



Ежедневный мониторинг СМИ

26 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ПУТИН ПОСЛЕ ПЕРЕГОВОРОВ С ГЛАВОЙ КНДР СОВЕРШАЕТ ВИЗИТ В КИТАЙ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; РОССИЯ БУДЕТ «СПОКОЙНО, НАПРЯЖЕННО И ТЕРПЕЛИВО РАБОТАТЬ» НАД ТЕМОЙ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ ЧЕРЕЗ КНДР – ПУТИН	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.25; ПУТИН НАЗВАЛ ВОЗМОЖНЫМ ПРЯМОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ С ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ ЧЕРЕЗ КНДР	7
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; АКИМОВ ПОРУЧИЛ ДО 2020 Г УТВЕРДИТЬ НОВУЮ МОДЕЛЬ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКОВСКОЙ ЗОНЕ	7
ТАСС; 2019.04.25; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К АВГУСТУ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ В РФ ДО 2030 ГОДА	8
ТАСС; 2019.04.25; ГЛАВА СОЖТ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ ВО ВСТРЕЧЕ АКИМОВА С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	9
ТАСС; 2019.04.25; ОКОЛО 2 МЛРД РУБЛЕЙ НЕОБХОДИМО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УМЕНЬШИТЬ КВОТУ НА ПРИЕМ ИНОСТРАНЦЕВ В КАЧЕСТВЕ ПИЛОТОВ; ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	10
РИА НОВОСТИ; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МОНИТОРИТЬ ЦЕНЫ НА СТРОЙМАТЕРИАЛЫ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ УТВЕРДИТЬ К ИЮЛЮ – АКИМОВ	11
ТАСС; 2019.04.25; РЖД ПЕРЕДАЛИ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ОЦЕНКУ СТОИМОСТИ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ	12
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.26; «МОСТОТРЕСТ» РОТЕНБЕРГА МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ; СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА ВМЕСТЕ С ДОРОГОЙ В ОБХОД ТОЛЬЯТТИ – 130-140 МЛРД РУБЛЕЙ.....	12
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ, АРТУР ТОПОРКОВ; 2019.04.25; «НОВАТЭК» ДОГОВОРИЛСЯ О ПРОДАЖЕ ЕЩЕ 20% В «АРКТИК СПГ – 2»; ПАРТНЕРАМИ РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ В ПРОЕКТЕ СТАНУТ КИТАЙСКИЕ SNOOS И SNOOS	13
ТАСС; 2019.04.25; ПЯТЬ АЭРОПОРТОВ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ПОЛУЧАТ ИЗ ГОСБЮДЖЕТА 680 МЛН РУБЛЕЙ	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.25; МАРШРУТ ПРИТЯЖЕНИЯ; УЧТЕНЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МТМ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ».....	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.04.25; «СКОРОСТНОЙ» КОНТЕЙНЕР; О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ТЕХНОЛОГИИ ПРОПУСКА УСКОРЕННЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ КОЖЕМЯКО ПО РАЗВИТИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ВЛАДИВОСТОКА.....	19
ТАСС; 2019.04.25; ЦЕНТР ПО КОНТРОЛЮ КАЧЕСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ СОЗДАДУТ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	19

ТАСС; 2019.04.25; НОВЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОННЫЙ ЗАВОД ОТКРЫЛИ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	20
ТАСС; 2019.04.25; ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ СОЗДАЛИ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	20
ТАСС; 2019.04.25; КРАСНОЯРСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ДОВЕСТИ ДОЛЮ ДОРОГ В КРАЕ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ ДО 67%.....	21
ТАСС; 2019.04.25; РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО ПРИВЕСТИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 45,8% АВТОДОРОГ.....	21
ТАСС; 2019.04.25; СМЕРТНОСТЬ В ДТП В ЧЕЧНЕ ВТРОЕ ПРЕВЫСИЛА СРЕДНИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ПО РОССИИ	22
ТАСС; 2019.04.25; БОЛЕЕ 135 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В ЮГРЕ В 2019 ГОДУ	22
РГ КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ; ЮРИЙ ГЕНЬ; 2019.04.25; ТРАССА М-4 «ДОН» ОТ КРАСНОДАРА ДО ПАВЛОВСКОЙ СТАНЕТ ПЛАТНОЙ	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.04.25; АКТИВНАЯ ФАЗА; МНОГИЕ РЕГИОНЫ УЖЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ПОДРЯДЧИКОВ, КОТОРЫЕ ПРИСТУПЯТ К РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА БКД 2.0.....	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.04.25; ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ БОЧКАМИ; ЕСЛИ У ВАС НЕ ВЫСТРОЕНА ОПТИМИЗИРОВАННАЯ ЛОГИСТИКА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.04.25; ДИАЛОГ В ВЕНЕ; ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СОЕДИНИТ ЕВРОПУ И АЗИЮ	30
КОММЕРСАНТЬ; МИХАИЛ КОРОСТИКОВ; 2019.04.26; КИТАЙ ПРОВОДИТ ПЕРЕПИСЬ ПОПУТЧИКОВ; В ПЕКИНЕ НАЧАЛСЯ ВТОРОЙ ФОРУМ «ПОЯСА И ПУТИ».....	31
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.04.25; РУКИ ЧЕРЕЗ РЕКУ: СИРИЯ ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ МОСТЫ НАД ЕВФРАТОМ; В ДАМАСКЕ НАДЕЮТСЯ НА ПОМОЩЬ РОССИИ И КИТАЯ В РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРЕПРАВ ЧЕРЕЗ КРУПНЕЙШУЮ РЕКУ СТРАНЫ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДЕМПФЕРА НА ТЕМНЫЕ НЕФТЕПРОДУКТЫ НА ВРЕМЯ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ.....	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО; 2019.04.25; ЖЕНЩИНАМ ПРИБАВИЛИ РАБОТЫ; ЧИСЛО ЗАКРЫТЫХ ДЛЯ СЛАБОГО ПОЛА ПРОФЕССИЙ СОКРАТИТСЯ В ПЯТЬ РАЗ.....	34
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.26; ДОЛГИ ВСЗ СОШЛИ СО СТАПЕЛЕЙ; ПОДАН ИСК О БАНКРОТСТВЕ ВЕРФИ.....	34
РБК; ЕВГЕНИЯ БАЛЕНКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.25; СУВЕРЕННЫЕ СЕТИ ОПУТАЛИ ГОСКОМПАНИИ; ЗАКОН О ЗАЩИТЕ РУНЕТА МОЖЕТ ДОБАВИТЬ ПРОБЛЕМ «РОСТЕЛЕКОМУ» И РЖД.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫСТУПАЕТ ЗА ЛИКВИДАЦИЮ Ж/Д И АВТОДВИЖЕНИЯ ПО ПЛОТИНЕ БРАТСКОЙ ГЭС, ПОСТРОЙКУ МОСТОВ.....	37
RUSSIAN RT; АНАТОЛИЙ КАРАВАЕВ; 2019.04.25; ВОПРОС ИДЕНТИФИКАЦИИ: КАК В РОССИИ ПЫТАЮТСЯ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕДАЧИ КАРШЕРИНГОВЫХ МАШИН ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.25; АВТОБУС ДОВЕЗ ДО АВАРИИ; ПАССАЖИРАМ СТАЛО ОПАСНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ	42
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.04.26; У ДОРОЖНЫХ КАМЕР ЗАФИКСИРОВАНЫ НАРУШЕНИЯ; ПРОКУРАТУРА ВЫЯВИЛА СЛУЧАИ	

КАРТЕЛЬНОГО СГОВОРА И ПРЕВЫШЕНИЯ ПОЛНОМОЧИЙ ПРИ УСТАНОВКЕ ВИДЕОСИСТЕМ.....	43
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2019.04.26; ОДНА СТРАХОВКА ПО ЦЕНЕ ДВУХ; ВЕДОМСТВА ОБДУМАЮТ ИДЕЮ УНИВЕРСАЛЬНОГО АВТОПОЛИСА	44
РИА НОВОСТИ; 2019.04.25; ДРОЗДЕНКО: ЛЕНОБЛАСТЬ И «НОВАТЭК» БУДУТ ПЕРЕВОДИТЬ АВТОТРАНСПОРТ НА ГАЗ.....	45
RNS; 2019.04.25; «ЯНДЕКС» ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ НА ДОРОГИ 100 БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2019 ГОДУ.....	46
RNS; 2019.04.25; «ЯНДЕКС» ВВЕДЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ УСТАВШИХ И НЕВНИМАТЕЛЬНЫХ ТАКСИСТОВ.....	47
RNS; 2019.04.25; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ВЛОЖИТ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	47
ТАСС; 2019.04.25; ЯНДЕКС ЗАПУСТИЛ СЕРВИС КАРШЕРИНГА В КАЗАНИ	47
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОБСУДИТЬ ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ПОЛУВАГОНОВ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ	48
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ЗЕРНО ДЛЯ ЛЬГОТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ РЯДА РЕГИОНОВ БУДЕТ ЗАКУПАТЬСЯ ПО ЦЕНАМ НЕ НИЖЕ ЦЕН ГОСИНТЕРВЕНЦИЙ – МИНСЕЛЬХОЗ	49
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; «GEFCO РОССИЯ» ОТКРЫВАЕТ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ СРОЧНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ.....	50
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; «СИБАНТРАЦИТ» СЧИТАЕТ ОКУПАЕМЫМ ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ-II	50
ТАСС; 2019.04.25; «РЖД ЛОГИСТИКА» ПЕРЕВЕЗЛА ПО ЖД НЕГАБАРИТНЫЕ АВТОКЛАВЫ ДЛЯ ЗАВОДА В УЛЬЯНОВСКЕ	51
ТАСС; 2019.04.25; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО ТАНКЕРА «АФРАМАКС» НАЧАЛОСЬ НА СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА» В ПРИМОРЬЕ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ СХЕМУ ДОСТАВКИ СТРОЙГРУЗОВ НА ВРЕМЯ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ, УЧИТЫВАЯ РОЛЬ РЕЧНИКОВ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.04.26; ЛЕНСКОЕ ПАРОХОДСТВО И ЯКУТИЯ НАЧАЛИ СТРОИТЬ ЖАТАЙСКУЮ СУДОВЕРФЬ	52
ТАСС; 2019.04.25; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ НА 11,6%.....	53
ТАСС; 2019.04.25; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАРЕЙС САМАРА – ПАРИЖ	53
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; S7 РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ ПОЛЕТОВ В КАЗАХСТАН, В МАЕ ОТКРОЕТ РЕЙС МОСКВА-СЕМИПАЛАТИНСК.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; AZUR AIR ВОЗОБНОВИЛА ЛЕТНИЕ ЧАРТЕРЫ В АНТАЛЬЮ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	54
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В 2020Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 18,7% – ОТЧЕТ	54
ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НАЧНЕТ РАСШИРЕНИЕ АЭРОПОРТА – ВЛАСТИ	55
ТАСС; 2019.04.25; ASIANA AIRLINES С СЕРЕДИНЫ СЕНТЯБРЯ ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ В КОРЕЮ ИЗ ХАБАРОВСКА И САХАЛИНА	55
ТАСС; 2019.04.25; «РОСНЕФТЬ» В 2019 ГОДУ ПОСТАВИТ «АЭРОФЛОТУ» 990 ТЫС. Т АВИАТОПЛИВА В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	55

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2019.04.25; КРАСНОЯРСКИЕ ВЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЛИЗИНГА ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ ДЛЯ «КРАСАВИА»	56
ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.04.26; САМОЛЕТ ДО ТАИЛАНДА ВЕРНУЛСЯ В КРАСНОЯРСК ИЗ-ЗА СРАБОТАВШЕГО ДАТЧИКА НЕИСПРАВНОСТИ.....	56

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ПУТИН ПОСЛЕ ПЕРЕГОВОРОВ С ГЛАВОЙ КНДР СОВЕРШАЕТ ВИЗИТ В КИТАЙ

Президент России **Владимир Путин** начал вечером в четверг визит в Пекин, где в пятницу и в субботу примет участие во втором форуме «Один пояс – один путь», а также проведет переговоры с председателем КНР Си Цзиньпином.

В Китай **В.Путин** прибыл из Владивостока сразу после переговоров с лидером КНДР Ким Чен Ыном. Президент РФ уже сообщил, что намерен рассказать об их итогах партнерам в Пекине.

Как ранее сообщил помощник главы российского государства Юрий Ушаков, президент выступит на церемонии открытия форума, а также примет участие в его рабочей части.

На церемонии открытия **В.Путину** будет предоставлено слово сразу после Си Цзиньпина, а затем ожидаются выступления первого президента Казахстана Нурсултана Назарбаева, лидеров Индонезии, Египта, Чили и генерального секретаря ООН Антониу Гутерреша.

Говоря о тематике выступления главы российского государства, Ю.Ушаков сообщил, что в нем будет представлено российское видение интеграционных процессов на евразийском континенте. В частности, Россия отметит важность реализации договоренностей о сопряжении создания ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс – один путь».

«Также президент выскажется по перспективам дальнейшего продвижения по пути формирования нашей идеи большого евразийского партнерства», – сказал помощник президента.

После церемонии открытия форума у российского президента запланированы переговоры с руководителем КНР, которым будет предшествовать церемония вручения **В.Путину** диплома почетного доктора университета Цинхуа, выпускником которого является и Си Цзиньпин.

«Будет сверка часов в контексте форума, (будет обсуждаться) вопрос о переводе в практическую плоскость идеи большого евразийского партнерства с участием не только ЕврАзЭС, но и ШОС, АСЕАН», – рассказал Ю.Ушаков о планах переговоров руководителей России и КНР.

По его словам, лидеры двух государств также обсудят вопросы политического, торгово-экономического, гуманитарного сотрудничества, партнерство России и Китая на международной арене.

Ю.Ушаков сообщил, что в рамках переговоров планируется подписание ряда документов, прежде всего, экономического характера между различными экономическими структурами.

«Многое сейчас согласовывается, но я хотел бы обратить внимание, что нам предстоит принять председателя КНР с государственным визитом уже в начале июня. Поэтому, конечно, основной пакет документов будет готовиться к этому визиту, чтобы все это было оформлено в торжественной обстановке», – пояснил представитель Кремля.

Речь идет о госвизите Си Цзиньпина в Россию, в рамках которого он проведет переговоры с **В.Путиным** в Москве, а потом в качестве главного гостя примет участие в работе Петербургского международного экономического форума.

Кроме того, в пятницу у главы российского государства запланированы двусторонние встречи с коллегами из Азербайджана Ильхамом Алиевым, Египта Абдельфаттахом ас-Сиси, Сербом Александром Вучичем и Кипра Никосом Анастасиадисом.

Ю.Ушаков напомнил, в частности, что «недавно **В.Путин** и И.Алиев говорили по телефону и договорились продолжать активный диалог, как по двусторонним вопросам, так и по вопросам нагорнокарабахского урегулирования, другим международным темам».

«Предусматривается, что эти контакты двух лидеров не ограничатся только встречей в Пекине, но предстоят и другие контакты, в том числе летом и, может быть, осенью», – сказал помощник российского президента.

Он также обратил внимание и на важность встречи **В.Путина** и А.ас-Сиси, так как египетский президент в текущем году возглавляет Африканский союз и выразил согласие стать сопредседателем российско-африканского саммита, который пройдет в октябре в Сочи.

«Кроме того, предусматривается весьма интересный контакт, первый контакт с государственным советником и министром иностранных дел Мьянмы Аун Сан Су Чжи. Она играет ключевую роль в стране, поэтому встреча для нас представляет большой интерес. Предполагается, что мы будем обсуждать вопросы двустороннего сотрудничества», – сказал Ю.Ушаков.

По его словам, вечером того же дня **В.Путин** и главы других делегаций примут участие в торжественном приеме от имени председателя КНР.

Ю.Ушаков рассказал, что в Китае главу российского государства будут сопровождать первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов, полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, министры иностранных дел, транспорта, экономического развития Сергей Лавров, **Евгений Дитрих** и Максим Орешкин, руководитель ФСВТС Дмитрий Шугаев, главы Росфинмониторинга Юрий Чиханчин, РЖД Олег Белозеров, РФПИ Кирилл Дмитриев, «Росатом» Алексей Лихачев, «Газпрома» Алексей Миллер, а также бизнесмены Леонид Михельсон, Геннадий Тимченко, Игорь Сечин.

Нынешний форум «Один пояс – один путь» – уже второй, первый состоялся в мае 2017 года.

По оценкам российской стороны, на форуме ожидаются 38 глав государств и правительств, что на девять больше, чем в 2017 году. Всего же на форуме будут представлены делегации более, чем из ста стран, и руководство международных организаций, таких как ООН и МВФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; РОССИЯ БУДЕТ «СПОКОЙНО, НАПРЯЖЕННО И ТЕРПЕЛИВО РАБОТАТЬ» НАД ТЕМОЙ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ ЧЕРЕЗ КНДР – ПУТИН

Россия нацелена последовательно решать вопрос по организации прямого железнодорожного сообщения между югом и севером Корейского полуострова с выходом на Транссибирскую магистраль.

«Мы уже говорим об этом не первый год. Все это возможно. Более того, на мой взгляд – во всяком случае, мне так всегда казалось, это и в интересах Южной Кореи», – заявил российский президент **Владимир Путин** на пресс-конференции по итогам российско-северокорейских переговоров в четверг.

«Но есть, видимо, дефицит суверенитета при принятии окончательных решений. Есть какие-то союзнические обязательства у республики Корея перед Соединенными Штатами, и в какой-то момент все останавливается», – отметил он.

«Вот, недавно произошла стыковка железных дорог севера и юга (Корейского полуострова – ИФ). В принципе, есть уже выход и в Россию. Но пока нам не удастся хотя бы первые составы прогнать там в тестовом режиме. Будем над этим спокойно, напряженно и терпеливо работать. Надеюсь, что когда-то мы сможем это сделать, и чем быстрее мы это сделаем, тем лучше», – сказал глава государства.

«На мой взгляд, если бы эти проекты и подобные им были бы реализованы, то это создавало бы необходимые условия для повышения того самого доверия, которое так необходимо для решения кардинальных проблем», – подчеркнул **В.Путин**, отметив, что вопрос поднимался на прошедших переговорах лидеров двух стран.

<https://tass.ru/politika/6374462>

<https://ria.ru/20190425/1553029796.html>

<https://www.rbc.ru/politics/25/04/2019/5cc06e039a7947560e8bf477>

<https://www.kommersant.ru/doc/3955107>

<https://mir24.tv/news/16358426/obstoyatel'naya-beseda-putin-i-kim-chen-yn-dovolny-peregovorami>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.25; ПУТИН НАЗВАЛ ВОЗМОЖНЫМ ПРЯМОЕ ЖД СООБЩЕНИЕ С ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ ЧЕРЕЗ КНДР

Прямое железнодорожное сообщение между югом и севером Корейского полуострова с выходом на Транссибирскую магистраль вполне возможно. И чем скорее это произойдет, тем будет лучше. Об этом заявил журналистам президент России после встречи с лидером КНДР Ким Чен Ыном во Владивостоке.

«Мы уже говорим об этом не первый год. Это и прямое железнодорожное сообщение между югом Корейского полуострова, севером России с выходом на Трансиб, это и возможность прокладки трубопроводного транспорта. Можно и о нефти говорить, и о газе. Это и возможное создание новых линий электропередачи. Все это возможно. Более того, на мой взгляд – во всяком случае, мне так всегда казалось – это и в интересах Южной Кореи», – заявил российский лидер.

«Но есть, видимо, дефицит суверенитета при принятии окончательных решений. Есть какие-то союзнические обязательства у Республики Корея перед Соединенными Штатами, и в какой-то момент все останавливается», – продолжил президент.

«Недавно произошла стыковка железных дорог севера и юга. В принципе, есть уже выход и в Россию. Но пока нам не удастся хотя бы первые составы прогнать там в тестовом режиме. Будем над этим спокойно, напряженно и терпеливо работать. Надеюсь, что когда-то мы сможем это сделать, и чем быстрее мы это сделаем, тем лучше», – считает

Владимир Путин.

«Если бы эти проекты и подобные им были бы реализованы, то это создавало бы необходимые условия для повышения доверия, которое так необходимо для решения кардинальных проблем», – заключил глава государства.

<https://rg.ru/2019/04/25/putin-nazval-vozmozhny-m-priamoe-zhd-soobshchenie-s-iuzhnoj-koreej-cherez-kndr.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; АКИМОВ ПОРУЧИЛ ДО 2020 Г УТВЕРДИТЬ НОВУЮ МОДЕЛЬ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКОВСКОЙ ЗОНЕ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** по итогам правительственной комиссии по транспорту поручил до 2020 года утвердить новую модель воздушного движения в Московской зоне, сообщил журналистам его представитель.

«Новая структура воздушного пространства Московской зоны должна повысить показатели воздушных перевозок пассажиров и грузов. Однако на протяжении многих лет не удается выработать окончательную версию, согласованную со всеми ключевыми эксплуатантами Московского авиаузла. **Акимов** считает необходимым завершить эту работу, утвердив обновленную структуру воздушного пространства до конца 2019 года», – сказал представитель вице-преьера. По его словам, в этом случае новая система (старая действует с 70-х годов) сможет заработать в первом полугодии 2020 года.

Ранее сообщалось о двух основных проектах новой модели движения в Московской зоне: одну разрабатывал подведомственный **Минтрансу** РФ Научно-исследовательский институт гражданской авиации (ГосНИИ ГА), вторую, альтернативную – американская Jeppesen (по заказу «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) и «Внуково»). В декабре замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик** говорил журналистам, что новая модель заработает в

2019 году и что разработана она ГосНИИ ГА «в очень тесном взаимодействии со всеми авиакомпаниями, летающими в Москву».

«Она очень долго меняла свою конфигурацию, она претерпевала много совершенствований. Их было более семи – разных вариантов, которые рассматривались. Мы привлекали для консультаций и Jeppesen. Наконец, была завершена некая модель, которая будет со следующего года внедряться в Московской воздушной зоне на новом ЦУП», – заявлял **замминистра**.

Он отмечал, что новая модель позволит повысить пропускную способность и безопасность полетов, «потому что количество конфликтных пересечений трасс, конфликтных точек, где воздушные суда имели встречное движение, особую напряженность, значительно сокращено». «Предел Московской воздушной зоны приближался к чуть менее 100 млн пассажиров в год, теперь Московская зона сможет пропускать до 150 млн пассажиров в год при том же самом количестве полос и игроков. Мы на ближайшие 5-10 лет проблему решили», – говорил **А.Юрчик**.

По словам представителя **М.Акимова**, обновленную редакцию модели **Минтранс** должен представить на рассмотрение правкомиссии к 1 августа, а при ее формировании необходимо дополнительно рассмотреть ряд моментов. Среди них – повышение пропускной способности системы воздушного движения, «так, чтобы каждый аэродром был обеспечен таким количеством взлетно-посадочных операций, какое способна принять наземная инфраструктура»; уменьшение задержек воздушных судов перед заходом на посадку в 2 раза при существующей интенсивности воздушного движения и в 4 раза при увеличенной интенсивности (на 50%); снижение загруженности диспетчеров, чтобы исключить риски безопасности полетов, «связанных с перегруженностью диспетчерского персонала». Также требуется внедрить «перспективные интеллектуальные технологии управления потоками прилетающих и вылетающих воздушных судов».

