



Ежедневный мониторинг СМИ

25 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.04.24; ДИТРИХ: МИНТРАНС ТОРОПИТ РЕГИОНЫ С ЗАКЛЮЧЕНИЕМ КОНТРАКТОВ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	5
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К ИЮЛЮ ЖДЕТ ОТ БИЗНЕСА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УЧАСТИЮ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	5
РБК; 2019.04.24; АКИМОВ ПООБЕЩАЛ «НЕ ДАВАТЬ МИГАЛКИ» ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В РЖД ПРЕДЛАГАЛИ ПРОПУСКАТЬ ВНЕ ОЧЕРЕДИ СОСТАВЫ КОМПАНИЙ, КОТОРЫЕ ИНВЕСТИРУЮТ В СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕЙ.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К ИЮЛЮ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОГРАММЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТА В РФ НЕ БУДЕТ ПРЕДПОЛАГАТЬ БОЛЬШИХ ВЛОЖЕНИЙ В «ТЯЖЕЛУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ» - АКИМОВ.....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; БИЗНЕС К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ СФОРМИРУЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МОДЕЛИ РЫНКА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ - АКИМОВ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; СД РЖД МОЖЕТ ОБСУДИТЬ ПРОДАЖУ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА В МАЕ - АКИМОВ.....	9
ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.04.25; СПУСТЯТ НА ВОДУ: НА РАЗВИТИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО РЕКАМ НАПРАВЯТ 282 МЛРД; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ РАЗГРУЗИТЬ АВТОДОРОГИ, ЗАПУСТИВ ГРУЗОВЫЕ И ТУРИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ РЕСУРСАМ СТРАНЫ.....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; АКИМОВ НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ЗАДАЧУ СОЗДАНИЯ СЕТИ ВСМ В РОССИИ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ПРОЕКТЫ ВСМ В РФ ПРИЗВАНЫ РАЗГРУЗИТЬ ДЕЙСТВУЮЩУЮ СЕТЬ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК - АКИМОВ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.04.25; УКАЗАЛИ ДОРОГУ: СТАЛ ИЗВЕСТЕН МАРШРУТ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА–КАЗАНЬ; ПЛАН НАПРАВЛЕН НА СОГЛАСОВАНИЕ В ПРАВИТЕЛЬСТВО	11
ТАСС; 2019.04.24; АКИМОВ: ИНФОРМАЦИОННЫЕ КАРТЫ С МЕСТАМИ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ В ГЕОСЕРВИСАХ	13
ТАСС; 2019.04.24; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ УЧРЕДИТЬ АНТИПРЕМИЮ ДЛЯ РЕГИОНОВ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ	13
ТАСС; 2019.04.24; СВЫШЕ 1,7 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ	14
ТАСС; 2019.04.24; ОКОЛО 60% ДОРОГ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ	14
ТАСС; 2019.04.24; ОКОЛО 1,2 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ	15
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.04.24; СПЕЦТЕХНИКУ ГОТОВЯТ К ТЕПЛОМУ СЕЗОНУ; ЕЕ ПРОДАЖИ ВЫРОСЛИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ.....	15

КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.04.25; ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛЮ ГОТОВЯТ К ПОШЛИНАМ; ЕВРОПЕЙСКИЕ ТАМОЖЕННИКИ ОБСУДЯТ ЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ.....	16
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.04.25; «МИР ИДЕТ К ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ»; РУСЛАН ДАВЫДОВ О ДОКУМЕНТАРНОЙ И ФИЗИЧЕСКОЙ ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТОВАРОВ	17
РИА НОВОСТИ; 2019.04.25; ПУТИН ПРИЗВАЛ ПРОДВИГАТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»	20
ТАСС; 2019.04.24; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНОВ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ НАЦПРОЕКТОВ.....	21
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН СИНЕРГИЕВ; 2019.04.25; ДЕНЬГИ ТОРОПЯТ К НАЦПРОЕКТАМ; ПРОБЛЕМЫ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С ЗАКОНОДАТЕЛЯМИ.....	21
РБК; 2019.04.24; НЕФТЯНИКИ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ЗА СВОЙ СЧЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ С ИСТОЧНИКОМ КОМПЕНСАЦИЙ ЗА СДЕРЖИВАНИЕ ЦЕН НА БЕНЗИН	23
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.25; ДОРОГА К ПРАВАМ СТАНОВИТСЯ ДЛИННЕЕ; ГИБДД ГОТОВИТ НОВЫЕ СЮРПРИЗЫ ДЛЯ БУДУЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ.....	24
КОММЕРСАНТЬ FM; ГРИГОРИЙ КОЛГАНОВ; 2019.04.24; К ШТРАФАМ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД ПРИМЕРЯЮТ ИНДЕКСАЦИЮ; НАСКОЛЬКО ОБОСНОВАНА ТАКАЯ ИНИЦИАТИВА	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР СТЕПАНОВ; 2019.04.24; НАРУШИЛ - НЕ УБЕГАЙ; СБЕЖАВШИХ С МЕСТА АВАРИИ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИРАВНЯЛИ К ПЬЯНЫМ	26
РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; ЮРИСТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА БЕГСТВО С МЕСТА ДТП	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.24; НЕ ТОРМОЗИ; НА ТРАССАХ УВЕЛИЧАТ СКОРОСТЬ	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.24; ГАИ НА МЕСТЕ ОБУЧЕНИЯ; ЗА РУЛЬ АВТОБУСА ДОПУСТЯТ ТОЛЬКО ВОДИТЕЛЕЙ СО СТАЖЕМ.....	29
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕКАТЕРИНА КЕРСИПОВА, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА; 2019.04.24; СПИДОМЕТР НА 110. УВЕЛИЧЕНИЕ СКОРОСТИ НА ТРАССАХ – ПРЕИМУЩЕСТВО ИЛИ БИЛЕТ В ОДИН КОНЕЦ?	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.24; ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ИСКОВ; РЕШИТЬ СПОР ДО СУДА ПОМОЖЕТ ОМБУДСМЕН.....	32
РБК AUTONEWS; 2019.04.24; 10 НАРУШЕНИЙ ПДД, ЗА КОТОРЫЕ НАЧНУТ НАКАЗЫВАТЬ СТРОЖЕ.....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.04.24; НЕДОЛГАЯ ДОРОГА К МОРЮ; КОГДА НА ТРАССЕ «ДОН» НЕ ОСТАНЕТСЯ ПРОБОК?	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА ШТРАУС СЛЕДИТЬ ЗА ПОРЯДКОМ; В ПУБЛИЧНЫХ МЕСТАХ ПЕТЕРБУРГА УСТАНОВЯТ ПОЧТИ 16 ТЫСЯЧ ВИДЕОКАМЕР	35
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.04.25; ЭКСПОРТЕРЫ ПРОСЯТ ВЫДАТЬ ЛЬГОТ НА-ГОРА; УГОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ ДОБИВАЮТСЯ ОТ ОАО РЖД СКИДОК НА ПЕРЕВОЗКИ.....	36
РБК; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; 2019.04.24; РЖД В МАЕ УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО ЭЛЕКТРИЧЕК В РЕГИОНАХ	37

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ФАС ВЫСТУПАЕТ ЗА ЕДИНОЕ ТАРИФНОЕ «МЕНЮ» ДЛЯ РЖД И КРЫМСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ НА ПЕРЕВОЗКИ ТОПЛИВА ЯЛТА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ПРОЕКТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНЗИТА В РФ БУДЕТ СИНХРОНИЗИРОВАН С ПРОГРАММОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНССИБИРСКОЙ И БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛЕЙ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ НАПРАВИТЬ НА РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА (МТУ) 94 МЛРД РУБЛЕЙ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ТИРАЖИРОВАТЬ ПРОЕКТЫ В РЕГИОНЫ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД ВИДИТ ВОЗМОЖНОСТЬ СДЕЛАТЬ ОКУПАЕМОЙ ВЕТКУ БОВАНЕНКОВО - САБЕТТА НА ЯМАЛЕ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД ОПРЕДЕЛИТ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ ПЕТЕРБУРГСКОГО УЗЛА ПОСЛЕ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНЫХ И ВНУТРИГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.04.24; ПОДДЕРЖАЛИ ВСЕ; ДЛЯ ЛЬГОТНИКОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.24; ДЛЯ СВОЕЙ СТРАНЫ И МИРА; ГЛАВА ГОСУДАРСТВА ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЗАПУСКЕ ОТГРУЗКИ СПГ НА НОВОМ ЗАВОДЕ	41
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; УГОЛЬНЫЕ СТИВИДОРЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ ТРУТНЕВУ НА ИНИЦИАТИВУ МИНПРИРОДЫ ОБ ОСТАНОВКЕ ИХ РАБОТЫ ЗА ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НАРУШЕНИЯ.....	41
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.04.24; НОВАТЭК РАСТЕКАЕТСЯ ВО ВСЕ СТОРОНЫ; КОМПАНИЯ ЖДЕТ СОГЛАСОВАНИЯ ПЕРЕВАЛКИ В МУРМАНСКЕ И РОСТОКЕ	43
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО «АЭРОФЛОТУ» КУПИТЬ ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ – КОНКУРЕНТЫ МС-21; «АЭРОФЛОТ» ЕДИНСТВЕННЫЙ ИЗ КРУПНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ЕЩЕ НЕ ЗАКАЗЫВАЛ AIRBUS 320 NEO И BOEING 737 MAX	44
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.04.25; ЕГИПЕТСКАЯ СИЛА: ЧАРТЕРЫ В СТРАНУ ПИРАМИД МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ УЖЕ В ОКТЯБРЕ; ПОЛЕТЫ ИЗ РОССИИ В ХУРГАДУ И ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХ ХОТЯТ ВОССТАНОВИТЬ ДО НАЧАЛА ТУРСЕЗОНА	45
ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.04.25; КЕРОСИН ОКРЫЛЯЕТ: ЗАПРАВОК САМОЛЕТОВ «В КРЫЛО» СТАНЕТ БОЛЬШЕ; «РОСНЕФТЬ» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО АЭРОПОРТОВ ПРИСУТСТВИЯ	47
РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; В РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА АВИАТОПЛИВО ПОДЕШЕВЕЛО НА 12%.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ В 2019Г СОСТАВИТ ДО 7,5%, В 5-ЛЕТНЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ЗАМЕДЛИТСЯ ДО 5% - НИИ ПРИ МИНТРАНСЕ	49
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАКСИМ МАКАРЫЧЕВ; 2019.04.25; ПИЛОТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ; В США ДРОНЫ НАЧАЛИ ДОСТАВЛЯТЬ СУПЫ И МОРОЖЕНОЕ ПО ВОЗДУХУ. А ЧТО У НАС?	50
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2019.04.25; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПОЛОСА; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП БОЛЬШОГО САВИНО МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ	52

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.04.25; МГТС ВКЛЮЧАЕТ БЕСПИЛОТНЫЙ РЕЖИМ; КОМПАНИЯ ЗАЙМЕТСЯ РАЗРАБОТКОЙ ПЛАТФОРМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДРОНАМИ.....	53
РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; В БРЯНСКЕ ПРОВЕРЯТ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ДТП С ПЕРЕВОЗИВШИМ ШКОЛЬНИКОВ АВТОБУСОМ.....	54
РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; ТРУБУ, ИЗ-ЗА КОТОРОЙ АВТОБУС В ПЕТЕРБУРГЕ ПОПАЛ В ЯМУ, ПОЧИНЯТ В ЧЕТВЕРГ	55
РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ	55

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.04.24; ДИТРИХ: МИНТРАНС ТОРОПИТ РЕГИОНЫ С ЗАКЛЮЧЕНИЕМ КОНТРАКТОВ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Минтранс РФ торопит власти некоторых регионов с заключением контрактов на выполнение дорожных работ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в кулуарах IV конференции «Безопасная дорога».

«Основной вопрос - это размещение государственного заказа и заключение госконтрактов. На сегодняшний день практически 90% объектов, которые должны быть реализованы в рамках **нацпроекта** в 2019 году, так или иначе размещены на сайтах госзакупки и на них объявлены торги. Но, к сожалению, количество контрактов, которые уже заключены перед дорожным сезоном, не превышает 40%. Эта работа, которую по решению проектного комитета **нацпроекта** было решено ускорить», - сказал **Дитрих**.

Он также отметил, что в некоторых регионах ни один объект до сих пор не попал в планы-графики торгов. «Это вопиющее нарушение и там, пожалуй, будет использоваться не только помощь, но и элементы прямого управления **нацпроектом** со стороны федеральных участников», - отметил министр.

При этом, по мнению **Дитриха**, в основном регионы успешно справляются с реализацией **нацпроекта**. «Опасений за исполнение дорожных работ в этом сезоне мы не испытываем», - сказал он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6373324>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К ИЮЛЮ ЖДЕТ ОТ БИЗНЕСА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УЧАСТИЮ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство РФ ждет от бизнеса предложений по участию в транспортных инфраструктурных проектах, надеясь к середине 2019 года определить их перечень: вопрос затрагивался на встрече вице-преьера РФ Максима **Акимов** с деловыми кругами на площадке Российского союза промышленников и предпринимателей в среду.

«Большой блок, который мы обсуждали, - в каких проектах бизнес мог бы поучаствовать. До 1 июля мы подготовим список. Пока, честно говоря, очень узкий перечень. Потому что, конечно, проекты, которые не генерируют (денежный - ИФ) поток, бизнесу не очень интересны, а проектов, которые генерируют поток в магистральном плане тоже пока тоже немного. Но, тем не менее, договорились их поискать», - заявил вице-премьер журналистам по итогам встречи.

При этом, отвечая вопрос, будут ли проекты навязываться, **М.Акимов** заявил: «Нет. Наоборот». «Тезис у нас простой. Вот, есть 9 федеральных проектов в составе комплексного плана (по развитию - ИФ) магистральной инфраструктуры, под всеми есть планы мероприятий. Читайте их, выбирайте, ищите, что вам интересно, где вы могли бы заменить государственный капитал частным. Это должен быть интерес бизнеса», - пояснил он.

РБК; 2019.04.24; АКИМОВ ПООБЕЩАЛ «НЕ ДАВАТЬ МИГАЛКИ» ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В РЖД ПРЕДЛАГАЛИ ПРОПУСКАТЬ ВНЕ ОЧЕРЕДИ СОСТАВЫ КОМПАНИЙ, КОТОРЫЕ ИНВЕСТИРУЮТ В СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕЙ

Вице-премьер **Максим Акимов** исключил возможность предоставления грузоотправителям приоритетного доступа к инфраструктуре РЖД. Его позиция – «никаких мигалок», такие идеи в правительстве не обсуждаются.

В среду на деловом завтраке по вопросам развития транспортной отрасли вице-премьер **Максим Акимов** сообщил представителям крупных компаний, являющихся клиентами РЖД, что правительство не планирует предоставлять приоритетный доступ отдельным грузоотправителям. Об этом РБК рассказали три источника, участвовавших во встрече.

По словам одного из собеседников, **Акимов** исключил какие-либо отклонения от публичного характера доступа к инфраструктуре. «По указанию премьер-министра [Дмитрия Медведева] – никаких мигалок», – передал он слова чиновника, имевшего в виду, что никому не будет предоставляться приоритетный доступ на сети РЖД. Вице-премьер также сказал, что до правительства еще не доходило ни одного предложения РЖД о приоритетном доступе, отметил другой собеседник РБК. Представитель **Акимова** пока не ответил на запрос РБК.

О том, что представители бизнеса выражали обеспокоенность инициативой «некоторых грузоотправителей» о приоритетном доступе к инфраструктуре в обмен на инвестиции, говорится в сообщении представителей вице-преьера, поступившем в РБК.

На встрече с **Акимовым** присутствовали гендиректор РЖД Олег Белозеров, президент «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев, глава Федеральной грузовой компании (ФГК, «дочка» РЖД) Виктор Воронович, председатель совета директоров «Мечела» Игорь Зюзин и другие.

В начале марта совладелец «Сибантрацита» Дмитрий Босов написал письмо президенту Владимиру **Путину**, попросив предоставить его компании приоритетный доступ к БАМу и Транссибу на 25 лет для перевозки 50 млн т грузов в год. Взамен бизнесмен пообещал за собственные средства построить второй Северомуйский тоннель за пять лет, что, по его словам, позволит расширить «узкие места» на Восточном полигоне (на БАМе и Транссибе).

На днях «Сибантрацит» объявил о скором старте строительства тоннеля, которое позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн до 100 млн т грузов в год. Однако в ответ на это в РЖД заявили, что пока стороны далеки от финальных договоренностей, поскольку приоритетный доступ инвестора к участку инфраструктуры общего пользования законодательно не предусмотрен.

4 марта Белозеров направил министру транспорта **Евгению Дитриху** письмо, в котором предложил внести в железнодорожное законодательство изменения, позволяющие пропускать вне очереди некоторые категории грузов, предоставлять приоритет компаниям, инвестирующим в расширение пропускной способности сети железных дорог, а также тем, с кем заключен договор take-or-pay.

Несмотря на жалобы участников рынка в правительство, «Сибантрацит» по-прежнему будет настаивать на предоставлении приоритетного доступа для инвесторов в инфраструктуру РЖД, сказал РБК источник, близкий к руководству компании.

Грузоотправителей также беспокоит подготовленный Минэкономразвития проект постановления правительства об инвестиционных тарифах на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, рассказали РБК источники, близкие к двум компаниям. Как следует из документа, инвесттарифы предлагается предоставлять на срок от одного года и более для реализации проектов по строительству, реконструкции или модернизации отдельных участков инфраструктуры, а также искусственных сооружений, направленных на увеличение ее пропускной или провозной способности.

Такие тарифы будут представлять собой повышающий или понижающий коэффициент к общесетевым тарифам РЖД на перевозку грузов. Источник РБК в одном из грузоотправителей назвал эту инициативу «распродажей госактивов по принципу кота Матроскина – рельсы государственные, а право проехать по ним – частное». «Можно построить пару тупиков на БАМе и за это получить право провоза 10 млн т грузов угля на 5 тыс. км, но и возить необязательно, можно продать право», – считает он.

Оценить практику приоритетного доступа за плату в других странах сложно, замечает гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «В разных странах – разные функции у железных дорог. В Европе это скорее пассажирские перевозки, грузовые перевозки очень невелики. В США другая структура железнодорожной сети: почти все дороги частные. В России ситуация уникальная: во-первых, высокая протяженность наших железнодорожных сетей. Во-вторых, принадлежность инфраструктуры единому государственному перевозчику и отсутствие альтернативных маршрутов на ряде направлений сети РЖД», – замечает он. Поэтому в России предоставление приоритета одной компании может лишить возможности вывозить груз у ряда других грузоотправителей, указывает эксперт.

<https://www.rbc.ru/business/24/04/2019/5cc075129a794759946c252e>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К ИЮЛЮ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОГРАММЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** поручил ведомствам к 1 июля представить предложения по формированию долгосрочной программы обновления пригородного подвижного состава.

«**Минтранс**у совместно с ОАО «РЖД», Минпромторгом, госкорпорацией «ВЭБ.РФ» и ПАО «ГТЛК» дополнительно проработать этот вопрос и представить согласованные предложения по формированию долгосрочной программы обновления пригородного подвижного состава», – говорится в сообщении на сайте правительства по итогам заседания правительственной комиссии по транспорту, которое провел вице-премьер.

«Нам нужна внятная обоснованная программа – с оценкой необходимого парка, эксплуатационными площадками, с долгосрочной организационно-правовой и финансовой моделями и источниками финансирования. Прошу внести соответствующие предложения до 1 июля», – сказал **М.Акимов**, чьи слова приводятся в сообщении.

На заседании комиссии по транспорту были также подтверждены планы по организации пригородных перевозок в летний сезон. «В преддверии летнего сезона 2019 года перед ОАО «Российские железные дороги» поставлена задача на самом высоком и качественном уровне обеспечить перевозку пассажиров в пригородном сообщении. Для организации пригородных пассажирских перевозок в период с мая по август будет назначено 310 дополнительных поездов – в соответствии с заказом субъектов Российской Федерации», – отмечается в сообщении.

Кроме того, участники совещания обсудили вопросы тарифного регулирования и новые методики ФАС по расчёту экономически обоснованного уровня затрат перевозчика и расчёту ставок платы за услуги по аренде подвижного состава. По словам заместителя гендиректора ОАО «РЖД» Дмитрия Пегова, эти документы сняли ряд острых вопросов между пригородными компаниями и регуляторами, ранее ежегодно возникающих при проведении тарифных кампаний. «Всеми субъектами Федерации заключены договоры на транспортное обслуживание населения на 2019 год», – отметил он. При этом Д.Пегов обратил внимание, что по данным РЖД, 12 регионов с начала 2019 года не оплатили выпадающие доходы перевозчиков, несмотря на то, что в региональных бюджетах необходимый объем финансирования есть. По его мнению, такая ситуация оказывает негативное влияние на планы по обновлению парка подвижного состава в пригородном

сообщении, в то время как до 2030 года потребность в новом парке оценивается более чем в 1,7 тыс. вагонов (без учёта «Центральной ППК).

Как сообщалось, президент РФ **Владимир Путин** на совещании с членами правительства 11 апреля потребовал увеличить количество дополнительных пригородных электропоездов в летний период до 300 пар, а также отметил необходимость вовремя доводить деньги на поддержку пассажирских ж/д перевозок.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТА В РФ НЕ БУДЕТ ПРЕДПОЛАГАТЬ БОЛЬШИХ ВЛОЖЕНИЙ В «ТЯЖЕЛУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ» - АКИМОВ

Программа по развитию транзита в РФ будет предполагать инвестиции в пограничные объекты и цифровые платформы вместо существенных вложений в инфраструктуру: вопрос обсуждался на встрече вице-преьера РФ Максима **Акимова** с деловыми кругами на площадке Российского союза промышленников и предпринимателей в среду.

«Очень много вопросов было по транзиту. Точно договорились, что мы не будем делать акцент на стимулировании строительства тяжелой инфраструктуры, субсидировать частную логистику: ни в коем случае. Акцент (будет сделан - ИФ) на пунктах пропуска и создании хорошей регуляторной и цифровой среды. Вот что участников интересует», - заявил вице-премьер журналистам по итогам встречи.

Кроме того, предполагается «оборудование **пунктов пропуска**», «докрутка системы на стороне Россельхознадзора, Федеральной таможенной службы», «встраивание в международные ассоциации», продвижение российских «транзитных коридоров в международной повестке», а также внедрение цифровых документов.

«(Последние - ИФ) должны быть запущены точно в 2020 г., и к середине 2020 г. все должно работать. Мы должны первые пилоты сделать в этом году - прямо буквально «спринтами» запустить такую среду, которая могла бы работать с цифровыми транспортными товаросопроводительными документами. Бизнес это очень сильно волнует, всех перевозчиков - и авиа-, и автомобильных и железнодорожных», - отметил зампред правительства.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; БИЗНЕС К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ СФОРМИРУЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МОДЕЛИ РЫНКА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ - АКИМОВ

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) к середине июня подготовит предложения о дополнительной регуляторной настройке рынка железнодорожных перевозок в РФ: соответствующая договоренность была достигнута на встрече вице-преьера РФ Максима **Акимова** с деловыми кругами на площадке объединения в среду.

