технологии, благодаря чему уже седьмой экземпляр двигателя был собран в Перми по технологии серийного производства, в то время как раньше опытная партия изготавливалась в количестве до 35 экземпляров. По разным оценкам, проект ПД-14 создал и сохраняет для России от 10 до 12 тысяч высококвалифицированных рабочих мест.

Ключевой момент: как все начиналось

За вклад в разработку и сертификацию авиадвигателя ПД-14 многие сотрудники Объединенной двигателестроительной корпорации получили награды Минпромторга России. Как формировалась нынешняя кооперация и при каких обстоятельствах родилась сама ОДК?

Евгений Каблов: Началось все нестандартно и во многом неожиданно. Здесь, где мы говорим с вами сейчас, 11 лет назад случился другой разговор. Тогда, в 2008-м, у нас в институте побывал президент России **Владимир Путин**, а с ним – глава минпромторга Виктор Христенко.

Вдвоем?

Евгений Каблов: Да. Владимир Владимирович поздоровался и говорит: «Вот, обещал приехать – приехал. Рассказывайте...» И я, как сумел, объяснил, что российскому авиапрому позарез нужен свой новый двигатель. И вкратце обрисовал, что это такое, какая сложная конструкция. А наш президент, скажу я вам, умеет слушать и вникать. И когда я доложил, что у нас для лопаток турбины высокого давления разработаны технологии, в 30 раз эффективнее американских, а потом упомянул технологии получения литых охлаждаемых лопаток с высокой эффективностью охлаждения, про жаропрочные сплавы с рением, рутением, которые позволяют поднять температуру газа перед турбиной до 1900 К, он остановил меня вопросом: «А что же не внедряете?» «Денег нет», – говорю. «А есть на что их тратить?» – «Есть. В Перми конструктор Александр Иноземцев создает новый газогенератор и базовый авиадвигатель на его основе ПД-14». «Ну что тогда? –

обратился президент к министру Христенко. – Виктор Борисович, готовы предложения». Позадал еще вопросы и уехал.

А самого Иноземцева при этом разговоре не было?

Евгений Каблов: Было, повторю, три человека – **Путин**, Христенко и я. Примерно через неделю мне позвонил Виктор Борисович Христенко и говорит: «Вчера в два часа ночи вышел от президента в Ново-Огарево. Владимир Владимирович подписал поручение о выделении 12,8 миллиарда рублей на создание нового газогенератора».

И вот когда случилось это решение, появились реальные деньги, их надо было отслеживать. Тогда и была создана Объединенная двигателестроительная корпорация.

Если со стороны смотреть, получается, что ВИАМ не только известный центр фундаментальной и прикладной науки, но и центр кристаллизации идей и организационных решений, инициатор большой и продуктивной научно-производственной кооперации?

Евгений Каблов: Выходит, так. Раньше, еще до визита к нам, президент **Путин** поддержал наши предложения по организации малотоннажных производств на базе института-разработчика. Для развития и повышения конкурентоспособности это момент чрезвычайно важный. Но часто оказывается, что крупным предприятиям невыгодно (себе дороже) осваивать выпуск инновационной продукции небольшими партиями, когда счет на килограммы или даже несколько тонн. Президент нас услышал и поддержал. И когда приехал к нам, мы уже делом отчитались – показали уникальное производство по выпуску жаропрочных сплавов. Во многих отношениях они соответствуют лучшему зарубежному уровню, а в чем-то их и превосходят.

А по каким позициям идет конкуренция между создателями авиационных двигателей и газогенераторов?

Евгений Каблов: Нам нужен газогенератор, который позволит получить температуру газа перед турбиной не менее 1900-2000 по шкале Кельвина. Получить степень сжатия 61. И обеспечить минимальный выброс окислов NOx – так, чтобы он был на 30 процентов ниже того уровня, что установлен нормами ИКАО в 2008 году.

Чтобы пройти международную сертификацию?

Евгений Каблов: Да. В ином случае не сможем летать. Если поставим на самолет двигатель, не отвечающий этим требованиям, нас не пустят в Европу, Америку. А тот газогенератор, что создан под руководством Александра Александровича Иноземцева, в новые правила вписывается и рассматривается сейчас как основа для более мощного двигателя. Не на 14 тонн, как у ПД-14, а на 18 и больше. Это открывает для России возможность создать большую линейку газотурбинных двигателей.

<https://rg.ru/2019/04/21/dlia-rossijskih-samoletov-sozdan-dvigatel-novogo-pokoleniia.html>

РБК; КИРЬЯНОВ РОМАН, ДУБОВ ГРИГОРИЙ; 2019.04.19; СК ОБВИНИЛ ГЕНДИРЕКТОРА ОПЕРАТОРА ПУЛКОВО В ЗАГРЯЗНЕНИИ РЕКИ

Гендиректора оператора аэропорта обвиняют в нарушении правил охраны окружающей среды. В феврале Росприроднадзор подал в суд на управляющую компанию, требуя 162,6 млн руб. за загрязнение реки Новой

Гендиректору «Воздушные ворота Северной столицы» (управляющая компания аэропорта Пулково) Владимиру Якушеву предъявлены обвинения в нарушении правил охраны окружающей среды (ст.246 УК) из-за загрязнения реки Новой. Об этом сообщается на сайте Северо-Западного управления на транспорте Следственного комитета России.