Кроме того, к 1 августа **Минтранс** и ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД) должны внести на рассмотрение правкомиссии проект стратегии развития аэронавигационной системы России до 2030 года. Он также разрабатывался несколько лет, его краткая версия была опубликована на сайте ГК по ОрВД в 2017 году. В ней указано, что реализации стратегии приведет к сокращению затрат эксплуатантов в 2020-2030 гг. на сумму более 46 млрд рублей, операционных затрат аэронавигационной системы – на более 24 млрд рублей. Затраты ГК на реализацию программы оцениваются примерно в 210 млрд рублей, при этом финансирование предполагается обеспечить ее собственными доходами. Ожидаемый срок окупаемости инвестиций – 10 лет.

ТАСС; 2019.04.25; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К АВГУСТУ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ В РФ ДО 2030 ГОДА

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил разработать программу развития аэронавигации в России до 2030 года к 1 августа. Об этом журналистам сообщил представитель вице-преьера.

«**Минтрансу** совместно с ФГУП «Госкорпорация по Организации воздушного движения» (ГУ ОрВД) обеспечить подготовку проекта долгосрочной программы развития аэронавигации и инвестиционной программы до 2030 года. Срок внесения на рассмотрения правкомиссии по транспорту – 1 августа 2019 года», – сообщил он.

Он уточнил, что предварительная оценка ГК ОрВД [управляет воздушным пространством РФ] предполагает, что в результате реализации новой стратегии развития аэронавигации в России затраты авиакомпаний могут сократиться более чем на 46 млрд рублей.

«Затраты госкорпорации на реализацию программы оцениваются примерно в 210 млрд рублей, при этом [отсутствии серьезных макроэкономических сдвигов] финансирование может быть обеспечено доходами от операционной деятельности провайдера [ГК ОрВД],

дополнительный объем финансирования из федерального бюджета не потребуется. Ожидаемый срок окупаемости инвестиций – 10 лет», – добавил представитель **Акимова**. Также вице-премьер поручил **Минтрансу** ускорить обновление структуры воздушного движения в Московском авиаузле и успеть внедрить ее в первой половине 2020 года. Новая структура должна повысить операционные показатели авиакомпаний

«Однако на протяжении многих лет не удастся выработать окончательную версию, согласованную со всеми ключевыми эксплуатантами Московского авиаузла, – напоминает представитель **Акимова**. – Вице-премьер считает необходимым завершить эту работу, утвердив обновленную структуру воздушного пространства до конца 2019 года. Это позволит внедрить ее в первом полугодии 2020 года».

Минтрансу поручено представить обновленную редакцию структуры к 1 августа, дополнительно рассмотрев при формировании структуры в том числе вопросы повышения пропускной способности системы воздушного движения, уменьшения задержек самолетов перед заходом на посадку в два раза.

<https://tass.ru/ekonomika/6374749>

ТАСС; 2019.04.25; ГЛАВА СОЖТ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ ВО ВСТРЕЧЕ АКИМОВА С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Вчера по инициативе Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) состоялась встреча транспортного бизнес-сообщества с вице-премьером Максимом **Акимовым**, в рамках которой интересы частных железнодорожных операторов представлял председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов. Участники обсудили вопросы работы крупного бизнеса в реализации инфраструктурных проектов и цифровизации грузопотоков. Повестка встречи также включала тему поиска баланса интересов между компаниями и госмонополиями в контексте тарифной политики и недискриминационного доступа к инфраструктуре.

Во встрече также приняли участие генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, председатель Совета директоров ПАО «Мечел» Игорь Зюзин, генеральный директор СУЭК Владимир Рашевский, председатель Совета директоров AEON Corporation Роман Троценко, генеральный директор ОАО «ТМК» Александр Ширяев. Открыл мероприятие президент РСПП Александр Шохин, модерировал дискуссию вице-президент РСПП Игорь Вдовин.

<https://tass.ru/ekonomika/6375930>

ТАСС; 2019.04.25; ОКОЛО 2 МЛРД РУБЛЕЙ НЕОБХОДИМО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ

Оценочная стоимость строительства дороги между старыми и новыми Химками может составить около 2-2,2 млрд рублей, транспортную развязку планируют построить к 2021 году. Об этом сообщил губернатор Московской области Андрей Воробьев в эфире телеканала «360».

«Мы мобилизованы, нам федерация помогает деньгами. На паритетных началах будет построена развязка, стоимость которой оценочно где-то 2-2,2 млрд рублей», – сказал Воробьев, уточнив, что проектирование дороги планируется завершить в 2019 году, сдача объекта назначена на 2021 год.

Во время посещения НПО «Энергомаш» 12 апреля президент РФ Владимир Путин дал поручение решить проблему транспортного соединения между старыми и новыми Химками. 18 апреля на встрече с главой государства министр транспорта РФ Евгений Дитрих и губернатор Московской области Андрей Воробьев доложили о строительстве транспортной развязки на улице Репина.

<https://tass.ru/ekonomika/6378483>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2885015>

<https://360tv.ru/news/transport/proektirovanie-uzhe-nachalos-gubernator-podmoskovja-o-stroitelstve-novoj-dorogi-v-himkah-25042019/>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УМЕНЬШИТЬ КВОТУ НА ПРИЕМ ИНОСТРАНЦЕВ В КАЧЕСТВЕ ПИЛОТОВ; ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Минтранс РФ планирует уменьшить годовую квоту на трудоустройство иностранных граждан в качестве командиров воздушного судна (КВС) гражданской авиации.

Уведомление о начале подготовки соответствующего проекта постановления правительства ведомство разместило на портале regulation.gov.ru. Сам документ там пока не опубликован.

Российские авиакомпании получили право трудоустраивать иностранцев на должности КВС с 2014 года, когда правительство согласилось выделить им общую квоту в 200 человек в год. Если компании ее не выбирают, оставшиеся позиции могут использоваться в следующем году. Такая мера вводилась для борьбы с дефицитом командиров в РФ.

Но, как указывает **Минтранс**, установленная в 2014 году численность иностранных граждан в настоящее время «превышает потребность эксплуатантов». «Так, при установленной годовой квоте на прием на работу иностранных граждан для замещения должностей командира гражданского воздушного судна в 200 человек указанные должности замещают около 30 иностранных граждан», – говорится в материалах к проекту.

В нем также отмечается, что проект готовится по поручению зампреда правительства Татьяны Голиковой от 9 апреля. Его цель – «снижение численности иностранных граждан для возможности замещения должностей командиров». Как сильно планируется снизить квоту, неизвестно. В пресс-службе **Минтранса** «Интерфаксу» на соответствующий вопрос заявили: «В настоящее время проходит процедура публичных обсуждений, по итогам которой будет размещен текст проекта документа».

Как сообщалось, об очередном сборе заявок на прием иностранных КВС Росавиация объявляла в августе прошлого года. Из 377 доступных на тот момент квот в течение месяца были выбраны 240, в частности, авиакомпании группы «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) забрали квоты на 150 иностранных командиров, «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) – 35, грузовая AirBrigeCargo – 30. Сколько иностранцев было фактически трудоустроено, авиакомпании не сообщали.

В позапрошлом году глава «**Аэрофлота**» Виталий Савельев заявлял о массовом оттоке российских пилотов в Азию из-за более высоких зарплат, в связи с чем в отрасли появился их дефицит. После этого несколько российских перевозчиков, в том числе из группы «**Аэрофлот**», объявили о введении программ стимулирования летного состава: повысили им зарплаты и ввели разовые «подъемные». Позднее В.Савельев заявлял и о слишком высоких требованиях, предъявляемых к здоровью гражданских пилотов в России, он назвал это еще одной причиной их дефицита в отрасли. «У нас большая выбраковка пилотов по здоровью. Это неправильно! Мы потом находим своих пилотов, которые летают за рубежом в других авиакомпаниях совершенно спокойно», – говорил топ-менеджер.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6377646>

<https://www.kommersant.ru/doc/3955372>

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-sokratit-kvotu-dlya-pilotov-inostrantsev-2019-04-25/>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-mozhet-umenshit-kvotu-dlya-nayma-pilotov-inostrancev.html>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/mintrans-planiruet-snizit-kvotu-na-zarubezhnykh-pilotov/>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МОНИТОРИТЬ ЦЕНЫ НА СТРОЙМАТЕРИАЛЫ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил Минстрою совместно с ФАС организовать постоянный мониторинг цен на строительные материалы для объектов капитального и дорожного строительства, создаваемых в рамках нацпроектов.

Поручения, опубликованные в четверг на сайте правительства России, даны по итогам совещания у премьера совещание по вопросу о потребностях транспортного и строительного комплексов в материалах и оборудовании, используемых для реализации национальных проектов, которое прошло 12 апреля.

Минстрою также поручено активизировать работу по обязательному размещению производителями строительных материалов информации в федеральной инфосистеме ценообразования в строительстве (ФГИС ЦС), а также обеспечить переход к автоматизированному сбору и анализу информации о стоимости стройматериалов, в том числе посредством интеграции ФГИС ЦС с базами данных ФНС, ФТС и другими государственными автоматизированными системами.

Министерство должно ежеквартально предоставлять отчет о выполнении поручений, начиная с 20 мая.

Кроме того, Медведев поручил **Минтрансу** и ряду ведомств разработать транспортную схему для своевременной поставки строительных материалов и оборудования, используемых при реализации нацпроектов.

<https://realty.ria.ru/20190425/1553031144.html>

На ту же тему:

<https://futuraerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/288007>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6374452>

<https://asninfo.ru/news/86468-medvedev-poruchil-otslezhivat-tseny-na-stroymaterialy-dlya-natsproyektov>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ УТВЕРДИТЬ К ИЮЛЮ – АКИМОВ

Проект реализации высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург планируется утвердить в мае-июне, сообщил журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Мы планируем в течение мая-июня по ВСМ окончательно дизайн (реализацию – ИФ) проекта утвердить. Еще раз хотел бы сказать, что речь не идет о том, что мы что-то отменяем, речь идет об очередности реализации проектов», – сказал он, отвечая на вопрос о сроках утверждения оценки проекта ВСМ Москва – Петербург.

По его словам, предварительные оценки затрат на проект ВСМ Москва – Петербург обсуждаются. «Есть очень предварительные оценки, они обсуждаются. Но они уже есть, со стороны РЖД к нам материалы поступили», – добавил **М.Акимов**.

«(По ВСМ Москва – Казань – ИФ) мы не собираемся никоим образом перечёркивать ту огромную работу, которая была проделана под проектно-сметную документацию. Более того, локализация подвижного состава экономически будет иметь смысл, главным образом, при реализации двух проектов», – уточнил он.

Проекты создания железнодорожных высокоскоростных магистралей призваны разгрузить действующую сеть для грузовых перевозок, сообщил **М.Акимов** журналистам после встречи с деловыми кругами на площадке Российского союза промышленников и предпринимателей в среду. Идея ВСМ Москва – Казань не снята с повестки дня, вопрос в очередности реализации высокоскоростных проектов, заявлял он ранее.

Власти в настоящее время активно обсуждают варианты строительства в РФ железнодорожной высокоскоростной магистрали.

Первый вице-премьер РФ Антон Силуанов ранее раскритиковал проект строительства ВСМ, заявив о его экономической неэффективности. Позже газета РБК со ссылкой на источники сообщила, что Минфин предложил перераспределить 112 млрд рублей, предусмотренных на строительство участка высокоскоростной магистрали Москва – Казань РЖД, на проект «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) – терминал «Утренний» для завода «Арктик СПГ 2». Проект «НОВАТЭКа» по сжижению природного газа (СПГ) «Арктик СПГ 2» реализовывать нужно, но решения о перераспределении для него 112 млрд рублей бюджетных средств с проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань пока нет, сообщил журналистам **М.Акимов**.

ВСМ Москва – Казань предполагается проложить по территории семи регионов, на которых проживает более 25 млн человек. В 2015 году в Москве был подписан меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования проекта как приоритетного участка евразийского транспортного коридора «Москва-Пекин». Строительные работы предполагается начать в 2019 году – с участка Железнодорожный (Подмосковье) – Гороховец (Владимирская область) – он позволит запустить движение между Москвой и Нижним Новгородом.

Общая потребность в финансировании оценивается в 621,5 млрд рублей в ценах соответствующих лет (без учета НДС), из которых 200 млрд рублей ожидаются из федерального бюджета, говорилось в проекте финансового плана РЖД.

ТАСС; 2019.04.25; РЖД ПЕРЕДАЛИ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ОЦЕНКУ СТОИМОСТИ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ

РЖД передали в правительство материалы по предварительной оценке стоимости высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, сообщил журналистам вице-премьер **Максим Акимов**.

«Есть очень предварительные оценки (затрат на проект ВСМ до Петербурга – прим.ТАСС), они обсуждаются. Но они уже есть, со стороны РЖД к нам материалы поступили», – сказал **Акимов**.

По его словам, параметры проекта планируется утвердить в мае-июне. Он напомнил, что речь при этом не идет об отмене строительства ВСМ Москва – Казань. «Мы не собираемся никоим образом перечеркивать ту огромную работу, которая была проделана под проектно-сметную документацию (по ВСМ Москва – Казань – прим. ТАСС). Более того, локализация подвижного состава экономически будет иметь смысл главным образом при реализации двух проектов», – добавил вице-премьер.

<https://tass.ru/ekonomika/6376406>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.26; «МОСТОТРЕСТ» РОТЕНБЕРГА МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ; СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА ВМЕСТЕ С ДОРОГОЙ В ОБХОД ТОЛЬЯТТИ – 130-140 МЛРД РУБЛЕЙ

Один из крупнейших проектов этого президентского срока Владимира **Путина** – мост через Волгу в районе **Климовки** с обходом Тольятти стоимостью 130-140 млрд руб. – может построить компания «Мостотрест», принадлежащая Аркадию Ротенбергу. Об этом «Ведомостям» рассказали два чиновника Самарской области, участник правительственных совещаний, а также два человека, участвующих в проработке проекта. Этот заказ может стать одним из крупнейших для «Мостотреста» со времен строительства Крымского моста, но его роль в проекте еще обсуждается, знают собеседники «Ведомостей»: скорее всего, компания получит контракт на всю стройку и как минимум построит мост. Кроме того, по их словам, «Мостотрест» может войти в проектную

компанию и заработать еще и как инвестор. «Мостотрест» будет претендовать на подрядные работы, когда будет определен концессионер, подтвердил его представитель. Произойти это может в ближайшее время. Ожидается подача частной концессионной инициативы, говорил губернатор Самарской области Дмитрий Азаров. Это должно случиться до начала мая, знает региональный чиновник, концессионером выступит компания «Обход Тольятти».

Учредителем «Обхода Тольятти» является компания «Инфракап», которой пополам владеют бывший гендиректор Федерального центра проектного финансирования ВЭБ.РФ Александр Баженов и Мария Панина. Баженов подтвердил «Ведомостям» намерение подать частную концессионную инициативу и что в качестве генподрядчика планируется привлечь «Мостотрест».

Кроме того, в партнерство войдет одна из компаний «Автодора», которая будет выполнять функции оператора проекта, в будущем предполагается привлечь других партнеров, рассказывает Баженов, финансовое обеспечение заявки предоставляют Газпромбанк и Промсвязьбанк. «Прорабатываем проект, даем письмо поддержки и рассчитываем, что будем его финансировать», – отмечает вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер. Представитель Промсвязьбанка отказался от комментариев. Человек, близкий к банку, подтвердил, что он рассматривает возможность финансирования проекта.

Мост через Волгу с обходом Тольятти – первый проект международного транспортного коридора Европа – Западный Китай, указывает представитель «Автодора». Он уже включен в **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры. Мост должен восстановить «географическую справедливость», сказал «Ведомостям» Азаров: «Транспортное сообщение между правым и левым берегом Волги сейчас проходит по плотине Жигулевской ГЭС, которая не справляется с транспортным потоком». С мостом же его удастся увеличить, перехватив часть международного потока.

Проект четырехполосной платной дороги с расчетной скоростью 120 км/ч прошел Главгосэкспертизу в прошлом году: общая протяженность с подходами – 11,1 км, самого моста – 3,75 км. Не все прошлые наработки будут использованы при подготовке нового проекта, говорит человек, близкий к его участникам. Теперь предусмотрено строительство мостового перехода через Волгу протяженностью 8,6 км с учётом подъездных дорог и 88,7 км автодорог, рассказывает Баженов. Стоимость стройки будет определена по итогам повторного прохождения Главгосэкспертизы, продолжает он, пока предполагается, что 67 млрд руб. даст федеральный бюджет в качестве капитального гранта, весь проект стоит 130 млрд в ценах лет реализации. Такая сумма была указана в заявке Самарской области на получение капитального гранта, но, по словам одного из участников обсуждения проекта, стоимость несколько выше – 136-138 млрд руб.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/25/800276-mostotrest-rotenberga-volgu>

ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ, АРТУР ТОПОРКОВ; 2019.04.25; «НОВАТЭК» ДОГОВОРИЛСЯ О ПРОДАЖЕ ЕЩЕ 20% В «АРКТИК СПГ – 2»; ПАРТНЕРАМИ РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ В ПРОЕКТЕ СТАНУТ КИТАЙСКИЕ CNOOC И CNODC

«Новатэк» сообщил о подписании обязывающих соглашений об условиях вхождения в проект «Арктик СПГ – 2» с китайскими CNODC (100%-ная «дочка» CNPC) и CNOOC. Оба соглашения предусматривают приобретение 10%-ной доли участия в проекте. Исходя из какой стоимости проекта оценивалась стоимость этих пакетов, российская компания в сообщениях не уточняла. На вопрос «Ведомостей» представитель «Новатэка» сообщил, что соглашения были подписаны «на тех же условиях», что и с французской Total. Представители CNODC и CNOOC пока не ответили на запрос «Ведомостей».

«Мы рады, что CNOOC стал нашим новым партнером по проекту «Арктик СПГ – 2», поскольку Китай является одним из основных рынков сбыта нашего СПГ, – цитируются в

сообщении «Новатэка» слова предправления компании Леонида Михельсона. – Проект «Арктик СПГ – 2» будет инновационным для мирового газового рынка, а накопленный нами опыт строительства арктических СПГ-проектов, отработанная логистическая модель с выходом на перспективные рынки сбыта и значительные запасы углеводородов являются базой для успешной реализации этого проекта мирового уровня».

«Арктик СПГ – 2» должен стать вторым арктическим СПГ-заводом «Новатэка». Проект предполагает строительство трех линий сжижения по 6,6 млн т каждая, его общая стоимость оценивается в \$20-21 млрд. Запустить первую очередь «Арктик СПГ – 2» предполагается в 2022-2023 гг.

Формирование консорциума партнеров в проекте еще не завершено. Менеджмент «Новатэка» неоднократно сообщал, что планирует продать в общей сложности до 40% в «Арктик СПГ – 2». «На сегодняшний день принято решение правления о продаже в проекте 40%», – сообщили в «Новатэке». В марте этого года «Новатэк» закрыл первую сделку – по продаже 10%-ной доли в проекте французской Total. Стоимость «Арктик СПГ – 2» для сделки, о которой компании договорились еще в прошлом году, была оценена в \$25,5 млрд. Кроме того, у Total есть опцион на покупку половины продаваемых «Новатэком» акций сверх 40%-ного порога.

С учетом заключенных сегодня соглашений доля иностранных инвесторов в «Арктик СПГ – 2» выросла до 30%. Опыт работы с CNPC у «Новатэка» уже есть. Китайская компания – один из участников проекта «Ямал СПГ». Поэтапный запуск завода мощностью 17,5 млн т (мощность трех первых проектных линий) был закончен в декабре 2018 г. с опережением на год. Стоимость проекта оценивалась в сумму около \$27 млрд.

Вхождение сразу двух китайских компаний в проект повышает шансы на то, что он будет реализован вовремя и что «Новатэку» удастся собрать необходимое финансирование, считает старший директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. Это важный аспект, подчеркивает эксперт: проект, как и сам «Новатэк», находится под финансовыми санкциями США. «Заключенные сделки увеличивают вероятность того, что «Новатэку» удастся получить проектное финансирование от китайских банков, если это понадобится, – как в случае с «Ямал СПГ», – говорит Маринченко. – Кроме того, сделки подтверждают намерение Китая наращивать импорт СПГ. Как правило, китайские компании входят в проекты, когда планируют заключить долгосрочные контракты».

Одна из главных интриг – кто из компаний войдет в «Арктик СПГ – 2» четвертым иностранным партнером. Ранее Михельсон сообщал, что интерес к участию в проекте проявляли корейская Kogas и японские компании. Кроме того, долгое время одним из основных претендентов на вход в консорциум считалась Saudi Aramco.

Однако саудиты рассчитывали войти в проект с гораздо более серьезной долей. «Мы надеемся стать вторым по величине инвестором в проекте [«Арктик СПГ – 2»] после «Новатэка», – заявлял министр энергетики Саудовской Аравии Халед аль-Фалех в октябре прошлого года в интервью ТАСС. – Не просто войти в него, а войти с солидной долей. Будем надеяться, что наши условия будут приняты». О какой именно доле участия в акционерном капитале «Арктик СПГ – 2» может идти речь, Фалех тогда не сообщал. Но из его слов следовало, что коммерческое предложение российская компания уже получила: «Мы выразили свой интерес. Сейчас то, что мы должны сделать, – это договориться об условиях». Фалех подчеркивал, что чем раньше это произойдет, тем лучше.

Позднее стало известно, что Saudi Aramco была заинтересована в покупке 30% в «Арктик СПГ – 2». С учетом двух новых сделок без потери контроля в проекте «Новатэк» может продать Saudi Aramco не более 14,95% (19,9%, если Total откажется от своего опциона). Но интересна ли саудитам такая степень участия в проекте, пока неизвестно. Представитель Saudi Aramco отказался комментировать, сохраняет ли компания интерес к участию в проекте. «Мы ведем переговоры с другими потенциальными партнерами, но не

комментируем ход таких переговоров до подписания обязывающих соглашений», – говорит представитель «Новатэка».

Задача с поиском партнера на последние 10%, если будет продано 40% в проекте, кажется вполне выполнимой, считает Маринченко: «У потенциальных партнеров увеличится уверенность в успехе проекта в связи с вхождением туда китайцев».

Акции «Новатэка» к 14.36 выросли на 3,83% до 1192 руб., капитализация компании – почти 3,6 трлн руб. (данные Московской биржи).

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/25/800188-novatek-dogovorilsya>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3955359>

ТАСС; 2019.04.25; ПЯТЬ АЭРОПОРТОВ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ПОЛУЧАТ ИЗ ГОСБЮДЖЕТА 680 МЛН РУБЛЕЙ

Пять северных аэропортов Красноярского края, переданных в апреле этого года из региональной в федеральную собственность, получают 680 млн рублей. Об этом на пресс-конференции в четверг сообщил **министр транспорта** региона Константин Димитров.

В апреле этого года правительство России своим распоряжением передало аэропорты Туры, Ванавары, Байкита, Хатанги и Енисейска в собственность Федерального казенного предприятия (ФКП) «Аэропорты Красноярья». Ранее губернатор региона Александр Усс отмечал, что перевод аэропортов в федеральную собственность позволит за счет федеральных средств провести реконструкцию взлетно-посадочных полос и построить новые терминалы.