«Мы пообсуждали, что еще надо дорегулировать помимо долгосрочной программы развития (ДПР - ИФ) ОАО «Российские железные дороги». (...) Договорились, что до 15 июня РСПП представит свои предложения о том, что еще осталось неурегулированным за рамками ДПР. Если нужно еще на стороне правительства что-то дорегулировать, какие-то принципы отфиксировать в части долгосрочной модели рынка, - договорились это сделать», - заявил вице-премьер журналистам по итогам встречи.

В частности, он отметил, что бизнес «главным образом беспокоят предложения некоторых грузоотправителей по приоритетному доступу к инфраструктуре в обмен на инвестиции». «Все категорически высказались против этого принципа и сказали, что (этого - ИФ) быть не должно», - заявил в этой связи **М.Акимов**.

Кроме того, по его словам, дискуссия «вращалась вокруг незыблемости принципов тарифного регулирования, которая была подтверждена». «(Эти принципы - ИФ) были зафиксированы для реализации долгосрочной программы РЖД», - сказал чиновник.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; СД РЖД МОЖЕТ ОБСУДИТЬ ПРОДАЖУ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА В МАЕ - АКИМОВ

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» может обсудить вопрос о продаже контрольного пакета акций ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) в мае.

«Как только будем готовы, так и рассмотрим. Директива (правительства РФ - ИФ) есть. (Рассмотрим - ИФ), как только руководство РЖД нам внесет соответствующие документы», - заявил журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов** в среду.

«У нас точной даты пока нет, но это ближайшее время. Я думаю, что это май. В апреле у меня в повестке точно этого нет, осталось не очень много рабочих дней», - добавил он.

ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.04.25; СПУСТЯТ НА ВОДУ: НА РАЗВИТИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО РЕКАМ НАПРАВЯТ 282 МЛРД; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ РАЗГРУЗИТЬ АВТОДОРОГИ, ЗАПУСТИВ ГРУЗОВЫЕ И ТУРИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ РЕСУРСАМ СТРАНЫ

На развитие грузовых и туристических перевозок по воде в России предлагается направить 282 млрд рублей. Как следует из проекта концепции развития внутренних водных путей до 2024 года, подготовленного **Минтрансом** (есть в распоряжении «Известий»), средства выделят в том числе на обновление состава технического флота и строительство новых судов. Перевозки водным транспортом позволят разгрузить автодороги и улучшить экологию, отмечается в документе. Мнения опрошенных «Известиями» судостроителей и перевозчиков о проекте разделились.

Средний возраст судов, используемых в России для водных перевозок, превышает 38 лет, а земснарядов, предназначенных для производства дноуглубительных работ, – 36. Суда «устарели физически и морально», отмечается в документе, а задача обновления технического флота «многие годы откладывалась». В рамках проекта **Минтранса** предлагается построить 118 судов для грузоперевозок на общую сумму 18 млрд рублей, сконцентрировавшись на «серийном строительстве дешевого флота средней и малой грузоподъемности до 2000 тонн».

Из документа следует, что сегодня в России по воде перевозят менее 2,8% товаров. Для сравнения, во Франции эта цифра составляет 10%, в Германии 11%, а в Нидерландах – 34%. Проект концепции сейчас находится на рассмотрении в Минпромторге. Затем документ пройдет обсуждение со всеми заинтересованными сторонами.

«При условии перехода на 100% финансирование содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, применения принципов проектного управления к отбору и реализации проектов роста будут созданы условия для увеличения грузопотоков по внутренним водным путям и получения системных эффектов путем снятия пиковых нагрузок с наземных видов транспорта, развития отечественного судостроения, улучшения экологии мегаполисов и регионов», – считают разработчики концепции.

В **Минтрансе** на вопрос «Известий» о задачах документа и способах их реализации ответили, что все подробности указаны в проекте.

Река или море

Как сообщил «Известиям» президент Объединенной судостроительной корпорации **Алексей Рахманов**, ОСК готова принять участие в его реализации. В данный момент холдинг выполняет государственный оборонный заказ для ВМФ, а также строит современный флот для работы на шельфе и на внутренних водных путях.

Для осуществления проекта можно использовать существующие транспортные коридоры, уверен начальник отдела коммерческой эксплуатации флота судоходной компании «Морвенна» **Альберт Бердеев**. В качестве примера он привел коридоры «Север-Юг» и «Транссиб» через порты Усть-Луга, Выборг, Санкт-Петербург с осуществлением

мультимодальных схем или прямого транзита по внутренним водным артериям России до Среднего Поволжья, Камы и Каспия или Белого и Баренцева морей – через Беломоро-Балтийский канал. По его словам, достаточно просто обновить флот «река-море» и оптимизировать существующую инфраструктуру.

Решение использовать имеющуюся базу для транспортировки актуально для крупных грузов от 1000 тонн, считает руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic Дмитрий Суховерша. Речь может идти, например, о щебне, угле, металле, продуктах нефтепереработки и химпроизводства, пиломатериалах.

– Операторы контейнерных перевозок в странах Бенилюкса, например, предпочитают речной транспорт – он для них выгоднее, чем авто- и железнодорожные перевозки, – сообщил «Известиям» эксперт. – Однако в этих странах перевозить товары по воде можно круглогодично, тогда как в России сезон речного судоходства длится всего шесть месяцев. Еще один недостаток речных перевозок, по словам Дмитрия Суховерша, – длительные сроки доставки и невозможность гарантировать подачу судна в точное время в связи с обмелением рек и наличием шлюзов.

Круиз против кризиса

Минтранс в рамках проекта планирует организовать новые маршруты в смешанном плавании река-море в Каспийском и Азово-Черноморском бассейнах для туристических судов. Среди возможных вариантов – круизы от Сайма до Ладожского и Онежского озер, а также от Ильмень-озера с возможностью выхода в Центральные и Южные области России.

Сейчас, по данным **Минтранса**, круизные перевозки по России мало привлекают туристов. В период с 2009 по 2017 год их число снизилось на 29%. Тогда как в Евросоюзе, по данным CLIA Еигоре (международная ассоциация круизных перевозок), туристов, предпочитающих круизный отдых, стало больше – с 2012 по 2017 год на 13,5%.

Впрочем, эта тенденция легко объясняется. В России круизы очень дороги.

– Две ночи в каюте на судне в странах Евросоюза обойдутся примерно в 15 тысяч рублей, тогда как в России – от 35 тысяч, – говорит глава «Союза пассажиров России» Кирилл Янков.

Также, по его словам, для привлечения туристов европейцы часто организуют распродажи, на которых можно приобрести билеты за €10.

В Ростуризме и **Росморречфлоте** оперативно комментарии не предоставили.

<https://iz.ru/870887/anzhelina-grigorian/spustiat-na-vodu-na-razvitie-perevozok-po-rekam-napraviat-282-mlrd>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; АКИМОВ НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ЗАДАЧУ СОЗДАНИЯ СЕТИ ВСМ В РОССИИ

Главная задача создания сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в России - разделение грузового и пассажирского движения, а не просто прокатить пассажира со скоростью 350 километров в час, сообщил вице-премьер **Максим Акимов** по итогам встречи с деловыми кругами, организованной РСПП.

По его словам, в ходе встречи поднималось несколько вопросов по железнодорожной тематике, в том числе вопрос о ВСМ.

«Ещё раз было подтверждено, что один из основных смыслов строительства создания системы высокоскоростного движения - это переход на общепринятую в мире модель разделённого грузового и пассажирского движения», - рассказал **Акимов**.

Все думают, продолжил он, что главная задача - просто прокатить российского пассажира со скоростью 350 километров в час.

«Конечно, нет. Одна из основных задач у нас - расшить, в том числе, узкие места на наших главных маршрутах. Это тоже решается разделением движения», - пояснил вице-премьер.

Сейчас в России нет высокоскоростных железнодорожных магистралей, то есть линий для движения поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. РЖД готовили последние годы в качестве первого проекта ВСМ Москва-Казань. Однако, как сообщил в середине апреля пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков, глава государства **Владимир Путин** одобрил проектирование ВСМ Москва-Петербург, руководствуясь соображениями целесообразности. Песков отмечал, что вопрос создания такой магистрали в Казань окончательно не решен.

<https://ria.ru/20190424/1553006125.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ПРОЕКТЫ ВСМ В РФ ПРИЗВАНЫ РАЗГРУЗИТЬ ДЕЙСТВУЮЩУЮ СЕТЬ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК - АКИМОВ

Проекты создания железнодорожных высокоскоростных магистралей (ВСМ) призваны разгрузить действующую сеть для грузовых перевозок: вопрос обсуждался на встрече вице-преьера РФ Максима **Акимов** с деловыми кругами на площадке Российского союза промышленников и предпринимателей в среду.

«Еще раз было подтверждено, что один из основных смыслов создания системы высокоскоростного движения - это переход на общепринятую в мире модель разделенного грузового и пассажирского движения», - заявил вице-премьер журналистам по итогам встречи.

«Все думают, что наша главная задача - просто прокатить российского пассажира со скоростью 350 км/ч. Конечно, нет. Одна из основных задач у нас - расшить «узкие места» на наших главных грузовых маршрутах. Это тоже решается разделением движения», - подчеркнул он.

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.04.25; УКАЗАЛИ ДОРОГУ: СТАЛ ИЗВЕСТЕН МАРШРУТ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА–КАЗАНЬ; ПЛАН НАПРАВЛЕН НА СОГЛАСОВАНИЕ В ПРАВИТЕЛЬСТВО

Госкомпания «Автодор» сформировала маршрут платной скоростной трассы Москва–Казань. Дорога станет частью федерального транспортного коридора Европа – Западный Китай, который должен быть построен к 2025 году. **Минтранс** направил в правительство план-график реализации проекта, сообщили «Известиям» в ведомстве. Вице-премьер **Максим Акимов** ознакомлен с планами «Автодора», сказали «Известиям» в его аппарате. Пока не ясна судьба высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва–Казань, но в любом случае автотрасса не станет ей конкурентом – в России необходимо развивать различную транспортную инфраструктуру, считают эксперты.

Куда поедет

Госкомпания «Автодор» подготовила трассировку скоростной автомобильной дороги Москва–Казань, которая станет одним из участков международного маршрута Европа – Западный Китай (МТМ ЕЗК). Он ранее был включен в **Комплексный план** модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года. Согласно майскому указу президента, дорогу должны построить к 2025-му.

По документации «Автодора», с которой ознакомились «Известия», дорога пройдет от Москвы через Владимир, Муром, Арзамас, Сергач (Нижегородская область), Канаш (Чувашия) и Шали (Татарстан). Длина участка – 729 км. Дорога будет платной, расчетная скорость движения по ней составит 120 км/ч, а средства на ее строительство – 539,6 млрд рублей (в ценах соответствующих лет) – предполагается привлечь за счет субсидий из

федерального бюджета (323,1 млрд рублей) и внебюджетных источников (216,5 млрд рублей).

Минтранс России и Аналитический центр при правительстве РФ согласовали план, сказал «Известиям» источник в «Автодоре». План-график реализации проекта направлен на утверждение в правительство, подтвердили «Известиям» в **Минтрансе**.

— На сегодняшний день проводится обсуждение трассировки и проекта автотрассы. **Максим Акимов** ознакомлен с планами «Автодора», — сказал «Известиям» представитель вице-преьера.

Длинная дорога

Трасса Москва–Казань – один из трех участков международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай, строительство которого требует согласования правительства.

Самый готовый из них — первый, от Санкт-Петербурга до Москвы. Он включает автомобильные дороги М-11 и ЦКАД. Строительство М-11 предполагается завершить уже в 2019 году, а участков Центральной кольцевой автомобильной дороги, находящихся в составе МТМ ЕЗК, — до конца 2021-го. Таким образом, треть коридора будет функционировать уже через два года.

План скоростной автомобильной дороги Москва–Казань, а также участка до границы с Казахстаном — на согласовании в кабмине. Последний в основном пройдет по существующей дорожной сети. В составе маршрута – федеральная трасса М-5 «Урал» на участках подъезда к Ульяновску и Оренбургу, а также участок федеральной трассы А-151.

Региональный эффект

Как пояснили «Известиям» в пресс-службе «Автодора», в непосредственной зоне прохождения российской части МТМ ЕЗК проживает более 45 млн человек. Но с учетом всех территорий, входящих в зону дислокации трассы, цифра возрастает до 62 млн (примерно 40% от всего населения России).

— По паритету покупательной способности это регионы со средним и высоким доходом, что дает высокий потенциал для будущего спроса на услуги автомагистрали, — сказал представитель «Автодора».

В госкомпании отметили, что проведенные транспортно-экономические исследования показывают: маршрут трассы привлечет 70 млн тонн внутреннего грузопотока. В развитии автоперевозок особо заинтересованы предприятия, производящие потребительские товары, автомобили и автокомпоненты, электронное и промышленное оборудование, продукцию машиностроения, изделия из пластмасс и цветных металлов.

Таким образом, реализация проекта должна простимулировать развитие этих отраслей, считают в «Автодоре».

Участок Москва–Казань объединит крупнейшие агломерации — Московскую, Нижегородскую, Казанскую — с новыми точками экономического роста, которые при реализации имеющегося потенциала способны обеспечить стабильный темп прироста ВВП на уровне не менее 3%, полагают в «Автодоре».

Из документации, с которой ознакомились «Известия», следует, что наиболее вероятными регионами-бенефициарами, которые получат серьезный социально-экономический эффект от строительства МТМ ЕЗК, станут: Нижегородская область – плюс 156 млрд рублей; Республика Татарстан – 146 млрд рублей; Самарская область – 141 млрд рублей.

Без конкуренции

Платная дорога Москва–Казань нужна в качестве альтернативы трассе М-7 «Волга», сказал «Известиям» гендиректор Infranews Алексей Безбородов. По его словам, действующая автомагистраль уступает по ключевым параметрам (качеству покрытия, инфраструктуре и прочему) большинству автомобильных артерий федерального значения, идущих от Москвы.

– Удастся ли найти частных инвесторов для проекта, будет зависеть от маркетинговой стратегии «Автодора». В случае с М-11 Москва – Санкт-Петербург, как видим, это

удалось. Загрузка трассы до Казани, как и в случае с М-11, предполагается высокая, — добавил он.

Представитель «Автодора» сказал «Известиям», что инвесторы проявляют интерес к проекту, но называть их не стал.

На фоне неопределенности судьбы высокоскоростной ж/д магистрали (ВСМ) Москва–Казань у дорожников «есть шанс победить» в борьбе за госфинансирование, считает глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

— На самом деле скоростная железная дорога и автомобильная трасса — не конкуренты. Никакой борьбы между ними нет, поскольку это два разных проекта. А развивать в России необходимо разную инфраструктуру — и автомобильную, и железнодорожную, — сказал «Известиям» директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

Эксперт отметил при этом, что скоростная автодорога Москва–Казань — интересный проект для инвесторов, но, как и для других «длинных» вложений, найти частные деньги будет непросто.

На строительство ВСМ Москва–Казань, по мнению Алексея Безбородова, проект платной автодороги не повлияет. На днях вице-премьер **Максим Акимов** заявил о том, что вопрос строительства высокоскоростной ж/д ветки пока не закрыт. Ранее были сообщения о том, что от проекта стоимостью 1,7 трлн рублей хотят отказаться в пользу строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Однако, по словам Максима **Акимова**, речь идет только об обсуждении их очередности.

<https://iz.ru/871995/irina-tyruleva-aleksandr-volobuev/ukazali-dorogu-stal-izvesten-marshrut-platnoi-trassy-moskva-kazan>

ТАСС; 2019.04.24; АКИМОВ: ИНФОРМАЦИОННЫЕ КАРТЫ С МЕСТАМИ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ В ГЕОСЕРВИСАХ

Информационные карты, предупреждающие водителей о местах концентрации ДТП, должны появиться в открытом доступе, на городских сайтах и в геосервисах. Такую идею озвучил ТАСС вице-премьер **Максим Акимов** в кулуарах IV конференции «Безопасная дорога».

«Места концентрации ДТП в регионах, как правило, известны. Почему бы не опубликовать их? Нанести на информационные карты на сайтах администраций субъектов РФ, региональных Госавтоинспекций, сайт национального проекта **БКАД** («**Безопасные и качественные автодороги**», - прим. ред.)», - сказал **Акимов**.

Он также выразил уверенность, что госсервисы поддержат начинание и нанесут такие точки на свои карты. «У водителей будет оперативная информация в дороге, где стоит лишний раз быть осторожней», - отметил вице-премьер.

Кроме того, по мнению **Акимова**, в настоящий момент назрела необходимость сделать систему фиксации правонарушений ПДД максимально публичной.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/278813>

ТАСС; 2019.04.24; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ УЧРЕДИТЬ АНТИПРЕМИЮ ДЛЯ РЕГИОНОВ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Вице-премьер **Максим Акимов** предложил ввести систему антирейтинга и антипремии для регионов, не выполняющих свои обязательства в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Такое предложение он озвучил в ходе ежемесячного проектного комитета по **нацпроекту**, в рамках которого, в числе прочего, обсуждались отстающие регионы.

«Общественный стимул и мотивация - это самое сильное, это даже сильнее, наверное, чем выговор руководства. Вы знаете, в кинематографе есть такие награды (за наименьший успех - прим. ТАСС), я предлагаю вам тоже учредить такую награду правительственную,

и назвать ее «Две российские беды». Все знают название этих двух российских бед. Эту награду надо по итогам года вручать руководителям регионов и руководителям соответствующих дорожных ведомств», - сказал вице-премьер.

По его словам, надо «серьезно подумать, как подобную работу, в кавычках, «прославить» на всю Россию». «Как самый пошлый фильм получает подобного рода награду, точно так же самая безобразная работа должна быть отмечена общественным призом. Надо создать по этому вопросу какой-то общественный комитет», - добавил **Акимов**.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих в свою очередь поддержал идею антипремии, добавив, что тем, кто работал лучше всех, уже вручают награду «Золотой каток».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/280313>

ТАСС; 2019.04.24; СВЫШЕ 1,7 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Более 1 тыс. км дорог областного значения и 730 км - муниципального отремонтируют и реконструируют в Иркутской области по профильному **нацпроекту**. Об этом сообщила в среду журналистам министр строительства и дорожного хозяйства региона Светлана Свиркина.

«Свыше 1 тыс. км дорог областного значения мы приведем до 2024 года в нормативное состояние. Что касается муниципальных дорог, то на сегодня 40% из них находится в нормативном состоянии, к концу года эта цифра составит почти 49%, а до 2024 года более 90% муниципальных дорог мы приведем в нормативное состояние, это порядка 730 км», - сказала Свиркина.

Дороги по **нацпроекту** будут строить, ремонтировать и реконструировать в пяти крупных городах региона - Иркутске, Шелехове, Ангарске, Усолье-Сибирском, Братске. В 2019 году на эти цели предусмотрено 7,7 млрд рублей, из которых 2,8 млрд - средства федерального бюджета.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/281971>

ТАСС; 2019.04.24; ОКОЛО 60% ДОРОГ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ

Более 58% региональных дорог в Кабардино-Балкарии будут приведены в нормативное состояние к концу 2024 года в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом сообщается в среду на сайте регионального правительства.

«Благодаря **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Кабардино-Балкарской Республике к концу 2024 года запланировано довести до нормативного состояния более 58 % автомобильных дорог общего пользования регионального значения», - говорится в сообщении.

На сегодняшний день определен список объектов на 2019 год. Так, в Баксанском районе запланированы: капитальный ремонт автомобильной дороги Куба - Псыхурей - Крем-Константиновка, ремонт автодороги Заюково-Туфкарьер-Дыгамухо (подъезд к больнице), ремонт автодороги Кызбурун-1- Верхний Куркужин.

Около 15 км муниципальных дорог будут отремонтированы и реконструированы в 2019 году в городском округе Нальчик в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», стоимость работ составит 480 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/284531>

ТАСС; 2019.04.24; ОКОЛО 1,2 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ

Смоленская область получит 17,8 млрд рублей на ремонт трасс в регионе до 2024 года по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом сообщила в среду пресс-служба областной администрации.

«Объем финансирования из средств федерального бюджета на шесть лет составит 17,8 млрд рублей, в том числе 4 млрд [рублей] планируется выделить на реконструкцию и ремонт дорог в Смоленске, 13,8 млрд рублей - на ремонт дорог регионального значения. Это позволит к 2024 году привести в нормативное состояние около 100 км автодорог улично-дорожной сети Смоленской городской агломерации и более 1100 км областных автодорог», - говорится в сообщении.

Региональную часть финансирования на 2019 год, по данным пресс-службы, выделяют по областной программе «Развитие дорожно-транспортного комплекса на 2014-2020 годы».

«Запланированы необходимые региональные, муниципальные средства, а также бюджетные ассигнования дорожного фонда, всего порядка 2,3 млрд рублей. Средства предполагается направить на содержание 8,3 тыс. км и ремонт 37,8 км областных автодорог, приобретение дорожной техники», - отметили в пресс-службе.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе администрации Смоленска, в 2019 году по **нацпроекту** планируется отремонтировать 16 дорог областного центра. «На 16 дорогах намечается провести ремонт с полной заменой асфальтобетонного покрытия. До середины мая должны быть завершены аукционы среди подрядчиков, после этого начнутся работы. Еще порядка 20 дорог приведут в порядок с помощью технологии ремонта большими картами, то есть, когда замену асфальта делают на участках до 25 кв. метров», - сказали в пресс-службе.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/285729>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.04.24; СПЕЦТЕХНИКУ ГОТОВЯТ К ТЕПЛОМУ СЕЗОНУ; ЕЕ ПРОДАЖИ ВЫРОСЛИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ

Крупные производители дорожно-строительной и спецтехники в традиционно слабом первом квартале смогли удержать продажи в плюсе. Драйвером роста спроса стали закупки в преддверии строительного сезона. Участники рынка ожидают его оживления на фоне реализации профильных **нацпроектов**, но пока устойчиво высоким спросом пользуются только экскаваторы и бульдозеры. При этом отечественные машиностроители могут потерять долю рынка без господдержки лизинга.

Продажи дорожно-строительной техники (ДСТ) отечественных производителей в РФ в первом квартале выросли на 26%, до 7,8 млрд руб. По данным «Росспецмаш-Стата» (собирает информацию от компаний, которые выпускают 80% объема производимой ДСТ в России), наибольший рост продаж в январе–марте в количественном выражении зафиксирован в сегменте экскаваторов-погрузчиков – на 87%, гусеничных бульдозеров – на 73%. При этом продажи катков сократились на 35%, мини-погрузчиков – на 26%, фронтальных погрузчиков – на 19%.