По данным следствия, из-за неисправных очистных сооружений в реку попали загрязняющие вещества «в экстремально высокой концентрации». РБК направил запрос пресс-службе аэропорта Пулково.

В феврале Якушев сообщил, что Пулково перестанет сливать антигололедную смесь в реку Новую, писала газета «Фонтанка». «В ближайшие месяцы переключим водостоки в

Новую на канализацию Водоканала. Об этом уже есть договоренность. За два года нам нужно провести работу по модернизации собственной канализационной сети», – говорил гендиректор.

В том же месяце Росприроднадзор через суд потребовал с оператора Пулково 162,6 млн руб. из-за загрязнения реки, иск был направлен в Арбитражный суд Петербурга. Согласно анализам проб воды, уровень этилового спирта в реке превышал норму в 5400 раз, этиленгликоля – в 640 раз, нефтепродуктов – в 40 раз. В конце декабря Росприроднадзор сообщил, что у Пулково есть месяц, чтобы возместить нанесенный окружающей природе ущерб без судебного разбирательства.

В начале апреля жители петербургского района Улянка рассказали «Фонтанке», что река Новая окрасилась в черно-желтый цвет. По словам очевидцев, от реки шел запах сероводорода, на поверхности воды появились мутные пятна.

<https://www.rbc.ru/politics/20/04/2019/5cbb39f29a7947bc98002e07>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.19; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПЕРЕСМОТРИТ РЕШЕНИЕ ОБ ОТМЕНЕ КОНКУРСНОГО ПРОИЗВОДСТВА В УК АЭРОПОРТА НАЛЬЧИКА

Арбитражный суд Северо-Кавказского отправил на новое рассмотрение в Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд дело о введении конкурсного производства в отношении ООО «Аэрокомплекс» (управляет аэропортом «Нальчик»), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Кассационный суд удовлетворил жалобу Дмитрия Проводина на решение Шестнадцатого арбитражного апелляционного суда, отменившего решение Арбитражного суда Кабардино-Балкарской республики о признании «Аэрокомплекса» несостоятельным (банкротом).

«Постановление Шестнадцатого арбитражного апелляционного суда от 5 февраля 2018 года отменить, направить дело на новое рассмотрение в Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд», – говорится в определении кассационного суда.

Полный текст решения пока не опубликован.

Как сообщалось ранее, в январе 2018 года в отношении «Аэрокомплекса» судом была введена процедура наблюдения по заявлению Д.Проводина из-за долга около 20 млн рублей (в реестре на август 2018 года значилась сумма 19,05 млн рублей). Эта задолженность подтверждена решением Хамовнического районного суда Москвы от 6 июля 2017 года и «сформировалась в результате договора поручительства», уточняли в суде.

Арбитражный суд КБР признал ООО «Аэрокомплекс» банкротом в октябре 2018 года. Отчет конкурсного управляющего по результатам процедуры был назначен на 16 апреля 2019 года. Однако в феврале текущего года Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд отменил решение Арбитражного суда КБР о банкротстве ООО «Аэрокомплекс». Апелляционный суд учел, что «Аэрокомплекс» является единственным аэропортом на территории КБР, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа воздушным транспортом. Для осуществления данного вида деятельности имеет в собственности необходимое имущество и продолжает до настоящего времени работать в обычном режиме.

Апелляционный суд посчитал, что у Арбитражного суда КБР не было оснований для удовлетворения ходатайства временного управляющего о введении конкурсного производства по общей процедуре юрилиц без учета специальных норм, регулирующих банкротство субъектов естественной монополии. На основании данного решения 25 февраля Арбитражный суд КБР вынес решение о прекращении полномочий конкурсного управляющего.

В апреле 2019 года Сбербанк, второй и крупнейший кредитор УК, переуступил ООО «Фрегат» (Воронеж) право требования на 130 млн рублей к «Аэрокомплексу». Долг был

переуступлен за 100 млн рублей. В связи с заключением договора цессии Арбитражный суд КБР произвел процессуальную замену первоначального кредитора – Сбербанка России – на ООО «Фрегат» в деле о банкротстве «Аэрокомплекса».

Кроме того, суд отложил на 15 мая рассмотрение отчета временного управляющего по итогам процедуры наблюдения в отношении УК аэропорта по ходатайству ООО «Фрегат».

У аэропорта «Нальчик» наблюдались проблемы с безопасностью. В апреле прошлого года авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») по этой причине приостановила полеты в Нальчик. В июне-августе 2018 года аэропорт вообще лишился сертификата по авиационной безопасности.

По итогам 2018 года пассажиропоток аэропорта Нальчика снизился на 42,4% по сравнению с предыдущим годом – до 135 тыс. человек.

Конечным бенефициаром ООО «Аэрокомплекс», по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», является Асият Замудиновна Маршенкулова. Гражданка с такими именем, отчеством и фамилией в 2010 году работала в министерстве образования и науки КБР старшим специалистом.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основной вид деятельности ООО «Фрегат» – деятельность агентов по оптовой торговле универсальным ассортиментом товаров. Единственным владельцем компании является Мадина Канокова. «Фрегат» находится под управлением «Дженералгруп» (Москва). По итогам 2017 года компания получила чистый убыток в размере 7,3 млн рублей против прибыли в размере 1,5 млн рублей годом ранее. Выручка составила 22,3 млн рублей, что на 7,9% меньше, чем в 2016 году.