«На этот год уже определен серьезный бюджет. На эти пять аэропортов будет выделено 680 млн рублей. Средства будут направлены на содержание этих аэропортов, приобретение новой техники и улучшение взлетно-посадочных полос», – сказал Димитров, добавив, что это федеральные средства. По его словам, в этом году планируется строительство нового терминала в Хатанге.

Он сообщил, что аэропорт Диксон, переданный в состав федерального казенного предприятия, в 2018 году также получит 120 млн рублей федеральных средств. Эти деньги пойдут, в том числе и на модернизацию взлетно-посадочной полосы.

В 2012 году было создано ФКП «Аэропорты Красноярья», в которое были переданы аэропорты Козинска, Мотыгино, Северо-Енисейска, Туруханска и Подкаменной Тунгуски. На втором этапе в состав ФКП планировалось передать аэропорты Туры, Байкита, Ванавары, Хатанги, Диксона и Енисейска, однако в 2018 году был передан только Диксон. В региональной собственности остаются аэропорты «Черемшанка», Игарка и Богучаны, их передача в федеральную собственность не планируется.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/289703>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.25; МАРШРУТ ПРИТЯЖЕНИЯ; УЧТЕНА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МТМ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

О реализации федерального проекта «Европа – Западный Китай», предусматривающего создание новой международной транспортной магистрали на территории России, способах развития придорожной инфраструктуры для заправки транспортных средств сжиженным и компримированным природным газом (СПГ и КПП) шла речь на первом рабочем заседании временной комиссии Совета Федерации по осуществлению парламентского контроля за ходом реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Как рассказал на заседании комиссии первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, отчет работы над этим проектом ведется с 2008 года, когда президенты России и Казахстана подписали меморандум о сотрудничестве и развитии

автодорог, связывающих Европу и Западный Китай. Определенный импульс проект получил в сентябре 2014 года, когда было подписано соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Тогда был предложен первый вариант трассировки маршрута. В том же году проект был включен в программу деятельности Госкомпании «Автодор» на долгосрочный период, утвержденную распоряжением Правительства РФ.

Новая трассировка российской части международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай», предложенная Минтрансом России, была утверждена в августе 2018 года протоколом совещания у заместителя Председателя Правительства РФ. В настоящее время утвержден необходимый комплект документов, федеральным бюджетом предусмотрены лимиты финансирования этого проекта, включенного в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. 29 января текущего года протоколом совещания рабочей группы правительственной комиссии федеральный проект полностью сформирован, а 19 марта принят план-график его реализации, сообщил **Иннокентий Алафинов**.

Итак, трассировка российской части МТМ включает скоростную автодорогу М-11 Санкт-Петербург – Москва, строительство которой будет завершено в 2019 году. Далее маршрут пройдет по участку ЦКАДа в Московской области (пусковой комплекс № 3). От столицы маршрут пойдет на восток по планируемой к строительству скоростной автодороге Москва – Нижний Новгород – Казань до ее пересечения с федеральной трассой А-151 Цивильск – Ульяновск в районе поселка Канаши. Затем по ней до Самары. В планах **Росавтодора** – приведение дороги А-151 в нормативное состояние.

Следующий объект на маршруте – строительство обхода Тольятти с возведением мостового перехода через Волгу. Кстати, Самарско-Тольяттинская агломерация – единственная в этом регионе, не имеющая моста через реку. До сих пор весь транзитный транспортный поток трассы М-5 «Урал» следует по плотине Жигулевской ГЭС. Строительство этого объекта – региональный концессионный проект, получивший одобрение трехсторонней комиссии. Доля госфинансирования – 60%, остальное – частные инвестиции. Начало реализации проекта – в этом году.

За обходом Тольятти трансконтинентальный маршрут проляжет по федеральной дороге М-5 «Урал» и региональной трассе Р-224 (подъезд к Оренбургу). И, наконец, заключительный участок МТМ пройдет по федеральной автодороге Р-239 Оренбург – Акбулак – граница с Казахстаном (Сагарчин), которая будет капитально отремонтирована. Окончательная трассировка МТМ «Европа – Западный Китай» была согласована со всеми регионами прохождения маршрута. Выбранный вариант был проработан со специалистами Высшей школы экономики и Аналитического центра при Правительстве РФ, подчеркнул **Иннокентий Алафинов**. Предпочтение этому варианту было отдано потому, что он способен обеспечить максимальный мультипликативный эффект в экономике страны.

Строительство основного хода МТМ будет вестись на принципах ГЧП. В целом объем госбюджетных ассигнований составит около 63% и примерно 37% – частные инвестиции, пояснил **Иннокентий Алафинов**. Планируемый заказчик указанных работ – Госкомпания «Автодор», которая в этом году полностью завершит строительство трассы М-11, в следующем – планирует ввести три участка

ЦКАДа, а в 2021-м еще один. Таким образом, в ближайшие годы в отрасли высвободятся значительные строительные мощности и ресурсы, обладающие компетенциями. И реализация нового масштабного проекта («Европа – Западный Китай») позволит не только сохранить производственные возможности по развитию инфраструктуры, но и приумножить этот опыт.

По оценкам экспертов, проект создания транспортного коридора способен обеспечить за 30 лет общий интегральный эффект в размере 2,5 трлн руб. Удельный прирост ВВП на 1 рубль вложенных инвестиций составит 2 руб. 43 коп. Прямые поступления налогов и сборов в бюджет приблизятся к 600 млрд руб.

Непосредственно в зоне тяготения транспортного маршрута проживают 50 млн человек. Как подсчитали специалисты, на протяжении российской части МТМ сосредоточено 70% предприятий отечественной автомобильной промышленности, 50% аэрокосмической отрасли и оборонки, 40% предприятий металлургии и 30% мощностей машино- и приборостроения. Ожидается, что трасса поможет создать 40-50 тыс. новых рабочих мест. И еще: проведенные исследования показывают, что к 2025 году сама трансконтинентальная магистраль привлечет внутренние грузопотоки объемом до 70 млн тонн. Именно на них в первую очередь рассчитана финансовая модель проекта.

Председатель временной комиссии Совета Федерации – заместитель председателя Комитета СФ по международным делам Александр Бабаков дал высокую оценку выступлению первого заместителя министра транспорта РФ. Он отметил, что работа над проектом ведется не только с учетом технологических факторов, учтены и ожидаемые социально-экономические эффекты от строительства международной магистрали.

О развитии придорожной инфраструктуры, в том числе вдоль МТМ «Европа – Западный Китай», для заправки транспортных средств СПГ и КПГ рассказал заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» Георгий Чичерин. По его словам, в компанию в последние годы поступает много обращений от перевозчиков по развитию сети автозаправочных станций газомоторного топлива на федеральных дорогах для удешевления перевозки грузов и пассажиров. Следуя запросам пользователей, специалисты ГК «Автодор» работают в этом направлении. Результатом активного взаимодействия с Росавтодором, Минтрансом России и Минэнерго стала совместно разработанная и представленная на согласование схема размещения АЗС сжиженного и компримированного природного газа вдоль федеральных трасс. А в последнее время вместе с ПАО «Газпром» проработан вопрос одновременного развития как сети многотопливных АЗС, так и производственной инфраструктуры, которая будет снабжать их горючим.

В настоящий момент проработано размещение 14 объектов производственной инфраструктуры в европейской части страны, 8 из которых будут обеспечивать МФЗ в зоне, прилегающей к МТМ «Европа – Западный Китай». Решая вопросы размещения объектов производственной инфраструктуры вблизи федеральных трасс, специалисты тем самым дают возможность регионам в дальнейшем развивать свою сеть газозаправочных станций, подчеркнул Георгий Чичерин. ГК «Автодор» проработала концепцию создания специальной проектной компании, которой будет поручено параллельно с развитием дороги обеспечивать обустройство дорожно-транспортной инфраструктуры – сети автозаправочных станций.

<http://transportrussia.ru/item/4912-marshrut-prityazheniya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.04.25; «СКОРОСТНОЙ» КОНТЕЙНЕР; О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ТЕХНОЛОГИИ ПРОПУСКА УСКОРЕННЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ

За первый квартал 2019 года транзитные перевозки контейнеров по сети РЖД выросли на 15,3%, до 1,15 млн TEU. По словам заместителя начальника Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Валерия Зобнина, специалисты холдинга внедряют программу повышения маршрутной скорости транзитных контейнерных поездов, проходящих по территории РФ.

В настоящий момент в компании ведутся работы по совершенствованию технологии пропуска ускоренных контейнерных поездов, сообщил Валерий Зобнин, выступая на

конференции «Транспортная отрасль России: железнодорожный сектор». Развитие технологии формирования и пропуска поездов повышенного веса и длины позволяет снизить количество используемых локомотивов, увеличить пропускную и провозную способность железной дороги. Важную роль при этом играют такие факторы, как уменьшение времени стоянок на технических станциях, упрощение обработки документов и пограничных операций и т. д. Специалисты компании проанализировали динамику маршрутной скорости транзитных контейнерных поездов: на территории России она значительно выше в сравнении с аналогичными показателями на территории Белоруссии и Казахстана. Средняя скорость движения поезда в 2018 году составила 921 км/сутки. Предполагается, что в этом году маршрутная скорость движения контейнерного состава составит уже 1200 км/сутки.

Начальник управления координации транспортно-логистической деятельности ЦФТО ОАО «РЖД» Николай Досегаев напомнил о том, что в компании реализована услуга по ускоренной доставке грузов – «Грузовой экспресс». Данная услуга позволяет сократить время нахождения груза в пути следования за счет проследования участка пути по специально разработанному расписанию. Вагоны с грузами клиентов, имеющими незначительные объемы, формируются на опорной станции в технический маршрут и следуют до станции расформирования без переработок в пути следования.

Данная технология позволяет сегодня по скорости доставки грузов конкурировать с автомобильным транспортом, а использование услуги в комплексе с оказываемыми дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД» услугами по предоставлению подвижного состава, погрузо-разгрузочными работами значительно упрощает сам процесс перевозки железнодорожным транспортом.

В частности, такие технологии применяются на полигоне Свердловской железной дороги, где по специально разработанному графику на постоянной основе грузы перевозятся по 47 направлениям. В 2018 году проследовали 7680 таких поездов, перевезены 12,5 млн тонн грузов. Это составило 9% от общей погрузки СвЖД. Современные технологии успешно применяются для перевозки контейнерных грузов. В 2018 году на СвЖД были сформированы 390 ускоренных контейнерных поездов.

Всего в январе – марте 2019 года на СвЖД во всех видах сообщения было перевезено 68,3 тыс. контейнеров TEU, что на 11,4% больше, чем за аналогичный период 2018 года. Во внутреннем сообщении отправлено 44,5 тыс. TEU (+18,6%), в экспортном – 23,7 тыс. TEU. По итогам этого года объем контейнерного транзита может вырасти еще на 16-17%. Такой прогноз дал исполнительный директор ООО «Феско интегрированный транспорт» (входит в Транспортную группу FESCO) Герман Маслов. «Данный показатель поступательно растет два года подряд. Если в 2017 году по сети РЖД было транзитом перевезено 417 000 TEU, то в 2018-м – уже 550 000 TEU», – напомнил он. Для увеличения объема транзитных перевозок контейнеров к 2024 году должны быть привлечены на сеть РЖД еще 1,5 млн TEU грузов дополнительно. Как этого добиться?

Как известно, 70% контейнерного транзита по территории России приходится на перевозки между Европой и Китаем. И если раньше из ЕС в КНР подвижной состав в основном уходил порожним, то сегодня грузопоток более сбалансирован.

- Ничего удивительного в этом нет, так как операторы подвижного состава стараются сократить расходы и вернуть контейнер обратно с наименьшими потерями, – пояснил Герман Маслов.

По данным FESCO, общий грузопоток из стран Юго-Восточной Азии в Европу в среднем оценивается в 22 млн TEU. Республика Корея и Япония, в частности, генерируют порядка 5 млн TEU. По мнению докладчика, Россия может претендовать как минимум на 10% от этого грузопотока, а это около 0,5 млн TEU.

По словам Германа Маслова, основным преимуществом перевозки через территорию РФ является скорость транспортировки. Но вот конкурировать по цене нам пока затруднительно.

Дополнительным источником роста внутренних железнодорожных контейнерных перевозок являются морские порты, убежден директор по железнодорожной логистике группы Global Ports Никита Пушкарев. Ведь включение в транзит коридоров с задействованием морских портов является актуальной задачей в плане развития торговых отношений с ближайшими соседями – Японией и Кореей. Для этого процессы синхронизации морских сервисов с железнодорожными должны развиваться. «Сухой порт» мог бы стать поддержкой для железной дороги, консолидируя повагонные отправки. Может быть, необходимо использовать частную локомотивную тягу, которая снизила бы дополнительные маневровые операции? – задается вопросом Никита Пушкарев.

Примечательно, что в 2018 году экспорт из Азии в Европу вырос на 2,2%, установив новый рекорд, а вот экспорт из Европы в Азию в годовом исчислении, наоборот, немного сократился, снизившись на 2,3%. Эти факторы также надо учитывать.

Директор по экспедированию компании «РЖД Логистика» Антон Горбунов сообщил о том, что в целях организации прямых железнодорожных контейнерных перевозок между Вьетнамом и Россией был дан старт развитию нового международного транспортного коридора Россия – Вьетнам. И хотя объемы контейнерных отправок в этом направлении пока скромные, этот партнер открывает очень перспективный рынок сбыта.

Еще один проект способен составить конкуренцию Суэцкому каналу. Антон Горбунов напомнил о том, что недавно представители трех стран – России, Индии и Ирана – подписали договор о сотрудничестве для ускорения организации международного транспортного коридора «Север – Юг», который пройдет из РФ в Индию через Тегеран. Сам проект существует уже без малого 20 лет, но его реализация все время откладывалась. И вот появился шанс на то, что в ближайшее время транспортный коридор наконец-то запустится.

<http://transportrussia.ru/item/4915-skorostnoj-kontejner.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ КОЖЕМЯКО ПО РАЗВИТИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ВЛАДИВОСТОКА

Президент РФ Владимир Путин перед началом переговоров с председателем Госсовета КНДР Ким Чен Ыном провел рабочую встречу с губернатором Приморского края Олегом Кожемяко.

Президент поддержал предложение о мосте на остров Русский через остров Елена и реконструкции путепровода Некрасовский до Зари, что существенным образом повлияет на транспортную ситуацию во Владивостоке.

Кроме того, глава региона доложил о социально-экономическом развитии Приморья.

<http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?id=1026044&sec=1671>

На ту же тему:

<https://www.newsvl.ru/vlad/2019/04/26/180179/>

<https://primamedia.ru/news/807839/>

ТАСС; 2019.04.25; ЦЕНТР ПО КОНТРОЛЮ КАЧЕСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ СОЗДАДУТ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Дорожно-транспортный центр, который займется контролем качества работ, создадут в Ивановской области в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это планируется сделать в 2019 году. Соответствующее распоряжение подписал губернатор Станислав Воскресенский. Об этом сообщается в четверг на сайте правительства Ивановской области.

«Повышение контроля качества дорожных работ – одна из основных функций «Дорожно-транспортного центра». Раньше контроль ремонтов осуществлялся только при приемке этапов выполненных работ. В текущем году будет внедрен системный, ежедневный контроль с использованием современных технических средств и информационных технологий не только в отношении ремонтов, но и качества содержания дорог», – цитирует пресс-служба главу департамента дорожного строительства региона Дмитрия Вавринчука.

Вавринчук также отметил, что это особенно актуально при реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В составе новой структуры будет работать служба инспекции дорог, дорожная лаборатория и ситуационный центр. На учреждение возлагают функции не только по созданию единой системы контроля, но и внедрение региональной навигационно-информационной системы управления общественным транспортом.

Как сообщалось ранее, в 2019 году бюджет дорожного фонда Ивановской области составит 4,35 млрд рублей, из которых 1,24 млрд рублей регион получил в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В планах – отремонтировать 119 км региональных дорог, более 23 км улично-дорожной сети в Иванове, более 50 км местных дорог. Также планируется провести мероприятия по повышению безопасности движения на 10 региональных трассах и реконструировать 12 км дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/290869>

ТАСС; 2019.04.25; НОВЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОННЫЙ ЗАВОД ОТКРЫЛИ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Новый асфальтобетонный завод с объемом инвестиций 100 млн рублей открылся в Ивановской области. Решение о строительстве предприятия, способного обеспечить качественно-новый уровень материалов, связано с реализацией **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается в четверг на сайте правительства региона.

«В Фурмановском районе начал работу новый асфальтобетонный завод компании «ДорСтройТрест». Общий объем инвестиций составил 100 млн рублей. Решение о строительстве завода напрямую связано с началом реализации в регионе национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, основным критерием которого является использование в дорожной деятельности новых технологий и материалов в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», – приводит пресс-служба слова начальника департамента дорожного хозяйства и транспорта по региону Дмитрия Вавринчука.

Производительность нового завода – 160 тонн асфальтобетонной смеси в час. Предприятие будет изготавливать асфальт для нужд Ивановского, Фурмановского, Приволжского, Родниковского, Шуйского районов.

По данным регионального правительства, в середине мая аналогичный завод планируют открыть в поселке Савино. Еще четыре похожих предприятия ранее были модернизированы в Кинешемском, Ивановском, Тейковском районах и Кохме.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/292747>

ТАСС; 2019.04.25; ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ СОЗДАЛИ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Интерактивную карту, предупреждающую водителей о местах концентрации ДТП, создали в Калининградской области в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Сервис начнет работу в открытом доступе к

лету текущего года, сообщил ТАСС в четверг руководитель пресс-службы областного правительства Дмитрий Лысков.

«Проект находится в высокой степени готовности, геоданные загружены, сервис проходит последние тесты, если все они будут пройдены успешно, уже к лету текущего года он начнет работу в открытом доступе», – сказал Лысков.

Сервис будет включен в геопортал пространственных данных, разрабатываемый областным Министерством цифровых технологий и связи. Он позволяет определять места, где чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия, их характер, принимать решения о мерах необходимых для снижения аварийности на дорогах, добавил собеседник агентства.

По данным областных властей, в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» до 2024 года в нормативное состояние будут приведены порядка 900 км региональных и местных дорог. В общей сумме на эти цели будет направлено порядка 19 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/292889>

ТАСС; 2019.04.25; КРАСНОЯРСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ДОВЕСТИ ДОЛЮ ДОРОГ В КРАЕ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ ДО 67%

Власти Красноярского края к 2024 году намерены довести долю региональных дорог в нормативном состоянии до 67%, сообщил на пресс-конференции в четверг **министр транспорта** региона Константин Димитров.

«Дорожная сеть в Красноярском крае находится в относительно благополучном состоянии, в нормативном состоянии – 64% региональных автодорог, к концу реализации **нацпроекта** мы планируем увеличить этот показатель на 3%», – сказал Димитров.

По его словам, в Красноярске к 2024 году количество дорог в нормативном состоянии увеличится с 62% до 85%.

По словам Димитрова, в этом году в рамках реализации проекта планируется отремонтировать 280 километров региональных автодорог. «В этом году мы получим 2,25 млрд рублей [из федерального бюджета], к концу реализации проекта эта сумма будет доведена до 3 млрд рублей», – сказал министр.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6374939>

ТАСС; 2019.04.25; РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО ПРИВЕСТИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 45,8% АВТОДОРОГ

Около 12 тыс. км автомобильных дорог в Ростовской области не соответствуют нормативным стандартам, что составляет примерно 45,8% дорог общего пользования. Об этом в четверг сообщил губернатор Василий Голубев в областном парламенте, представляя отчет о результатах работы правительства в прошлом году.

«В 2018 году продолжалась реализация федерального проекта «Безопасные и качественные дороги». Объем фактических расходов составил 1,5 млрд рублей. <...> Доля протяженности автодорог Ростовской агломерации (общая протяженность 2011,5 км), соответствующих нормативам, сегодня выросла до 66%, это плюс 10% к прошлому году. И как результат на данных территориях число ДТП сократилось на 15,2%, число погибших – на 7,4%, число раненых – на 16,8%. <...> Однако нельзя не отметить, что из всей протяженности автодорог общего пользования не отвечает нормативным требованиям на сегодняшний день 45,8% дорог», – сказал он.

Пресс-служба губернатора уточняет, что речь идет об участке протяженностью более 12 тыс. км, так как вся протяженность автодорог общего пользования в регионе составляет около 27 тыс. км.

Как сообщалось ранее, на работы по приведению дорог в нормативное состояние Ростовская область направит 45,5 млрд рублей. Деньги выделены в рамках **нацпроекта**.

Часть средств уйдет на ремонт и реконструкцию 870 км дорог трех агломераций – Ростовской, Шахтинской и Таганрогской, общая протяженность которых составляет 3614,4 км. В этом году планируется отремонтировать 367,6 км дорог регионального и 77,2 км дорог местного значения.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/293933>

ТАСС; 2019.04.25; СМЕРТНОСТЬ В ДТП В ЧЕЧНЕ ВТРОЕ ПРЕВЫСИЛА СРЕДНИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ПО РОССИИ

Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий в Чечне почти втрое превышает среднероссийский показатель. На 100 пострадавших в ДТП в республике приходится 22 погибших, сообщил заместитель полномочного представителя президента РФ в СКФО Валерий Попков.

«Самая высокая тяжесть последствий в ДТП из всех субъектов Российской Федерации зарегистрирована в Чеченской Республике и составила 22 погибших человека на 100 пострадавших участников ДТП», – сказал он на совещании по реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» в СКФО.

По словам Попкова, в 2018 году на дорогах округа произошло более 7,4 тыс. ДТП, в которых погибли более 1,3 тыс. человек, более 10 тыс. человек были ранены.

«Показатели несколько ниже уровня 2017 года, но в регионе крайне высокая тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, это относительный показатель, характеризующий число погибших на 100 пострадавших в ДТП. В целом в РФ этот показатель составляет 7,8 человека на 100 пострадавших, по СКФО данный показатель составляет 11,2 человека», – отметил Попков.

Полномочный представитель президента РФ в СКФО Александр Матовников отметил, что, согласно **нацпроекту**, в округе к 2024 году уровень смертности должен снизиться в три раза. «Уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры региона. Впервые на государственном уровне провозглашено стремление к нулевой смертности на дорогах РФ», – подчеркнул полпред.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6371233>

ТАСС; 2019.04.25; БОЛЕЕ 135 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В ЮГРЕ В 2019 ГОДУ

Власти Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (ХМАО – Югры) в 2019 году планируют отремонтировать более 135 км дорог. Это позволит увеличить долю дорог в нормативном состоянии до 84,79%, сообщили ТАСС в четверг в региональном департаменте общественных и внешних связей.

«В соответствии с планом реализации регионального проекта «Дорожная сеть», входящего в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги**», в 2019 году в Югре будет отремонтировано более 105 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, а также 30,8 км дорожной сети городских агломераций», – сказал собеседник агентства.

На 1 января 2018 года доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, составляла 84,14%. Планируется, что к концу 2024 года этот показатель достигнет 87,22%. В целом, до 2024 года запланировано строительство и обновление 633 км трасс в Югре.