Нацпроекты по обеспечению безопасности дорог и строительству жилья уже помогли спросу, говорит заместитель главы «Росспецмаша» (лобби отечественных машиностроителей) Вячеслав Пронин, к началу их реализации подрядчики аккумулируют парк. Кроме того, ряд отгруженной в январе–марте техники был законтрактован в конце 2018 года, отмечает он. Иностранные производители также возлагают надежды на крупные строительные проекты. Глава «Либхерр-Русланд» Николай фон Зеела отмечает, что активно растет сегмент гусеничных бульдозеров: в 2018 году Liebherr увеличил их поставки на 30%.

В 2019 году предполагается построить и реконструировать более 300 км новых участков дорог, более 8 тыс. км будет отремонтировано, сказали “Ъ” в **Росавтодоре**. В том числе

это завершение реконструкции трассы Москва–Дмитров–Дубна, строительство и реконструкция участков на автотрассе Р-217 «Кавказ», автодороге А-370 «Уссури» и Р-258 «Байкал». Также в 2019 году в регионах стартовали работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**.

Тем не менее по итогам 2019 года в «Росспецмаше» ожидают падения производства и экспорта ДСТ из-за приостановки программы льготного лизинга. Как писал “Ъ” 19 марта, Минпромторг задолжал лизинговым компаниям 1,3 млрд руб. невыданной субсидии за 2018 год, а в 2019-м программа господдержки пока так и не была запущена. Это уже сказалось на отгрузках на российский рынок прицепов и полуприцепов – в первом квартале они упали более чем на 30% в количественном выражении, говорят в «Росспецмаше». Продажи отечественной ДСТ могут начать падение уже во втором квартале.

Иностранные концерны, продажи которых не зависят от господдержки, в прогнозах более оптимистичны. На 2019 год в Komatsu дают прогноз по росту рынка на 5,4% при увеличении собственных продаж на 8,2%. В JCB не ожидают значительных изменений объема рынка ДСТ и спецтехники в 2019 году.

В компаниях говорят о сезонном падении рынка в первом квартале, в JCB оценивают его в 7–10% на фоне в том числе роста НДС с 1 января до 20%. Директор по развитию JCB Russia Сергей Харитонов говорит, что продажи техники JCB в январе–марте остались на уровне прошлого года, при этом компания нарастила долю рынка относительно 2018 года. В Komatsu обращают внимание, что сезонное падение продаж было наиболее заметным в январе, но за первый квартал компания нарастила продажи техники на 60% на фоне подготовки клиентов к строительному и золотодобывающему сезону. Основной объем пришелся на «традиционные» продукты: гусеничные экскаваторы, бульдозеры и жесткорамные самосвалы. Падение продаж в первом квартале по сравнению с традиционно активным четвертым кварталом 2018 года также было меньше, чем в предыдущие годы, – всего 7%, говорят в Komatsu.

После выхода публикации Минпромторг дал комментарий на запрос “Ъ”. В министерстве сообщили, что видят значительный объем отложенного спроса на отечественную спецтехнику: потребители рассчитывают на снижение затрат на ее приобретение за счет популярной в прошлые года программы льготного лизинга. В бюджете на такую поддержку спроса в 2019 году выделено 2,1 млрд руб. Проект новых правил доступа к программе льготного лизинга на 2019 год сейчас проходит согласование в Минфине, Минэкономике и ФАС, добавляют в министерстве, после чего документ будет внесен в правительство (“Ъ” подробно рассказывал об изменениях).

В первом квартале сегмент дорожного строительства ожидаемо показал довольно вялую динамику, говорит Дмитрий Бабанский из SBS Consulting, при этом во втором квартале ожидается старт реализации ряда инфраструктурных проектов, которые поддержат спрос на ДСТ. Для того чтобы российские производители техники получили эффект от роста спроса, необходима господдержка, продолжает аналитик, прежде всего льготный лизинг. По итогам года господин Бабанский ожидает роста рынка ДСТ и спецтехники в пределах 5–7%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3954426>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.04.25; ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛЮ ГОТОВЯТ К ПОШЛИНАМ; ЕВРОПЕЙСКИЕ ТАМОЖЕННИКИ ОБСУДЯТ ЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Федеральная таможенная служба (ФТС) подготовила набор предложений по регулированию странами интернет-торговли – в частности, предлагается начать обмен информацией об электронных трансграничных покупках физлиц и ввести институт операторов, уполномоченных собирать с них пошлины. Также российская сторона

предлагает пересмотреть подходы к оценке эффективности работы таможен, используемые сейчас при составлении рейтинга Doing Business. Кроме того, РФ хотела бы упростить процедуры транзита на границах Евразийского союза (ЕАЭС) и ЕС. Эти меры будут обсуждаться на открывающейся сегодня конференции европейского региона Всемирной таможенной организации (ВТамО).

Как рассказал “Ъ” первый заместитель главы ФТС Руслан Давыдов, на открывающейся в Санкт-Петербурге конференции ВТамО страны европейского региона обсудят среди прочего проблему электронной торговли. Подготовленные Россией рекомендации описывают общий механизм обмена информацией о таких покупках, а также создание странами института уполномоченных операторов интернет-торговли, появление которых должно упростить взимание импортных пошлин. Таким операторам предлагается дать полномочия выступать представителями физлиц и от их имени уплачивать пошлины. Для обеспечения таких платежей они должны будут предоставлять таможенникам финансовые гарантии. По словам Руслана Давыдова, у таможенников мира сейчас редкое единодушие в части необходимости обложения электронной торговли пошлинами – к примеру, в ЕС обнуляют беспошлинный ввоз для физлиц с 2021 года. «Электронную торговлю не стоит путать с личным потреблением», – говорит он.

Кроме того, РФ на конференции будет предлагать изменить систему оценки эффективности таможенных администраций. Напомним, в рейтинге Doing Business Всемирного банка по блоку показателей «Международная торговля» Россия занимает лишь 99-е место. В частности, в ФТС считают, что используемый при составлении рейтинга показатель времени нахождения контейнеров в порту не стоит путать со временем совершения контрольных операций (многие поставщики используют порт как бесплатный склад). У России, согласно ВБ, на растаможку импорта требуется 96 часов. По данным же ФТС, декларация, не попавшая под профили риска, выпускается за 2–3 часа, в ином случае – не более 24 часов. По экспорту этот показатель у ВБ – 72 часа. «По факту после отмены приказа Минтранса о времени доставки контейнера в порт мы декларацию выпускаем в пределах 30 минут», – отмечает Руслан Давыдов.

Еще один вопрос в повестке конференции – сопряжение транзитных систем (европейской и евразийской) для облегчения прохождения границы. По словам Руслана Давыдова, это позволило бы повысить транзитный потенциал ЕАЭС. РФ предлагает на основании информационного обмена ввести упрощенный порядок оформления и отслеживания грузов. Пока, учитывая геополитическую ситуацию, реакция ЕС на эту инициативу очень осторожная. Контроль за транзитом российская сторона предлагает усилить и в ЕАЭС, для этого совместно с Казахстаном был проведен эксперимент с использованием навигационных пломб (подробнее о его итогах – см. интервью).

Как отмечает управляющий директор компании МЭФ РКФ Александр Радущий, в условиях тотальной цифровизации переход на электронный документооборот в системе прослеживаемости товаров неизбежен. «Это, с одной стороны, снизит операционные издержки бизнеса, а с другой – повысит прозрачность товарооборота и контроль государства за уплатой налогов. Процесс внедрения системы потребует определенного времени, так как необходимо учесть интересы и бизнеса, и государства», – призывает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3954432>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.04.25; «МИР ИДЕТ К ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ»; РУСЛАН ДАВЫДОВ О ДОКУМЕНТАРНОЙ И ФИЗИЧЕСКОЙ ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТОВАРОВ

Первый замглавы ФТС Руслан Давыдов в интервью “Ъ” рассказал об итогах эксперимента по применению электронных пломб при таможенном транзите, а также о планах по

развитию систем маркировки и прослеживаемости товаров на основе данных об их ввозе и перепродаже.

– Россия и Казахстан провели пилотный проект по применению электронных пломб для транзитных перевозок. Как вы оцениваете его итоги? Пломбы будут применяться на уровне ЕАЭС?

– Партнеры по Евразийскому союзу не присоединяются к нашим ответным мерам и просят разрешить транзит продукции с Украины и подсанкционных товаров. Но у нас нет таможенной границы, и мы знаем, что транзит порой пропадает на просторах страны – это десятки случаев, а если учесть, что в каждой машине в среднем 20 тонн груза, то для подакцизных товаров (к примеру, сигарет) с одной машины платежей может быть и на миллион рублей. Ограничение на транзит украинских товаров продлено до 1 июля – к этому времени нужно принять какое-то решение, и мы надеемся, что будет техническая готовность его обеспечить. Мы считаем, что все грузы должны перемещаться на одинаковых условиях – но для подтверждения, что товар будет доставлен в место назначения, должна использоваться навигационная пломба, которая просигнализирует об отклонении маршрута, вскрытии или замене прицепа. Такие пломбы применяются в Китае, в странах ЕС.

Предполагается, что операторами будут национальные компании государств-членов ЕАЭС, но они должны организовать взаимодействие между собой, состыковать свои информационные системы. Не стоит расценивать эту контрольную процедуру как инструмент принуждения или давления на бизнес. Это и возможность дать преимущество логистическим компаниям – снизить расходы на страхование грузов, упрощение и ускорение процедуры проверки: зачем досматривать груз, если он под пломбой? Думаю, что в течение этого года, максимум следующего все заработает – по крайней мере для некоторых групп товаров, потому что нет смысла сразу распространять эту систему на весь транзит, надо ее опробовать на малых объемах и на наиболее рискованных товарах.

– Предполагалось, что уже в апреле будет запущен эксперимент по документарной прослеживаемости для 15 групп товаров, какова ситуация сейчас?

– К сожалению, пока он не запущен, соответствующее постановление правительства проходит оценку регулирующего воздействия. Мы технически готовы, основным оператором системы будет ФНС. Но здесь речь идет о документарной прослеживаемости, а физическая предполагает маркировку товаров. Мы уже передаем в налоговую службу информацию по всем таможенным декларациям на ввоз и по всем фактам вывоза, по всем транзитным декларациям. Когда было принято решение о переподчинении ФТС России Минфину, то предполагалось, что это позволит создать единый механизм администрирования налоговых, таможенных и иных платежей. Система прослеживаемости – базовый элемент этого единого механизма.

Базы у нас остаются у каждого в своем ведомстве. Но если налоговая выявила, допустим, разрывы в цепочках перепродажи товаров, или они видят, что на одну декларацию, по которой ввезено сто единиц товара, начинают списывать двести или тысячу единиц, начинается проверка. И мы уже выставляем профили риска компании, которая такую декларацию подала. Так что мы адаптировали свою систему управления рисками в оперативном режиме – в этом смысл системы прослеживаемости.

Многие при этом задаются вопросом: зачем мне маркировка, если я и так буду отдавать в систему данные о том, как я перепродал товар. А если в эту систему занесли недостоверные данные? Тем более в ФНС России прослеживаемость связана с системой контроля уплаты НДС – но у нас есть «упрощенцы», которые не являются плательщиками этого налога и не обязаны предоставлять информацию: они остаются «невидимыми» для системы. Маркировка как составляющая системы фактической прослеживаемости должна минимизировать такие риски.

Маркировка – это нагрузка на бизнес, документарная прослеживаемость дешевле и легче: компаниям достаточно доработать систему бухгалтерской отчетности, которая делала бы выгрузки в налоговую, и внедрить дополнительный учет. Поэтому для маркировки выбираются такие товары, где ее стоимость несопоставима с ценой товара. В перспективе предполагается создание полностью автоматизированной системы – лет через десять, наверное. Мир идет к практически полной прозрачности, и рано или поздно мы придем к точке, когда не будет деклараций на товар, будет транзакционный контроль.

– Это подразумевает автоматический выпуск товаров?

– Участники торговли, экономические агенты будут поставлять в единую государственную систему некие данные по установленным форматам и позициям, а она будет начислять платежи, списывать, администрировать их – и в принципе компании и государство будут контактировать только в том случае, если есть расхождения сведений.

Первая электронная декларация у нас была подана в сентябре 2018 года. Сейчас же на бумаге подаются только документы, по которым есть такое требование в международных договорах. Это – товарно-транспортные документы и документы на предоставление преференций по уплате ввозной пошлины (сертификат о стране происхождения товара), хотя и здесь мы ведем сейчас работу в направлении электронной верификации. По экспорту автоматически регистрируется 86% деклараций, по импорту – 36,5%, а выпускаются в автоматическом режиме от числа деклараций компаний низкого уровня риска 42,5% при вывозе и 29% при ввозе.

– А где-то в мире это выстроено?

– Пока нет. В Эстонии два года назад обещали, что перейдут на транзакционный контроль через пять лет. Эстония, действительно, одна из передовых стран в этом смысле.

– Насколько другие страны стремятся к созданию аналогичных систем прослеживаемости?

– Системы маркировки внедряют отдельные крупные транснациональные корпорации – к примеру, производители табачных изделий, ритейл. Это позволяет им бороться с контрафактом и минимизировать нецелевые расходы. Для нас здесь важна заинтересованность бизнеса обмениваться информацией. У нас зачастую компании не готовы ею делиться, пока такое требование четко не прописано в законе. К примеру, по новым правилам Таможенного кодекса ЕАЭС зарегистрировано всего лишь 18 компаний как уполномоченных экономических операторов. Основной причиной нежелания компаний получать такой статус является условие обеспечить удаленный доступ к системе учета движения товаров. Поэтому 185 операторов работают пока по старым правилам.

Девять тысяч компаний у нас отнесены к категории низкого уровня риска – они никакого обеспечения для этого статуса не вносят, никаких гарантий не дают, при этом пользуются упрощениями не хуже, чем любой оператор.

– Были предложения перейти от категорирования компаний к категорированию отдельных партий товаров. Как это устроено?

– Когда участники ВЭД получают статус низкого риска, при каких-то транзакциях они могут допускать определенные нарушения. У нас, на мой взгляд, получился определенный перекося в сторону категорирования компаний: они практически сравнялись по статусу с уполномоченными операторами, хотя особо не напрягались, тогда как в любой стране мира получить статус уполномоченного оператора непросто – такие компании находятся под постоянным контролем и за это фактически освобождаются от декларирования. Если такой оператор попался на нарушении – он теряет этот статус, и восстановить его крайне трудно. У нас же, чтобы попасть в группу низкого риска, компании либо проходят через ведомственное категорирование, либо это происходит автоматически, на основе обрабатываемых данных.

На самом деле по упрощению таможенного оформления мы совершенно точно превзошли многие страны мира, но бизнес, как мне кажется, еще недостаточно активен. Есть с чем сравнить – допустим, с тем же Китаем или с Роттердамом, где я был недавно. Там бизнес сам создает условия для улучшения товарооборота. У нас же сегодня основные препятствия к развитию международной торговли – инфраструктурные. Инфраструктура портов, погранпереходов, **пунктов пропуска**, железнодорожных переходов находится в довольно отсталом состоянии. В том же порту Роттердама один только новый участок, «Мааслакт-2», который у них полностью автоматизирован (на нем работают всего два диспетчера), обрабатывает больше контейнеров, чем все порты РФ. И систему «единого окна» там тоже бизнес делал. Сейчас на обновление **пунктов пропуска** у нас в рамках **нацпроекта** выделено 21,5 млрд руб., также мы собираемся сформулировать новые требования к обустройству **пунктов пропуска**. Те, которые действуют сейчас, – 2008 года, им уже десять лет, техника уже ушла далеко вперед – да и по тем требованиям у нас обустроено лишь порядка 15% **пунктов пропуска**.

<https://www.kommersant.ru/doc/3953964>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.25; ПУТИН ПРИЗВАЛ ПРОДВИГАТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Президент России **Владимир Путин** считает, что в рамках международного проекта «Один пояс, один путь» необходимо не только торговать, но и продвигать взаимные инвестиции, а также реализовывать совместные проекты.

Концепция «Один пояс, один путь» - международная инициатива Китая по совершенствованию действующих и созданию новых торгово-транспортных коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, что призвано способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем. Идея формирования «Экономического пояса Шелкового пути» была выдвинута Си Цзиньпином и впервые прозвучала во время его выступления в Астане в рамках государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 года.

На четверг запланирован визит **Путина** в Пекин, в рамках которого он примет участие в форуме «Один пояс, один путь». В интервью китайскому изданию «Жэньминь Жибао» накануне поездки **Путин** отметил, что участие в форуме должно быть выгодно всем странам Евразийского континента, а также должно способствовать наращиванию их экономического потенциала и служить росту качества жизни людей.

«Надо не только торговать, но и продвигать взаимные инвестиции, реализовывать совместные инфраструктурные, транспортно-логистические, экологические проекты. Стимулировать промышленную и технологическую кооперацию, научные и образовательные обмены, активизировать гуманитарные контакты», - сказал **Путин**.

Лидер России подчеркнул, что проекты «Один пояс, один путь» действительно открывают широкие возможности для равноправного партнёрства.

«Уверен, что по итогам предстоящего Второго международного форума «Один пояс, один путь» в Пекине, в котором планирую принять участие, продвигаемые нашими странами интеграционные процессы на евразийском пространстве получают новый мощный импульс для развития», - сказал **Путин**.

Форум «Один пояс, один путь» впервые прошел в Пекине в мае 2017 года. Участие в нем приняли около 30 глав государств и правительств, а также руководители крупных международных организаций.

<https://ria.ru/20190425/1553026454.html>

ТАСС; 2019.04.24; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНОВ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ НАЦПРОЕКТОВ

Президент России **Владимир Путин** считает возможным рассмотреть вопрос о нормативно-правовом регулировании финансовых вопросов реализации **нацпроектов** на весь срок их исполнения. Об этом он заявил на встрече с членами Совета законодателей РФ, отвечая на соответствующее предложение спикера Госдумы Вячеслава Володина.

«С учетом того, что в целом понятно, откуда и из каких источников мы будем брать те деньги, которые предусмотрены для национальных проектов, скорректировать в том направлении, которое вы предложили, расходы по этим **нацпроектам**, наверное, возможно», - отметил **Путин**. Он добавил, что поручит первому вице-премьеру - министру финансов РФ Антону Силуанову вместе с коллегами обсудить такую возможность. «Это в принципе, конечно, придало бы большую стабильность работе по **нацпроектам**», - считает глава государства.

Ранее Володин обратил внимание на то, что профильным министерствам можно было бы дать право «принять нормативную базу как минимум на три планируемых года - на срок, на который принимается федеральный бюджет, либо на весь срок реализации национальных проектов». Спикер пояснил, что из-за отсутствия такой базы каждый год средства начинают поступать главным распорядителям бюджетных средств либо в апреле, «либо еще хуже - в июле текущего года».

Путин напомнил, что несколько лет назад в России принимался и трехлетний федеральный бюджет, однако «в связи с турбулентными процессами в мировой экономике мы от этого вынуждены были отказаться».

Президент заявил, что в целом до регионов уже доведено около 25% средств, предназначенных на **нацпроекты**, однако в самих субъектах Федерации они пока осваиваются недостаточно быстро. «Нужно активнее разворачиваться, нужно заранее к этому готовиться», - потребовал он. «Ясно, что деньги будут, они имеются, все прописано, - добавил **Путин**. - Вопрос только в технике их получения и, может быть, в каких-то сроках».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/284387>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН СИНЕРГИЕВ; 2019.04.25; ДЕНЬГИ ТОРОПЯТ К НАЦПРОЕКТАМ; ПРОБЛЕМЫ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С ЗАКОНОДАТЕЛЯМИ

Владимир Путин в среду принял участие в заседании Совета законодателей в Санкт-Петербурге. На встрече спикер Госдумы Вячеслав Володин рассказал, что из 1,7 млрд руб. для **нацпроектов** в 2019 году регионы к маю получили лишь 22%. **Владимир Путин** поддержал его предложение пересмотреть сроки выделения финансирования, поручив Минфину изучить вопрос, и призвал вовлекать в работу над **нацпроектами** гражданское общество и непарламентские партии. Регионы также просили упростить доступ к бюджетным кредитам, спикер Совета федерации Валентина Матвиенко – продлить программу маткапитала, а глава Счетной палаты Алексей Кудрин предлагал поднять на федеральный уровень оплату ОМС для неработающих. Но глава финансового ведомства Антон Силуанов предложил сначала оценить, насколько это выполнимо, – и также был поддержан президентом.

При реализации **нацпроектов** парламентариям «нужно укреплять каналы обратной связи с гражданским обществом», чтобы вовремя «вносить коррективы в практическую работу», заявил в среду **Владимир Путин** на встрече с Советом законодателей (совещательный орган для координации федеральной и региональной законодательной активности). Правильно будет и «вовлекать в общую работу и непарламентские партии, готовые к конструктивному взаимодействию», «экспертное, научное, деловое сообщество», не бояться «дискуссии и спора», сказал президент.

Практически все темы встречи так или иначе были связаны с реализацией в РФ национальных проектов, нацеленных на реализацию майского указа президента.

Так, спикер Совета федерации Валентина Матвиенко предложила законодательно закрепить само понятие «национальный проект» – сегодня оно «отсутствует в стратегических документах». Спикер Госдумы Вячеслав Володин напомнил, что до конца весенней сессии в палате ждут от Белого дома оставшиеся 26 законопроектов из 76, необходимых для запуска **нацпроектов**: 22 уже приняты, 23 прошли первое и второе чтения, еще пять подготовлены к рассмотрению, отметил он.

Отдельной темой обсуждения стали вопросы финансирования **нацпроектов**.

Регионы, по словам спикера, за первый квартал получили на их реализацию лишь 22,3% из заложенных на 2019 год в бюджете 1,7 трлн руб. Господин Володин предложил увеличить горизонт финансирования хотя бы профильных министерств до трех лет или на срок реализации **нацпроектов**: сейчас средства выделяются в апреле, а то и в июле, что сказывается на сроках и качестве работ. **Владимир Путин** поддержал его, отметив, что «нужно активнее разворачиваться». «Деньги имеются, все прописано. Вопрос только в технике их получения и, может быть, в каких-то сроках», – сказал он, пообещав поручить первому вице-премьеру, главе Минфина Антону Силуанову рассмотреть вопрос. Одновременно президент посоветовал регионам готовить госзакупки, необходимые для **нацпроектов**, заранее, чтобы запускать их проведение сразу по мере поступления средств из федерального бюджета.

В рамках обсуждения демографического **нацпроекта** Валентина Матвиенко предложила продлить программу по предоставлению материнского капитала «как минимум до 2025 года», а также «распространить льготы по ипотечному кредиту для многодетных семей и на семьи с детьми-инвалидами». «Конечно, чем больше, тем лучше с социальной точки зрения», – сказал о льготах президент, однако призвал оценивать реалистичность предложений. «Чтобы это были не декларации, а чтобы мы реально смогли это сделать», – подчеркнул он.

Не обошлось на совете и без традиционного обсуждения разрывов в бюджетной обеспеченности регионов.

Еще до приезда Владимира **Путина** глава комитета СФ по бюджету Сергей Рябухин заявил, что состояние бюджетного федерализма в РФ «можно сравнить со скорым поездом» из 85 вагонов: «13 вагонов класса люкс, 39 купейных, 27 плацкартных и шесть – от пригородной электрички». Он предложил правительству смягчить требования к регионам по программе замены коммерческих долгов бюджетными кредитами. По его словам, она уже «дала очень хороший результат». Госпожа Матвиенко присоединилась к этой оценке, однако отметила, что разрыв в бюджетных расходах в расчете на одного гражданина остается «чудовищным». Глава Счетной палаты Алексей Кудрин, в свою очередь, предложил разгрузить региональные бюджеты, перенеся нагрузку по уплате взносов в Фонд обязательного медицинского страхования за неработающее население с региональных на федеральный бюджет. Однако ранее не возражавший против этого глава Минфина проявил осторожность. «Это около 600 млрд руб., нужно взвешивать все на весах», – сказал он, пояснив, что нефтегазовые доходы бюджета сейчас велики, но они необходимы как «подушка безопасности» и в случае падения цен на нефть, и в случае введения новых санкций.

Промежуточный итог совета подвела в среду госпожа Матвиенко.

Огромные деньги выделены, но граждане этого не чувствуют», – заявила она, рассказав о письме от больного онкологией человека, который полтора месяца не мог дождаться в аптеке нужного лекарства и получил его лишь после ее вмешательства.

«Не дело» решать такие вопросы в режиме «ручного управления», заявила госпожа Матвиенко и призвала парламентариев «держаться контроль» за ситуацией в регионах «через людей».

<https://www.kommersant.ru/doc/3954619>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190424/1553012012.html>

<https://ria.ru/20190424/1553012085.html>

<https://ria.ru/20190424/1553011038.html>

<https://ria.ru/20190424/1553010977.html>

<https://ria.ru/20190424/1553011947.html>

РБК; 2019.04.24; НЕФТЯНИКИ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ЗА СВОЙ СЧЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ С ИСТОЧНИКОМ КОМПЕНСАЦИЙ ЗА СДЕРЖИВАНИЕ ЦЕН НА БЕНЗИН

После долгой дискуссии правительство наконец решило, где взять деньги на дополнительные субсидии нефтяникам для сдерживания цен на бензин и дизель. Государство поднимет НДС и акцизы, но не так существенно, как требовал Минфин. Первый вице-премьер Антон Силуанов и вице-премьер Дмитрий Козак после месяца ожесточенных дискуссий договорились о том, за чей счет увеличить субсидии нефтяникам для сдерживания цен на бензин и дизель. Это следует из протокола по итогам совещания у двух вице-премьеров, которое состоялось 8 апреля. У РБК есть копия протокола, его подлинность подтвердили собеседник, близкий к одному из министерств, и источник, близкий к правительству.

Представители Силуанова и Козака подтвердили РБК, что протокол по итогам этого совещания подписан, отказавшись комментировать его детали.

По сути, чиновники решили увеличить субсидии за счет самих нефтяников, следует из документа. Во-первых, будет введен акциз на все жидкие нефтепродукты («суррогаты» средних дистиллятов, вакуумный газойль, мазут), которые раньше им не облагались, – по ставке дизельного топлива. Но для нефтепродуктов, которые используются для бункеровки, дальнейшей переработки и производства тепла и электроэнергии, будет сделан налоговый вычет.

Кроме того, правительство увеличит НДС на 75 руб. за тонну при цене на нефть в диапазоне от \$55 до \$80 за баррель, при дальнейшем росте цены на нефть прибавка к НДС будет равномерно расти до 204 руб. за тонну. Исключение будет сделано для проектов, в отношении которых заключены адресные межправительственные соглашения, говорится в протоколе. Поступления в бюджет от акциза на темные нефтепродукты и от роста НДС составят примерно 75–85 млрд руб. в год, подсчитал главный экономист Yugon Consulting Сергей Ежов.

Проект соответствующего закона Минфин, Минэнерго, Минэкономразвития и ФАС должны были внести в правительство до 22 апреля, говорится в протоколе. Представители Минэнерго, Минэкономразвития и ФАС не ответили на вопросы РБК.

Протокол появился на прошлой неделе, говорят два собеседника РБК. Тем не менее еще в пятницу, 19 апреля, директор департамента Минфина Алексей Сазанов заявил журналистам, что дискуссия продолжается. По его словам, в этом году субсидии нефтяникам составят 300 млрд руб., из них из ФНБ – 210 млрд руб., 90 млрд руб. – за счет роста НДС для нефтяников (об этом правительство договорилось еще в прошлом году). Минэнерго предложило увеличить выплаты компаниям до 450 млрд руб., но по источникам дополнительных выплат ведомства не могли договориться. Минфин хочет, чтобы сумма дополнительных компенсаций была не больше 75 млрд руб. (а не 150 млрд руб., как предлагало Минэнерго), указывал Сазанов.

Проблема в том, что дополнительные субсидии нефтяникам, которые обсуждает правительство, считаются по формуле и могут серьезно варьироваться в зависимости от экспортных котировок нефти. При цене Urals \$62 за баррель компенсация увеличится на 6,5 млрд руб. в год, но при дальнейшем снижении экспортных котировок, равно как и при

их росте до \$100 за баррель, увеличение может превысить 200 млрд руб., говорит Сергей Ежов. При этом рост НДС и акцизов на 75–85 млрд руб. – стабильная величина, то есть может компенсировать дополнительные субсидии нефтяникам не в полном объеме. Минфин хотел увеличить налоги и акцизы в два раза существеннее, чем оговорено в протоколе, чтобы полностью компенсировать дополнительные выплаты за счет нефтяников, говорит один из собеседников РБК. Но решение принято окончательное, настаивает он. Дискуссия об источниках компенсации дополнительных субсидий может продолжиться, но уже после 2019 года, говорит второй собеседник РБК.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/04/24/5cbf0fbc9a7947c7e7786841>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/04/24/kabmin-nashel-istochnik-kompensacii-toplivnyh-lgot-neftekompaniiam.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.25; ДОРОГА К ПРАВАМ СТАНОВИТСЯ ДЛИННЕЕ; ГИБДД ГОТОВИТ НОВЫЕ СЮРПРИЗЫ ДЛЯ БУДУЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ

ГИБДД обнародовала новые идеи в рамках реформы подготовки водителей. В частности, обсуждается запрет на обмен иностранных водительских прав на российские без обучения и сдачи экзаменов. Открыть автобусную категорию D для работы в пассажирских перевозках смогут лишь граждане, имеющие стаж вождения. При этом сдать экзамен на права можно будет только в конкретном подразделении ГИБДД, к которому приписана автошкола.

О возможных нововведениях в области тестирования будущих водителей и выдачи прав рассказал вчера заместитель начальника ГИБДД России Николай Шеюхин в ходе конференции «Безопасная дорога». В частности, речь идет об ужесточении контроля за водителями грузовиков и автобусов, по вине которых в последнее время растет аварийность. Желая получить категорию D должны иметь стаж вождения не менее одного года в рамках категорий B, C1 (грузовики массой 3,5–7,5 тонны) или D1 (автобусы, предназначенные для перевозки до 16 пассажиров), рассказал Николай Шеюхин. Соответствующий законопроект ГИБДД уже подготовила.

Обмен иностранных прав на российские должен осуществляться только после обучения в автошколе и сдачи экзамена, считают в Госавтоинспекции. Напомним, сейчас запрещено управлять транспортными средствами без российских прав при работе по найму (исключение сделано для граждан Киргизии, а также стран, где русский язык считается официальным). Если иностранные права соответствуют Венской конвенции о дорожном движении, учиться не надо – достаточно сдать экзамен в ГИБДД. Порой российские граждане едут в одну из стран СНГ (например, на Украину или в Казахстан), «покупают» местные права, возвращаются в Россию и меняют их на российские, экономя на обучении, говорит источник “Ъ”, знакомый с ситуацией.

Другой блок нововведений касается всех кандидатов в водители (включая тех, кто претендует на категорию B). Сегодня выпускник автошколы может сдать экзамены в составе группы, которую формирует образовательная организация, либо самостоятельно в любом подразделении. Последнюю возможность Госавтоинспекция хочет исключить, рассказал Николай Шеюхин. «Ученик получил документы об окончании автошколы и дальше бежит от одного подразделения к другому, пытаясь так или иначе «порешать вопрос» со сдачей экзамена, – рассказал он. – Закрепление ученика за конкретным подразделением минимизирует коррупционную составляющую». Нововведение позволит приостановить бесконтрольную торговлю свидетельствами об окончании автокурсов «портфельными» автошколами, которые фактически не проводят обучение, говорит источник “Ъ”, знакомый с инициативами ГИБДД. Господин Шеюхин подчеркнул, что данная идея пока только обсуждается в главке, документа на этот счет нет.

Также он предложил «подумать» об усилении «психологической составляющей» в программах обучения. «Среди кандидатов очень много молодых людей, которым только исполнилось 18 лет, – пояснил Николай Шеюхин. – Мы видим золотую молодежь, которая не уважает других участников движения, ведет себя по-хамски. Складывается впечатление, что большинство водителей, получающих удостоверение, в психологическом плане к управлению ТС не готовы». Впрочем, конкретных предложений не прозвучало.

Реформа подготовки водителей, напомним, ведется с 2013 года. Госавтоинспекция планирует объединить в единый экзамен «площадку» и «город», увеличить число задач на «теории», а также получить право проводить внеплановые проверки автошкол («Ъ» рассказывал об этих инициативах). **Минтранс**, в свою очередь, предлагает обязать водителей при устройстве на работу по найму проходить курсы повышения квалификации (см. «Ъ» от 19 апреля).

Эксперты поддержали идеи ГИБДД. Претенденты на работу с категорией D приезжают, как правило, из регионов, рассказал заместитель гендиректора «Мосгортранса» Михаил Коновалов. «Чем дальше регион, тем ниже качество обучения, – сообщил он в ходе вчерашней конференции. – Доходит до того, что водители не могут въехать на эстакаду и выполнить упражнения на площадке». По словам господина Коновалова, после внутреннего профотбора (включая внутренний экзамен по вождению) в «Мосгортрансе» отсеивается около 70% кандидатов в водители. Главный эксперт национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин поддержал идею обязать иностранцев учиться и сдавать экзамены. «В разных странах могут быть совершенно другие ПДД и основания для допуска к вождению, – пояснил он «Ъ». – В Казахстане, например, не сдают вождения в городе, а готовятся к экзамену можно экстерном».

<https://www.kommersant.ru/doc/3954477>

КОММЕРСАНТЬ FM; ГРИГОРИЙ КОЛГАНОВ; 2019.04.24; К ШТРАФАМ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД ПРИМЕРЯЮТ ИНДЕКСАЦИЮ; НАСКОЛЬКО ОБОСНОВАНА ТАКАЯ ИНИЦИАТИВА

Увеличивать дорожные штрафы, как пенсии и пособия: глава столичного дептранса Максим Ликсутов предложил проводить ежегодную индексацию наказания за нарушение ПДД. С такой идеей вице-мэр выступил на конференции по безопасности движения. Деталей своей инициативы чиновник не сообщил, но отметил, что неважно какими будут проценты, главное – чтобы работа была организованной и постоянной.

Возможна ли ежегодная индексация штрафов? И как это отразится на дорожной ситуации? Председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин не уверен, что идея продиктована заботой о безопасности. Кроме того, ее внедрение может создать юридическую коллизию, считает эксперт: «Введение понятия «индексация» применительно к административному наказанию – это нонсенс. Понятно, что здесь можно говорить о желании наполнить городской бюджет и собрать как можно больше штрафов. Даже никак не маскируются подобного рода предложения и инициативы.

Кроме того, совершенно игнорируется тот факт, что штраф, вообще-то, это не налог, не какой-то обязательный платеж на водителя.

Штраф – это мера административной ответственности, которая должна применяться за нарушение ПДД. И ни о какой индексации речи быть не может, можно говорить лишь о большем наказании за более серьезные или повторные правонарушения. То есть это категории юридические, а не финансовые».

В действующем законодательстве заложен механизм автоматического повышения штрафа: он увеличивается в два раза, если не был оплачен вовремя, напомнила руководитель практики уголовного и административного права юридической службы

«Амулекс» Алена Зеленовская. По ее мнению, если отладить механизм взыскания, проводить ежегодную индексацию не потребуется: «В Административном кодексе закреплена также ответственность за неисполнение административного наказания. После того, как выносится постановление о штрафе и он в течение определенного времени не оплачивается, речь уже идет о принудительном исполнении наказания.

Так что нет никакой необходимости ожидать целый год для того, чтобы индексировать штрафы.

Здесь лучше подумать не над системой индексации, а над совершенствованием системы принудительного исполнения штрафов».

Максим Ликсутов также считает необходимым отменить скидку на оплату штрафов для злостных нарушителей. Эту же идею ранее высказывали и в ГИБДД. Кроме того, там выступают за шестикратное увеличение наказания за превышение скорости на 20 км/ч, с нынешних 500 руб. до 3 тыс. руб. А 23 апреля глава Госавтоинспекции Михаил Черников предложил снизить на 20 км/ч максимально разрешенную скорость для водителей, которые перевозят детей. Тем временем, в правительстве задумались над увеличением разрешенного лимита на трассах до 110 км/ч.

<https://www.kommersant.ru/doc/3953860>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР СТЕПАНОВ; 2019.04.24; НАРУШИЛ - НЕ УБЕГАЙ; СБЕЖАВШИХ С МЕСТА АВАРИИ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИРАВНЯЛИ К ПЬЯНЫМ

Водители, сбежавшие с места ДТП, в котором погибли люди, могут получить до девяти лет лишения свободы. Закон, ужесточающий наказание таким автомобилистам, публикует сегодня «Российская газета».

Закон вносит поправки в части 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств).

Согласно новым нормам, если водитель скрылся с места аварии, в которой был причинен тяжкий вред здоровью потерпевших, он может быть лишен свободы на срок до четырех лет. Если в результате ДТП погиб человек, то ему уже грозит срок от двух до семи лет.

Максимальная санкция предусматривается, если в аварии погибли двое и более человек. Здесь нарушитель может получить от четырех до девяти лет лишения свободы.

Изменения также вносятся и в часть 2 статьи 12.27 Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП). Они предусматривают, что водитель, оставивший место ДТП, будет привлечен к административной ответственности только при условии отсутствия признаков уголовно наказуемого деяния. То есть эта норма будет применяться только к тем водителям, которые случайно попали в мелкое ДТП, не заметили этого и уехали с места аварии. Инициатором законопроекта является правительство РФ, которое внесло на рассмотрение в Думу соответствующие поправки.

Кабмин учел постановление Конституционного суда, признавшего норму статьи 264 УК РФ не соответствующей Конституции. В частности, КС посчитал, что наказание пьяным водителям, скрывшимся с места ДТП, а через несколько дней пришедшим в полицию с повинной, будет значительно мягче, чем тем автомобилистам, которые остались на месте аварии и медицинское освидетельствование выявило у них содержание алкоголя в крови.

Согласно старым нормам закона «беглецы» могли отделаться лишением прав на полтора года или административным арестом на срок до 15 суток. Теперь закон приравнивает ответственность за побег с места ДТП к совершению аварии в состоянии опьянения. В Госдуме считают, что ужесточение наказания будет дополнительной мерой обеспечения безопасности на дорогах. Сейчас, по статистике МВД, место происшествия ежегодно оставляют около 300 тысяч человек. Причем, как правило, с места аварии скрываются водители, которые хорошо «приняли на грудь» перед тем, как сесть за руль. Вместо попытки оказать помощь пострадавшим они трусливо убегают. Автолюбителям нужно

учитывать, что сотрудников ГАИ нужно вызывать даже в тех случаях, когда машина сбила пешехода и тот говорит, что с ним все в порядке и от претензий отказывается. Если впоследствии этот человек попадет в больницу или умрет, а врачи установят, что виной этому была авария, то водитель попадет под суд.

<https://rg.ru/2019/04/24/sbezhavshih-s-mesta-avarii-voditelej-priravniali-k-pianym.html>

ТВ:

<https://otr-online.ru/news/prezident-podpisal-zakon-ob-uzhestochenii-nakazaniya-za-pobeg-s-mesta-dtp-124891.html>

<https://mir24.tv/news/16358294/putin-podpisal-zakon-o-nakazanii-skryvshih-sya-s-mesta-dtp-voditelei>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; ЮРИСТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА БЕГСТВО С МЕСТА ДТП

Ужесточение наказания для водителей, скрывшихся с места ДТП, в котором есть жертвы, оправдано, потому что именно страх перед суровым наказанием способен удержать виновника ДТП от бегства, считает руководитель коллегии адвокатов «Грибаков, Поляк и партнеры» адвокат Александр Грибаков.

Ранее сообщалось, что президент России **Владимир Путин** подписал федеральный закон об усилении ответственности для водителей, скрывшихся с места аварии, в которой пострадали или погибли люди.

«Объяснить бегство с места ДТП шоком и паникой легко, но это порочная логика, и с ней нужно бороться законом. Это однозначно правильная и назревшая инициатива, потому что нередко виновник покидает место ДТП. А если на месте остались раненые, погибшие? Очевидно, что он должен был остаться и оказать им помощь, а вместо этого люди уезжают, оставляя пострадавших», - сказал РИА Новости Грибаков.

По его мнению, этот законопроект не должен вызвать у адвокатов негативную реакцию.

«Знание того, что ответственность за оставление места ДТП будет суровая, может быть стимулом остаться на месте аварии и помочь пострадавшим», - заключил юрист.

<https://ria.ru/20190424/1553021473.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.24; НЕ ТОРМОЗИ; НА ТРАССАХ УВЕЛИЧАТ СКОРОСТЬ

Заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов** поручил провести ревизию дорог, чтобы рассмотреть вопрос увеличения на них скорости с 90 до 110 км/ч. Об этом он сообщил на проходящей в Сколково конференции «Безопасные дороги».

МВД и **Минтранс** в течение 2019 года должны проанализировать и решить, стоит ли на трассах федерального значения увеличивать скоростной лимит с 90 до 110 км в час.

- **Минтрансу** совместно с МВД до конца 2019 года - провести ревизию федеральной дорожной сети на предмет возможного повышения скоростного режима до 110 км/ч. В первую очередь это касается новых скоростных трасс и дорог после капитального ремонта, - сообщил **Максим Акимов**.

Впрочем, речь идет не о всех федеральных дорогах. А только о магистралях определенной категории. А именно о скоростных дорогах, на которых нет пересечений в одном уровне, а встречные потоки разделены. Эти дороги относятся к категориям 1б, 1в, они обеспечивают безопасное движение на скорости 120 км/ч. Таких дорог в федеральной дорожной сети около 6 тысяч километров. Максимальная разрешенная скорость на них по Правилам дорожного движения - 90 км/ч.

На дорогах категории 1а - автомагистрали - расчетная скорость 150 км/ч. В сети федеральных дорог сейчас около 820 километров дорог такой категории. Максимальная разрешенная скорость на них, согласно Правилам дорожного движения, - 110 км/ч. Но на некоторых участках знаками разрешено разогнаться до 130 км/ч. Как отметил **Максим**

Акимов, у нас 56 тысяч километров дорог после капитального ремонта и вновь построенных. Однако на большинстве из них установлены ограничения скорости 90 км/ч. Но если дороги соответствуют всем требованиям безопасности, то почему бы на них не увеличить скорость.

Увеличение скоростного режима может сыграть положительную роль в увеличении суточного пробега грузоперевозчиков и сделает грузоперевозки дешевле

Это даст и определенный экономический эффект, например, сократится время доставки грузов.

Как сообщил корреспонденту «РГ» глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, сейчас средний суточный пробег грузоперевозчиков составляет 500 км в России. В Европе - 1000 км. Поэтому увеличение скоростного режима может сыграть положительную роль в увеличении такого пробега. А также позволит сделать грузоперевозки дешевле. Ведь есть разница - везти груз два дня или сутки.

О необходимости повысить скорость на федеральных дорогах говорится уже давно. Равно как и о проведении ревизии дорог. Однако до сих пор никаких подвижек нет. Возможно, поручение вице-премьера позволит что-то сдвинуть с мертвой точки.

Но существует еще одна проблема. Помимо федеральных дорог есть еще региональные и даже муниципальные. Общая их длина превышает миллион километров. А маршруты перевозчиков не всегда ограничиваются только федеральными дорогами. И на этих дорогах тоже надо как-то менять ситуацию.

Кстати, высокая скорость не убивает, если она разрешена на качественно подготовленной дороге. Примером этому могут служить немецкие автобаны, скорость на которых вовсе не ограничена. На них не бывает смертельных аварий. Таким же примером служат и наши российские платные дороги. На них аварийность также значительно ниже, чем на остальных дорогах. Что и понятно: ведь встречные потоки разделены. Здесь гораздо выше риск того, что кто-то врежется сзади, например в медленно едущий автомобиль или вовсе остановившийся из-за неисправности.

Мнение эксперта

Игорь Моржаретто, автобозреватель «Вести FM»:

На дорогах, на которых встречные потоки разделены, где нет пересечений, где покрытие качественное, необходимо увеличить скорость. Но главное, чтобы это было на довольно протяженном участке. Если скорость увеличивается только на участке длиной 3 километра, это никому не нужно. Нельзя рвать движение. От этого водитель только больше устает.

Стоит напомнить, что на скоростных магистралях количество аварий, а тем более аварий со смертельным исходом гораздо меньше, чем на остальных дорогах. Поэтому повышение скорости на тех трассах, которые соответствуют всем установленным требованиям, приведет только к снижению аварийности.

А как у них

В Америке на трассах скоростные лимиты устанавливаются властями каждого конкретного штата. Большинство штатов в восточной части страны, а также Калифорния и Орегон ограничивают максимальную скорость на уровне 70 миль (или 112, 6 километров) в час. По мере продвижения на северо-запад планка растет до 75 миль (121 километр), а затем и 80 миль (129 километров). В Техасе скоростные лимиты разнятся в каждом округе от 65 до 85 миль (137 километров) в час. Самые «черепашьи» ограничения - на Гавайских островах, где по любым дорогам нельзя ездить быстрее 60 миль (97 километров) в час, а также в столичном округе Колумбия, где максимум - 55 миль (89 километров) в час. В части штатов на магистралях действуют дополнительные ограничения в темное время суток. Как правило, это на 10 миль в час ниже, чем днем. Кроме того, отдельные лимиты могут устанавливаться для фур.