Власти Югры при реализации **нацпроекта** планируют снизить смертность в дорожно-транспортных происшествиях к 2024 году в 2,5 раза.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/288201>

РГ КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ; ЮРИЙ ГЕНЬ; 2019.04.25; ТРАССА М-4 «ДОН» ОТ КРАСНОДАРА ДО ПАВЛОВСКОЙ СТАНЕТ ПЛАТНОЙ

На Кубани участок федеральной трассы М-4 «Дон» станет платным. Об этом сообщили в пресс-службе ГК «Автодор». Платная эксплуатация дороги вводится на участке «1195 км – 1319 км» с 29 апреля.

1195 километр федеральной трассы начинается в районе станицы Павловской. А заканчивается этот платный участок (1319 километр) в районе Восточного обхода Краснодара. Таким образом, режим платной эксплуатации вводится на отрезке от кубанской столицы – до станицы Павловской. Сейчас это одно из самых оживленных мест трассы. В летний период по нему из Москвы и центральных регионов России в сторону Краснодара ежедневно проезжают тысячи автомобилей.

В соответствии с федеральным законодательством, в качестве альтернативы платному участку, существует бесплатная дорога. Ей является трасса Р-217 «Кавказ». Стоит отметить, что автомобилистам придется проехать от Краснодара в сторону Кропоткина порядка 130 километров, чтобы обогнуть платный участок М-4 «Дон» и оказаться на его бесплатной альтернативе – дороге Р-217 «Кавказ».

Проезд на платном участке М-4 «Дон» (1195 км – 1319 км) составит 200 рублей в дневное время и 120 рублей – в ночное, отмечают в ГК «Автодор». При этом при приобретении абонеента на 20 поездок, стоимость одного проезда составит 120 рублей. А для абонеента на 50 поездок – стоимость разового проезда составит 80 рублей.

Отмечается, что на данном отрезке трассы будет создана открытая система сбора оплаты, при которой автомобилист должен будет оплатить проезд один раз, независимо от расстояния, которое планирует пройти. Деньги будут приниматься на пункте взимания платы (ПВП) при каждом его пересечении.

<https://rg.ru/2019/04/25/reg-ufo/trassa-m-4-don-ot-krasnodara-do-pavlovskoj-stanet-platnoj.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.04.25; АКТИВНАЯ ФАЗА; МНОГИЕ РЕГИОНЫ УЖЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ПОДРЯДЧИКОВ, КОТОРЫЕ ПРИСТУПЯТ К РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА БКД 2.0

В апреле началась активная фаза реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». На развитие транспортной инфраструктуры субъектам РФ предоставляются большие финансовые ресурсы. Для эффективного их освоения регионы, ставшие участниками **нацпроекта**, в кратчайшие сроки завершили заключение «денежных» соглашений с **Росавтодором** о предоставлении межбюджетных трансфертов. Теперь надо максимально ускорить подписание аналогичных соглашений между субъектами РФ и органами местного самоуправления для своевременного проведения конкурсных процедур.

Напомним, что этому этапу предшествовали рассмотрение региональных программ дорожных работ, их корректировка и доработка. Уже в начале 2019 года субъекты РФ согласовали с **Росавтодором** все дорожные программы на ближайшие 6 лет с точностью до конкретного объекта.

К настоящему времени многие территории уже определили подрядчиков, которые приступят к реализации **нацпроекта**. Так, в Пензенской и Тамбовской областях, а также республиках Дагестан и Тыва 100% мероприятий включены в планы-графики торгов, идут конкурсные процедуры. Все субъекты РФ должны в ближайшее время завершить контрактацию по шести тысячам объектов, предусмотренных региональными программами.

А как идет подготовка к реализации **нацпроекта** БКД 2.0 в регионах, каких результатов от него ждут местные жители? Оренбургская область, к примеру, включилась в работу, уже имея опыт участия в приоритетном проекте в 2017-2018 годы. В текущем году дорожные работы, в том числе при федеральной поддержке, будут вестись в двух городских

агломерациях – Оренбургской и Орской. Перечень объектов для ремонта и строительства был сформирован с учетом интенсивности движения, наличия очагов концентрации ДТП. Важным критерием при планировании работ стало и мнение жителей. С этой целью в регионе проводились общественные обсуждения и рассматривались обращения граждан. Кроме того, осуществлялся мониторинг в социальных сетях. Общественные слушания прошли в Оренбурге в декабре прошлого года с участием представителей главного управления дорожного хозяйства области, городской администрации, общественных активистов и горожан.

Большинство жителей региона подчеркнули важность строительства автодороги в обход поселка Ростоши, которая соединит Загородное и Нежинское шоссе, а также строительства кольцевой транспортной развязки по северному проезду и ремонт эстакады по ул. Донгузской. Появление этих объектов позволит значительно разгрузить транспортный поток в северо-восточной части Оренбурга. По итогам опроса общественного мнения именно эти объекты были включены в план работ Оренбургской агломерации на 2019 год.

Всего в этом году в Оренбургской агломерации отремонтируют 17 объектов улично-дорожной сети общей протяженностью более 72,4 км, в том числе построят 4,7 км новых магистралей. Объем финансирования составит около 1,36 млрд руб.

Общественные слушания также состоялись в Орской агломерации, в состав которой включены города Орск, Новотроицк и Гай. Орчане предложили комплексно подойти к реализации дорожных планов и синхронизировать работы по ремонту участка дороги от площади Гагарина до реки Урал с мероприятиями по благоустройству парка Северный, проводимыми в рамках проекта «Формирование комфортной городской среды».

В Гае жители выбрали для ремонта улицу Ленина. Участок рядом с Центральной площадью приведут в нормативное состояние в рамках подготовки городской инфраструктуры к празднованию 60-летия со дня основания города. Жители Новотроицка назвали наиболее важными объектами центральные магистрали города – улицы Советскую, Заводскую и Уральскую. Всего в Орской агломерации предстоит ремонт 63,4 км автодорог регионального и местного значения. Финансирование составит около 470 млн руб.

Всего в 2019 году в Оренбургской области на реализацию **нацпроекта** БКД 2.0 из всех источников финансирования будет направлено более 3,1 млрд руб. В список основных мероприятий включены ремонт и реконструкция 199,8 км региональных трасс, а также приведение в нормативное состояние 37,7 км и строительство 4,7 км автодорог местного значения в границах городских агломераций. Также запланированы мероприятия по ликвидации наиболее опасных аварийных участков, строительство надземного пешеходного перехода, устройство линий электроосвещения.

Волгоградская область также вошла в число 83 субъектов РФ, где стартует **нацпроект**. В его рамках на региональных автодорогах установят дополнительное оборудование для мониторинга дорожной ситуации и создадут современные автоматизированные пункты весогабаритного контроля (АПВГК). Их внедрение позволит повысить сохранность дорог, увеличить их межремонтные сроки.

Так, в 2019 году будут приобретены шесть новых АПВГК. Их установят на региональных и местных дорогах с учетом специфики грузопотока, проходящего через территорию Волгоградской области. Работу систем синхронизируют с аналогичными федеральными объектами, что позволит создать единую сеть контроля.

Возможности современных АПВГК позволяют автоматически взвешивать и определять размеры транспортного средства без его торможения. Новая техника также способна определять скорость движения машины и проводить фотофиксацию. Создание такой системы позволит в круглосуточном режиме контролировать трафик и выявлять перегруженные машины для принятия предусмотренных законом мер.

А вот в Приморском крае планы дорожных работ синхронизируют с мероприятиями в рамках проектов «Умный город» и «Формирование комфортной городской среды». Как отметил **директор департамента** транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Виктор Свяченковский, важно не только отремонтировать ту или иную улицу с применением передовых технологий и материалов, обустроить инфраструктуру современными техническими средствами организации дорожного движения, но и обеспечить комплексный эффект от проводимых работ. Межведомственное взаимодействие при планировании и реализации мероприятий **нацпроекта** БКД 2.0 позволит исключить ситуации, когда только что отремонтированное дорожное покрытие разрушают при выполнении коммунальных работ.

В текущем году в рамках **нацпроекта** в четырех муниципалитетах Владивостокской агломерации планируется привести в нормативное состояние 100 дорожных объектов. Общая площадь работ составит более 870 тыс. кв. метров. На 15 улицах столицы Дальнего Востока пройдет капитальный ремонт. В список объектов, составленный с учетом пожеланий граждан, вошли улицы Луговая, Спиридонова, Шепеткова, Вилкова, Добровольского, Калинина, Сахалинская, Китрова, Нижнепортовая, Хабаровская, Воропаева, Нерчинская, Приходько, Енисейская и Шкотовская. Здесь проведут устройство ливневой канализации, заменят дорожное покрытие, обустроят пешеходные дорожки и тротуары, установят ограждение.

Кроме того, в планах дорожников – ремонт 19 км краевых дорог: Артем – Находка – Порт Восточный, Раздольное – Хасан, Сибирцево – Жариково – Комиссарово. На реализацию мероприятий в рамках национального проекта по направлениям «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в 2019 году направят около 1,8 млрд руб.

В Алтайском крае в 2019 году на развитие транспортной инфраструктуры из федерального и краевого бюджетов будет направлено более 5,7 млрд руб. Работы будут проводиться на территории Барнаула, Новоалтайска, Бийска, а также на региональной дорожной сети. Так, продолжится приведение в нормативное состояние стратегически важных для региона автодорог Калманка – Новороманово – Лебяжье и Белоярск – Заринск. Кроме того, планируется реконструкция дороги в обход Барнаула с мостовым переходом через реку Барнаулка. В числе объектов региональная трасса Бийск – Мартыново – Ельцовка – граница Кемеровской области, которая связывает между собой Алтайский край и Кемеровскую область. В нормативное состояние приведут более 10 км автодороги.

В Барнауле отремонтируют дорожное покрытие на проспектах Строителей, Социалистическом и Ленина. Планируется также продолжить строительство улицы Солнечная Поляна и начать реконструкцию улицы Попова, что позволит не только модернизировать дорожную инфраструктуру, но и значительно разгрузить магистрали с высоким автомобильным трафиком. В Новоалтайске в нормативное состояние приведут улицы Южсиба, Коммунистическую и Октябренок. В Бийске отремонтируют улицы Вали Максимовой, Севастопольскую и автодорогу от поселка Нефтебаза до трассы Р-256.

В преддверии дорожной кампании в выборе объектов ремонта в рамках **нацпроекта** приняли участие и представители общественности Иркутской области. По просьбам жителей в список таких объектов вошли 5 участков дорог. Так, в нормативное состояние будет приведена региональная трасса Иркутск – Оса – Усть-Уда, а также улица Култукская и 18-й Советский переулок в областном центре. Также в течение двух лет отремонтируют дорогу, ведущую к садовым товариществам «Кооператор» и «Восток». Кроме того, на региональной трассе Олха – Большой луг будет произведено устройство наружного стационарного освещения.

Всего же в 2019 году в Иркутской области планируют отремонтировать 240 км региональных и 61 км местных дорог. Работы будут вестись на дорожной сети Ангарской, Братской и Иркутской агломераций. Так, в рамках **нацпроекта** в Иркутске приведут в нормативное состояние 26 км дорог, в Ангарске – 19,8 км, в Шелехове – 6,2 км, в Усолье-Сибирском – 2,9 км. Другая важная задача – устранение мест концентрации ДТП. Для этого в регионе будут устанавливаться камеры видеонаблюдения нарушений ПДД. Только в 2019 году на автодорогах появятся 26 таких устройств. Общий объем финансирования запланированных в 2019 году дорожных работ составит около 7,7 млрд руб., из них 2,8 млрд будет предоставлено из федерального бюджета.

Участие в общественных слушаниях по реализации

БКД 2.0 приняли жители города Нерехта Костромской области. Улица Ленина, набравшая наибольшее количество голосов жителей в ходе обсуждений, включена в перечень объектов ремонта. Она является транзитной дорогой через районный центр по направлению в Ярославль. Протяженность улицы – 2,7 км, ее ремонт будет проходить в два этапа. Так, в 2019 году планируется привести в нормативное состояние 0,97 км автодороги. Сейчас администрация города проводит конкурсные процедуры по выбору подрядной организации.

Город Нерехта вместе с Костромой и Судиславлем входит в Костромскую городскую агломерацию, в границах которой в 2019 году планируется привести в нормативное состояние 14 км улично-дорожной сети. Большой объем работ будет проведен и на региональных трассах. В текущем году отремонтируют около 100 км дорожной сети, в том числе участки трасс в Костромском, Нерехтском, Парфеньевском, Вохомском, Павинском, Буйском, Сусанинском, Судиславском, Галичском и других районах.

В Курганской области в 2019 году в рамках **нацпроекта** планируется отремонтировать 123 км региональных трасс, что позволит увеличить долю автодорог, соответствующих нормативным требованиям, с 30,9% до 32,4%. К концу 2024 года доля региональных трасс в нормативном состоянии будет доведена до 45,2%, а дорожной сети Курганской агломерации – до 85%. Целевыми показателями также предусмотрено двукратное снижение очагов аварийности.

А всего в Курганской области за 6 лет планируют отремонтировать более 1300 км региональных трасс и 280 км дорог в границах Курганской городской агломерации, куда вошли областной центр и Кетовский район. На эти цели до 2024 года будет направлено более 17,2 млрд руб. из федерального и регионального бюджетов.

Выбор объектов ремонта проводился с учетом данных диагностики автодорог, межремонтных и гарантийных сроков, наличия проектной документации, рекомендаций ГИБДД по сокращению количества мест концентрации ДТП. Кроме того, учитывались маршруты движения пассажирского автомобильного транспорта.

<http://transportrussia.ru/item/4913-aktivnaya-faza.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.04.25; ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ БОЧКАМИ; ЕСЛИ У ВАС НЕ ВЫСТРОЕНА ОПТИМИЗИРОВАННАЯ ЛОГИСТИКА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Очередная, вот уже 4-я Международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» прошла в интересное для этой отрасли время.

2019 год начался с позитивных показателей: такими высокими темпами отрасль не росла с середины 2017 года. По данным Росстата, в январе 2019 года грузооборот автотранспорта в России показал максимальный индекс прироста и составил 18,3 млрд ткм – рост на 5,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Отраслевые эксперты считают, что тенденция к активному росту является реальным положительным индикатором, и в 2019 году отрасль не ждет серьезных внешних потрясений.

Исходя из текущей экономической ситуации и ожидаемых событий 2019 года, намечились следующие отраслевые тренды:

- «обеление» деятельности логистических компаний и уход с рынка мелких игроков;
- ужесточение государственного регулирования во всех сферах деятельности (обязательная маркировка 10 видов товарных категорий, весогабаритный контроль, мониторинг режима труда и отдыха водителей, изменения в законе о транспортно-экспедиторской деятельности);
- цифровизация логистических процессов и повышение квалификации сотрудников;
- массовый переход на электронный документооборот;
- перераспределение транспортных потоков – снижение импорта из Европы и рост числа поставок из Китая;
- изменение структуры логистических сервисов за счет развития сегмента e-commerce.

Все эти темы в большей или меньшей степени были затронуты в ходе работы конференции. Но начать хотелось бы с общего обзора состояния рынка транспортно-логистических услуг, его фактического состояния на 2018 год и перспектив до 2020 года, подготовленного и представленного исследовательским агентством M.A. Research. Материалы этого обзора, на наш взгляд, в наибольшей степени отвечают теме конференции – вызовы и возможности грузоперевозок.

Тенденции рынка

Если говорить о мировом рынке торговли и грузоперевозок, то ближайшая перспектива до 2020 года не слишком радует – темпы роста мирового ВВП могут снизиться до 2,8%, мировой торговли – до 3,5%, как следствие, снизятся темпы роста международных грузоперевозок: рост перевалки контейнеров в морских портах снизится с пиковых 6,6% в 2017 году до 2% в 2019-2020 годах.

Аналогичная ситуация и с авиаперевозками грузов и почты: рост почти 8% в 2017 году и падение до 3,1-3,2% в 2019-2020 годах.

Такой прогноз связан с очевидными рисками глобальных связей, к которым относятся напряженность в торговле и нарушения ее правил (такие, например, как санкции); повышение торговых барьеров и, как следствие, нарушение цепочек поставок; замедление распространения новых технологий; снижение темпов роста цен на сырьевые товары. По версии Всемирного банка последствия торговых войн в полной мере скажутся именно в 2019 году.

Что касается мирового рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ), то здесь ситуация более стабильная – на фоне пикового роста в 2017-2018 годах, соответственно, на 4,3 и 4,8%, на 2019-2020 годы планируется рост в среднем на 3,5%. Драйверами роста выступают внутренние грузовые перевозки, что снизит негативное влияние ухудшения мировой торговли, а также быстрый рост e-commerce. Именно в логистике в первую очередь апробируются такие высокие технологии, как робототехника, беспилотники, облачные технологии.

Российский рынок ТЛУ уступает рынкам ведущих стран не только количественно, но и качественно: если у нас на долю собственно грузоперевозок и экспедирования приходится 96% общего объема, то мировой показатель – 52%. Отсюда проигрыш по всем остальным позициям: на складские услуги – всего 4% (в мире – 28%), на управленческие – 1% против 19%. И на услуги 3PL-уровня приходится только 6,2% против 19%.

Если сопоставить динамику сегментов рынка транспортных услуг в 2017-2018 годах в процентах к предыдущему году, то лидером роста в целом является воздушный транспорт (диаграмма 1). Но если проанализировать динамику коммерческих перевозок грузов, то темпы роста в этом сегменте выше на автомобильном и железнодорожном транспорте – в среднем рост составил 2,5 и 3% соответственно. На воздушном транспорте в сегменте перевозок грузов отмечено пусть небольшое, но снижение – на 0,1-0,2%. И еще в 2018 году по сравнению с 2017 годом тарифы на грузоперевозки росли на всех видах

транспорта, но на автомобильном и железнодорожном рост составил 2,5 и 6,8%, а на воздушном и внутреннем водном – 13,2 и 15% соответственно. А как известно, тарифы – это сильный аргумент в конкурентной борьбе за груз.

Хотя структура российского рынка ТЛУ существенно проигрывает мировым стандартам, но положительная динамика во всех его сегментах наблюдалась как в 2017, так и в 2018 годах (диаграмма 2). Правда, темпы роста в 2018 году ниже, чем в 2017-м. И связано это прежде всего с политическим фактором. Начавшаяся в 2017 году вторая волна санкций в отношении России своего пика достигла как раз в 2018-м, и негативное влияние продолжается до сих пор.

Включение крупнейших российских компаний в «санкционный лист», распространение санкций на гособязательства и госбанки РФ, расширение применения вторичных санкций против третьих стран – все это существенно скажется на объемах торговли, грузопотоках, объемах логистических услуг. По оценкам специалистов, стоит ожидать снижения экспортного грузопотока с 5,8% в 2018 году до 1,2% в 2019-м. Импорт, имевший скромный рост в 1,2% в 2018 году, может вообще уйти в «минус» в 2019-м (-1,8%).

Тенденция последнего времени – это замедление показателей деятельности тех направлений, которые связаны с международными перевозками. Характерными примерами являются перевалки грузов в морских портах и международные автомобильные перевозки. Рост перевалок в портах в 2017 году на 9% упал до 3,8% в 2018-м и до 2020 года прогнозируется на этом уровне. Но при этом растут транзит (+9,8%) и каботаж (+6,2%). Аналогичная ситуация у международных автоперевозчиков – 9%-ный пик в 2017 году, падение до 4,5% в 2018-м и снижение по прогнозу до 0,3% в 2019 году. Что интересно, по объему в натуральном выражении перевозки практически не изменяются, а вот по стоимости – уменьшаются. Связано это с перераспределением импортного грузопотока в пользу дешевых товаров из Китая и стран АТР.

И на китайском направлении деятельности хотелось бы остановиться особо. Цифры убеждают лучше всего: именно китайское направление – драйвер роста и развития рынка ТЛУ в России.

За 2014-2018 годы доля Китая в международных перевозках РФ увеличилась с 11,5% до 14,0%.

Доля Китая в экспортном грузопотоке РФ существенна и составляет по нефти 25%, железным рудам – 21%, лесу, пиломатериалам, целлюлозе – 62%, никелю, цинку, свинцу – более 75%, рыбе – 64%.

На Китай приходится более 30% российского импорта машин, оборудования и транспортных средств, 15% химических товаров, 36% текстильных изделий и обуви, 50% кожевенного сырья.

Наиболее быстро растущий сегмент – перевозки контейнеров по железной дороге транспортом (из/в порты РФ и через погранпереходы).

Основные тенденции российско-китайского направления: переключение контейнеропригодных грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт; дальнейшее перераспределение грузопотока в пользу контейнерных перевозок; внедрение сервисов по ускоренной доставке грузов; организация регулярных контейнерных поездов; удвоение транзитных железнодорожных перевозок Китай – ЕС – Китай к 2024 году.

Так что ставшую уже классической фразу «Европа нам поможет» сегодня можно заменить на «Китай нам поможет». Но нужно понимать, что любое государство, развивая международные связи и торговлю, в первую очередь преследует свою выгоду. Отстаивая свои интересы, необходимо развивать внутренний национальный рынок транспортно-логистических услуг, продолжать и расширять программу импортозамещения, внедрять новые логистические решения и высокие технологии. Все это вместе взятое сможет обеспечить стабильную работу транспортного комплекса и свести к минимуму влияние внешних факторов.

Запросы и вызовы

Автомобильный транспорт – самый распространенный, если так можно выразиться, «всеядный», берущийся в настоящее время за доставку любого груза на немислимые, как казалось раньше, расстояния. Единственный вид транспорта, который реально может обеспечить доставку груза до потребителя и довозящий по так называемой золотой миле груз при перевозках другими видами транспорта. Так какими возможностями обладает этот вид транспорта и какие перспективы он имеет. Обратимся к данным все того же исследовательского агентства M.A. Research.

У отрасли автомобильных грузоперевозок есть своя специфика, и связана она с тем, что 70,4% грузоперевозок и свыше 47% грузооборота по народному хозяйству выполняется автомобилями предприятий различных ведомств и компаний для собственных нужд (диаграмма 3). Затраты на грузоперевозки собственными АТС сопоставимы с объемом рынка коммерческих перевозок (более 650 млрд руб.). Вместе с тем отмечается умеренный рост коммерческого сегмента автоперевозок за счет аутсорсинга.

Аутсорсинг автомобильных грузоперевозок реализуется в различных формах: это внешнее управление автопарком предприятия, когда операционный лизинг, оптимизацию затрат по содержанию и управлению корпоративным автопарком осуществляет привлеченный сторонний управляющий. Также возможен вариант создания дочерней транспортной компании с переводом перевозок на коммерческую основу, т.е. внутренний аутсорсинг.

И наконец привлекаются услуги сторонних перевозчиков/экспедиторов, в том числе на основе долгосрочных контрактов, то есть внешний аутсорсинг.

Рынок автомобильных перевозок в транспортном комплексе имеет самый высокий уровень конкуренции. На него достаточно легко войти, преодолев административные барьеры, располагая небольшими по сравнению с прочими сегментами ТК финансовыми ресурсами. Только 12,3% от общего объема рынка обеспечивают деятельность десяти ведущих автомобильных перевозчиков уровня компаний «Деловые линии», «ПЭК» и т. д.

В отличие от других сегментов ТК на рынке автомобильных грузоперевозок практически не бывает провалов – даже в самые неблагоприятные кризисные периоды 2014-2015 годов рынок показывал небольшой рост. Прогноз на ближайшие два года также благоприятный: хотя пика 2017 года (10,3%) не планируется, но рост на уровне 3,5-4% вполне ожидаем.

Более стабильную работу рынка автогрузоперевозок обеспечивают внутренние перевозки, электронная торговля, а также рост перевозок сборных грузов.

Автогрузоперевозки, несмотря на явно выраженный рыночный характер, находятся под контролем государства. Это касается прежде всего системы «Платон» и весогабаритного контроля. Также растет конкуренция со стороны железнодорожного транспорта.

Усиление мер по обеспечению безопасности дорожного движения постепенно «выдавливает» с рынка мелкие компании, что называется, в одну машину, которые не в состоянии обеспечить нормальное техническое состояние ТС, проведение медицинского контроля водителя и т. д. Не следует забывать, что именно такие горе-перевозчики отчаянно демпингуют, пренебрегая безопасностью, сохранностью груза и здоровьем водителя.

Развитие внутренней и электронной торговли обусловили рост такого сегмента перевозок, как перевозки сборных грузов. По темпам роста они опережают рост перевозок в целом, перевозку комплектных грузов и негабарита.

Если перевозки в целом в 2018 году по сравнению с 2017-м выросли на 6,4%, комплектные – на 5,4%, то сборные – на 9,4%.

Изменились запросы рынка, и сборные доставки вышли на первое место. Статистика свидетельствует, что происходит физическое уменьшение заказа при одной поставке. Появляется возможность снизить издержки в цепи поставок за счет консолидации грузов отправителей, что особенно актуально при высокой сезонности поставок. Происходит,

можно сказать, агрессивная территориальная экспансия торговых сетей из центра в провинцию, что требует сборной доставки. Ну и, наконец, торговля переместилась в Интернет, отсюда рост спроса на услуги автоперевозок со стороны e-commerce.

Относительно насытив рынок, сегмент сборных грузоперевозок не сможет демонстрировать таких высоких темпов, как это было в 2017-2018 годах. Но тем не менее даже по осторожным прогнозам, несмотря на снижение платежеспособного спроса, рост в этом сегменте на 2019-2020 годы планируется на уровне 5-6%. А доля сегмента сборных грузов к 2020 году может составить 22,3% в общем объеме автоперевозок.

В перспективе усилятся позиции транспортных компаний, которые специализируются в данной области и обладают необходимыми возможностями, включая парк ТС, компетенции персонала и логистические решения. И это пойдет на благо как самой отрасли, так и потребителям ее услуг. Так что можно сказать, что вызовы времени грузовые автоперевозки принимают.

<http://transportrussia.ru/item/4914-gruzite-apelsiny-bochkami.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.04.25; ДИАЛОГ В ВЕНЕ; ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СОЕДИНИТ ЕВРОПУ И АЗИЮ

Только активное сотрудничество между странами Евросоюза (ЕС) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) способно привести к созданию единого экономического пространства на нашем континенте. Под таким девизом в Вене прошел II Российско-австрийский экономический диалог «Австрия как мост между Европой и Евразией», организованный Росконгрессом и Ассоциацией «Познаем Евразию».

«Любое такое мероприятие полезно как факт присутствия интересов российского и белорусского бизнеса в Европе, как сигнал европейцам, что мы готовы развивать отношения и дальше, – подчеркнул государственный секретарь Союзного государства Григорий Рапота в кулуарах форума. – Более того, очевидно, что торгово-экономическое сотрудничество продолжается».

В качестве мегапроекта, который способен выступить драйвером экономического сотрудничества, он назвал транспортный коридор в рамках проекта «Один пояс – один путь». «Наша позиция как интеграционного объединения сводится к следующему: один пояс – это правда, но путей много. Уже сейчас разрабатываются или функционируют несколько путей между Азией и Западной Европой. Один – традиционный морской путь из Китая в Западную Европу, это Шанхай – Гамбург. Он имеет недостатки, это долгая доставка – 36 суток. Но имеет и преимущества, можно четко планировать доставку груза в определенное время в определенное место. Сухопутные пути находятся в жесткой конкуренции с этой дорогой. Если говорить о той дороге, которая должна проходить через самую большую территорию между Востоком и Западом – Россию, то имеются два варианта. Первый – Западный Китай (Урумчи) – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа. Второй идет с Дальнего Востока, параллельно Транссибирской магистрали, в Западную Европу. И сейчас серьезным образом в России обсуждается создание высокоскоростного пути, который бы сократил срок доставки с 12-14 суток до 2,5-3 суток. Причем речь идет о грузопассажирском пути, не просто о пассажирском. Это один из немногих видов пассажирского транспорта, который, по расчетам экономистов, в течение 7-8 лет может обеспечить окупаемость».

Президент ассоциации «Познаем Евразию», председатель совета директоров Банка Интеза Антонио Фаллико сообщил на форуме: «Международная торговля всегда опиралась на международные правила. А сейчас некоторые игроки считают, что могут принимать односторонние меры. Две большие экономические силы не нашли компромисса, но это не значит, что его нельзя найти. Главное – соблюдать правила, и не менять их в одностороннем порядке», – уверен он.

<https://rg.ru/2019/04/25/evrazijskij-transportnyj-koridor-soedinit-evropu-i-aziiu.html>

КОММЕРСАНТЪ; МИХАИЛ КОРОСТИКОВ; 2019.04.26; КИТАЙ ПРОВОДИТ ПЕРЕПИСЬ ПОПУТЧИКОВ; В ПЕКИНЕ НАЧАЛСЯ ВТОРОЙ ФОРУМ «ПОЯСА И ПУТИ»

В Китае вчера открылся второй форум «Пояса и пути» – флагманской инициативы главы КНР Си Цзиньпина. Российскую делегацию возглавляет президент **Владимир Путин**. К открытию форума власти КНР выпустили доклад, в котором подвели итоги реализации инициативы за шесть лет. Приведенные в нем цифры впечатляют, но имеются и проблемы: в прошлом году отдельные страны начали приостанавливать строительство китайских объектов, опасаясь чрезмерных долгов по кредитам Пекину. Чтобы успокоить их, глава Минфина КНР Лю Кунь объявил о создании механизма оценки долговой устойчивости стран-участниц.

В этом году ожидается прибытие на форум 37 лидеров государств и правительств и более 5 тыс. иностранных гостей, присоединившихся или хотя бы одобряющих деятельность китайского руководства по «строительству сообщества единой судьбы». Среди них – **Владимир Путин**, который вчера прилетел в Пекин, завершив встречу с северокорейским коллегой Ким Чен Ыном. Первый день был практически полностью посвящен бизнес-общению, тогда как официальное открытие форума сегодня.

Проект «Пояса и пути» под именем «Новый Шелковый путь» был впервые выдвинут Си Цзиньпином осенью 2013 года. Первый установочный документ инициативы вышел в марте 2015 года. Из него потенциальные участники узнали, что Пекин предлагает партнерам пять пунктов: координацию на политическом уровне, совместное развитие инфраструктуры, углубление торговли, финансовую интеграцию и «улучшение контактов между людьми». Для финансирования проектов были созданы Фонд Шелкового пути и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. В том же 2015 году было подписано соглашение о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). В 2017 году прошел первый форум инициативы.

В преддверии нынешнего форума власти КНР выпустили доклад «Инициатива «Пояса и пути»: прогресс, вклад и перспективы», в котором подвели итоги прошедших шести лет. По подсчетам авторов доклада, к инициативе присоединились 125 стран и 29 международных организаций. У нее появилась «семья»: «Цифровой Шелковый путь», «Чайный Шелковый путь», ««Пояс и путь» в стандартизации» и множество других форматов. Продвигается строительство шести ключевых для инициативы транспортных коридоров, включая важные для России маршруты: «Новый евразийский мост» (Китай-Казахстан-Россия-Евросоюз) и «Экономический коридор Китай-Монголия-Россия». Торговля между КНР и подключившимися к инициативе участниками превысила \$6 трлн, увеличившись в 2018 году на 16,4%.

Эксперты по всему миру спорили о сути «Пояса и пути». Из отчетного же доклада становится понятно: чтобы включиться в инициативу, нужно просто публично заявить о ее одобрении и подписать меморандум. После этого любое политическое, экономическое или научно-техническое взаимодействие с Китаем будет записано в счет развития «Пояса и пути».

Поясняя вчера сущность китайского подхода, председатель Китайской ассоциации по изучению России, Восточной Европы и Центральной Азии Ли Юнцюань сравнил «Пояс и путь» с российской инициативой «Большой Евразии», выдвинутой в 2016 году. «В 2015 году русские не до конца понимали, что такое «Пояс и путь», но подписали соглашение о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП, потому что чувствовали: это важно для коренных национальных интересов Китая,- заметил он.- Так и мы сейчас не до конца понимаем, что такое «Большая Евразия», но поддерживаем ее, так как чувствуем, что она важна для национальных интересов России».

Некоторые крупные страны, впрочем, воздержались от участия в форуме. Оппозицию среди развивающихся стран традиционно возглавила Индия. «Во-первых, часть китайских проектов в Пакистане проходит через оккупированный Пакистаном Кашмир (спорная между Дели и Исламабадом территория.- “Ъ”),- сообщил вице-президент исследовательского центра ORF Нандан Унникришнан.- Во-вторых, мы считаем, что этот проект загоняет другие страны в долговую яму, их интересы при его реализации не учитываются».

«Пояс и путь» действительно столкнулся со многими вызовами. Летом 2018 года от выполнения ранее взятых на себя в рамках проекта обязательств отказался премьер Малайзии Махатхир Мохамад. Причиной было названо отсутствие средств, чтобы выплачивать взятые предыдущим правительством кредиты. С различными проблемами столкнулись на Шри-Ланке, в Непале, Индонезии, Мьянме, Венгрии и многих других странах. «За последние два года Китай убедился, что его инициатива во многих местах подвергается критике,- заявил “Ъ” глава департамента международных отношений факультета мировой политики НИУ ВШЭ Александр Лукин.- Во многих странах, к примеру в Кении, Малайзии, на Шри-Ланке, политическая оппозиция использует факт сотрудничества действующей власти с Китаем против них». По словам господина Лукина, принявшего участие в подготовительных мероприятиях форума, Пекин в этом году попытался учесть замечания и частично скорректировал первоначальные планы.

Действительно, на открытии форума министр финансов Китая Лю Кунь представил 15-страничный план по оценке долговой нагрузки на страны-участницы инициативы. Он, по его словам, сделан на основе стандартов МВФ и Всемирного банка. Лю Кунь пояснил, что желающие получить китайский кредит страны будут оцениваться и получать статус высоко-, средне- или низконадежных заемщиков. Он, впрочем, добавил: «Если страна имеет низкий уровень финансовой надежности, это не значит, что ей не стоит давать в долг». Ничего удивительного в этом нет: многие из наиболее стойких партнеров Пекина по проекту относятся именно к этой категории.

<https://www.kommersant.ru/doc/3955425>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.04.25; РУКИ ЧЕРЕЗ РЕКУ: СИРИЯ ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ МОСТЫ НАД ЕВФРАТОМ; В ДАМАСКЕ НАДЕЮТСЯ НА ПОМОЩЬ РОССИИ И КИТАЯ В РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРЕПРАВ ЧЕРЕЗ КРУПНЕЙШУЮ РЕКУ СТРАНЫ

Сирия при поддержке России и Китая в ближайшее время начнет восстанавливать мосты над Евфратом. Об этом «Известиям» на полях Ялтинского форума заявил министр экономики САР Мухаммед Самер аль-Халиль. Все переправы, связывающие северо-восток республики с основной территорией, были намеренно разрушены ударами сил ВВС международной коалиции. По словам министра, работа по реконструкции начнется в ближайшее время, сейчас сирийское правительство ведет переговоры с Москвой и Пекином о предоставлении помощи. В Госдуме «Известиям» заявили, что только восстановление инфраструктуры сможет вернуть арабскую страну в мирную жизнь и сохранить единство ее территории.

Мосты объединяют

Как рассказал «Известиям» министр экономики Сирии, восстановление мостов – приоритетная задача его правительства, поскольку она позволит интегрировать северо-восточные области, отделенные от основной части страны рекой Евфрат.

- Мы планируем обратиться за помощью в восстановлении переправ к дружественным странам. Это Россия, Иран, Китай, – уточнил политик. – Но на данный момент все наши силы сосредоточены на решении проблем с водоснабжением, санитарией, электричеством

и топливом в освобожденных районах. Восстановлением мостов мы обязательно займемся, но позже – сейчас прорабатываем этот вопрос с инженерной точки зрения.

Министр также напомнил, что Пекин согласился выделить более \$120 млн на восстановление Сирии и планирует включить арабскую республику в проект «Один пояс – один путь».

Таким образом, реконструкция мостов над Евфратом может помочь Поднебесной подключиться к транспортной инфраструктуре страны и получить доступ к средиземноморскому побережью САР в рамках «Одного пояса». Тем более, что еще в 2017 году заместитель председателя Китайско-арабской ассоциации по взаимному обмену Цинь Юн говорил, что компании из КНР готовы инвестировать более \$2 млрд в создание индустриального парка в Сирии.

<https://iz.ru/871540/elnar-bainazarov-dmitrii-laru/ruki-cherez-reku-siriia-planiruet-vosstanovit-mosty-nad-evfratom>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДЕМПФЕРА НА ТЕМНЫЕ НЕФТЕПРОДУКТЫ НА ВРЕМЯ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

- Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил Минфину, Минэкономразвития совместно с Минэнерго и ФАС проработать вопрос введения на время реализации **нацпроектов** демпфирующей надбавки на темные нефтепродукты, включая битумы.

Поручение дано по итогам совещания у **Д.Медведева** о ценообразовании на материалы и оборудование, используемые в строительном комплексе.

Ведомства должны подготовить свои предложения до 20 мая.

Как сообщалось, в прошлую в среду правительство опубликовало протокол совместного совещания у первого вице-преьера, министра финансов РФ **Антон Силуанов** и вице-преьера **Дмитрия Козака**. Участники совещания договорились о введении надбавки к НДС и акциза на средние дистилляты, чтобы компенсировать выпадающие доходы бюджета от корректировки обратного акциза на нефть с демпфером.

Акциз будет введен по ставке дизельного топлива на все неподакцизные жидкие нефтепродукты: «суррогаты» средних дистиллятов, вакуумный газойль, мазут. При этом будут предусмотрены вычеты для тех нефтепродуктов, которые используются при бункеровке судов, дальнейшей переработке, производстве тепла и электроэнергии. Позднее Минфин уточнил, что параметры корректировки демпфирующего механизма и источники компенсации выпадающих за счет этого доходов бюджета актуальны только на 2019 год.

Россия с 1 января 2019 года перешла на новую систему налогообложения нефтяной отрасли. Она предусматривает продолжение «налогового маневра», введение понижающего коэффициента к экспортной пошлине на нефть и пропорционального повышающего коэффициента к НДС. Чтобы предотвратить рост внутренних цен на нефтепродукты или возникновение их дефицита, маневр предусматривает введение принципиально новой системы обратного акциза на нефть с демпфирующей надбавкой, которая позволит снизить влияние мировых цен на нефть на внутренний рынок топлива. Обратный акциз на нефть с демпфирующей компонентой предполагает налоговый вычет по акцизу на нефть в зависимости от объемов производства бензина, дизельного топлива и сырья для нефтехимии, а также от региона нахождения НПЗ за счет присутствия в формуле расчета обратного акциза логистического коэффициента. Кроме того, НПЗ могут получить дополнительные вычеты за счет действия в обратном акцизе демпфирующей надбавки. Она рассчитывается как разница цен экспортной альтернативы и цен на внутреннем рынке. При этом цена экспортной альтернативы рассчитывается по формуле в зависимости от цен на бензин и дизельное топливо на роттердамском рынке, затрат на транспортировку, размера экспортной пошлины и акциза на нефтепродукты, курса рубля

и налога на добавленную стоимость. А внутренняя цена на бензин и дизельное топливо устанавливается нормативно. Главным условием демпфера является не повышение на 10% цен на топливо от уровней, установленных государством.

Первоначально средняя оптовая цена на бензин Аи-92 была установлена в размере 56 тыс. рублей за тонну в 2019 году, на дизельное топливо (ДТ) – 50 тыс. рублей. При этом в формуле демпфера были две переменные: фиксированные надбавки в 5600 рублей за тонну по бензину и 5000 рублей по дизельному топливу. Эти переменные препятствовали обнулению демпфера, если цена внутреннего рынка будет ниже, чем цена экспортной альтернативы.

В январе и феврале из-за низких цен на бензин в Европе обратный акциз на нефть с демпфером по бензину стал прямым акцизом. Нефтяные компании вынуждены были заплатить в бюджет 10,2 млрд рублей по бензину. Правда, из бюджета они получили 10,7 млрд рублей по обратному акцизу с демпфером на дизельное топливо. В феврале выплаты нефтяникам по демпферу составили 10-15 млрд рублей. По оценкам Минфина, совокупные выплаты в 2019 году в текущих ценах на нефть составят 300 млрд рублей.

Тем не менее, по итогам серий совещаний было решено скорректировать демпфер. В частности, было решено отказаться от использования фиксированных надбавок в 5600 рублей за тонну по бензину и 5000 рублей по ДТ, которые появлялись, если цена экспортной альтернативы превышала целевую, при этом сами целевые цены были снижены на бензин до 51 тыс. рублей за тонну, на дизель – до 46 тыс. рублей за тонну.

Почти месяц ведомства искали способ компенсации выпадающих доходов бюджета от корректировки демпфера в размере 120-190 млрд рублей. Среди прорабатываемых вариантов: повышение НДС, против которого выступало Минэнерго, увеличение пошлины на средние дистилляты и субсидии из ФНБ, против которых был Минфин.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО; 2019.04.25; ЖЕНЩИНАМ ПРИБАВИЛИ РАБОТЫ; ЧИСЛО ЗАКРЫТЫХ ДЛЯ СЛАБОГО ПОЛА ПРОФЕССИЙ СОКРАТИТСЯ В ПЯТЬ РАЗ

Женщинам разрешат работать по профессиям, которые на протяжении многих лет считались вредными и опасными, а потому были закрыты для представительниц прекрасного пола.

Женщин допустят к управлению не только поездами, но и самолетами, морскими и речными судами.

Проект приказа об этом согласован с работодателями, профсоюзами и ведомствами и скоро поступит на регистрацию в миностр, рассказал директор департамента условий и охраны труда минтруда Валерий Корж. Ожидается, что с 1 января 2020 года он вступит в силу.

Трудовые ограничения для женщин регулируются постановлением правительства, и в нем – запрет на 456 профессий. Оно будет отменено после того, как новый приказ минтруда будет утвержден.

<https://rg.ru/2019/04/25/chislo-zakrytyh-dlia-zhenshchin-professij-sokratitsia-v-piat-raz.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.26; ДОЛГИ ВСЗ СОШЛИ СО СТАПЕЛЕЙ; ПОДАН ИСК О БАНКРОТСТВЕ ВЕРФИ

Поставщик проката «РМ-Стил» намерен подать заявление о банкротстве Выборгского завода, входящего в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). Верфь не выплатила компании неустойку в 3 млн руб., в общей сложности задолжав 55 млн руб. Формальный повод для банкротства лишь поднял на поверхность более глобальную проблему: накопленные убытки завода достигли 6 млрд руб. и его не кредитуют. При этом, по словам собеседников “Ъ”, у самой ОСК ситуация с долгами тоже тяжелая, а по

другим ее верфям – еще сложнее, чем у ВСЗ. В корпорации считают ситуацию управляемой.

Крупнейший производитель профильного металлопроката для судостроения «РМ-Стил» намерен подать в арбитражный суд Санкт-Петербурга заявление о банкротстве Выборгского судостроительного завода (ВСЗ), входящего в ОСК. Уведомление было опубликовано на портале fedresurs.ru. В «РМ-Стил» “Ъ” пояснили, что задолженность ВСЗ в объеме порядка 55 млн руб. возникла по договору от 2017 года на поставку проката. В январе кредитор подал иск о взыскании неустойки, в марте суд обязал ВСЗ выплатить 3,4 млн руб. В ближайшее время будет подан иск на оставшуюся сумму, уточняют в «РМ-Стил», а с заявлением о банкротстве компания обращается из-за непогашения верфью долгов в добровольном порядке.

Гендиректор ВСЗ Александр Соловьев пояснил “Ъ”, что на заводе сложилась крайне сложная финансовая ситуация, вызванная в том числе долгами за период до 2012 года и расходами на их обслуживание, потерями от курсовой разницы при строительстве ледоколов для Росморпорта, кредитов, компенсировавших недозагруженность верфи в 2012-2015 годах. ВСЗ необходимо 6 млрд руб. на погашение убытков, поясняет топ-менеджер. Ситуацию осложняет нежелание большинства банков осуществлять финансирование завода, добавляет он. Источники “Ъ” рассказывают, что ВСЗ не раз заявлял ОСК и Минпромторгу о необходимости докапитализации. Сейчас, говорят они, убытки покрываются за счет кредитов на 4 млрд руб. и долгов поставщикам на 2 млрд руб.

В Минпромторге говорят, что ситуация с ВСЗ на контроле у министерства, оно совместно с ОСК прорабатывает варианты решения проблем предприятия. ВСЗ и ОСК разрабатывают программу финансового оздоровления, сообщили в министерстве.

Хотя в 2018 году ВСЗ, согласно рейтингу Infoline, стал лидером по стоимости сданных заказов, его финансовые результаты этого не отражают: выручка по РСБУ за 2018 год сократилась на 67%, до 7,9 млрд руб., убыток составил 545,5 млн руб. Из-за высоких отрицательных чистых активов аудитор в отчете отметил «существенную неопределенность в отношении непрерывности деятельности» ВСЗ. Сегодня верфь строит восемь рыболовных траулеров, а также завершает контракт на портовый ледокол «Обь» для «Атомфлота». Кроме того, она – в числе возможных исполнителей заказа на строительство краболовов, научно-исследовательских судов, ледоколов на СПГ.

Обращение в суд с заявлением о банкротстве часто используется как ординарный способ взыскания задолженности, альтернативный взысканию в рамках исполнительного производства, отмечает партнер юридической компании «Сотби» Антон Красников, что не исключает для должника возможность погашения задолженности или заключения мирового соглашения.

Ситуация с ВСЗ – не самая критичная в судостроении, говорит собеседник “Ъ” в отрасли: кредиторская задолженность у Балтзавода – 17 млрд руб., порядка 14 млрд руб. – на «Северной верфи» и «Янтаре». Серьезная долговая нагрузка и у самой ОСК, говорят собеседники “Ъ”. В частности, говорит один из них, она просрочила процентные выплаты по кредиту ВТБ на €3 млн, взятому на долги финской верфи Arctech под поручительство ВСЗ.

В ОСК “Ъ” сообщили, что практически все машиностроительные предприятия РФ имеют значительную кредитную нагрузку. Основная часть задолженности предприятий ОСК «была, что называется, «унаследована», сформировалась в результате «подрывной» деятельности предыдущих акционеров», объясняют в ОСК. По статистике, после кризисов 2008 и 2014 годов до 30% верфей во всем мире обанкротились, отмечают в ОСК, тогда как в ней не обанкротилась ни одна. Там отмечают, что часть долгов связана с влиянием санкций, часть является оборотными кредитами, серьезно повлияло и падение рубля, так как много комплектующих закупалось за рубежом. ОСК утверждено консолидированный

план финансового оздоровления до 2025 года. «Ситуация абсолютно управляема» и не препятствует деятельности ни ОСК, ни ее предприятий, заключили там.