Во Франции разрешенная максимальная скорость на федеральных трассах (автобанах) составляет 130 километров час в хорошую погоду и 110 километров в час в дождливую погоду. Однако если видимость на трассе не превышает 50 метров из-за сильных тумана или дождя, то максимальная разрешенная скорость составляет всего 50 километров в час. В 2018 году правительство Франции с целью снижения смертности на дорогах ввело ограничение скорости до 80 километров в час, которое действует на дорогах, где нет отбойника-разделителя. Эта мера коснулась примерно 400 тысяч километров скоростных трасс из миллиона, существующих во Франции. Против этой меры резко выступило подавляющее большинство - три четверти французов посчитали это решение «бесполезным» и «лишенным оснований».

В Великобритании на федеральных трассах действует национальный лимит, который составляет 60 миль (96,5 километра) в час на дорогах с однопослонным движением и 70 миль (112,6 километра) в час на двух и более полосах в одну сторону. В Альбионе, кстати, штраф для нарушителей скоростного режима на дорогах начинается от 100 фунтов стерлингов. В новом отчете ЕС говорится, что британские дороги по-прежнему самые безопасные в Европе.

В Дании два года назад скорость на дорогах была повышена с 80 до 90 километров в час, что, наоборот, привело к снижению смертельных ДТП. Добавим, что все новые автомобили, продаваемые в ЕС, с 2022 года будут иметь ограничители скорости. А с 2024 года такими приборами будут оснащены модификации уже действующих автомобилей.

<https://rg.ru/2019/04/24/v-rossii-predlozhili-uvelichit-skorost-na-federalnyh-trassah.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.24; ГАИ НА МЕСТЕ ОБУЧЕНИЯ; ЗА РУЛЬ АВТОБУСА ДОПУСТЯТ ТОЛЬКО ВОДИТЕЛЕЙ СО СТАЖЕМ

Об этом сообщил заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России Николай Шеюхин на конференции «Безопасные дороги». Соответствующие поправки в законодательство уже подготовлены и скоро документ будет вывешен на портале проектов нормативных правовых актов для общественного обсуждения.

- Предполагается нормативно закрепить допуск к управлению транспортным средством категории «D» только при наличии стажа управления категориями «B» или «C» или «C1»,
- сообщил Николай Шеюхин.

Напомним, что сейчас обучиться и получить права на эту категорию может любой желающий, даже если он вообще никаким транспортом до этого не управлял. Хотя ему предстоит возить пассажиров в большом количестве.

Надо сказать, что допуск к управлению автобусами только при наличии стажа был еще в СССР. В Германии без опыта вождения легкового автомобиля даже категорию «C» не открыть. Так что возвращение к этой практике вполне логично.

Также Николай Шеюхин предложил для обсуждения и такой вопрос, как привязка учебных групп автошкол к конкретному подразделению госавтоинспекции. Напомним, что сейчас кандидат, обучившись в автошколе и получив на руки документ об этом - свидетельство о получении профессии водитель - может сдавать экзамен на водительское удостоверение в любом подразделении.

Предлагается сделать так, чтобы кандидат в водители сдавал экзамен в группе от автошколы в том подразделении, к которому «привязана» автошкола. Это позволит уменьшить коррупционные риски, а заодно и усилить контроль за автошколами. Ведь тогда будет точно известно, сколько учеников она обучает. И может ли она столько обучать. Это так же сильно затруднит торговлю свидетельствами об окончании автошколы, без которых на экзамен в ГИБДД не попасть.

Также Госавтоинспекция предлагает установить ответственность автошкол за качество подготовки водителей. Речь идет не о том, чтобы за плохо подготовленного водителя

школу штрафовать. Речь о том, что, если кандидат сдал внутренний экзамен автошколы на отлично, получил свидетельство об окончании автошколы, то почему же он не может сдать экзамен в ГИБДД? Вероятно, автошколе необходимо лучше его подготовить. Пока такой ответственности нет, торговля свидетельствами продолжится.

Складывается впечатление, что уровень подготовки водителей резко снизился. Вероятно, на это влияет и торговля свидетельствами, и снижение издержек при обучении кандидатов недобросовестными автошколами. Судите сами: после вступления в силу в ноябре 2014 года новых правил проведения проверки знаний и умений кандидатов при минимальном снижении количества проведенных ГИБДД экзаменов, количество выданных водительских удостоверений значительно сократилось. В 2015-м было проведено 7,8 миллиона экзаменов и выдано 1 миллион 850 тысяч водительских удостоверений. В 2018 году проведено 7,5 миллиона экзаменов. Но выдано уже 1 миллион 350 прав. При этом, если в 2015-м кандидаты в водители в среднем сдавали 4,2 экзамена, то в 2018-м - уже 5,8. Грубо говоря, экзамен сдавался с шестой попытки.

Еще хуже ситуация с водителями-профессионалами. Как сообщил заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Максим Коновалов, при дефиците водителей при приеме на работу отсеивается 70 процентов соискателей. Причем, чем дальше от Москвы регион, в котором водитель получил права, тем хуже подготовка. Многие из них не могут сдать эстакаду и другие элементы площадки. И это - люди с правами категории «D». Поэтому при приеме на работу водителем в эту организацию у кандидатов принимают полноценный экзамен: теорию и площадку.

<https://rg.ru/2019/04/24/za-rul-avtobusa-dopustiat-tolko-voditelej-so-stazhem-upravleniia.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕКАТЕРИНА КЕРСИПОВА, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА; 2019.04.24; СПИДОМЕТР НА 110. УВЕЛИЧЕНИЕ СКОРОСТИ НА ТРАССАХ – ПРЕИМУЩЕСТВО ИЛИ БИЛЕТ В ОДИН КОНЕЦ?

Российские водители вскоре смогут разогнаться на своих железных конях на федеральных трассах. Вице-премьер **Максим Акимов** поручил МВД и **Министерству транспорта** провести ревизию федеральных автодорог, чтобы впоследствии поднять скоростной режим на них до 110 километров в час.

Спидометр на 110. Увеличение скорости на трассах – преимущество или билет в один конец?

На дачу на большой скорости

В кулуарах IV конференции «Безопасная дорога» чиновник пояснил журналистам, что проверка должна завершиться к концу текущего года. В первую очередь осматривать начнут новые трассы и дороги, которые перенесли капитальный ремонт.

Речь идет об изменении скоростного режима на трассах категорий IB и IB. На территории нашей страны протяженность таких автодорог составляет в целом шесть тысяч километров. В данный момент водители могут разогнаться на них только до 90 километров в час.

Скорость в 110 километров в час в России разрешена только на автомагистралях категории 1А, они имеют отличительный знак. На всех других загородных дорогах максимальная скорость разгона – 90 километров в час.

Главное – культура вождения

Возможность побыстрее добираться из одной точки в другую звучит заманчиво, но не навредит ли это безопасности водителей? Об этом «360» побеседовал с экспертами.

Негативная статистика аварий в России обуславливается тем, что отечественные водители любят лихачить за рулем и выделять головокружительные маневры на перекрестках, считает член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. При этом все зависит не от такого, какая скорость разрешена, а от культуры вождения.

В Европе статистика по ДТП существенно меньше при том, что у них давно уже есть автобаны, на которых нет ограничений по скорости – те же самые автомагистрали. У них высокий трафик, высокая пропускная способность, но и культура вождения несколько иная, которой нам еще стоит учиться. Поэтому я не считаю, что в данном диапазоне есть какие-то риски увеличения дорожно-транспортных происшествий. Александр Старовойтов.

Собеседник «360» подчеркнул, что опасаться увеличения скоростного режима не стоит, поскольку речь идет о загородных трассах, а не внутригородских улицах с оживленным движением.

Увеличение скорости на магистралях потребует некоторого времени, поскольку необходимо не только сделать качественный анализ дорожного покрытия, но и проверить освещенность, а также возможные примыкающие трассы, насколько развита сеть придорожного сервиса – заправка, магазинчики. Это может повлиять на безопасность высокоскоростного движения в случае, если карман выезда будет организован неподобающе, уточнил собеседник «360».

«Не должно быть такого, что вдруг завтра изменим скоростной режим. Безусловно, мы должны сделать качественный анализ дорожного покрытия. Какая-то ямка или бугорок, который при 60 или 80 километрах в час может сыграть одну роль, то при 100 с лишним километрах в час сыграть злую шутку для всех участников дорожного движения. Если мы принимаем решение открывать какие-то участки дороги для такого скоростного режима, значит, мы должны все тщательно проинспектировать», – подчеркнул Старовойтов.

Депутат напомнил, что на трассе существует несколько полос в соответствии со скоростным режимом. И все равно будут находиться водители, которые при разрешенной максимальной скорости в 110 километров в час будут ехать с привычной скоростью в 60 километров в час.

«Естественно, правые полосы будут предусмотрены для таких водителей. Не все люди ведь будут ездить в максимальном скоростном диапазоне», – подчеркнул член комитета Госдумы.

Нужен комплексный подход

Председатель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов также поприветствовал инициативу. Он рассказал «360», что выступал с подобной инициативой еще по проекту Безопасной дороги. При этом, уверен глава общества автомобилистов, главное подходить к вопросу комплексно.

«Такое повышение лимита – это совершенно правильно. Насколько это будет влиять на безопасность дорожного движения и на аварийность? Сегодня нет статистики, которая говорила бы о том, что от скорости зависит количество ДТП. Но последствия, естественно, сильнее – когда человек попадает на большой скорости в аварию, шансы выжить минимальны. Но говорить о том, что скоростной режим влияет на аварийность сегодня некорректно. Поэтому такое повышение лимита, я считаю, совершенно обдуманное решение», – заявил Валерий Солдунов.

Просто взять и поменять значок «90» на «110» и сказать, что у нас теперь все будет хорошо – это неправильно, считает собеседник «360». В первую очередь нужна инспекция всех магистралей, которые есть в России.

«Это большой и серьезный труд. По тому, как эта инспекция пройдет, можно будет понять, на каких участках можно будет устанавливать такой знак», – заключил Солдунов.

<https://360tv.ru/news/tekst/spidometr-na-110-velichenie-skorosti-na-trassah-preimuschestvo-ili-bilet-v-odin-konets-24042019/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.24; ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ИСКОВ; РЕШИТЬ СПОР ДО СУДА ПОМОЖЕТ ОМБУДСМЕН

Текст: Гульнара Ручкина (руководитель департамента правового регулирования экономической деятельности Финансового университета при правительстве РФ)

На страховом рынке заработает институт финансового уполномоченного. С 31 мая станет обязательным досудебное рассмотрение споров по ОСАГО, на остальные виды страхования закон о финомбудсмене распространится с 27 ноября.

Предполагается, что институт омбудсмена снизит нагрузку на судебную систему, органы власти и управления, помогая потребителям услуг разобраться с возникшей проблемой в досудебном порядке. Преимущества для государства - меньшая нагрузка на судейский корпус (повышение эффективности рассмотрения дел), а для потребителей - не нужно подавать иск в суд, заключать договоры с адвокатами и участвовать в судебных процессах (снижение издержек). Для страховщиков основное преимущество - снижение судебных издержек.

<https://rg.ru/2019/04/24/reshit-spor-po-osago-do-suda-pomozhet-ombudsmen.html>

РБК AUTONEWS; 2019.04.24; 10 НАРУШЕНИЙ ПДД, ЗА КОТОРЫЕ НАЧНУТ НАКАЗЫВАТЬ СТРОЖЕ

Превышение скорости, езда без прав, проезд на красный, остановка на автомагистрали и другие нарушения, которые в МВД считают очень опасными

У российских автомобилистов скоро резко изменится жизнь. Дело в том, что уже в ближайшее время власти ужесточат ответственность за некоторые нарушения правил дорожного движения. Например, это касается превышения скорости на 20–40 км/ч – штраф предлагают повысить до 3000 рублей.

Однако этим дело не ограничится: МВД анонсировало усиление ответственности за целый блок нарушений. Некоторые проекты находятся пока только в стадии разработки, однако ряд законопроектов уже активно рассматривают в Госдуме. Сами полицейские объяснили, что собираются усилить ответственность только за «наиболее опасные нарушения». При этом помимо МВД изменить систему наказаний для водителей хотят и в других ведомствах. Мы разобрались, к чему автомобилистам следует готовиться уже в ближайшее время.

Побег с места ДТП

Законопроект, устанавливающий уголовную ответственность для скрывшихся с места ДТП водителей, уже прошел процедуру первого чтения в Госдуме. Речь идет об авариях, в которых есть пострадавшие или погибшие. Если поправки будут окончательно одобрены депутатами, то сбежавшим водителям за причинение тяжкого вреда здоровью будет грозить до четырех лет заключения, если же в ДТП есть погибшие – от четырех до девяти лет лишения свободы. Нынешняя редакция УК РФ предполагает до двух лет лишения свободы и от трех до семи лет соответственно. Таким образом, нарушителей приравняют к пьяным виновникам аварий.

Автором законопроекта выступило МВД. По его мнению, этот документ должен устранить существующий пробел в уголовно-правовом регулировании. В ведомстве объяснили, что скрывшегося водителя невозможно проверить на наличие алкоголя в крови, поэтому по действующему законодательству он по умолчанию считается трезвым, что нередко позволяет нарушителю избежать более сурового наказания. Документ также нашел поддержку у Минюста, Государственно-правового управления Администрации президента и Верховного суда.

«Пьяные» ДТП

Ужесточения ждут и нетрезвых виновников ДТП. Сроки лишения свободы за такие аварии будут сравнимы с наказанием для убийц. За аварию с одним погибшим водителем, находившего в состоянии алкогольного опьянения, могут отправить в тюрьму на срок от 5

до 12 лет лишения свободы (сейчас от 2 до 5 лет). Если жертвами аварии стали два человека и более, то виновника посадят на 8–15 лет (сейчас от 4 до 9 лет). Из-за причинения тяжкого вреда здоровью пьяному водителю будет грозить от 3 до 7 лет лишения свободы (сейчас до 4 лет).

Соответствующие изменения планируют внести в ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»). Законопроект уже поступил в Госдуму и может быть рассмотрен до конца весенней сессии. Документ, в свою очередь, поддержали Верховный суд и правительство РФ. В МВД считают, что действующее наказание не сдерживает граждан от вождения в пьяном виде. Так, в 2018 г. по вине нетрезвых водителей в России погибли 4,6 тыс. человек, что превышает показатели 2017 года.

Езда без прав

Также МВД планирует жестче бороться с любителями прокатиться без прав. В ведомстве считают нынешнее наказание за это нарушение (штраф от 5 до 15 тыс. руб.) недостаточным. Поэтому полицейские предложили ввести повышенную ответственность за повторное управление транспортным средством лицом, не имеющим удостоверения. О каких именно мерах идет речь, в МВД пока не сообщают.

В ведомстве объяснили, что нынешние санкции в виде не самого крупного штрафа не воспринимаются нарушителями как наказание. По статистке, с 2016 г. в России за неоднократную езду без прав к ответственности были привлечены 82,5 тыс. человек. Из этих нарушителей 7,5 тыс. задерживались сотрудниками Госавтоинспекции пять и более раз.

Систематическое нарушение ПДД

Злостные нарушители ПДД и вовсе рискуют остаться без водительских удостоверений. Лишать их прав МВД планирует на срок от года до полутора лет. Такие санкции предусматриваются за нарушение одних и тех же правил дорожного движения более трех раз в течение года. Однако нарушения не будут считаться повторными, если их зафиксировали камеры.

Кроме этого водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения, хотят лишить возможности заплатить штраф со скидкой. Прежде всего речь идет о превышении скоростного режима. По данным ГИБДД, сейчас это самое популярное правонарушение в России.

Непропуск автомобилей экстренных служб

В планах МВД значится и усиление ответственности за непропуск автомобилей экстренных служб. Подробности инициативы ведомство раскрывать пока не стало. В Госдуму подобные законопроекты поступали уже неоднократно. В частности, вице-спикер Госдумы Ирина Яровая предлагала за это запрещать управлять транспортным средством сроком от полутора до двух лет. При этом если задержка автомобиля скорой помощи привела к смерти больного, водителю будет грозить уголовная ответственность и лишение свободы на срок до четырех лет. В свою очередь депутаты «Единой России» предложили увеличить штрафы за непропуск машин с включенным проблесковым маячком до 1500 рублей. Однако все эти проекты Госдумой приняты не были.

Сейчас непредоставление преимущества транспорту с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами наказывается штрафом в размере 500 руб., но в Москве или Санкт-Петербурге сумма составляет 3000 рублей. Однако если речь идет о машинах оперативных служб со специальной раскраской (пожарные, полиция, скорая помощь, МЧС и другие), то в качестве наказания предусмотрено уже лишение прав на срок от 1 до 3 месяцев либо только штраф в 500 рублей.

Проезд на красный свет

К наиболее опасным нарушениям МВД причисляет и проезд на красный свет. Ужесточение наказания за это нарушение также было анонсировано ведомством на

ближайшее время. Как в случае с непропуском машин экстренных служб, подробности этого проекта полицейские распространять не стали. Вероятнее всего, помимо увеличения суммы штрафа за проезд на красный свет, ведомство предложит отбирать права за повторное нарушение на срок до года.

Сейчас игнорирование сигналов светофора обойдется водителю в 1000 рублей. На данный момент проезд на красный наряду с превышением скорости является одним из самых распространенных нарушений в России. При оплате штрафа водитель может воспользоваться скидкой в 50%, то есть заплатить 500 рублей.

Езда с нечитаемыми номерами

Штраф в 5 тыс. руб. за езду с подложными и нечитаемыми номерами полицейских, напротив, устраивает. Однако в МВД посчитали, что из-за тяжести этого нарушение водителям не должна предоставляться скидка при своевременной оплате постановления.

Помимо денежного наказания, в Москве автомобили с нечитаемыми номерами сейчас отправляют на штрафстоянки. В Антитеррористической комиссии объяснили, что машины, владельцев которых было невозможно идентифицировать, считаются потенциально опасными.

Нарушение на ЖД-переезде

Минтранс уже не первый год добивается введения новых штрафов за нарушения ПДД на железнодорожных переездах. Речь идет о пересечении железнодорожного пути при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора. Нарушителя планируют штрафовать на 5 тыс. руб. вместо нынешней тысячи.

Кроме того, сам штраф нельзя будет оплатить со скидкой. Фиксировать нарушения будут специальные камеры, которые хотят устанавливать над ЖД-переездами. Такие меры объясняются ростом числа подобных нарушений со стороны водителей, что ведет к многочисленным ДТП.

Остановка на автомагистрали

В России растет число ДТП, которые произошли из-за остановки транспортных средств в неполюженных местах на автомагистралях. В **Минтрансе** подчеркнули, что аварии, связанные с наездом на стоящие на обочине и в других запрещенных местах автомобили, всегда носят тяжелый характер.

Повлиять на это **Минтранс** предложил с помощью ужесточения наказания за нарушение. Вместо 1000 руб. ведомство предложило штрафовать за остановку в неполюженных местах на 3000 рублей. Помимо этого на дорогах собираются установить дополнительные знаки «Остановка запрещена» и нанести желтую сплошную дорожную разметку.

Превышение скорости на 10 км/ч

Возвращение нештрафуемого лимита в +10 км/ч вместо действующих +20 км/ч обсуждают сразу несколько ведомств. Например, **Минтранс** предлагает ввести штраф в 500 руб. за превышение скоростного лимита на 10–20 км/ч. В МВД, в свою очередь, считают, что наказывать за это нарушение следует только в населенных пунктах.

В ГИБДД предложение поддерживают, однако сначала требуют провести полную ревизию дорог в стране, чтобы определить наиболее оптимальный скоростной режим движения для автомобилистов на каждом участке. Такая проверка трасс в стране может занять несколько лет.

<https://www.autonews.ru/news/5cbd5f789a794764f1845d31>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.04.24; НЕДОЛГАЯ ДОРОГА К МОРЮ; КОГДА НА ТРАССЕ «ДОН» НЕ ОСТАНЕТСЯ ПРОБОК?

Трасса М4 «Дон» (Москва - Новороссийск) готовится к пиковым нагрузкам. Уже в мае тысячи отдыхающих поедут по ней к Черному морю. Но без пробок в этом году не обойтись. Лучше трасса поедет в 2020 году, а совсем хорошо - в 2024-м.

По «Дону» проезжает порядка 70 миллионов машин в год. И если семь лет назад дорога представляла собой одну большую пробку из-за многочисленных участков ремонтных работ, то сейчас большая их часть завершена. Появились объезды Воронежа, Ростова-на-Дону, Краснодара. Осталось лишь несколько проблемных участков. Один из них - это двухполосная дорога в районе села Лосево и города Павловск Воронежской области. Сейчас через Лосево и Павловск без пробок не проедешь.

Особенно удручающая ситуация в Лосево. Это село давным-давно облюбовали дальнбойщики: здесь они и отдыхают, и свои машины ремонтируют. Поэтому к итак узкой в этом месте трассе примыкают кафе, мотели, рынки, автосервисы, шиномонтажи. Усугубляют ситуацию регулируемые светофорами перекрестки. В результате даже в непииковые периоды простоять на подъезде к Лосево можно несколько часов. А летом, как рассказывают бывалые автопутешественники, дорога превращается в настоящее испытание. Те, у кого не выдерживают нервы, пытаются объехать пробку по полям. Или ехать ночью по неосвещенной дороге.

В этом году «Автодор» по согласованию с администрацией Воронежской области и Госавтоинспекцией вводит временное ограничение на проезд грузовиков через Лосево и Павловск. С 24 мая по 15 сентября грузовикам массой более 12 тонн запретят проезжать через эти населенные пункты с пятницы по воскресенье и в праздничные нерабочие дни с 8.00 до 22.00. Сейчас «Автодор» строит новую обходную дорогу Лосево и Павловска (85 километров). Как сообщили «РГ» в «Автодоре», обход планируется запустить к летнему сезону 2020 года. Но строители обещают поднажать и сдать новый участок раньше запланированного срока.

А к 2024 году должно полностью завершиться строительство обхода города Аксай при подъезде к Ростову-на-Дону. В следующем году строители планируют сдать отремонтированный участок М4 при подъезде к Аксаю, расширив дорогу до шести полос (по три в каждом направлении).

<https://rg.ru/2019/04/24/reg-cfo/kogda-na-trasse-don-ne-ostanetsia-probok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА ШТРАУС СЛЕДИТЬ ЗА ПОРЯДКОМ; В ПУБЛИЧНЫХ МЕСТАХ ПЕТЕРБУРГА УСТАНОВЯТ ПОЧТИ 16 ТЫСЯЧ ВИДЕОКАМЕР

В Петербурге установят 15,5 тысячи новых камер видеонаблюдения, подключат публичный Wi-Fi во всех многофункциональных центрах и поликлиниках города, а также внедрят почти 300 новых комплексов для фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

Таковы перспективы электронной системы «Безопасный город», которые обсудили на рабочем совещании временно исполняющий обязанности губернатора города Александр Беглов и члены правительства Санкт-Петербурга.