<https://www.kommersant.ru/doc/3955256>

РБК; ЕВГЕНИЯ БАЛЕНКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.25; СУВЕРЕННЫЕ СЕТИ ОПУТАЛИ ГОСКОМПАНИИ; ЗАКОН О ЗАЩИТЕ РУНЕТА МОЖЕТ ДОБАВИТЬ ПРОБЛЕМ «РОСТЕЛЕКОМУ» И РЖД

В законопроекте «О суверенном Рунете» эксперты обнаружили положение, которое усложнит жизнь госкомпаниям: им запрещается использовать зарубежные базы данных. Запрет может негативно отразиться на «Ростелекоме»

Госструктуры (корпорации, ФГУПы и др.), а также госорганы, являющиеся операторами той или иной информационной системы, не смогут использовать для работы зарубежные базы данных и оборудование, находящееся за границей. Такое положение содержится в одобренном парламентом законопроекте, получившем неофициальное название «О суверенном Рунете». Документ был одобрен Госдумой и Советом Федерации, но пока не подписан президентом России и официально не опубликован.

В данной формулировке законопроект отразится негативно на работе российских членов RIPE NCC – одной из пяти региональных организаций, распределяющих IP-адреса и другие интернет-ресурсы по странам европейского региона и Ближнего Востока, а также технически поддерживающих функционирование мирового интернета, обратил внимание представитель RIPE. В частности, проблемы могут возникнуть у «Ростелекома».

С какими именно трудностями могут столкнуться «Ростелеком» и другие госкомпании, разбирался РБК.***

Кого еще может касаться запрет

Главный аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций (РАЭК) Карен Казарян поясняет, что первоначальный смысл этого положения закона заключался в том, чтобы запретить размещение государственных информационных систем за рубежом, в том числе в облачных хранилищах иностранных компаний. Но в существующем виде эта часть принятого парламентом закона действительно может повлиять на более широкий круг организаций, включая, например, «Российские железные дороги» (РЖД) или «Ростелеком», указывает Казарян.

По словам одного из участников железнодорожного рынка, особенность информационных систем РЖД в том, что они работают в собственной сети, которая существует независимо от интернета. «То есть связей с зарубежными и даже с российскими базами данных у информационных систем РЖД нет. Для организации поездной работы достаточно телефонной связи, по которой информацией о поезде обмениваются соседние станции», – отметил он.

Единой международной базы для продажи билетов на поезда, по информации руководителя направления «железнодорожные билеты» сервиса «Туту.ру» Максима Корсакова, не существует. «Вся информация о билетах конкретного перевозчика хранится в системе этого перевозчика. Обмен данными между системами зависит от двусторонних договоренностей. Например, билеты на поезд из Казахстана в Россию можно купить в Казахстане, потому что есть такая договоренность и доступ к информации о наличии мест. Есть аналогичные договоренности, например, при покупке билетов на европейские направления: можно купить в Вене билет до Ниццы на поезд РЖД, который следует по маршруту Москва – Ницца через Вену», – отметил он.

Максим Корсаков затруднился ответить, какими будут последствия, если РЖД не смогут получать информацию из баз данных стран, с которыми есть подобная договоренность. Но при невозможности получить информацию из базы данных другого перевозчика билеты продать не удастся, считает он.

Представитель РЖД отказался от комментариев.

Руководитель практики ТМТ Bryan Cave Leighton Paisner Russia Екатерина Дедова отметила, что если госструктуры и госорганы, пользуясь услугами иностранных компаний, предоставляют какую-либо информацию, которая будет храниться не на сервере в России, то они теоретически могут подпадать под действие этой статьи закона, если она будет применяться буквально. Она подчеркнула, что услуги эти могут быть любыми: от расчетов автоматического возврата налогов до скоринговых услуг.

Можно ли обойти запрет

Карен Казарян считает, что обойти требование закона будет несложно – для этого любая негосударственная организация должна будет сделать копию нужной базы данных, а госкомпания или госорган смогут брать информацию уже из этой копии. «Это было бы даже не копирование в собственном смысле, а скорее посредничество – предоставление доступа к той или иной базе данных через другую компанию. Конечно, существует вероятность некоторых перебоев, но это сугубо технический вопрос, и в той же степени проблемы могли бы возникнуть с базой данных как таковой», – отметил аналитик РАЭК.

По мнению Екатерины Дедовой, норма сформулирована максимально широко и под размещенными «за пределами территории России базами данных и техническими средствами» может пониматься все что угодно. «Это основная проблема данного закона. Дело в том, что одобренный Советом Федерации закон «О суверенном Рунете» – это некий свод общих правил, отсылающих к нормативным правовым актам, которых пока еще нет. В виду этой неопределенности сейчас трудно делать какие-либо прогнозы лишь на основании существующих общих норм, не содержащих какой-либо конкретики. Многое будет зависеть от того, какими будут подзаконные акты», – указала Дедова.

Что такое закон «О суверенном Рунете»

Поправки в законы «О связи» и «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», получившие неофициальное название закон «О суверенном Рунете», должны обеспечить безопасное и устойчивое функционирование интернета на территории России в случае возникновения угроз извне. Каких именно, в законопроекте не уточняется, список угроз должно будет определить правительство. Закон предусматривает, что все операторы связи должны установить специальное оборудование, которое им предоставит Роскомнадзор. Это оборудование позволит надзорному органу управлять маршрутами интернет-трафика в критических ситуациях, а также блокировать доступ к запрещенным в России сайтам. К 1 января 2021 года должна быть создана национальная система доменных имен. Затраты на исполнение закона оценили более чем в 30 млрд руб. Большая часть его положений должна вступить в силу с 1 ноября этого года.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/04/25/5cc035ae9a794738a6a2494a>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫСТУПАЕТ ЗА ЛИКВИДАЦИЮ Ж/Д И АВТОДВИЖЕНИЯ ПО ПЛОТИНЕ БРАТСКОЙ ГЭС, ПОСТРОЙКУ МОСТОВ

Правительство Иркутской области будет обращаться в Национальный антитеррористический комитет и Совет безопасности РФ с предложением убрать автомобильное и железнодорожное движение с плотины Братской ГЭС «Иркутскэнерго» (МОЕХ: IRGZ) и перенести его на специально построенные мосты через Ангару, сообщила пресс-служба правительства региона.

Как поясняется, соответствующий вопрос обсуждался на выездном заседании региональной антитеррористической комиссии в Братске, которое провел губернатор Иркутской области Сергей Левченко.

«Для того, чтобы плотина была в более безопасном состоянии, нужно и железную, и автомобильную дороги выводить за пределы проезжей части ГЭС. Мы всесторонне обсудили этот вопрос. Договорились, что будем выходить на Национальный

антитеррористический комитет и Совет безопасности Российской Федерации с просьбой рассмотреть наши предложения по строительству в Братске мостов – автомобильного и железнодорожного», – цитирует пресс-служба С.Левченко.

В настоящее время плотина Братский ГЭС – единственный путь между право- и левобережной частями Братска. Плотина также является элементом федеральной автотрассы «Виллой» и железнодорожной ветки Байкало-Амурской магистрали.

«В наше время нагрузки на тело плотины значительно увеличились. В сутки по ней проходит в среднем 13 тыс. автомобилей, в том числе большегрузных, а также 38 железнодорожных составов, из которых 30 – товарные. И эти нагрузки будут только расти», – говорится в сообщении облправительства.

Отмечается, что «Иркутскэнерго» намерено заказать исследование будущего влияния различных транспортных факторов на плотину ГЭС.

По данным пресс-службы, в 2018 году Еп+ (МОЕХ: ENPL) (в ее состав входит «Иркутскэнерго») актуализировала предварительное технико-экономическое обоснование строительства в Братске железнодорожного и автомобильного мостов, снимающих нагрузку с ГЭС (само пред-ТЭО было выполнено еще в 2010 году – ИФ).

«По оценкам специалистов, стоимость строительства переходов через Ангару в нижнем бьефе Братской ГЭС составит 25,6 млрд рублей на железнодорожный и 63,4 млрд на автомобильный», – говорится в сообщении.

По словам министра строительства, дорожного хозяйства региона Светланы Свиркиной, правительство Иркутской области с 2015 года ведет переписку с Минтрансом РФ о возможности выделения финансирования из федерального бюджета, однако «министерство отвечает отказами».

Братская ГЭС входит в Ангарский каскад ГЭС, являясь его второй ступенью, образует крупнейшее в РФ Братское водохранилище.

RUSSIAN RT; АНАТОЛИЙ КАРАВАЕВ; 2019.04.25; ВОПРОС ИДЕНТИФИКАЦИИ: КАК В РОССИИ ПЫТАЮТСЯ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕДАЧИ КАРШЕРИНГОВЫХ МАШИН ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

Резонансные ДТП с участием каршеринговых автомобилей заставляют представителей власти и экспертов задуматься о необходимости более жёсткого регулирования в этой области. В частности, речь идёт о случаях передачи аккаунтов в приложениях третьим лицам. Депутаты Госдумы предлагают в обязательном порядке оборудовать автомобили камерами, которые позволят сканировать лицо водителя и подтвердить его личность. Однако представители компаний и эксперты отмечают, что эта проблема не носит массового характера, а установка камер в салонах машин повлечёт увеличение расходов компаний и создаст неудобства для клиентов. Кроме того, специалисты утверждают, что получить чужой аккаунт крайне сложно, поскольку операторы серьёзно подходят к процессу регистрации пользователей.

Вопрос идентификации: как в России пытаются решить проблему передачи каршеринговых машин третьим лицам

Авария, ставшая поводом для новых вопросов к системе столичного каршеринга, произошла вечером 13 апреля в районе Воробьёвых гор. За рулем арендованного Mercedes был внук бывшего первого вице-президента концерна «АвтоВАЗ» 19-летний Егор Ляченков. Уходя от полицейской погони, он на огромной скорости выехал на перекрёсток на красный свет и протаранил Hyundai, за рулём которого находился 22-летний боец ММА Байлы Курбанмедов.

Удар пришёлся прямо в водительскую дверь корейского автомобиля – спортсмен погиб на месте. Перелом руки получила 17-летняя пассажирка Mercedes. Сам Ляченков травм не получил. Он отказался от медицинского освидетельствования. Также выяснилось, что он не имел водительских прав.

Сейчас молодому человеку, который успел отучиться в автошколе, но не сдавал экзамены в ГИБДД, грозит лишение свободы на срок от двух до семи лет, суд отправил его под арест.

В ходе разбирательства выяснилось, что взять в аренду Mercedes он смог, используя аккаунт 24-летней Людмилы Кнутовой. По данным «КП», девушка действительно пользуется каршерингом, однако в компании Anytime, которой принадлежал разбитый Mercedes, у неё не было аккаунта.

Оказалось, что несколько лет назад она опубликовала в сети фото своих водительских прав. Кроме того, она взяла в кредит мобильный телефон, и менеджер салона сфотографировал её вместе с паспортом на собственный телефон, объяснив это тем, что камера в компьютере не работает. Далее мошенники, объединив эти данные, смогли завести себе аккаунт на имя Кнутовой и продали его через интернет Ляченкову. В связи с этим молодому человеку, возможно, теперь грозит ещё и обвинение в угоне.

В компании Anytime, которой принадлежал разбитый Mercedes, после инцидента от комментариев отказались.

С момента появления в 2013 году в столице каршеринга – к слову, первым оператором тогда стала как раз компания Anytime – было немало резонансных ДТП с участием предоставленных в краткосрочную аренду автомобилей. Подобные инциденты происходил и с теми, кто, как и Ляченков, вообще не имел права находится за рулём. Например, в январе 2018 года 17-летний школьник, купив через Telegram действующий аккаунт, смог арендовать автомобиль и вместе с друзьями поехал кататься. Машину занесло, она перевернулась, в результате трое подростков оказались в больнице.

Компании-операторы по-разному пытаются решить проблему аутентификации пользователей каршеринга, но ни огромные штрафы, ни дополнительные способы подтверждения личности пока не помогают полностью избежать передачи аккаунтов третьим лицам.

Вопросы регулирования

Столичная Госавтоинспекция всё чаще целенаправленно останавливает водителей арендованных автомобилей, проверяя, кто на самом деле взял в аренду машину. Но и масштабные проверки исправить ситуацию не помогают.

«С каршерингом, конечно, возникает много вопросов. Одна из основных проблем заключается в том, что в такой автомобиль могут сесть совсем не те лица, которые зарегистрированы в базе данных оператора. Или не в том состоянии, которое допустимо по условиям безопасности движения. Каршеринг надо развивать так, чтобы можно было однозначно идентифицировать водителя, который садится в автомобиль», – заявил в феврале этого года в интервью «РИА Новости» глава ГИБДД России Михаил Черников.

По его словам, помочь решить проблему может обязательное сканирование лица потенциального водителя, что позволит сверить его с базой данных. При этом Черников отметил, что ведомство обдумывает пути усиления контроля за каршерингом. «Потому что если вообще не контролировать этот процесс, то могут, конечно, быть негативные последствия», – заявил он.

После ДТП на Воробьёвых горах о необходимости принять дополнительные меры для аутентификации пользователей каршеринга заговорили и в Госдуме.

Депутат от ЛДПР Василий Власов обратился к министру транспорта РФ **Евгению Дитриху**, предложив в обязательном порядке оборудовать автомобили камерами для идентификации личности водителя.

«Считаю целесообразным разработку законопроекта, обеспечивающего большую безопасность от лиц, которые не допускаются к управлению или лишены права управления транспортным средством. Одной из таких мер могло бы быть обязательное требование об установке камеры внутри транспортного средства, предоставляемого по

системе каршеринг, для идентификации личности получающего в пользование транспортное средство», – написал Власов.

Он отметил, что эта сфера «страдает из-за недостатка правового регулирования», что нередко приводит к трагическим последствиям.

«В подавляющем большинстве случаев бронирование автомобиля для каршеринга происходит через мобильное приложение, что приводит к ситуациям, когда физические лица либо без права управления транспортным средством, либо в состоянии алкогольного опьянения могут получить в пользование транспортное средство», – объяснил Власов.

Ещё один депутат Госдумы, Валерий Афонский, считает, что все машины каршеринга необходимо обязательно оснастить алкозамками, которые исключили бы доступ к ним пьяных водителей.

«Не носит массового характера»

Впрочем, сами операторы отмечают, что проблема доступа к машинам третьих лиц не является первоочередной. Об этом, в частности, RT рассказала представитель компании BelkaCar Екатерина Макарова.

«Это явление не носит массового характера: доля таких поездок крайне мала. Гораздо актуальнее проблема фиксации каждого соприкосновения машины с другими машинами или предметами. Крупных ДТП не так много, чаще есть притёртости, царапины. И далеко не всегда можно определить виновника их появления», – заявила она.

По словам Макаровой, компании, занимающиеся каршерингом, серьёзно относятся к процессу регистрации пользователей.

«При регистрации мы просим сделать селфи в реальном времени, нельзя просто приложить документы какого-то бомжа и зарегистрироваться. И всё равно 20% заявок служба безопасности отклоняет», – отметила она.

Представитель компании считает, что установка в машине камер полностью проблему не решит.

«Эта проблема в принципе нерешаемая. Если вы сейчас по своим документам зарегистрируетесь у нас, спуститесь вниз и посадите в машину, скажем, террориста, то как компания может от этого защититься? Это невозможно отследить, если у вас чистые документы и нет за душой каких-то грехов», – добавила Макарова.

Она считает, что существующее в Москве соглашение между властями и операторами каршеринга достаточно всеобъемлющее, но при этом не исключила, что федеральное регулирование могло бы помочь операторам развивать бизнес в регионах.

«В Москве есть полноценный закон, он чётко прописывает наши взаимоотношения с властями. А федеральный закон может помочь прозрачному приходу в другие города. Там может сидеть адекватный начальник, а может и не адекватный. Поэтому общие правила сделали бы этот бизнес более прогнозируемым. Насколько я знаю, серьёзных шагов в этом направлении пока нет, но свой закон недавно приняла Казань, он во многом скопирован с московского».

RT направил официальный запрос в Департамент транспорта, однако на момент публикации ответ на него так и не пришёл.

Мнение экспертов

«Проблема доступа к автомобилям решается каждым оператором отдельно, но в действительности она лежит на другом уровне. Если брать конкретно Ляченкова, то в данном случае он использовал каршеринг, если называть вещи своими именами, как инструмент для убийства. И этим инструментом могло быть всё что угодно: угнанная машина, машина друга и так далее. Здесь в целом проблема с ощущением вседозволенности и безнаказанности», – считает основатель сайта «Трушеринг» Юрий Николаев.

По его словам, купить действующий чужой аккаунт для пользования краткосрочной арендой довольно сложно.

«Сами операторы хорошо за всем этим следят. Мы за последние два года в качестве эксперимента пытались это сделать, но почти всегда натыкались на мошенников, которые, взяв деньги, потом ничего не предоставляли. Или их данные просто не работали», – говорит эксперт.

По словам Николаева, чаще происходит ситуация, когда один человек передаёт данные своего аккаунта другому добровольно или неумышленно.

«Если говорить о добровольной передаче данных, то здесь вообще почти ничего нельзя сделать. Один человек сам дал другому данные, и как защищаться операторам – тут вообще неясно. Что-то можно пытаться делать, но такие меры надо регулировать уже законодательно», – считает эксперт.

По его словам, более-менее надёжные способы могут создать неудобства для клиентов и чреваты увеличением расходов, поэтому большинство компаний вряд ли пойдёт на это добровольно.

«Можно сделать обязательным личное присутствие в офисе при регистрации или тотальную установку камер в салоне. Чтобы во время каждой аренды фиксировать лицо водителя, сверять его с помощью нейросети или операторов с базой данных и, если всё в порядке, давать доступ к автомобилю. Это нужно делать законодательно. Добровольно камеры поставили только два оператора – «Яндекс.Драйв» и «МатрёшCar». Они сделали это для себя, как меру безопасности», – рассказал эксперт.

Он считает, что нужно дорабатывать и ужесточать законодательство в части передачи машин третьим лицам, чтобы человек, который первоначально взял машину и потом передал её кому-то, нёс уголовную ответственность за угон.

При этом Николаев подтвердил слова Макаровой, что, несмотря на ряд резонансных случаев, в самих компаниях считают, что проблемы доступа к автомобилям посторонних, по сути, нет.

«Мы часто общаемся с операторами, и все в один голос говорят, что куда больше их беспокоят вопросы воровства или оформления ДТП, но не это. Проблема довольно частая, и говорят о ней, когда происходит что-то резонансное. Жульё пролезет везде и всегда, поэтому тут проблема в менталитете, а не в каршеринге как таковом», – заявил он. Координатор сообщества «Синие ведёрки» Пётр Шкуматов считает проблему доступа к автомобилям каршеринга одной из главных проблем данной индустрии, причём не только в России.

«Как надёжно идентифицировать человека? К сожалению, никак. Биометрия какая-то только, но это ещё завтрашний день. Надёжных систем, которые будут на основании фото или видео распознавать личность человека, нет. Либо они очень специфические», – заявил он.

По его словам, мошенники с лёгкостью могут приобрести селфи людей и использовать их в своих интересах.

«Недавно человек, который регистрировался на американской криптовалютной бирже, вдруг, сам того не подозревая, оказался пользователем московского каршеринга. Когда мы кому-то отправляем свои селфи, нельзя быть уверенным, что их куда-то не сольют», – считает Шкуматов.

Экономисты ВР подсчитали, что к 2030 году спрос на бензин в мире упадет на 60%. Всё дело в желании двух крупнейших потребителей...

Он полагает, что сотрудников ГИБДД нужно наделять дополнительными полномочиями, чтобы регулировать эту сферу.

«Инспектор ГИБДД останавливает и просит показать мобильное приложение, но сейчас никто не обязан показывать ему приложение – только документы на машину и права. То есть пользователи могут не показывать договор аренды. Человек может сказать, что у него телефон слет, это же нередко бывает. И что делать? Всё это надо продумывать и

регулировать, причём обязательно с учётом позиции самих операторов», – уверен Шкуматов.

Он считает, что правила игры нужно менять в масштабах всей страны и начинать следует прямо сейчас, поскольку процесс может занять немало времени.

«Нужен федеральный закон о прокате автомобилей, чтобы он касался не только каршеринга. Потому что сейчас обычные прокатные конторы не могут рассчитывать на льготы от столичного правительства, например на бесплатную парковку. Но, по сути, чем они хуже? Это такой же каршеринг, только аренда длительнее. Это чистая дискриминация», – подытожил Шкуматов.

В конце апреля вице-мэр Москвы Максим Ликсутов заявлял, что сейчас в городе около 18 тыс. каршеринговых автомобилей, это второй после Токио показатель в мире. К концу этого года их число может возрасти до 25 тыс., а к концу 2020 года – до 30 тыс. Но и это не предел: в ближайшие годы, по оценке Ликсутова, число машин каршеринговых компаний может вырасти до 50-60 тысяч.

<https://russian.rt.com/russia/article/625014-karshering-zakon-dtp-gibdd-gosduma>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.04.25; АВТОБУС ДОВЕЗ ДО АВАРИИ; ПАССАЖИРАМ СТАЛО ОПАСНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Очередная авария с автобусом произошла вчера в Тверской области. В результате шесть пассажиров получили различные травмы. Причиной аварии стало грубое нарушение Правил дорожного движения водителем автобуса.

Авария произошла в 5 часов 50 минут утра на 110 км федеральной трассы М-10 «Россия». Как сообщают в пресс-службе Госавтоинспекции водитель 1959 года рождения управлял автобусом «Форд Транзит» по маршруту Конаково – Шереметьево. Он перевозил 12 рабочих. Однако до пункта назначения так и не доехал. Он совершил разворот в месте, где это запрещено, и столкнулся с грузовиком «МАН». В результате аварии шесть пассажиров автобуса получили телесные повреждения. После оказания медицинской помощи они были направлены на амбулаторное лечение.

Хорошо, что в этой аварии никто не погиб. Однако столь грубое нарушение правил человеком, который везет 12 пассажиров, снова заставляет задуматься о том, кто нас возит.

На прошедшей в Сколково конференции «Безопасные дороги» заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Максим Коновалов рассказал, с какими сложностями приходится сталкиваться при приеме на работу водителей. По его словам, сейчас при дефиците водителей перевозчик отказывает в трудоустройстве 70 процентам соискателей. Причина отказа – уровень подготовки. Много водителей приезжают устраиваться из регионов. И, как показывает практика, чем дальше от Москвы регион, в котором водитель получил права, тем хуже подготовка. При приеме на работу в эту организацию водители сдают полноценный экзамен: теорию и площадку. Многие из них не могут сдать упражнения на площадке, в том числе эстакаду. То есть водитель не может в горку тронуться. Как же ему доверить пассажиров возить? И это – люди с правами категории «D».

Напомним, что Госавтоинспекция предлагает допускать к управлению автобусами только тех, кто имеет стаж управления легковым автомобилем или грузовиком. Также планируется допускать к работе водителем только тех, кто прошел дополнительную подготовку. А иностранцам для обмена прав придется пройти обучение и сдать полноценный экзамен в ГИБДД.