Новые камеры видеонаблюдения установят, в частности, в школах. За соблюдением порядка на дорогах будут следить приборы нового поколения. Благодаря этому расширится не только зона охвата, но и количество фиксируемых нарушений. 70 таких комплексов установят на государственные автобусы, троллейбусы и трамваи. Особое внимание будет уделено контролю за движением по выделенным полосам для общественного транспорта.

Первостепенной задачей, в частности, назвал Александр Беглов контроль за выделенными линиями, ведущими в аэропорт Пулково. Ведь на этом отрезке трассы водители автомашин часто используют полосы, предназначенные для общественного транспорта, создавая пробки на пути в аэропорт.

Элементы «умного города» будут объединены в единую аналитическую систему, которая будет функционировать на основе новейших технологических разработок. Таким образом, Санкт-Петербург станет безопаснее.

<https://rg.ru/2019/04/24/reg-szfo/v-publichnyh-mestah-peterburga-ustanoviat-pochti-16-tysiach-videokamer.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.04.25; ЭКСПОРТЕРЫ ПРОСЯТ ВЫДАТЬ ЛЬГОТ НА-ГОРА; УГОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ ДОБИВАЮТСЯ ОТ ОАО РЖД СКИДОК НА ПЕРЕВОЗКИ

Угольные компании на фоне резкого падения цен на уголь в Европе собираются попросить скидку 12,8% к железнодорожному тарифу при погрузке в направлении портов Северо-Запада РФ. По данным “Ъ”, ОАО РЖД готово идти навстречу, только если скидки дадут также операторы вагонов и стивидоры. Операторы же отмечают, что в период роста цены на уголь угольщики почему-то не настаивали на повышении цены аренды вагонов. При этом, по мнению участников рынка и экспертов, даже в текущей ситуации рентабельность у угольных компаний, обладающих своей перевалкой и вагонным парком, радикально отличается от положения тех, кто им не владеет.

22 апреля состоялось совещание у губернатора Кузбасса Сергея Цивилева, возглавляющего рабочую группу Госсовета РФ по направлению «Энергетика», о ситуации на угольном рынке. Участники – угольные компании, ОАО РЖД, железнодорожные операторы и стивидоры – обсуждали тарифы на транспортировку угля в свете падения его рентабельности. Изначально, рассказывают собеседники “Ъ”, угольщики хотели добиться отмены введенных с этого года надбавок к тарифам – на 8% при поставках на экспорт и 6% на порожний пробег. В итоге компании решили попросить ОАО РЖД лишь предоставить скидку на экспортные перевозки угля в порты Северо-Запада РФ в 12,8%.

«Цены на энергетический уголь снизились с начала года почти на 30% на базисе доставки в Европу (CIF ARA),– говорят аналитики «ВТБ Капитала».– Китай ввел ограничения на импорт угля, в основном из Австралии (импорт упал на 20% в декабре–феврале), и экспортеры лишние объемы постарались перенаправить в Европу». Цена угля на европейском рынке (CIF ARA, 6000 ккал) упала до уровня \$52 за тонну 3 апреля, говорит руководитель отдела аналитических исследований Альфа-банка Борис Красноженов. В марте погрузка угля ОАО РЖД выросла лишь на 0,6% против 8% годом ранее. Основной экспорт идет в восточном направлении, где инфраструктура перегружена, а цены сохраняют привлекательность, а экспортные перевозки в адрес портов Северо-Запада в этом году падают. РБК писал о том, что вопрос о скидках на перевозку угля вынесен на уровень Минэнерго.

Как уголь развернули на запад

В ОАО РЖД от комментариев отказались. По словам одного из участников совещания, представитель ОАО РЖД говорил, что если давать скидки на уголь на Запад, то придется ограничить инвестиции в Восточный полигон.

Другой источник “Ъ” говорит, что монополия не готова давать скидки одна – только при наличии схожей позиции у операторов и стивидоров. Операторы, говорит источник “Ъ”, объясняли на совещании высокие цены на предоставление полувагонов дороговизной колес и комплектующих (см. “Ъ” от 7 марта), а также ростом платы за порожний пробег. Источник среди операторов говорит, что угольщики действительно сейчас на некоторых направлениях работают «в ноль». Однако, напоминает он, летом-осенью 2016 года при низких ценах на уголь компании писали во все инстанции, что не могут платить за полувагоны столько же, сколько щебеночники. Конъюнктура поменялась, и такие письма стали писать щебеночники. «Когда в 2016–2017 годах индексы росли, угольщики почему-то не поспешили прийти к операторам с предложением поднять цены на предоставление вагонов»,– говорит другой собеседник “Ъ”.

Источник, знакомый с ходом совещания, отмечает, что ситуация в угольных компаниях очень разная: у одних есть кэптивный парк, закрывающий все потребности в перевозке, а также собственные стивидорные мощности, а у других – только добывающие активы. Соответственно, себестоимость перевозкикратно отличается, и скидку давать надо как раз тем грузоотправителям, у которых перевозочных мощностей нет. Также, говорит он, на ОАО РЖД приходится около трети транспортных издержек, но скидки почему-то требуют только с него.

«Полная себестоимость на базисе FOB в портах Дальнего Востока составляет, по нашей оценке, около \$70 за тонну угля, где транспортировка составляет около 45–50%, – говорит Борис Красноженов. – При текущих ценах производители сохраняют приемлемый уровень рентабельности». Однако продажи на европейском рынке уже становятся убыточными, согласен аналитик. В «ВТБ Капитале» отмечают, что пока снижения перевалки угля в портах Северо-Запада не видно. В средне- и долгосрочной перспективе, если цены останутся низкими, снижение экспорта возможно, как это было в 2015 году. «По нашим оценкам, при ценах ниже \$60 за тонну экспортные поставки из РФ станут убыточными, потребуется снижение железнодорожных расходов для поддержания объемов», – говорят аналитики.

<https://www.kommersant.ru/doc/3954813>

РБК; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; 2019.04.24; РЖД В МАЕ УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО ЭЛЕКТРИЧЕК В РЕГИОНАХ

В пригородных поездах передвигаются «социально чувствительные пассажиры», считает вице-премьер **Максим Акимов**. Поэтому, по его словам, нужно не только увеличить число электричек перед летним сезоном, но и обновить их парк.

Перед летним сезоном на пригородных направлениях будет увеличено число электричек, следует из протокола совещания у вице-преьера Максима **Акимова** с участием представителей **Минтранса**, Минпромторга и ОАО «РЖД».

«Для организации пригородных пассажирских перевозок в период с мая по август будет назначено 310 дополнительных поездов – в соответствии с заказом субъектов Российской Федерации», – говорится в документе.

По словам **Акимова**, также необходимо скорее провести обновление парка электричек. «В пригородном сообщении социально чувствительный пассажир, и с обновлением электричек, считаю, нам необходимо двигаться даже быстрее, чем в дальнем сообщении», – сказал он.

Дополнительно проработать этот вопрос РЖД, **Минтранс**, Минпромторг, госкорпорация «ВЭБ.РФ» и Государственная транспортная лизинговая компания (ПАО «ГТЛК») должны до 1 июля.

«Нам нужна внятная обоснованная программа – с оценкой необходимого парка, эксплуатационными площадками, с долгосрочной организационно-правовой и финансовой моделями и источниками финансирования», – подчеркнул вице-премьер.

Потребность в новом парке в РЖД оценили в 1,7 тыс. новых вагонов без учета полигона Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) – компании, управляющей электричками в Подмоскovie. По железной дороге добирается из Подмоскovie в Москву почти половина жителей региона.

Согласно планам ЦППК, в 2019 году она закупит 30 поездов на 44 млрд руб., сообщал ранее РБК. Однако стратегия развития ЦППК до 2030 года не предполагает полного обновления подвижного состава, часть останется старым, рассказывал РБК генеральный директор предприятия Максим Дьяконов.

<https://www.rbc.ru/society/24/04/2019/5cc018ba9a794729e42ea134#ws>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6369666>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ФАС ВЫСТУПАЕТ ЗА ЕДИНОЕ ТАРИФНОЕ «МЕНЮ» ДЛЯ РЖД И КРЫМСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ НА ПЕРЕВОЗКИ ТОПЛИВА ЯЛТА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России инициировала формирование общих тарифных ставок на перевозку топлива для ОАО «РЖД» и ФГУП «Крымская железная дорога», сообщил начальник управления регулирования ТЭК ФАС Дмитрий Махонин. «Нужно сделать общие тарифные ставки между «Крымской железной дорогой» и «Российскими железными дорогами» (. . .), чтобы было единое тарифное меню. Поскольку перевозка внутри полуострова достаточно дорогая, это тоже накладывает определенное влияние на формирование цен на АЗС в Крыму», - сказал Д.Махонин журналистам в Ялте в среду. ФАС рассчитывает, что правительство РФ рассмотрит инициативу ведомства. «Мы этот вопрос инициировали, надеемся, что правительство Российской Федерации эти инициативы будет рассматривать», - отметил представитель ФАС. Д.Махонин сообщил, что сейчас литр топлива в Крыму стоит на 4 рубля дороже, чем в среднем по России. Главная причина такого разрыва - дополнительные логистические издержки. Изменение ситуации в Крыму ФАС ожидает после запуска ж/д сообщения по мосту через Керченский пролив, который соединил Крымский полуостров с материковой частью РФ. «Проблема будет решена, когда будет построен железнодорожный мост (поезда пойдут в декабре 2019 года - ИФ)», - сказал начальник управления регулирования ТЭК ФАС.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6371124>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ПРОЕКТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНЗИТА В РФ БУДЕТ СИНХРОНИЗИРОВАН С ПРОГРАММОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНССИБИРСКОЙ И БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛЕЙ

«Проект, по сути, вошел в инвестиционную программу осенью 2018 г., соответственно, был подготовлен набор мероприятий - на этот год включены проектные работы», - заявил журналистам начальник департамента инвестиций РЖД Юрий Бакеркин. «В текущем году запланирован на проектно-изыскательские работы 1 млрд руб., а в целом инвестиции в 2019-2023 гг. составят около 200 млрд руб.», - уточнил он.

«(Проект увеличения транзита в 4 раза - ИФ) очень тесно связан с проектом развития Транссиба и БАМа. Сейчас мы прорабатываем оба проекта, завершаем их синхронизацию», - также сказал менеджер.

«Что касается Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, сейчас мы актуализируем набор мероприятий II этапа, и в ближайшее время будем его выносить на обсуждение и утверждение. При этом инвестиции в долгосрочную программу развития РЖД включены», - заявил Ю.Бакеркин.

Также он сообщил журналистам, что на проект по развитию железнодорожных подходов к Азово-Черноморскому бассейну в 2019-2020 гг. планируется направить 62 млрд руб. «В этом году планируем максимально все завершить и приблизить срок ввода (этих пропускных способностей - ИФ) в эксплуатацию», - уточнил менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ НАПРАВЛИТЬ НА РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА (МТУ) 94 МЛРД РУБЛЕЙ

Сообщил журналистам начальник департамента инвестиций РЖД Юрий Бакеркин.

«По итогам года организуем маршруты МЦД-1 Одинцово-Лобня и МЦД-2 Нахабино-Подольск. Планируем, что завершим организацию движения поездов на МЦК с 4-минутным интервалом в часы пик. Также у нас запланированы мероприятия по интеграции Рижского и Ярославского направлений с МЦК», - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ТИРАЖИРОВАТЬ ПРОЕКТЫ В РЕГИОНЫ

ОАО «Российские железные дороги» планирует тиражировать в регионах проекты, подобные тому, о котором компания договорилась в феврале: тогда было подписано соглашение о том, что РЖД выступят концессионером в создании ветки между станцией Людиново-1 (Калужская обл.) и территорией особой экономической зоны (ОЭЗ) «Калуга». «Мы сейчас прорабатываем аналогичный проект с ОЭЗ Тольятти в Самарской области. Для нас это очень интересно и таким образом мы хотели привлечь высокомаржинальные грузы», - заявил журналистам начальник департамента инвестиций РЖД Юрий Бакеркин. «По срокам, я думаю, это будет в этом году», - уточнил он. Других подробностей он не привел.

Соглашение по калужскому проекту было подписано с региональными властями. По нему «Российские железные дороги» за собственные средства построят подъездные пути, которые перейдут в собственность концедента - Калужской области. Объем инвестиций составляет 655 млн руб. Договор предусматривает сотрудничество сторон в части проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры.

Срок действия концессии - 10 лет, уточняла пресс-служба правительства региона. Калужская область берет на себя обязательство обеспечить загрузку новой ветки. «Регион берет на себя обязательство обеспечить минимальный гарантированный доход, который позволит РЖД окупить инвестиционные вложения менее чем за 5 лет», - отмечалось в сообщении. Перевозить в первую очередь планируется продукцию ООО «Кроношпан Калуга» - деревообрабатывающего предприятия.

«Проект для нас очень эффективен. Срок окупаемости - 12 лет. И он демонстрирует достаточно высокую для проектов такого типа доходность - 15%», - отметил в этой связи Ю.Бакеркин.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД ВИДИТ ВОЗМОЖНОСТЬ СДЕЛАТЬ ОКУПАЕМОЙ ВЕТКУ БОВАНЕНКОВО - САБЕТТА НА ЯМАЛЕ

«Сейчас мы перешли к более комплексной проработке проекта. Должна быть увязка: «ветка-порт» - и дальше эти грузы должны пойти по Северному морскому пути», - заявил журналистам начальник департамента инвестиций РЖД Юрий Бакеркин.

«Мы с Ямало-Ненецким автономным округом, с «Газпромтранс» (структура ПАО «Газпром» (МОЕХ: GAZP) - ИФ), компанией «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK), а также «Росатомом» обсуждаем этот проект и видим, что его возможно структурировать как самоокупаемый проект (...) Мы можем получить новую грузовую базу, которая зарождается на Ямале», - также сказал менеджер.

При этом он отметил, что «Российские железные дороги» будут не более чем миноритарным участником проекта, «чтобы синхронизировать (его - ИФ) и чтобы при этом участвовать в его реализации». В то же время, Ю.Бакеркин добавил, что «должна быть определенная этапность» - «сначала Северный широтный ход», потом - линия Бованенково - Сабетта. «Этот вопрос в процессе (обсуждения - ИФ)», - сказал он

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; ОАО РЖД ОПРЕДЕЛИТ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ ПЕТЕРБУРГСКОГО УЗЛА ПОСЛЕ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНЫХ И ВНУТРИГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ

«На текущий момент принято решение о разработке концепции развития инфраструктуры для организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском узле. Эту работу будем в этом году выполнять. По итогам планируем, что определится и объем инвестиций, и набор мероприятий, а также источники финансирования. В принципе - работа по развитию московского транспортного узла.

Сначала будет концепция, потом определим набор мероприятий, посчитаем экономику совместно с регионом и уже после этого приступим к реализации», - сообщил журналистам начальник департамента инвестиций РЖД Юрий Бакеркин.

По его словам, до 2025 г. объем инвестиций составит 224 млрд руб., в 2019 г. - 22 млрд руб.

В перспективе в рамках развития петербургского узла планируется реализовать программу развития транспортной системы региона, включающую организацию скоростного пассажирского сообщения, усиление инфраструктуры на подходах к портам северо-запада, строительство путепроводов и улучшение дорожной ситуации в городе. Как сообщалось, РЖД к 2025 году планирует помимо Москвы запустить проект «городская электричка» еще в 7 городах, в том числе в Санкт-Петербурге.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6371285>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.04.24; ПОДДЕРЖАЛИ ВСЕ; ДЛЯ ЛЬГОТНИКОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ

Законодательное собрание Петербурга поддержало инициативу врио губернатора Александра Беглова и приняло в окончательной редакции закон «О внесении изменений в «Социальный кодекс Санкт-Петербурга».

Новый документ предоставляет право на бесплатный проезд в поездах пригородного сообщения в течение всего года ряду льготных категорий граждан.

К их числу, в частности, относятся труженики тыла, ветераны труда, блокадники, ветераны военной службы, пенсионеры и граждане предпенсионного возраста, а также женщины, награжденные орденом «Мать-героиня»... (Полный список льготников, имеющих право на бесплатный проезд в поездах пригородного сообщения, опубликован на официальном сайте администрации города. - О. Ш.)

До настоящего времени льгота действовала только в период дачного сезона, но сам проезд не являлся бесплатным: граждане оплачивали 10 процентов стоимости поездки, а остальные 90 процентов перевозчику компенсировал городской бюджет.

Расширить период действия льгот и список тех, кому они положены, врио губернатора Александр Беглов решил по итогам встреч с жителями Санкт-Петербурга. В этих беседах не раз поднимался вопрос о том, что многие граждане пользуются электричками не только для поездок на дачи. Например, для жителей таких пригородных районов, как Пушкинский, Петродворцовый, Курортный, Выборгский, Колпинский и Красносельский, электричка давно стала городским транспортом. Но при этом они круглогодично ездят в город и обратно за полную стоимость.

Предоставление круглогодичного бесплатного проезда льготникам потребует дополнительного финансирования из бюджета города - около 710,5 миллиона рублей.

«Северо-Западная пригородная пассажирская компания», по словам ее генерального директора Виталия Григорьева, готова начать льготные перевозки уже с 27 апреля.

Кстати, сегодня примерно 20 процентов пассажиров, перевозимых компанией, пользуются льготами. А это порядка 50 тысяч граждан в день.

- Пенсионеры составляют почти четверть населения Петербурга, - отметил председатель Заксобрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров. - И предоставляя людям старшего поколения, многодетным родителям право на круглогодичный бесплатный проезд в электричках, город оказывает им существенную материальную помощь, расширяет возможности для полноценного отдыха и укрепления здоровья.

<https://rg.ru/2019/04/24/reg-szfo/deputaty-podderzhali-ideiu-beglova-o-besplatnom-proезде-v-elektrichkah.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6370757>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.24; ДЛЯ СВОЕЙ СТРАНЫ И МИРА; ГЛАВА ГОСУДАРСТВА ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЗАПУСКЕ ОТГРУЗКИ СПГ НА НОВОМ ЗАВОДЕ

Президент **Владимир Путин** по видеосвязи из Таврического дворца в Санкт-Петербурге принял участие в церемонии начала отгрузки сжиженного природного газа с построенного в Ленинградской области нового завода «Криогаз-Высоцк».

Это первый среднетоннажный СПГ-проект на Балтике. В состав комплекса входят три основных объекта: завод по производству сжиженного природного газа мощностью 660 тысяч тонн в год, состоящий из двух технологических линий по 330 тысяч тонн в год каждая, газопровод подключения диаметром 720 мм от магистрального газопровода «Ленинград - Выборг - Госграница» протяженностью 43 км, а также причальные сооружения для отгрузки и бункеровки СПГ.

Владимир Путин уверен, что Россия скоро займет достойную нишу на мировом рынке СПГ.

«Можно не сомневаться, что завод ждет хорошее будущее. Глобальный рынок СПГ развивается весьма быстро, активно; спрос стабильно растет и в нашей стране, и в мире в целом. Хочу подчеркнуть, Россия будет последовательно наращивать мощности по сжижению газа, чтобы занять на этом направлении достойную нашей страны нишу. Перспективы здесь без преувеличения колоссальные, огромные: это и рост экспорта, использование СПГ для заправки, бункеровки судов, в том числе здесь, на Балтике. Мы с вами хорошо знаем: с 2020 года вступают в силу новые международные правила в связи с борьбой с загрязнением моря морскими судами. И это открывает для нас очень хорошие перспективы», - оценил глава государства.

«И конечно, в безусловном приоритете - широкое использование сжиженного газа, газомоторного топлива, экологичного и экономичного, внутри нашей страны для газификации удаленных районов, для применения на транспорте, в системе жилищно-коммунального хозяйства, в других сферах. Рассчитываю здесь на самое активное участие федеральных органов власти, регионов, отечественного бизнеса», -- заметил президент.

На связи с завода были глава НОВАТЭК Леонид Михельсон, председатель правления «Газпромбанка» Андрей **Акимов** и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. «Комплекс готов начать загрузку. Разрешите начать», - сказал Михельсон.

«Разрешаю», - ответил **Путин**.

Первая отгрузка СПГ состоялась на танкер-газовоз Coral Anthelia. Вообще, поставки планируются на внутренний рынок для использования в качестве газомоторного топлива и газификации потребителей, удаленных от централизованных систем газоснабжения.

Целевой рынок также страны Северной Европы, Скандинавии и Балтийского региона.

Вторая очередь завода по производству сжиженного природного газа мощностью свыше 1,1 миллиона тонн будет запущена в конце 2020 года, заявил глава государства.

В заключение **Владимир Путин** еще раз поблагодарить всех, кто работал над проектом с замечательным событием.

<https://rg.ru/2019/04/24/reg-szfo/putin-dal-start-novomu-spg-zavodu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; УГОЛЬНЫЕ СТИВИДОРЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ ТРУТНЕВУ НА ИНИЦИАТИВУ МИНПРИРОДЫ ОБ ОСТАНОВКЕ ИХ РАБОТЫ ЗА ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НАРУШЕНИЯ

Ряд стивидорных компаний, которые специализируются на перевалке угля в портах Приморья, направили коллективное обращение полпреду президента РФ на Дальнем Востоке Юрию Трутневу, в котором просят учесть свои рекомендации при рассмотрении законопроекта об ужесточении ответственности для нарушителей экологических норм.

Текст письма поступил в распоряжение «Интерфакса».

В частности, в законопроекте Минприроды РФ, который в ближайшее время будет передан на рассмотрение в правительство РФ, предлагает приостанавливать деятельность по перевалке, дроблению и сортировке угля в морских и речных портах на период до 90 суток уже за повторно выявленные нарушения экологических требований.

По мнению стивидоров, при подготовке нормы Минприроды РФ не учло целый ряд важных моментов.

«Предлагаемые изменения предусматривают необоснованное ужесточение административной ответственности только для субъектов, осуществляющих (. . .) перевалку угля в портах, что свидетельствует о дискриминационной направленности данного проекта закона (. . .). Это противоречит конституционному принципу равенства всех перед законом», - отмечается в письме.

Авторы также указывают на то, что предлагается останавливать производство при установлении «факта причинения существенного вреда» природе и здоровью людей.

«Понятие «существенный вред» является оценочным. Единых критериев (. . .) не установлено ни в КоАП, ни в постановлении пленума Верховного суда», - говорится в обращении.

Стивидоры полагают, что этот пункт содержит риск, что норма будет применяться «произвольно, без достаточных оснований».

При этом они напоминают, что в настоящее время отсутствует научное обоснование факту, что «угольная пыль (. . .) наносит вред окружающей среде».

«Не учтено несовершенство действующего законодательства в области охраны окружающей среды. Вследствие несогласованности норм ФЗ «Об охране атмосферного воздуха», Водного кодекса РФ и других нормативных актов наказания за административные нарушения (. . .) зачастую назначаются формально», - говорится в обращении.