<https://rg.ru/2019/04/25/reg-cfo/passazhiram-stalo-opasno-polzovatsia-nazemnym-transportom.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.04.26; У ДОРОЖНЫХ КАМЕР ЗАФИКСИРОВАНЫ НАРУШЕНИЯ; ПРОКУРАТУРА ВЫЯВИЛА СЛУЧАИ КАРТЕЛЬНОГО СГОВОРА И ПРЕВЫШЕНИЯ ПОЛНОМОЧИЙ ПРИ УСТАНОВКЕ ВИДЕОСИСТЕМ

Генпрокуратура выявила серьезные нарушения в деятельности систем фиксации нарушений ПДД в ряде регионов РФ. В частности, в Новгородской и Вологодской областях прокуратура и ФАС обнаружили превышения полномочий со стороны чиновников и картельные сговоры между компаниями-участниками рынка. Развитию систем фиксации нарушений и снижению аварийности мешают «хищение бюджетных средств» и «неудовлетворительное состояние законности», считают в надзорном ведомстве. Проблемы возникают и в регионах, где установка камер происходит по принципу концессии: собранных от штрафов денег порой не хватает, и власти вынуждены доплачивать из бюджета частным компаниям.

О проверке, которую проводила в регионах Генпрокуратура по просьбе ГИБДД, рассказали источники “Ъ”, знакомые с ее результатами. Ранее вице-премьер **Максим Акимов** поручил Госавтоинспекции запросить у надзорного ведомства данные о «действиях органов власти субъектов РФ, связанных с установкой и эксплуатацией систем фотовидеофиксации нарушений».

«Полученные по итогам проверок данные свидетельствуют о неудовлетворительном состоянии законности в этой сфере,- говорит один из источников “Ъ”, ссылаясь на письмо Генпрокуратуры.- Отсутствие действенных мер, направленных на развитие систем фиксации нарушений, ненадлежащее финансирование мероприятий, а зачастую и хищение бюджетных средств препятствуют снижению уровню аварийности и улучшению состоянию аварийности на дорогах».

Проверка проводилась в ряде регионов. В Новгородской области, например, государственное областное учреждение «Агентство развития Новгородской области» (АРНО) в 2014 году провело конкурс на создание системы автоматической фиксации нарушений стоимостью 733 млн. руб. В тендере участвовал лишь ПАО «Ростелеком», компания и получила контракт. Прокуратура выяснила, что директор АРНО Сергей Слупицкий заключил договор с «Ростелекомом», не имея на то полномочий: госзадания на создание системы не было. В декабре 2018 года господин Слупицкий был осужден по ст. 286 УК РФ (превышение должностных полномочий) и приговорен к полутора годам лишения свободы. Прокуратура, изучив электронную переписку чиновников и представителей компаний, выяснила, что конкурсную документацию готовили специалисты «Ростелекома». Компания впоследствии заключила договор подряда с ЗАО «Техносервь А/С» на установку камер стоимостью уже 483 млн руб. Решением Арбитражного суда Новгородской области в 2017 году конкурс и договор были отменены, часть камер демонтирована. По сведениям “Ъ”, начальнику управления филиала «Ростелекома» Льву Назаренкову и другим фигурантам уголовного дела сейчас предъявлено обвинение по ст. 30 (приготовление или покушение на преступление) и ст. 178 (ограничение конкуренции) УК РФ.

В Вологодской области казенное учреждение «Центр обеспечения региональной безопасности» (ЦОРБ) заключило контракт с «Ростелекомом» на поставку оборудования также для системы фотовидеофиксации нарушений. Источник “Ъ”, знакомый с материалами Генпрокуратуры, не конкретизировал, о каком контракте идет речь. Данные портала госзакупок говорят, что в 2016-2017 годах «Ростелеком» выполнял контракты ЦОРБ на 48,9 млрд и 10,6 млрд руб. по техническому обслуживанию камер. Генпрокуратура указывает на то, что стоимость оборудования, которое поставляла компания для ЦОРБ, в полтора раза выше, чем цена закупки у поставщика – ЗАО «Техносервь А/С». Кроме того, ЦОРБ предоставил «Ростелекому» «преимущественные условия путем доступа к информации о предстоящем конкурсе». На основании проверки

прокуратуры УФАС по Вологодской области в конце 2018 года признал «Ростелеком» и «ТехносервЪ А/С» заключившими картельный сговор, в действиях ЦОРБ также выявлены нарушения законодательства. Проверка создания систем фиксации нарушений проводится сейчас в Еврейской АО, говорит источник “Ъ”, но деталей расследования пока нет.

В пресс-службе «Ростелекома» “Ъ” ситуацию в Новгородской области не прокомментировали, поскольку, как уверяют в компании, в данный момент «конфликт исчерпан». Что касается Вологодской области, то решение регионального УФАС оспаривается «Ростелекомом» в суде.

Поручение собрать данные о работе систем фиксации нарушений в регионах последовало после того, как **Максим Акимов** в феврале в интервью одному из СМИ назвал дорожные камеры «средством коммерциализации»: «Все эти государственно-частные партнерства в такой сфере мне очень не нравятся, мы будем придушивать серые схемы».

Самым известным проектом ГЧП по созданию системы фиксации нарушений является концессионное соглашение подмосковных властей 2016 года с компанией «МВС Груп», которая обязалась поставить более 1 тыс. камер и обслуживать их в обмен на 233 руб. из бюджета области за каждый оплаченный штраф. Похожие соглашения сегодня действуют на территории 17 регионов (Алтай, Дагестан, Ингушетия, Крым, Рязанская, Самарская области и др.). По данным “Ъ”, в четырех субъектах федерации (Ингушетия и Дагестан, Костромская область, Севастополь) частные компании в 2018 году получили более 60% средств, поступивших от штрафов в бюджеты, а в Еврейской автономной области – 90%. В Республике Алтай, Рязанской области и Забайкальском крае властям даже приходилось доплачивать компаниям (за девять месяцев 2018 года выплаты составили 104%, 107% и 134% от общей суммы собранных штрафов соответственно), чтобы выполнить заложенные в концессиях обязательства.

Основная проблема в том, что органы исполнительной власти в соглашениях с компаниями прописывают планы по вынесению штрафов на три-пять лет вперед, говорит эксперт по безопасности движения юрист Катерина Соловьева. «На выходе получается готовая палочно-прибыльная система, – говорит она. – У прокуратуры, к сожалению, очень мало инструментов влияния, потому что работа систем фиксации нарушений законодательно слабо отрегулирована и не защищена от превращения в инструмент побора». Нужно, чтобы прокуратура проверяла сами контракты на наличие «потенциальных ниш для поборов» в виде, например, заранее установленного количества штрафов, говорит госпожа Соловьева. «Компании, в свою очередь, должны осознавать, что при правильной работе системы фиксации нарушений, нацеленной на снижение аварийности, на большую и быструю прибыль рассчитывать нельзя», – резюмирует она.

<https://www.kommersant.ru/doc/3955360>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2019.04.26; ОДНА СТРАХОВКА ПО ЦЕНЕ ДВУХ; ВЕДОМСТВА ОБДУМАЮТ ИДЕЮ УНИВЕРСАЛЬНОГО АВТОПОЛИСА

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил ведомствам рассмотреть возможность включения ОСАГО в страховое покрытие по полису каско. Такая инициатива была выдвинута депутатами на прошлой неделе в ходе отчета правительства в Госдуме. Утверждается, что универсальный полис снизит затраты автомобилистов на страхование. Минфин идею поддержал, в ЦБ также допускают возможность ее реализации. На рынке, однако, сомневаются в том, что ввести такие полисы удастся до либерализации тарифов ОСАГО. Аналитики сомневаются, что такие полисы будут дешевле. Если на универсальной страховке и удастся сэкономить, то лишь состоятельным автовладельцам – обладателям полисов каско.

В список поручений правительства по итогам его отчета перед Госдумой вошла революционная для автомобилистов и страховщиков идея включить ОСАГО в страховое

покрытие по каско. Рассмотреть возможность такого шага поручено Минфину, Минэкономки, Минюсту и ЦБ. Итоги обсуждения должны быть направлены в правительство уже к 1 июня этого года. Напомним, эту идею на думском заседании выдвинул депутат Вячеслав Лысаков. **Дмитрий Медведев** назвал ее тогда «интересной» с финансовой точки зрения – в случае если универсальный полис будет дешевле отдельно купленных каско и ОСАГО. Далее идею поддержал Минфин – замглавы этого министерства Алексей Моисеев заявил, что объединение полисов может произойти в 2020 году.

В ЦБ, отвечая на вопрос “Ъ” о том, насколько реально появление таких полисов, напомнили, что каско и ОСАГО – разные страховые продукты. Выплата по каско осуществляется страхователю при повреждении его автомобиля, по ОСАГО же страхуется ответственность автовладельца перед третьими лицами – и выплату получает потерпевший в аварии (если держатель полиса в ней виновен). «В зарубежной практике есть продукты, которые покрывают оба эти риска,- говорят в ЦБ.- Возможно рассмотреть такой продукт для российского рынка». Там отмечают, что надо оценить, насколько комбинированный полис будет дешевле суммы двух отдельных. «И в любом случае, тем, кто не покупает сегодня каско, придется иметь в наличии полис ОСАГО», - настаивают в пресс-службе регулятора.

По мнению президента Российского союза автостраховщиков Игоря Юргенса, российский рынок пока не готов к такой инициативе – заняться созданием универсального полиса можно будет только после индивидуализации и либерализации тарифов ОСАГО.

Фонды обязательного автострахования могут привлечь к оплате аварий незастрахованных. Отметим, что для объединения продуктов добровольного и обязательного страхования потребуется существенно менять регулирование сегмента – каско и ОСАГО сильно отличаются друг от друга. По данным ЦБ, по итогам 2018 года было продано 39,7 млн полисов ОСАГО. Каско, по оценке директора группы рейтингов финансовых институтов АКРА Алексея Бредихина, есть лишь у 10% автовладельцев. По данным ЦБ, средняя премия по каско в IV квартале 2018 года составила 36,2 тыс. руб., средняя выплата – 90,8 тыс. руб. У ОСАГО совсем другое соотношение: средняя премия – 5,6 тыс. руб., выплата – 65,8 тыс. руб.

«Не факт, что универсальный полис будет дешевле,- говорит Алексей Бредихин.- Риски-то разные». Он отмечает, что страховщики уже сейчас могут предложить скидку на одновременную покупку каско и ОСАГО. «Непонятно, зачем нужно новое регулирование,- говорит он.- Кроме того, гораздо естественнее брать за основу обязательный полис и к нему в качестве расширения продавать добровольный, как это делается в ЕС». В любом случае, если экономия на универсальном полисе у автомобилистов и будет, получат ее только те, кто пользуется каско – владельцы относительно новых и дорогих машин.

<https://www.kommersant.ru/doc/3955432>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-poruchil-prorobotat-vopros-o-vklyuchenii-OSaGO-v-KaSKO-do-1-iyunya--2019-04-25/>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.25; ДРОЗДЕНКО: ЛЕНОБЛАСТЬ И «НОВАТЭК» БУДУТ ПЕРЕВОДИТЬ АВТОТРАНСПОРТ НА ГАЗ

Ленинградская область и компания «Новатэк», построившая в регионе СПГ-завод «Криогаз-Высоцк», договорились о реализации проекта поэтапного перевода общественного транспорта и коммунальной техники на газомоторное топливо, сообщил в среду губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

«С учетом принятия в Ленинградской области закона о льготировании автомобильного транспорта по транспортному налогу для тех, кто переходит на газомоторное топливо, мы

начинаем новый проект: это поэтапный перевод дорожной техники, коммунальной техники, общественного транспорта на сжиженный газ, на газомоторное топливо», – сказал Дрозденко.

Ленинградская область предложила всем, кто использует газомоторное топливо, 50% льготу по транспортному налогу, пояснил он.

«Новатэк» запустил завод «Криогаз-Высоцк» в середине марта. В среду президент РФ **Владимир Путин** дал старт началу отгрузки продукции по производству сжиженного природного газа с завода. Церемония состоялась в режиме видеоконференции. С территории завода на связи были руководитель «Новатека» Леонид Михельсон, предправления «Газпромбанка» Андрей **Акимов** и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Компания «Криогаз-Высоцк» реализует в Высоцке проект строительства терминала по производству и перегрузке СПГ на территории порта мощностью 600 тысяч тонн в год с возможностью возведения еще двух линий. По словам Михельсона, мощность второй очереди СПГ-завода составит более 1,1 миллиона тонн, что позволит достигнуть уровня локализации на ней в 90-95%. Продукция комплекса будет ориентирована на Балтийский регион, в первую очередь, это будет бункеровка, заправка судов, а также заправка автотранспорта и газификация удаленных от газотранспортной системы потребителей.

«В Ленинградской области сегодня активно развивается высокотехнологичное производство. Сегодня «Новатэк» открывает первую линию по отгрузке сжиженного газа из Ленинградской области. Но вы знаете, что впереди еще проекты «Газпрома». И мы уверены, что они будут реализованы», – сказал Дрозденко.

По его словам, развитие данного направления может стать новым стандартом инвестиций в Ленинградскую область и создать высокотехнологичные и высокооплачиваемые рабочие места. «И, конечно, мы хотим использовать такие проекты как точки роста Ленинградской области», – подчеркнул глава региона.

Дрозденко добавил, что компании, чья техника использует газомоторное топливо, будет получать дополнительные баллы при проведении конкурсов на автобусные перевозки и коммунальное обслуживание «Это важно с точки зрения экологии и использования новых технологий», – отметил он.

<https://ria.ru/20190424/1553017714.html>

RNS; 2019.04.25; «ЯНДЕКС» ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ НА ДОРОГИ 100 БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2019 ГОДУ

«Яндекс» планирует выпустить на дороги 100 беспилотных автомобилей в 2019 году, сообщил на телефонной конференции с аналитиками Тигран Худавердян, руководитель подразделения «Яндекс.Такси», в которое входит направление по развитию беспилотных автомобилей компании.

«В 2019 году мы планируем запустить на дороги 100 беспилотных автомобилей. Недавно мы получили разрешение использовать наши беспилотники на дорогах общего пользования в Израиле», – сообщил Худавердян.

В каких именно странах планируется использование этих машин, он не уточнил. Также в компании не приводят данных об общем количестве беспилотных машин «Яндекса» на данный момент.

Худавердян напомнил о заключенном ранее соглашении с Hyundai Mobis, в рамках которого стороны планируют разработать новые прототипы беспилотных автомобилей.

«На первом этапе сотрудничества «Яндекс» и Hyundai Mobis намерены разработать новые прототипы беспилотных машин на основе серийных автомобилей Hyundai и Kia. В перспективе новый программно-аппаратный комплекс планируется предложить автопроизводителям», – сообщила пресс-служба «Яндекса» в марте.

В дальнейшем другие автопроизводители могут использовать эти прототипы для создания беспилотных автомобилей, в том числе для каршеринговых компаний и сервисов такси. «Яндекс» испытал первые прототипы беспилотных автомобилей весной 2017 года. Сегодня в Сколково и в Иннополисе работают тестовые зоны для таких машин. В конце 2018 года Яндекс получил лицензию на испытания беспилотного транспорта в Израиле, а в январе 2019-го показал беспилотную машину на выставке CES в Неваде.

<https://rns.online/transport/Yandeks-planiruet-vipustit-na-dorogi-100-bespilotnih-avtomobilei-v-2019-godu-2019-04-25/>

RNS; 2019.04.25; «ЯНДЕКС» ВВЕДЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ УСТАВШИХ И НЕВНИМАТЕЛЬНЫХ ТАКСИСТОВ

Сервис «Яндекс.Такси» представил технологию распознавания усталости водителей, которая отслеживает 68 точек на лице и направление взгляда, сообщил операционный директор «Яндекс.Такси» Даниил Шулейко, слова которого приводит пресс-служба компании.

«Даниил Шулейко представил новую разработку «Яндекса» – устройство, которое устанавливается в салон автомобиля и анализирует при помощи технологий компьютерного зрения и алгоритмов уровень внимания водителя. Для этого устройство отслеживает 68 точек на лице, направление взгляда и другие параметры», – отметили в пресс-службе.

В случае усталости или переутомления водителя устройство будет подавать специальный сигнал. В «Яндекс.Такси» планируют интегрировать новое устройство с Таксометром и ограничивать доступ к заказам водителям, которые невнимательны на дороге или настолько устали, что не могут быть сконцентрированы на дороге.

««Яндекс.Такси» планирует связать устройство с Таксометром и ограничивать доступ к заказам водителям, которые невнимательны на дороге или настолько устали, что не могут быть сконцентрированы на дороге. Основная задача этого проекта – значительно повысить безопасность такси и снизить уровень аварийности по вине невнимательности водителей», – говорится в сообщении.

Как заявил Шулейко, сейчас в Москве в тестовом режиме уже на линии автомобили с рабочим прототипом устройства. Массовое внедрение планируется в 2019 году.

https://rns.online/it-and-media/Yandeks-vvedet-ogranicheniya-dlya-ustavshih-i-nevnimatelnih-taksistov-2019-04-24/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

RNS; 2019.04.25; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ВЛОЖИТ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИЙ БЕЗОПАСНОСТИ

«Яндекс.Такси» инвестирует свыше 2 млрд рублей в течение года в развитие и новую разработку технологий безопасности, заявил операционный директор «Яндекс.Такси» Даниил Шулейко, передаёт пресс-служба компании.

«Яндекс.Такси» инвестирует более 2 млрд рублей в развитие и новую разработку технологий безопасности в течение года», – сообщил Шулейко на конференции «Безопасная дорога. Стратегия безопасности дорожного движения до 2024 года».

Операционный директор компании отметил, что за последние два года «Яндекс.Такси» инвестировал свыше 1,2 млрд рублей в развитие технологий, повышающих безопасность поездов.

<https://rns.online/transport/YandeksTaksi-vlozhit-bolee-2-mlrd-rublei-v-razvitie-tehnologii-bezopasnosti-2019-04-24/>

ТАСС; 2019.04.25; ЯНДЕКС ЗАПУСТИЛ СЕРВИС КАРШЕРИНГА В КАЗАНИ

Казань стала третьим городом после Москвы и Санкт-Петербурга, где заработал сервис каршеринга «Яндекс.Драйв», сообщила в среду пресс-служба компании.

«Каршеринг «Яндекс.Драйв» открыл регистрацию в Казани. Зарегистрироваться можно в мобильном приложении «Драйва» на iOS или Android – для этого нужно просто пообщаться с чат-ботом и прислать ему фото документов. Сервис запустится летом, автопарк на старте будет состоять из нескольких сотен автомобилей: Renault Kaptur, Volkswagen Polo, Skoda Rapid, машин бизнес-класса и грузовых фургонов», – говорится в сообщении.

По словам руководителя «Яндекс.Драйва» Антона Рязанова, сервис станет единственным каршерингом в Казани. Жители и гости столицы Татарстана смогут воспользоваться тарифами с поминутной оплатой, с арендой на несколько часов и с фиксированной ценой за поездку. Цена аренды будет рассчитываться с учетом загруженности дорог, спроса на автомобили и погодных условий.

«Мы запускаемся с большим автопарком и надеемся, что сможем улучшить транспортную инфраструктуру в городе. Каршеринг – это хорошая альтернатива личному автомобилю, не нужно тратить деньги на свою машину и думать о страховке или мойке. Не придется даже самостоятельно заправлять автомобиль – наши алгоритмы определяют, каким машинам нужен бензин, и отправляют к ним мобильных заправщиков», – цитирует Рязанова пресс-служба компании.

Сервис «Яндекс.Драйв» с февраля 2018 года работает в Москве, в декабре прошлого года он заработал в Санкт-Петербурге. В его автопарке более 9,5 тыс. машин, включая автомобили бизнес-класса и фургоны. Сейчас водители сделали около 16,5 млн поездок, используя сервис.

<https://tass.ru/ekonomika/6369036>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОБСУДИТЬ ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ПОЛУВАГОНОВ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ

- Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил **министерству транспорта**, Федеральной антимонопольной службе, а также Минэкономразвития и Минпромторгу рассмотреть возможность повышения тарифов на порожний пробег полувагонов на дальние расстояния.

Соответствующее решение принято по итогам совещания, на котором обсуждались потребности транспортного и строительного комплексов в материалах и оборудовании для реализации национальных проектов, возможности промышленности РФ для обеспечения этих потребностей и меры, призванные не допустить рост цен на такую продукцию (встреча состоялась 12 апреля), говорится на сайте правительства.

Кроме того, ведомствам поручено обсудить введение дифференцированной платы за нахождение порожних вагонов на путях общего пользования, стимулирование к использованию электронной торговой площадки ОАО «Российские железные дороги» и «иные мероприятия».

«Разработать и обеспечить реализацию комплекса мер» регуляторы должны совместно с РЖД и Союзом операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупных и средних владельцев вагонов) к 15 июня. Цель – «повысить эффективность использования грузового подвижного состава» для «снижения стоимости предоставления полувагонов» (в том числе минимизацией порожнего пробега).

Помимо этого к 1 июня **Минтранс** и Минэкономразвития должны будут представить согласованную позицию по законодательному определению сроков оборота вагонов и сроков погрузки и выгрузки на подъездных путях, а также установить ответственность отправителей и получателей грузов за нарушение этих сроков.

К 20 мая **Д.Медведев** ждет от **Минтранса** и Минстроя предложения по созданию межрегиональных складских мощностей, а также по использованию существующих мощностей «Российских железных дорог» для межсезонного хранения материалов и

оборудования – для бесперебойного обеспечения дорожной и строительной отраслей в рамках реализации национальных проектов. Поручение ведомство будут выполнять совместно с Минпромторгом, Минэнерго и РЖД.

В четверг «комплекс предложений РЖД по протоколу совещания у Д.Медведева 12 апреля» обсудил президиум СОЖТ. «(Его – ИФ) члены сошлись во мнении, что требуется создать соответствующую систему заказа на такие перевозки и связанные с ними услуги со стороны государства. В качестве примера может быть рассмотрен опыт организации перевозок грузов для строительства олимпийских объектов в Сочи», – говорится в сообщении объединения. В ближайшее время оно намерено сформировать позицию по этому вопросу и направить ее в федеральные органы власти.

Союз операторов железнодорожного транспорта объединяет российских операторов, эксплуатирующих не менее 1 тыс. вагонов. На долю участников СОЖТ приходится более 75% парка, зарегистрированного в РФ. Объединение представляет интересы операторского сообщества при совершенствовании нормативно-правовой и тарифной базы в сфере грузовых перевозок, а также технологии управления перевозками.

Как сообщалось ранее, с 2019 г. в прейскуранте железнодорожных тарифов, помимо прочего, был установлен повышающий коэффициент 1,06 (6%-ная надбавка) на порожний пробег полувагонов. Такое решение призвано было стимулировать сокращение порожнего пробега такого подвижного состава и нерациональной загрузки железнодорожной сети, отмечал регулятор.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ЗЕРНО ДЛЯ ЛЬГОТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ РЯДА РЕГИОНОВ БУДЕТ ЗАКУПАТЬСЯ ПО ЦЕНАМ НЕ НИЖЕ ЦЕН ГОСИНТЕРВЕНЦИЙ – МИНСЕЛЬХОЗ

- Зерно, предназначенное для льготной перевозки из отдаленных от центра регионов, будет закупаться по ценам не ниже цен государственных закупочных интервенций, сообщили «Интерфаксу» в Минсельхозе.