Отмечается также и то, что предписания по устранению экологических нарушений в большинстве случаев содержат требования о строительстве очистных или ветрозащитных сооружений, систем аспирации и пылеподавления. По мнению стивидоров, возведение подобных объектов требует значительного времени на проектирование, прохождение экспертиз, процедуры закупок, выбора подрядчика, строительства и запуска, и в выделенные сроки это сделать невозможно.

«Контрольно-надзорные органы при проведении проверок признают неисполнение требований в установленный срок обоснованным и выдают повторное предписание с установлением нового сокращенного срока, в течение которого выполнить его опять невозможно», - подчеркивают стивидоры.

За повторное неисполнение требований предлагается «закрывать» компанию на срок до 90 суток, а «приостановленному предприятию выполнить выданное предписание будет еще сложнее», считают авторы обращения.

По их мнению, законопроект не учитывает возможные последствия для экономики целых регионов страны и отдельных отраслей.

«Приостановка деятельности предприятия может привести к накоплению подвижного состава на всем участке железной дороги. Будет нарушена выстроенная логистика (. . .) как грузовых, так и пассажирских перевозок. Затраты госбюджета будут невосполнимы. (. . .) Приостановка приведет к банкротству предприятия в целом, что повлечет потерю работы для тысяч людей», - говорится в письме.

В качестве решения проблемы стивидоры предлагают разработать обязательные экологические требования для «угольных» портов, что, по их мнению, сохранит баланс между интересами бизнеса и безопасности окружающей среды. Они также предлагают усовершенствовать методику контроля за вредными выбросами, дифференцировать наказание в зависимости от степени вредного воздействия и фактически причиненного

вреда, существенно увеличить штрафы для тех, кто нарушает экологические нормы повторно, а меру по приостановке производства применять только к злостным нарушителям.

Стивидоры также предлагают определить срок введения в действие предлагаемых Минприроды норм не ранее второй половины 2021 года.

Россия занимает одно из лидирующих мест по запасам угля в мире, на нее приходится 18% мировых запасов угля. Ежегодный размер налоговых отчислений в бюджеты всех уровней - около 200 млрд рублей. В угольной промышленности занято более 750 тыс. человек с учетом смежных отраслей. Более 40% добываемого в РФ угля экспортируется. При этом через морские порты отгружается более 70% общего объема вывоза угля или 100 млн тонн в год.

В российский реестр включено 67 морских портов, 15% из них специализируются на перевалке угля, во всех - открытым способом.

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДУШЕНКО; 2019.04.24; НОВАТЭК РАСТЕКАЕТСЯ ВО ВСЕ СТОРОНЫ; КОМПАНИЯ ЖДЕТ СОГЛАСОВАНИЯ ПЕРЕВАЛКИ В МУРМАНСКЕ И РОСТОКЕ

НОВАТЭК к концу года может начать перевалку СПГ со своего арктического завода «Ямал СПГ» в Мурманске. Для этого **Минтранс** должен в ближайшие три-четыре месяца согласовать ряд вопросов. Также компания ждет согласования условий по строительству терминала в немецком Ростоке, которые помогут ей определиться с контрактами на половину продукции запущенного сегодня среднетоннажного СПГ-завода в Высоцке.

Как и писал “Ъ”, НОВАТЭК к концу года готовится перенести из Норвегии в район Мурманска точку перевалки своего СПГ с ледовых танкеров на обычные. Глава компании Леонид Михельсон рассчитывает, что в ближайшие три-четыре месяца **Минтранс** сможет решить вопрос перевалки СПГ компании борт-в-борт в согласованном Минобороны месте около острова Кильдин. «Мы со своей стороны все предложения сделали и очень надеемся, что в ближайшие три-четыре месяца будет вопрос решен и с ноября-декабря мы перейдем на российскую границу», – сказал он.

Маршрут через Мурманск оптимизирует использование танкеров Arc7, способных самостоятельно ходить во льдах. В районе мурманского порта море уже свободно ото льда и газ могут везти более дешевые обычные СПГ-танкеры. К 2022 году НОВАТЭК собирается построить стационарную перевалку в Мурманске и на Камчатке.

Сейчас НОВАТЭК перегружает продукцию со своего завода «Ямал СПГ» в норвежском Хоннингсвоге. Контракт на перевалку с компанией Tschudi НОВАТЭК заключил в 2018 году вынужденно. Компания на год ускорила ввод своего первого завода мощностью 16,5 млн тонн, в то время как почти половина заказанных для проекта 15 танкеров усиленного ледового класса Arc7 еще не построена. Из-за этого НОВАТЭКу пришлось зафрахтовать подобные суда, но они по закону не могли вести каботажные перевозки по Севморпути из Сабетты на Ямале в район Мурманска (с 2017 года это можно только судам под российским флагом). Сейчас правительство сняло это ограничение, сделав исключение для 26 танкеров, зафрахтованных НОВАТЭКом на долгосрочной основе (см. “Ъ” от 19 марта).

Помимо этого, как сообщил господин Михельсон, НОВАТЭК надеется в кратчайшее время согласовать сроки строительства терминала сжиженного природного газа (СПГ) в городе Росток на побережье Балтийского моря в Германии. Это позволит компании определиться с половиной еще не законтрактованных объемов запущенного в среду завода «Криогаз-Высоцк» (51% оператора проекта у НОВАТЭКа, 48,9% у Газпромбанка) в Ленинградской области мощностью 660 тыс. тонн СПГ в год. Предполагается, что продукция завода стоимостью 57 млрд руб. пойдет на бункеровку, а также небольшим

потребителям на европейский рынок. Рассматривается строительство второй линии завода мощностью 1,14 млн тонн в год с возможным запуском в конце 2020 года.

По словам главы НОВАТЭКа, компания видит спрос на продукцию завода, но не будет спешить с долгосрочными контрактами, так как хочет поставлять СПГ на собственный перевалочный пункт. Терминал мощностью 300 тыс. тонн в год строит совместное предприятие НОВАТЭКа и бельгийского газотранспортного оператора Fluxys. Предполагается, что СПГ оттуда будет отгружаться автоцистернами конечным потребителям. Также будет предусмотрена возможность бункеровки судов и перевалки СПГ на бункерные баржи.

<https://www.kommersant.ru/doc/3954745>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО «АЭРОФЛОТУ» КУПИТЬ ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ – КОНКУРЕНТЫ МС-21; «АЭРОФЛОТ» ЕДИНСТВЕННЫЙ ИЗ КРУПНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ЕЩЕ НЕ ЗАКАЗЫВАЛ AIRBUS 320 NEO И BOEING 737 MAX

Правительственная комиссия по импортозамещению разрешила «Аэрофлоту» закупить около 100 самолетов Boeing и Airbus, в том числе 22 широкофюзеляжных Airbus 350, рассказал министр промышленности и торговли Денис Мантуров по окончании заседания. Его слова приводит пресс-служба правительства, комиссию возглавляет премьер-министр **Дмитрий Медведев**.

«Аэрофлот» действительно заказал 22 Airbus 350, об этом известно давно, получить эти суда он планирует в 2020–2023 гг., говорится в отчетности национального авиаперевозчика по МСФО. Правда, сотрудники «Аэрофлота» рассказывали (и позже это подтверждал гендиректор компании Виталий Савельев), что от восьми судов из этой партии «Аэрофлот» отказался и получит только 14.

О других заказах «Аэрофлота» на иностранные авиалайнеры не было известно. Все госкомпании с 2018 г. должны согласовывать с правительством ввоз в страну иностранной авиатехники дороже 1 млрд руб. Представители правительства и Минпромторга на запросы «Ведомостей» не ответили.

Всего «Аэрофлоту» разрешено купить 96 иностранных судов: 22 Airbus 350 и 74 среднемагистральных Airbus и Boeing, рассказал человек, близкий к Минпромторгу, и подтвердил сотрудник «Аэрофлота». Заказов на среднемагистральные суда еще нет, нужно было разрешение правительства, теперь можно начинать переговоры, объясняет собеседник в «Аэрофлоте». Заказаны могут быть, продолжает он, новейшие ремоторизированные самолеты – Airbus 320/321 neo и Boeing 737 Max. Самолеты этих семейств предыдущего поколения уже не производятся и доступны только на вторичном рынке, у «Аэрофлота» же самый молодой парк в мире, компания заказывает лишь новые самолеты.

Самолеты Boeing и Airbus нового поколения уже заказали другие крупнейшие российские авиакомпании – S7 Airlines, «Уральские авиалинии» и Utair, две первые уже эксплуатируют ремоторизированные суда. «Аэрофлот» же имеет заказы только на их российского конкурента – среднемагистральный лайнер МС-21, который сейчас проходит сертификационные испытания. «Аэрофлот» заказал 50 МС-21 (поставка ожидается в 2021–2027 гг.) и планирует заказать еще 35.

«Аэрофлот» давно присматривался к новейшим Boeing и Airbus, рассказали человек, близкий к «Аэрофлоту», и топ-менеджер лизинговой компании. Они нужны как для обеспечения запланированного роста, так и для поддержания высокого уровня сервиса – на уровне «4 звезды» от агентства Skytrax, а одними МС-21 эти задачи не решить, полагает второй из собеседников. Только МС-21 и для запланированного роста недостаточно, и не до конца ясны сроки, когда все-таки начнутся поставки российской новинки, обращает он внимание. По контракту начать получение МС-21 «Аэрофлот»

должен был в 2020 г., но из-за американских санкций, наложенных на производителя композитного крыла, старт поставок официально сдвинулся на год.

Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался.

Компания на вопросы о судах нового поколения прежде всегда отвечала, что-де ожидается МС-21. Заказа «Аэрофлотом» прямых иностранных конкурентов МС-21 не допустит наш авиапром, сетовал человек, близкий к Минтрансу. Раз российских самолетов для роста не хватит, логично все же заказать и иностранные суда, уверен человек, близкий к Минпромторгу. «Наличие уже существующих твердых контрактов на 175 МС-21 дает нам загрузку производства практически до 2027 г., когда мы выйдем на годовой темп производства 70 МС-21, поэтому мы дали «Аэрофлоту» возможность закупить иностранные суда – Boeing или Airbus», – заявил после заседания комиссии Мантуров.

«Аэрофлот» в 2023 г. планирует увеличить перевозки по сравнению с 2018 г. в 1,45 раза – с 35,8 млн до 52 млн человек, говорится в презентации авиакомпании. Нужен и соответствующий рост парка, в 2018 г. у «Аэрофлота» было 253 лайнера, в том числе 39 дальнемагистральных, 164 среднемагистральных и 50 региональных российских SSJ100.

Среднемагистральный парк у «Аэрофлота» – самый возрастной, по данным flightradar24, около 20 самолетов в нем в возрасте 9–15 лет.

«Здравый смысл в правительстве возобладал. Ни в коем случае нельзя противопоставлять заказы на МС-21 и закупку иностранных лайнеров. МС-21 не существует, если поставки начнутся в 2021 г., то коммерчески привлекательным продуктом с учетом лечения детских болезней он станет в 2025 г. У «Аэрофлота» же амбициозные планы роста, он наращивает экспорт транспортных услуг, и ему нужны иностранные суда», – одобряет решение чиновников гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/24/800124-aeroflotu-konkurenti-ms-21>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190424/1553007029.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6371218>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.04.25; ЕГИПЕТСКАЯ СИЛА: ЧАРТЕРЫ В СТРАНУ ПИРАМИД МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ УЖЕ В ОКТЯБРЕ; ПОЛЕТЫ ИЗ РОССИИ В ХУРГАДУ И ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХ ХОТЯТ ВОССТАНОВИТЬ ДО НАЧАЛА ТУРСЕЗОНА

Полеты в Хургаду и Шарм-эль-Шейх могут возобновить уже к октябрю. Об этом «Известиям» рассказал вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. Он также отметил, что открытие аэропортов могут приурочить к началу туристического сезона, который приходится на позднюю осень. Возвращение Египта на рынок усилит конкуренцию и удешевит туры в соседние Турцию и ОАЭ, уверены в РСТ. В египетском посольстве «Известиям» подтвердили, что Каир выполнил все требования российских спецслужб и так же, как и вся туриндустрия, ждет результатов проверки. Источники «Известий» в авиационной отрасли Египта подтвердили, что инспекция осталась довольна аэропортами Синай.

Гостей по осени считают

Как рассказал «Известиям» Юрий Барзыкин, основное время для Египта – ранняя весна и поздняя осень.

– Восстановление чартеров ожидаем к концу осени – ближе к октябрю, – заявил вице-президент РСТ. – Туриндустрия давно готова к возвращению Египта. Ранние бронирования на летний период закончились, все готовятся к Средиземноморью, Восточной Азии. Основной поток к Красному морю будет уже поздней осенью, в октябрь-ноябре.

Он также отметил, что даже само ожидание Египта оказывает существенное влияние на цены, поскольку конкурентная борьба на этом рынке очень высокая. Пострадать от

возвращения Египта могут в первую очередь Турция, Таиланд, ОАЭ и другие бюджетные направления пляжного отдыха.

– Возвращение Хургады и Шарм-эль-Шейха прямо отразится на стоимости всего пляжного направления. Нельзя сказать, что цены прямо упадут, но влияние определенное, безусловно, будет, – пояснил вице-президент союза туристической индустрии.

На волне информации о скором восстановлении авиасообщения активизировались и местные туроператоры. В тематических группах в Facebook и на местной бирже труда с начала апреля почти вдвое увеличилось количество объявлений о поиске работников со знанием русского языка.

Убедиться в безопасности

16 апреля египетские аэропорты на юге Синайского полуострова посетили российские инспекторы и эксперты в области авиации с тем, чтобы выяснить, достаточно ли безопасны местные аэродромы. Предыдущая проверка проходила в начале февраля. Тогда секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев, находившийся с визитом в Каире, сообщил, что системы безопасности нуждаются в доработке.

Как заявили «Известиям» в посольстве Египта в Москве, со своей стороны арабская республика выполнила все требуемые предписания и условия.

– Аэропорты готовы и соответствуют всем международным стандартам. Ждем результатов российской проверки, – сообщил пресс-секретарь посольства Айман Мусса.

Там также уточнили, что сроки – даже примерные – им пока неизвестны.

Источник «Известий» в авиационной отрасли Египта рассказал, что апрельская проверка проходила два дня и российская инспекция была вполне удовлетворена результатами.

– По срокам запуска у нас нет точных данных, всё зависит от решения российских служб, – сообщил собеседник. – Из-за всенародного референдума по продлению полномочий президента, который проходит в эти дни, а также из-за подготовки к национальному дню освобождения Синая (25 апреля 1982 года израильские войска завершили свой вывод с полуострова, этот день стал национальным праздником Египта. – «Известия») все вокруг в некоторой суматохе. Однако по моим данным, инспекция осталась довольна аэропортами – и безопасностью, и общим состоянием. Поэтому да, надеемся, что до осени будет принято положительное решение.

В министерстве гражданской авиации Египта отказались раскрывать детали российской проверки. В Росавиации на запрос «Известий» также ответили, что не дают комментариев по вопросу возобновления полетов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх.

Долгое возвращение

Авиасообщение между Россией и Египтом было полностью остановлено в 2015 году после теракта на борту пассажирского самолета компании «Когалымавиа». Жертвами трагедии стали 217 человек. Следствие установило, что в самолете взорвалась бомба общей мощностью до 1–2 кг в тротиловом эквиваленте, ее на борт мог пронести уборщик местного аэропорта. Ответственность за теракт взяла группировка ИГИЛ (запрещена в РФ) на Северном Синае. Крушение российского борта стало крупнейшей авиакатастрофой в истории Египта.

В январе прошлого года президент РФ **Владимир Путин** подписал указ о восстановлении прямых рейсов между Москвой и Каиром, однако чартеры на курорты Красного моря до сих пор остаются под запретом. Между тем именно через эти два аэропорта шел основной поток российских туристов в стране. Добраться до них пока возможно только через третьи страны либо с пересадкой в египетской столице. Однако и тот и другой вариант обойдутся минимум в 20 тыс. рублей в один конец – ранее за эти деньги можно было приобрести полный турпакет на одного человека.

Восстановление авиасообщения в полном объеме стало одной из ключевых тем переговоров Владимира **Путина** и его египетского коллеги Абдель Фаттаха Ас-Сиси,

посетившего Москву в октябре прошлого года. Тогда лидеры двух стран договорились, что чартеры вернут в ближайшее время.

В Хургаде российские граждане составляли до 60% всего турпотока. В 2014 году страну фараонов посетило свыше 3,1 млн россиян. Немцы и британцы не смогли заполнить опустевшую нишу – в совокупности из этих стран Египет ежегодно посещает около 2 млн человек в год. К слову, в 2015 году Великобритания также вводила запрет на полеты в арабскую республику – воздушным судам из туманного Альбиона до сих пор запрещено летать в Шарм-эль-Шейх. Аэропорт Хургады был вычеркнут из черного списка лишь в октябре прошлого года. Возможно, по аналогичному сценарию пойдут и российские власти.

<https://iz.ru/871949/elnar-bainazarov/egipetskaia-sila-chartery-v-stranu-piramid-mogut-vernutsia-uzhe-v-oktiabre>

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.04.25; КЕРОСИН ОКРЫЛЯЕТ: ЗАПРАВОК САМОЛЕТОВ «В КРЫЛО» СТАНЕТ БОЛЬШЕ; «РОСНЕФТЬ» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО АЭРОПОРТОВ ПРИСУТСТВИЯ

«Роснефть» рассматривает возможность расширить географию поставок авиакеросина в аэропорты. В том числе планируется увеличивать количество собственных топливозаправочных комплексов (ТЗК), рассказали «Известиям» в «Роснефть Аэро». Сейчас компания снабжает керосином 37 воздушных гаваней страны, но к следующему году это число планируется увеличить. «Роснефть» занимает треть рынка оптовых поставок, но, по мнению экспертов, у нее есть перспектива нарастить свою долю не только в опте, но и в рознице (так называемые заправки «в крыло»). Этому будет способствовать экспансия в регионы страны и возможность доставлять керосин напрямую с НПЗ.

Больше регионов

Сегодня «Роснефть Аэро» (оператор авиазаправочного бизнеса «Роснефти») обслуживает более 100 авиакомпаний. Предприятие производит заправку «в крыло» в 44 российских и зарубежных аэропортах, при этом в 18 из них владеет собственными ТЗК.

– Сейчас много говорят о необходимости развития региональной авиации. Работая в 37 городах нашей страны, в том числе и небольших, мы вносим существенный вклад в этот процесс, — заявил «Известиям» генеральный директор «РН-Аэро» Кирилл Молоденков.

Он добавил, что количество аэропортов присутствия в России планируется увеличить к следующему году. Ранее Кирилл Молоденков заявлял, что уже в июле 2019 года «РН-Аэро» готова начать поставки в Магаданскую область авиационного топлива напрямую с нефтеперерабатывающих заводов. Это позволит снизить цены на авиакеросин, отметил старший аналитик «БКС-Премьер» Сергей Суверов.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Кроме «премиальных» регионов с высоким пассажиропотоком, таких как Московский авиаузел (МАУ), Санкт-Петербург и Краснодарский край, «Роснефть Аэро» активно работает на территориях присутствия головной компании. Например, на Сахалине, где «Роснефть» совместно с американскими, индийскими и японскими партнерами реализует проект «Сахалин-2» по добыче нефти на шельфе, «Роснефть Аэро» представлена сразу в двух аэропортах — в Южно-Сахалинске (там у нее собственный ТЗК) и Охе. Также компания присутствует в воздушных гаванях Владивостока, Комсомольска-на-Амуре, Благовещенска, Якутска, Читы, Ангарска, Красноярска, Абакана, Ачинска. Кроме того, предприятие заправляет самолеты в Игарке, через которую идет основной поток вахтовиков на месторождения Ванкорского кластера, и вертолеты непосредственно на самом месторождении.

«Роснефть» заправляет самолеты и за рубежом: в трех крупнейших городах Грузии — Тбилиси, Кутаиси и Батуми, в столице Монголии Улан-Баторе, а также в Берлине и Мюнхене.

Продажи авиакеросина в Германии начались в 2019 году. «Роснефть», будучи акционером трех немецких НПЗ, является третьим по величине игроком на рынке нефтепереработки этой страны. В «Роснефть Аэро» сказали, что расширять географию своей деятельности они планируют в том числе и за счет зарубежных аэропортов. В компании утверждают, что в плане заправки самолетов они полностью удовлетворяют самым строгим требованиям, принятым в государствах Евросоюза. Так, недавно лаборатория горюче-смазочных материалов «Роснефть Аэро» в ТЗК-Кольцово (Екатеринбург) успешно прошла аккредитацию на соответствие требованиям международного стандарта. Всего же в компании прошли международную аккредитацию семь лабораторий, выполняющих контроль качества авиакеросина.

Крупнейший ТЗК в системе «Роснефть Аэро» находится в аэропорту Шереметьево. Ежегодно он поставляет авиакомпаниям более 1 млн т авиакеросина, что позволяет обеспечить около 150 тыс. самолето-вылетов в год, или более 400 в сутки. Система заправки ТЗК «Шереметьево» — самая мощная в России. Она дает возможность осуществлять непрерывную подачу топлива для воздушных судов любых типов, выполняющих рейсы из терминалов D, E, F и с грузового перрона южного терминального комплекса.

Общая длина всей топливопроводной системы составляет 42 км, в том числе 17 км — это протяженность гидрантной системы заправки самолетов. Особенность последней в том, что она на 30% эффективней топливозаправочных машин, поскольку позволяет охватить больше воздушных судов за одинаковый промежуток времени. Например, для широкофюзеляжного самолета одного топливозаправщика бывает недостаточно, тогда как диспенсер — специальная машина, осуществляющая заправку «в крыло» через гидрантные колодцы, — справляется с этой работой самостоятельно и гораздо быстрее. Преимущества диспенсера также и в том, что при его использовании отсутствует необходимость в двойной перекачке топлива. Кроме того, он менее габаритный и стоит дешевле топливозаправочных машин.

— Ускорение процесса заправки самолетов особо ценится авиакомпаниями, поскольку чем больше самолет находится в небе, а не на земле, тем это выгоднее, — сказал «Известиям» заместитель директора Института национальной энергетики Александр Фролов.

В «Роснефть Аэро» добавили, что еще одно конкурентное преимущество — серьезный контроль качества авиакеросина на ТЗК. Технологическая цепочка движения топлива включает в себя многоступенчатую систему фильтрации и водоотделения, начиная с приема керосина от транспортных предприятий и заканчивая выдачей топлива «в крыло». При этом тонкость фильтрации уменьшается с 15 до 1 микрона. И только после финальной проверки авиационного топлива в лаборатории и оформления паспорта качества оно поступает для заправки воздушного судна.

Лаборатория ТЗК «Шереметьево» оснащена уникальным оборудованием. Например, таким как анализатор термоокислительной стабильности авиатоплива в динамических условиях. Одна из его особенностей в том, что он в реальном времени имитирует работу топливной системы воздушного судна. Другие виды оборудования также позволяют досконально проверить качество авиакеросина на предмет его соответствия всем стандартам.

Рост на доверии

23 апреля «Роснефть Аэро» реализовала 20-миллионную тонну авиакеросина с начала своей деятельности в 2008 году. Юбилейная заправка рейса, отправившегося в Лондон,

состоялась в Шереметьево. Получателем призовой порции топлива стал борт Airbus A321, который носит имя русского театрального и художественного деятеля Сергея Дягилева. В прошлом году «Роснефть Аэро» заправила «в крыло» 2,3 млн т авиакеросина, что превысило показатель 2017-го на 11%. Нынешний год будет еще более успешным, отмечают в компании. По итогам I квартала 2019-го предприятие увеличило объемы заправки «в крыло» почти на 10% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Количественный показатель заправок «в крыло» при этом вырос на 13% и составил более 50 тыс. операций.

— «Роснефть» сейчас занимает примерно треть рынка оптовых поставок, но у них есть хорошие перспективы нарастить свою долю как в опте, так и в рознице, несмотря на высокую конкуренцию со стороны других сильных игроков, — считает Сергей Суверов.

Это обусловлено тем, что компания продолжает свою экспансию в новые российские регионы, присутствие в которых гарантирует повышение качества услуг.

В целом «Роснефть» наращивает клиентскую базу. Показательна в этом плане победа в тендере на заправку самолетов «Аэрофлота» в Шереметьево в течение 2019 года, напомнил эксперт.

«Роснефть» не только поставщик, но одновременно крупный производитель авиатоплива. Рязанский НПЗ компании, который находится недалеко от Московского авиационного узла, позволяет существенно экономить на доставке керосина, добавил Сергей Суверов.

В «Роснефть Аэро» подтвердили, что основной объем авиационного топлива, реализуемого в Шереметьево, приходится на продукцию Рязанского НПЗ. В целом авиатопливо собственного производства востребовано как российскими, так и европейскими перевозчиками, добавили в компании. Только в этом году немецкая «дочка» «Роснефти» заключила несколько контрактов на реализацию авиакеросина собственного производства в аэропортах Берлина и Мюнхена.

<https://iz.ru/871856/nikolai-khrenkov/kerosin-okryliaet-zpravok-samoletov-v-krylo-stanet-bolshe>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; В РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА АВИАТОПЛИВО ПОДЕШЕВЕЛО НА 12%

. Стоимость авиационного топлива в России с начала года снизилась на 12%, сказал журналистам начальник управления регулирования ТЭК и химической промышленности Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Дмитрий Махонин.

«Топливо с начала года подешевело на 12%. Сегодняшняя цена ниже на 3%, чем в аналогичный период прошлого года», - сказал Махонин, отметив, что это положительно влияет на экономику авиакомпаний.

Так как стоимость топлива не является главным фактором в ценообразовании на авиабилеты, Махонин затруднился сказать, как это может повлиять на их стоимость.

Глава ФАС Игорь Артемьев в комментарии журналистам сообщил, что основной причиной роста цен на авиабилеты в прошлом году (на 6% - ФАС) были скачки цен на авиационное топливо. В 2019 году и последующие годы, как отметил Артемьев, рост цен на авиатопливо возможен только в пределах инфляции из-за введенных правительством компенсирующих механизмов (обратный акциз). При этом, по его словам, в структуре себестоимости авиабилета стоимость топлива составляет 15-18%.

<https://ria.ru/20190424/1553012150.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.24; РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ В 2019Г СОСТАВИТ ДО 7,5%, В 5-ЛЕТНЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ЗАМЕДЛИТСЯ ДО 5% - НИИ ПРИ МИНТРАНСЕ

- Рост авиаперевозок в РФ в 2019 году составит до 7,5% в сравнении с показателем прошлого года, в пятилетней перспективе замедлится до 5%, следует из презентации

директора научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА, подведомственен Минтрансу РФ) Александра Фридлянда.

«С учетом неблагоприятной макроэкономической ситуации предполагается постепенное снижение двузначных темпов роста отрасли уже по итогам 2019 года (примерно до 7,5%) и далее, до 2024 года, с учетом макроэкономических прогнозов составит около 5% в год», - говорится в презентации, которую А.Фридлянд представил на конференции «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ».

В прошлом году авиакомпании РФ перевезли 116,1 млн человек, рост к 2017 году составил 10,5%. В 2019 году российские авиакомпании увеличат общий пассажиропоток в пределах 10%, говорил замминистра транспорта РФ Александр Юрчик.

Объем регулярных внутренних авиаперевозок, минуя Москву, согласно презентации А.Фридлянда, в 2019 году составит 18,9 млн человек против 16,99 млн пассажиров в прошлом году, к 2024 году показатель вырастет до 31,7 млн человек, что будет соответствовать 35%-ной доле.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАКСИМ МАКАРЫЧЕВ; 2019.04.25; ПИЛОТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ; В США ДРОНЫ НАЧАЛИ ДОСТАВЛЯТЬ СУПЫ И МОРОЖЕНОЕ ПО ВОЗДУХУ. А ЧТО У НАС?

В США начал реализовываться проект по фактической замене курьерских услуг на доставку продукции посредством беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Дочернее предприятие всемирно известной корпорации Google первым в Америке получило лицензию министерства транспорта на доставку посылок и коробок с товарами первой необходимости для населения.

Доставка продуктов и их сброс с воздуха с запрограммированных по пунктам назначения БПЛА начнутся уже на этой неделе в нескольких населенных пунктах, расположенных в сельской местности штата Вирджиния. Оговоримся сразу. Речь идет не о подмене функций классической почты, а именно о «курьерских услугах с воздуха» в рамках отдельно взятого района.

Беспилотники доставляют по адресу, указанному в заявке клиента, товары весом до 1,5 килограмма - от еды и напитков до лекарств и предметов первой необходимости. Так, в ходе испытаний БПЛА-курьеров первые заказы от жителей поступали на заказ пиццы, кофе, гамбургеров, супов и даже мороженого. Заказывали потребители эти товары в ближайших закусочных, аптеках и даже супермаркетах. А затем беспилотник, передвигающийся по координатам GPS, сбрасывал эти коробочки с воздуха прямо во двор дома потребителя. Потому проект и реализуется в так называемой «Одноэтажной Америке», где много частных, отдельно расположенных домовладений. Так, во дворы частных домов в Америке уже много лет разбрасывают газеты курьеры на велосипедах. Только теперь такие же газеты и журналы могут прилететь потребителю с воздуха. Доставка товаров в многоэтажные дома и к небоскрегам затруднена по понятным причинам. Клиенты уже отметили относительную дешевизну услуг, а главное, быстроту обслуживания беспилотников. Там, где курьеру требуется от часа и более, чтобы доставить товар заказчику, беспилотнику требуется от 5 до 15 минут.

Как поясняют эксперты, пока это разовое разрешение для тестирования новой технологии. Впрочем, за первой ласточкой последуют и другие. Но и у России теперь есть шанс занять достойное место в этом технологическом прорыве.

В мае российские разработчики представят публике и бизнесу дроны с принципиально новыми возможностями. Беспилотники будут «видеть друг друга», рассказали «РГ» в Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем.

Это событие может стать переломным в развитии отрасли, уверяют эксперты. Российские дроны будут готовы массово доставлять грузы по разным маршрутам и выполнять другую

работу, так как научились «видеть» друг друга в небе. Сегодня это одна из самых главных технических проблем. Пока дроны в России могут летать только в полной изоляции. То есть небо открывают лишь для какой-то одной компании.

Выход дронов на рынок услуг ждут банки, нефтегазовые компании, МЧС. Основные магистрали для беспилотной доставки грузов могут пролегать в местах с ограниченными возможностями связи, энергетики - Урал, Сибирь, Дальний Восток, Камчатка.

Потенциальный рынок беспилотной доставки грузов в России огромен, по предварительным оценкам, он может составить от 550 до 600 миллиардов рублей в год. Это сумма, сопоставимая со всем грузооборотом гражданской авиации в России, говорят специалисты.

Наши беспилотники не только умеют перевозить стандартные грузовые контейнеры около 10 килограммов, но и мониторить линии электропередачи, трубопроводы, искать людей в лесу и доставлять им спасательные комплекты.

Но для развития нового направления надо менять законодательство, пояснил «РГ» руководитель ассоциации Глеб Бабинцев. Организацию выхода дронов на рынок и в небо надо упрощать.

Как сообщили «РГ» в **минтрансе**, уже разрабатывают поправки в Федеральные правила использования воздушного пространства, которые определяют порядок использования беспилотников. Например, не надо будет получать разрешения в Единой системе организации воздушного движения России. Цель изменений - создать условия для рыночного использования беспилотников без угрозы безопасности в небе.

Также **минтранс** разрабатывает дополнения в Воздушный кодекс России. Владельцы беспилотников должны будут обязательно страховать ответственность перед третьими лицами. И уже принят Госдумой в первом чтении законопроект об увеличении штрафов за нарушения правил использования воздушного пространства.

Комментарии

Евгений Мазепин, управляющий партнер юридической компании «Мазепин и партнеры»:
- Запрета на коммерческое использование беспилотников в России нет. Однако его коммерческое использование в Москве ограничено тем, что воздушное пространство над Москвой закрыто. Значит, так просто не взлететь. Чтобы запустить дрон, надо направить заявку местным властям. В обращении необходимо указать цель запуска беспилотника, дату, время и место, высоту и длительность работ, а также вид воздушного судна, его принадлежность, государственный и регистрационный знаки, серийный номер. Еще следует представить свидетельство о регистрации воздушного судна и сертификата эксплуатанта (когда и кем выданы эти документы). К запросу надо приложить и удостоверение личности.

Такие бюрократические процедуры тормозят пока развитие коммерческого использования дронов.

Денис Федутинов, ведущий российский эксперт в области беспилотной авиации:

- В законодательстве действительно присутствует ряд серьезных сложностей для потенциальных эксплуатантов беспилотных систем. Необходимо решить множество вопросов, включая сертификацию аппаратов и оператора, страхование ответственности при выполнении полетов, выработку упрощенных процедур получения разрешения на полет и другие. Но главное, что все эти вопросы решаются и в настоящее время находятся на различных этапах.

Если же брать коммерческое использование беспилотников, то доставка грузов представляет собой один из существенных сегментов в наборе потенциально решаемых задач. В первую очередь имеет смысл говорить о применении дронов в доставке срочной корреспонденции или грузов. Пробные проекты целесообразно реализовывать в малонаселенных районах, принимая во внимание возможные риски.

Наиболее часто сегодня зарабатывают на беспилотниках телеоператоры и фотографы. Они, например, предоставляют свои услуги на свадьбах. 20-минутную съемку в Москве и Подмосковье можно заказать за 10-15 тысяч рублей. Активно используются дроны в коммерческих целях на съемках рекламных роликов.

Электрические беспилотники-курьеры приводятся в действие 14 винтами, почти все из которых устанавливаются сверху машины. В мае этого года начнутся пробные испытания таких БПЛА в Европе, в пригороде финской столицы Хельсинки. Некоторые из самых ранних испытаний беспилотного летательного аппарата были проведены в австралийской Канберре в 2014 году. С тех пор беспилотники совершили более 70 тысяч испытательных полетов и доставили пользователям, в основном в сельской местности, тысячи посылок. Потребители, как правило, заказывали чай, кофе, хлебобулочные изделия, лекарства, шоколад. Поставки проводились как днем, так и поздно ночью.

Собственный проект тем временем разрабатывается и крупнейшей в мире системой онлайн-торговли Amazon. Ее владелец Джозеф Безос, самый богатый человек планеты с состоянием в 154 миллиарда долларов, еще в 2013 году предсказал, что беспилотники в скором времени заполнят рынок онлайн-розничной торговли. По его словам, около 85 процентов товаров, продаваемых компанией, будут доставляться беспилотными аппаратами. Тем временем использование беспилотных летательных аппаратов в США растет в геометрической прогрессии. В конце 2018 года агентство Associated Press, ссылаясь на правительственные данные, сообщило, что «в воздушном пространстве США работает 110 тысяч коммерческих беспилотников». По прогнозам, их число увеличится более чем в четыре раза в 2022 году. По оценкам экспертов, пока основным препятствием для бесперебойной работы БПЛА для нужд потребителей является только лишь относительно короткий срок службы батареи, питающей аппарат электричеством.

<https://rg.ru/2019/04/24/rossijskie-drony-nachnut-massovo-dostavliat-gruzy.html>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2019.04.25; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПОЛОСА; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП БОЛЬШОГО САВИНО МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Большое Савино может начаться в 2020–2021 годах. Росавиация согласилась рассмотреть возможность включения строительства стоимостью почти 5 млрд руб. в ФЦП при наличии разработанного проекта. Инвестор аэропорта холдинг «Новпорт» за свой счет согласился разработать проект.

«Новпорт», владелец аэропорта Пермь, за свои средства разработает проект реконструкции взлетно-посадочной полосы Большого Савино, сообщил „Ъ-Прикамье“ источник в правительстве края. Он пояснил, что Росавиация выдвинула условие, при котором федеральные власти готовы реконструировать полосу: для этого должен быть подготовлен проект. «Мы обратились в „Новпорт“, они разрабатывают», – добавил источник. По его информации, стоимость реконструкции ВПП может составить 4,8 млрд руб. Деньги может выделить федеральный бюджет.

Связаться с официальным представителем «Новпорта» не удалось. Пресс-служба Росавиации вчера не смогла предоставить оперативный комментарий.

Источник в «Новпорте» сообщил „Ъ-Прикамье“, что компания действительно разрабатывает проект, он будет сделан к середине следующего года. При этом он отметил, что федеральные деньги не обязательно поступят, но «Новпорт», тем не менее, ожидает их в 2021–2022 годах. «Решения о выделении денег из федерального бюджета на данный момент нет. Компания рассчитывает, что разработанный проект убедит федеральные власти профинансировать реконструкцию», – пояснил собеседник.

Взлетно-посадочная полоса аэропорта Большое Савино находится в федеральной собственности, является полосой совместного использования Минобороны и аэропорта

Пермь (75% в собственности «Новаяпорт», 25% – в краевой собственности). Последний раз ВПП реконструировалась в 2002 году, тогда ее удлинили на 700 м (с 2,5 до 3,2 тыс. м). Новая реконструкция необходима из-за магистральной рулежной дорожки (МРД), которая сейчас находится в неудовлетворительном состоянии и не эксплуатируется, поскольку не соответствует нормам безопасности. На ВПП самолеты выруливают по рулежной дорожке №2 (Bravo), остальные ее части (РД №1 (Alfa) и РД №3 (Charlie)) не используются. Затем самолет следует по ВПП к точке, откуда начинается разбег (точка исполнительного старта). Введение в эксплуатацию МРД позволит интенсивнее использовать ВПП, так как воздушные суда будут выруливать сразу на исполнительный старт и меньше времени занимать полосу.

В конце 2018 года правительство Пермского края направило в **Минтранс** предложение по реконструкции взлетно-посадочной полосы Большого Савино. Предложения включают строительство рулежной дорожки и стоянки для судов, а также реконструкцию ВПП. Сейчас на средства федерального бюджета (порядка 500 млн руб.) в Большом Савино ведется строительство перронов и ремонт рулежных дорожек.

Бывший директор аэропорта Пермь Валерий Григорьев, ныне возглавляющий аэропорт в Якутии, считает, что 4,8 млрд руб. достаточно для реконструкции ВПП, на ремонт полосы, например, в якутском аэропорту в ФЦП заложено 3 млрд руб. При этом авианачальник сообщил, что не слышал про такую форму сотрудничества, когда инвестор аэропорта разрабатывает проект за владельца имущества.

Глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, наоборот, говорит о тенденции. По его информации, авиационные власти ставят такое условие: прежде чем включить в федеральную целевую программу реконструируемый объект авиационной инфраструктуры, необходимо разработать проектно-сметную документацию (ПСД) – либо за счет регионального бюджета, либо оператора аэропорта. По словам эксперта, наличие ПСД значительно увеличивает шансы на выделение федеральных средств. Разработка проекта выгодна и самому оператору – будут учтены потребности инвестора в конкретных параметрах полосы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3954797>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.04.25; МГТС ВКЛЮЧАЕТ БЕСПИЛОТНЫЙ РЕЖИМ; КОМПАНИЯ ЗАЙМЕТСЯ РАЗРАБОТКОЙ ПЛАТФОРМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДРОНАМИ

Сотовый оператор МТС планирует инвестировать несколько миллиардов рублей в платформу для организации полетов дронов над городами. Ее разработкой займется подконтрольный ему столичный интернет-провайдер МГТС, который надеется заинтересовать будущим решением госорганы. Сейчас развитие рынка осложнено регулированием воздушного пространства, считают эксперты.

МГТС (на 94,7% принадлежит МТС) создает платформу по управлению беспилотным движением (Unmanned Traffic Management – UTM), которая позволит организовать полеты дронов с учетом всех существующих требований в воздушном пространстве, рассказали “Ъ” в компании. На первом этапе группа МТС готова инвестировать в проект «несколько миллиардов рублей».

Система будет состоять из радиолокационной сети обнаружения и сопровождения беспилотников и IT-платформы для управления полетами и агрегации сервисов с использованием дронов. Обмен данными между летательными аппаратами и системным комплексом в Москве будет происходить на базе оптической сети МГТС, сама UTM-система может использоваться в любом городе России, уточняют в компании. Воспользоваться платформой смогут государственные и частные заказчики при помощи специального приложения, подключенного к государственным информационным системам для проверки и обмена данными, рассчитывают в МГТС. В числе наиболее

перспективных сфер для платформы компания видит логистику, транспорт, строительство, индустрию развлечений, безопасность, а также доставку, мониторинг и сервисы такси.

МГТС рассматривает три варианта развития проекта: через концессию с государством, по сервисной модели на основе тендеров (как, например, проект видеонаблюдения в Москве) и через продажу услуг, рассказал “Ъ” источник, знакомый с планами компании. «В первых двух случаях все данные, собираемые платформой, становятся государственными», – указывает он. В департаменте информационных технологий Москвы сообщили, что поддерживают частные инвестиции в инновации в сфере беспилотного транспорта, отметив, что они должны соответствовать действующему законодательству.

Участие в проекте также могло бы быть интересно «Ростеху», считает источник “Ъ”. Госкорпорация уже занимается разработкой беспилотников, включая представленный в 2018 году «Корсар», который успешно прошел испытания и выбран для закупок Минобороны. В «Ростехе» не ответили на запрос “Ъ”.

Рынок потребительских дронов в России быстро растет: по данным «М.Видео-Эльдорадо», в 2018 году их было продано 160 тыс. штук, на 1,9 млрд руб., что превышает показатели 2017 года на 70% и 53% соответственно. При этом развитие индустрии пока осложняется ее регулированием, отмечают юристы и участники рынка.

Например, коптер весом от 250 г нужно ставить на госучет, но порядок регистрации правительство до сих пор не разработало, указывает адвокат Forward Legal Данил Бухарин. Кроме того, для полетов дрона вне зависимости от его категории нужно получить разрешение в центре системы организации воздушного движения и у органа местного самоуправления, что может занимать 24 рабочих дня. Нарушение этих требований грозит штрафом до 500 тыс. руб. **Минтранс** запрещает полеты в некоторых зонах: аэропорты, военные объекты, электростанции, закрытые территории. Также возможны временные ограничения, например, над территорией массового мероприятия.

Сейчас на российском рынке нет такого решения, которое планирует разработать МГТС, говорит основатель и председатель совета директоров ADA Aerospace Александр Милевский. По его мнению, такая платформа может быть востребована для беспилотной транспортировки грузов, что позволит закрыть проблему последней мили.

<https://www.kommersant.ru/doc/3954667>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; В БРЯНСКЕ ПРОВЕРЯТ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ДТП С ПЕРЕВОЗИВШИМ ШКОЛЬНИКОВ АВТОБУСОМ

Прокуратура проведет проверку организации школьных перевозок после ДТП с участием автобуса, перевозившего 37 школьников из Брянской области на экскурсию, сообщает надзорный орган.

Вечером в среду экскурсионный автобус со школьниками в Брянской области столкнулся с легковым автомобилем, выехавшим на встречную полосу. Водитель легковой машины госпитализирован, пассажиры автобуса были пристегнуты ремнями безопасности, благодаря чему не пострадали.

«По данному факту прокурор области Александр Войтович поручил организовать проверку, по результатам которой будет дана оценка действиям должностных лиц образовательного учреждения, органов местного самоуправления по организации школьных перевозок и решен вопрос о принятии необходимых мер прокурорского реагирования», – говорится в сообщении.

Как отмечает прокуратура, автобус с детьми следовал в Брянский район из Погарского района, где они находились на экскурсии. В автобусе, помимо водителя, находились 37 учеников Отрадненской школы Брянского района и пять взрослых сопровождающих.

<https://ria.ru/20190424/1553021217.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; ТРУБУ, ИЗ-ЗА КОТОРОЙ АВТОБУС В ПЕТЕРБУРГЕ ПОПАЛ В ЯМУ, ПОЧИНЯТ В ЧЕТВЕРГ

Ремонтные работы на трубопроводе, из-за прорыва которого в промоину попал автобус, планируется завершить в четверг вечером, сообщает АО «Теплосеть Санкт-Петербурга». Ранее сообщалось, что прорыв на теплотрассе произошел на пересечении улиц Димитрова и Будапештской в 16.36 мск. В зоне разлива кипятка оказался автобус с пассажирами, который передними колесами попал в образовавшийся на проезжей части провал. Из автобуса были эвакуированы 19 человек, никто не пострадал. Движение автобусов, трамваев и троллейбусов из-за аварии на теплосети было запущено в объезд.

«К устранению дефекта привлечено 3 аварийно-ремонтных бригады в составе 21 специалиста и 7 единиц техники. В близлежащие дома отопление подается по резервной схеме, ГВС - в штатном режиме. Предварительное время окончания работ – 23.00 25 апреля», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190424/1553021907.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.24; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ

Легковой автомобиль выехал на полосу встречного движения и врезался в микроавтобус и маршрутное такси под стенами нижегородского кремля, три человека госпитализированы, сообщает пресс-служба ГУМВД России по Нижегородской области.

Авария произошла около 17 часов в среду на Зеленском съезде в Нижнем Новгороде.

«По предварительной информации, мужчина, управляя автомобилем иностранного производства, двигался по Зеленскому съезду в сторону площади Минина и, по неустановленным причинам, выехал на полосу встречного движения, где произвел столкновение с микроавтобусом и маршрутным такси. В результате ДТП пострадали 3 человека из микроавтобуса, все они направлены на карете скорой помощи в лечебное учреждение», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190424/1553016762.html?in=t>

[Вернуться в оглавление](#)