«Зерновые, перевозимые по льготным тарифам, должны быть закуплены по ценам не ниже предельных уровней минимальных цен на зерно урожая соответствующего года, которые устанавливались Минсельхозом в целях проведения государственных закупочных интервенций», – сказали в пресс-службе ведомства.

Уведомление о подготовке соответствующего приказа Минсельхоза размещено на сайте regulation.gov.ru.

В приказе также будут определены объемы грузов, вывозимых из каждого региона по льготным тарифам.

Как сообщалось, 6 апреля правительство приняло постановление о субсидировании перевозок зерна из ряда отдаленных регионов.

Субсидии будут предоставляться РЖД на возмещение потерь в доходах, возникающих при перевозке зерна из Алтайского и Красноярского краёв, Кемеровской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской и Тюменской областей в отдельные регионы Центрального, Северо-Западного, Сибирского, Северо-Кавказского, Дальневосточного и Южного федеральных округов.

В этом году субсидия будет предоставляться со дня вступления в силу утверждённых правил по 31 августа 2019 года. Правила вступают в силу со дня официального опубликования постановления правительства.

Постановление подготовлено Минсельхозом во исполнение поручения президента РФ по реализации послания Федеральному собранию от 1 марта 2018 года о продлении действия льготных тарифов на перевозку зерна железнодорожным транспортом.

По прогнозу Минсельхоза, сбор зерна в этом году может составить 118 млн тонн против 113,2 млн тонн в прошлом году.

Практика субсидирования вывоза зерна из отдаленных регионов была введена в конце 2017 года. Тогда в связи с резким снижением цен было принято решение о вывозе зерна из удаленных от портов регионов. Эта мера действовала до 31 июля 2018 года. За это время по льготному тарифу в сторону морских портов было вывезено 2 млн тонн зерна, что позволило стабилизировать ценовую ситуацию. Эта мера касалась станций, расположенных в границах Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Курганской, Новосибирской, Омской областей.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; «GEFCO РОССИЯ» ОТКРЫВАЕТ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ СРОЧНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

«GEFCO Россия» открывает подразделение по управлению срочными перевозками.

«Такие услуги востребованы в разных сферах, включая организацию масштабных мероприятий (road show, выставки, конференции), техническое обслуживание авиационной техники (плановый и срочный ремонт), розничную торговлю и сферу FMCG (доставку товаров)», – говорится в сообщении компании. Кроме того, сервис может быть интересен для исполнения промышленных заказов, которые были сделаны в последний момент, чтобы предотвратить риски остановки производства.

Новая структура компании расширяет глобальное подразделение Freight Forwarding. «Благодаря наработанной базе операторов новая структура «GEFCO Россия» будет осуществлять как плановые, так и внеплановые срочные поставки», – добавляет компания. Под сервис «GEFCO Россия» расширила число партнеров в сегменте авиационных перевозок. Сейчас он включает большинство ведущих авиакомпаний мира – как генеральных агентов, так и представительств в международных и российских аэропортах. Новый продукт предполагает комплексные решения по срочным авиаперевозкам по всему миру, а также по срочным автомобильным перевозкам из Европы и России.

Коммерческий директор GEFCO в России Денис Глизнуца, слова которого приводятся в сообщении, уточнил, что комплексные решения в доставке по всему миру «от двери до двери» включают в себя такие услуги как «курьер на борту», отправку грузов ближайшим рейсом, организацию чартерных перевозок и разработку специальных маршрутов под конкретные запросы клиента.

Сотрудники нового подразделения «GEFCO Россия» будут доступны для связи с клиентом круглосуточно. Они будут подбирать наилучшее решение для продукта и осуществлять полный мониторинг перевозки, информируя заказчика о прохождении ключевых этапов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; «СИБАНТРАЦИТ» СЧИТАЕТ ОКУПАЕМЫМ ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ-II

«Сибантрацит» Дмитрия Босова считает окупаемым проект по строительству второго Северомуйского тоннеля.

«Это продуманный план, часть нашей стратегии. И мы не сумасшедшие, мы реально считаем, что это окупаемый инвестиционный проект», – заявил глава компании Максим Барский в интервью РБК.

«Первоначально будет частное финансирование. Потом тоннель будет передан ОАО «Российские железные дороги» на согласованных финансовых условиях, которые сейчас обсуждаются», – отметил он.

По словам топ-менеджера, дефицит железнодорожных мощностей в восточном направлении сейчас «сказывается на всех». «У нас по железной дороге едет на восток только 100 млн тонн. Я думаю, рынок мог 200 млн тонн поставить в ближайшие годы, но нет провозных мощностей», – сказал М.Барский.

«Большая часть из наших 50 млн тонн угля поедет на восток. Проанализировав ситуацию, мы обратились с предложением к президенту РЖД Олегу Белозерову еще летом 2018 г. (...) Ответ был такой: да, тоннель нужен, но у нас в планах его нет и он стоит около 250 млрд руб. Мы сказали, что, если у «Российские железные дороги» нет этого в ближайших планах, давайте мы построим», – отметил глава «Сибантрацита».

«Тогда это не было воспринято всерьез, но Д.Босов продолжал продвигать эту идею, написал письмо на имя президента России Владимира **Путина**», – добавил М.Барский. «В ближайших планах РЖД этого тоннеля не было. Но на президентской комиссии по ТЭК (в августе 2018 г. – ИФ) вопрос поднимался. (...) Насколько я знаю, наша инициатива была поддержана», – сказал он.

«Байкало-Амурскую магистраль построили, но существующий Северомуйский тоннель – узкое горлышко. К тому же он давно введен в эксплуатацию и через некоторое время обязательно потребует ремонта. (...) «Российские железные дороги» очень в этом заинтересованы, (после запуска Северомуйского тоннеля-II – ИФ) вырастает грузопоток, снимаются риски из-за существующего тоннеля. Представляете, что произойдет, если его закроют на ремонт?» – отметил топ-менеджер.

21 апреля «Сибантрацит» сообщил, что по поручению О.Белозерова была создана совместная рабочая группа, которая уже даже провела первое заседание 11 апреля, напоминает РБК. «Если этот проект нужен государству, мы найдем с РЖД взаимоприемлемые решения. (...) Для нас проект начался. Компания (под проект – ИФ) зарегистрирована, служба заказчиков создана, подрядчики определяются. Мы выполняем то поручение, которое у нас есть», – заявил М.Барский.

Отвечая на замечание о том, что многие выступают против принципа приоритетного доступа к железнодорожной инфраструктуре, топ-менеджер провел аналогию с нефтяной отрасли в прошлом. «Когда я пришел (на пост гендиректора «Сибантрацита» – ИФ), то увидел (на угольном рынке – ИФ) ситуацию нефтяного рынка до строительства БТС-1 и БТС-2. Тогда был только нефтепровод «Дружба» и правительство выписывало квоты на экспорт. В «Транснефти» (МОЕХ: TRNF) сидели менеджеры, которые решали твою судьбу. При этом маржа при продаже нефти в России была в два раза ниже, чем при поставках на экспорт. Все хотели на экспорт, а труба одна, вот и начиналась вся эта игра», – отметил глава «Сибантрацита».

«То же самое и здесь происходит. Пока не будет избыточных мощностей, будет продолжаться битва за экспортные квоты. Кого-то РЖД срезают на 5% (от запрашиваемых мощностей – ИФ), кого-то на 15%, кого-то вообще почему-то не срезают. Добиться правды, почему так происходит, невозможно. Для того чтобы все было объективно, нужно или создать мощности, или – в существующей системе – ограничения мощности в зависимости от маржинальности продукта. Как поступает рачительный хозяин? Он говорит: кто больше даст (денег – ИФ), тот и поедет», – добавил он.

ТАСС; 2019.04.25; «РЖД ЛОГИСТИКА» ПЕРЕВЕЗЛА ПО ЖД НЕГАБАРИТНЫЕ АВТОКЛАВЫ ДЛЯ ЗАВОДА В УЛЬЯНОВСКЕ

АО «РЖД Логистика» в период с ноября 2018 года по март 2019 года организовало серию внутрироссийских железнодорожных отправок автоклавов для одного из крупных отечественных производителей изделий из бетона, следует из сообщения компании.

Пять единиц негабаритного оборудования перевозились из порта Бронка (Ленинградская область) на станцию Новоспасское Куйбышевской железной дороги (Ульяновская область).

Перевозка автоклавов весом 83 т и габаритами 45,5x3,6x3,9 м (параметры одной единицы) выполнялась с использованием специализированного и крайне редкого железнодорожного подвижного состава – многоосного транспортера сцепного типа.

<https://tass.ru/ekonomika/6376358>

ТАСС; 2019.04.25; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО ТАНКЕРА «АФРАМАКС» НАЧАЛОСЬ НА СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА» В ПРИМОРЬЕ

Торжественная закладка второго танкера типа «Афрамакс» состоялась в пятницу на судовой верфи «Звезда» в Приморском крае, сообщает корреспондент ТАСС с места событий. «Очередная веха для нашего предприятия <...> Это – так называемый зеленый танкер, потому что работает на двухмоторном топливе: на дизеле и на газе. Это позволяет выбрасывать в атмосферу минимальное количество вредных газов», – сообщил генеральный директор судостроительного комплекса «Звезда» Сергей Целуйко.

Головное судно из серии танкеров было заложено на стапеле «Звезды» в сентябре прошлого года в присутствии президента Владимира Путина.

<https://tass.ru/ekonomika/6379544>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ СХЕМУ ДОСТАВКИ СТРОЙГРУЗОВ НА ВРЕМЯ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ, УЧИТЫВАЯ РОЛЬ РЕЧНИКОВ

- Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил министерству транспорта РФ совместно с ведомствами и региональными властями разработать на время реализации нацпроектов транспортную схему доставки материалов и оборудования с учетом необходимости повышения роли речного транспорта.

Соответствующее решение принято по итогам совещания по вопросу о потребностях транспортного и строительного комплексов в материалах и оборудовании, используемых для реализации национальных проектов 12 апреля, говорится на сайте правительства.

Ведомства должны подготовить свои предложения до 1 июля.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.26; ЛЕНСКОЕ ПАРОХОДСТВО И ЯКУТИЯ НАЧАЛИ СТРОИТЬ ЖАТАЙСКУЮ СУДОВЕРФЬ

АО «Жатайская судовой верфь» (основной владелец – ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (МОЕХ: LORP), ЛОРП) начало в пятницу строительство одноименной верфи, установив первую сваю, сообщил корреспондент «Интерфакса» с места события.

«Мы планируем получить современное предприятие, которое будет работать в кооперации с другими судостроительными предприятиями из России, для производства широкой номенклатуры судов, перевозки грузов. Конечно, мы рассчитываем на то, что сделаем качественные современные туристические суда», – сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, принимавший участие в церемонии.

Он отметил, что существуют комплексные меры поддержки, которые обеспечат эксплуатантам комфортное приобретение построенных на верфи судов.

«(В числе мер – ИФ) утилизационный грант, когда судно сдается в металлолом: мы компенсируем и выдаем субсидию покупателю. Также будем использовать специальные программы льготного лизинга, компенсируем лизинговые платежи, процентные ставки по кредитам для того, чтобы экономически выгодно было использовать водную технику, с учетом короткого сезона – всего полгода», – сообщил Д.Мантуров.

Глава Якутии Айсен Николаев подчеркнул, что многие десятилетия флот в регионе не обновлялся.

«Средний возраст судов – 34 года в «Ленском речном пароходстве». И в других пароходствах ситуация не лучше. То, что через 2 года у нас здесь появится высокотехнологичная судовой верфь, которая будет способна выдавать 10 судов в сложнейших условиях – это спасение для нашего речного пароходства», – сказал глава Якутии.

Судовой верфь создаст для Якутии около 700 рабочих мест.

«Пока идет строительство, будущие работники будут проходить обучение и участвовать в обмене опытом на северо-западе страны», – отметил Д.Мантуров.

Ранее сообщалось, что стоимость создания «Жатайской судовой верфи» оценивается в 5,75 млрд рублей. Проект необходим для успешной реализации других инвестпроектов формируемой Северо-Якутской опорной зоны развития Арктики. Кроме того, он входит в обновленную редакцию ФЦП «Развитие инфраструктуры Арктической зоны РФ на 2018-2027 годы». Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на конец 2021 года.

Согласно проекту, на заводе планируется ежегодно строить 10 речных судов, проводить модернизацию 6 судов, утилизацию двух списанных судов (1,14 тыс. металлолома), выполнять 432 тыс. нормо-часов ремонта и межнавигационного обслуживания.

ООО «Жатайская судовой верфь» было образовано в 2016 году с уставным капиталом 2 млн рублей. Помимо ЛОРП соучредителем выступила «Корпорация развития республики Саха (Якутия)». В 2018 году ООО преобразовано в АО.

ТАСС; 2019.04.25; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 11,6%

Российские авиакомпании обслужили в первые три месяца 2019 года 24,75 млн пассажиров, что на 11,6% больше, чем в первом квартале 2018 года. Об этом говорится в материалах Росавиации.

В том числе авиакомпания «Аэрофлот» в отчетном периоде увеличила перевозки пассажиров на 14,3%, до 8,45 млн человек, S7 перевезла 2,47 млн пассажиров (рост на 7,3% к январю – марту 2018 года), «Победа» – 2,04 млн (+45,5%), авиакомпания «Россия» – 1,94 млн (+4,2%), «Уральские авиалинии» – 1,78 млн (+8%).

Пассажирооборот в январе – марте 2019 года вырос на 13,7% и достиг 64,85 млрд пкм. Процент занятости кресел снизился на 0,1 п.п., до 80,3%, следует из данных Росавиации.

<https://tass.ru/ekonomika/6374900>

ТАСС; 2019.04.25; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАРЕЙС САМАРА – ПАРИЖ

Власти Самарской области планируют ввести субсидии для авиарейса по маршруту Самара – Париж. Это позволит повысить инвестиционную и туристическую привлекательность региона, говорится в проекте постановления правительства региона.

«[Разрабатывается] проект постановления правительства Самарской области об организации авиасообщения по маршруту «Самара (Российская Федерация) – Париж (Французская Республика)». Проект постановления предусматривает предоставление субсидий производителям услуг в целях возмещения затрат на осуществление авиаперевозок для повышения инвестиционной и туристической привлекательности Самарской области», – указано в документе, опубликованном на сайте Минэкономки региона.

Планируется ввести 4 оборотных рейса в месяц. Предельный размер субсидии на один рейс в одном направлении составит 750 тыс. рублей. Власти направили запросы в 13 российских авиакомпаний, располагающих подходящим флотом для выполнения прямых перелетов.

Сейчас прямого авиасообщения между Самарой и Парижем нет.

<https://tass.ru/ekonomika/6370450>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; S7 РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ ПОЛЕТОВ В КАЗАХСТАН, В МАЕ ОТКРОЕТ РЕЙС МОСКВА-СЕМИПАЛАТИНСК

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), с 24 мая открывает прямые регулярные рейсы из Москвы (аэропорт «Домодедово») в Семипалатинск (Казахстан), говорится в сообщении группы.

Полеты будут выполняться один раз в неделю – по пятницам – на самолетах A319.

Вылет из аэропорта «Домодедово» в 22:50, прилет в Семипалатинск в 5:55 на следующий день по местному времени. Обратный самолет вылетает в субботу в 7:10 и прилетает в Москву в 8:40.

«Мы отмечаем растущий спрос на перелеты в этот регион и ожидаем, что рейс будет востребован как для рабочих, так и для личных поездок», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

Он также отметил, что в расписании S7 есть рейсы в другие города Казахстана: Павлодар, Тараз, Уральск и Усть-Каменогорск.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; AZUR AIR ВОЗОБНОВИЛА ЛЕТНИЕ ЧАРТЕРЫ В АНТАЛЬЮ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Авиакомпания AZUR air, основной базой в Москве которой является аэропорт «Внуково», запустила в летнем расписании чартерную программу в Анталию из «Шереметьево».

«Авиакомпания AZUR air 25 апреля возобновила полеты в Анталию из международного аэропорта «Шереметьево». Программа рассчитана до конца текущего весенне-летнего расписания, которое действует по последнее воскресенье октября», – говорится в сообщении перевозчика.

Рейсы в Анталию из «Внуково» сохранятся, пояснил «Интерфаксу» представитель компании. Полеты в Турцию сразу из двух московских аэропортов AZUR air выполняла и ранее: в летнем расписании 2015 и 2018 гг. Это дает возможность туристам выбирать наиболее удобный для путешествий аэропорт, добавил собеседник агентства.

«В летнем сезоне 2019 по маршруту Москва – Анталия по сравнению с предыдущим периодом запланировано на 10% больше рейсов из аэропорта «Шереметьево». В пиковые летние месяцы авиакомпания будет эксплуатировать на этой линии воздушные суда типа Boeing-767-300. Самолеты этого типа в парке авиакомпании рассчитаны на перевозку 336 пассажиров в салоне экономического класса. В 2018 году маршрут в основном обслуживали самолеты Boeing-737-800. Использование более вместительных воздушных судов на линии позволит AZUR air нарастить пассажиропоток в «Шереметьево» почти в два раза», – говорится в сообщении компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В 2020Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 18,7% – ОТЧЕТ

Аэропорт «Шереметьево» в 2020 году планирует увеличить пассажиропоток в годовом выражении на 18,7%, говорится в отчете АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) по МСФО.

«В 2019 и 2020 гг. прогнозируется увеличение пассажиропотока на 13,5% и 18,7% соответственно», – указано в отчете.

В 2018 году «Шереметьево» обслужило 45,8 млн человек, на 14,3% больше, чем годом ранее. Прогноз на 2019 год – 51,9 млн пассажиров, говорил ранее один из бенефициаров, глава совета директоров МАШ Александр Пономаренко.

К 2026 году стратегия развития «Шереметьево», принятая в прошлом году, предусматривает рост трафика до 80 млн пассажиров. Основной рост планируется обеспечить за счет привлечения транзитных пассажиров базовых авиакомпаний (крупнейшая – «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.25; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НАЧНЕТ РАСШИРЕНИЕ АЭРОПОРТА – ВЛАСТИ

ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС), управляющее аэропортом «Пулково», представило правительству Санкт-Петербурга мастер-план развития аэропорта, сообщил журналистам вице-губернатор Эдуард Батанов.

«Начнут расширять в ближайшее время северную галерею и часть южной. В том числе появятся новые «рукава», – сказал он.

По его словам, ориентировочный срок окончания работ – 2022 год. «Видение (по пассажиропотоку в рамках развития «Пулково» – ИФ) – 25 млн пассажиров к 30-м годам», – отметил Э.Батанов.

Чиновник добавил, что вопрос использования терминала «Пулково-2» пока не обсуждался. Ранее сообщалось, что ВВСС планировали до конца первого квартала 2019 года представить согласованный мастер-план развития аэропорта. После этого предстоит еще согласование одного из трех вариантов развития с правительством города.

Первый вариант развития подразумевает расширение центрального пассажирского терминала «Пулково» за счет пристройки пассажирских галерей, гейтов, телетрапов. Второй вариант предусматривает строительство в южной части терминального комплекса дополнительного терминала для лоукостеров, третий вариант – использование терминала «Пулково-2» для рейсов лоукостеров.

Кроме того мастер-план подразумевает увеличение пассажиропотока аэропорта: к 2023 году – до 25 млн человек, к 2039 году – до 35 млн человек.

Сообщалось, что аэропорт «Пулково» в 2018 году обслужил 18 млн 122,286 тыс. пассажиров, что на 12,4% превысило показатель 2017 года. Пассажиропоток по итогам 2019 года может вырасти, как ожидается, более чем на 9% по сравнению с 2018 годом.

ТАСС; 2019.04.25; ASIANA AIRLINES С СЕРЕДИНЫ СЕНТЯБРЯ ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ В КОРЕЮ ИЗ ХАБАРОВСКА И САХАЛИНА

Авиакомпания Asiana Airlines с середины сентября прекращает полеты в Южную Корею из Хабаровска и Сахалина из-за перепродажи авиакомпании другому владельцу. Об этом ТАСС сообщили в четверг в хабаровском представительстве авиакомпании.

«Из Хабаровска полеты прекращаются 14 сентября, с Сахалина – также с середины сентября, работу представительств приостановят. Это временные антикризисные меры, связанные с перепродажей компании другому владельцу», – сказал представитель компании.

Он уточнил, что с конца октября авиакомпания также прекращает полеты из Чикаго до Сеула. Возобновления полетов в представительстве не исключили.

Пассажирам, уже купившим авиабилеты, предлагается перенести дату вылета либо вернуть себе полную стоимость билета без штрафов, либо переоформить билет на другие авиакомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/6374103>

ТАСС; 2019.04.25; «РОСНЕФТЬ» В 2019 ГОДУ ПОСТАВИТ «АЭРОФЛОТУ» 990 ТЫС. Т АВИАТОПЛИВА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Дочерняя компания «Роснефти» – «РН-Аэро» выиграла тендер на заправку воздушных судов авиакомпании «Аэрофлот» в аэропорту «Шереметьево» в течение 2019 года, говорится в сообщении компании.

«Общий объем контракта – 990 тыс. т авиатоплива. Это 54% от общего планируемого объема заправки воздушных судов авиакомпании «Аэрофлот» в аэропорту Шереметьево», – отмечается в пресс-релизе.

В настоящее время «Роснефть» производит заправку «в крыло» в 44 российских и зарубежных аэропортах, в том числе в Шереметьево, Внуково, Домодедово. По итогам

первого квартала 2019 года компания увеличила объемы заправки «в крыло» в российских аэропортах до 458 тыс. т, что на 9,5% превышает аналогичный показатель прошлого года. Количественный показатель заправок «в крыло» при этом увеличился на 13% и составил более 50,7 тыс. операций.

Кроме этого за три первых месяца 2019 года «РН-Аэро» реализовала около 797 т авиакеросина, увеличив этот показатель на 5,2% по сравнению с первым кварталом 2018 года. Основной прирост объемов реализации авиатоплива обеспечила деятельность «РН-Аэро» в таких ключевых аэропортах России, как Шереметьево (Москва), Пулково (Санкт-Петербург) и Пашковский (Краснодар).

<https://tass.ru/ekonomika/6374419>

ТАСС; 2019.04.25; КРАСНОЯРСКИЕ ВЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЛИЗИНГА ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ ДЛЯ «КРАСАВИА»

Правительство Красноярского края рассматривает возможность приобретения в лизинг иностранных самолетов для нужд региональной государственной авиакомпании «Красавиа». Об этом на пресс-конференции в четверг сообщил **министр транспорта** региона Константин Димитров.

«В настоящее время мы рассматриваем вопрос об операционном лизинге, возможно, на пять лет. Пока не выйдет новый российский региональный самолет, возможно, мы рассмотрим аналоги иностранные», – сказал министр, добавив, что в настоящее время «запланированных сумм на приобретение пока нет».

Он отметил, что авиакомпании необходимо приобрести три новых самолета. Также власти региона рассматривают возможность приобретения перспективного российского самолета Ил-114-300, запуск которого в серийное производство запланирован на 2023 год.

<https://tass.ru/sibir-news/6375779>

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.04.26; САМОЛЕТ ДО ТАИЛАНДА ВЕРНУЛСЯ В КРАСНОЯРСК ИЗ-ЗА СРАБОТАВШЕГО ДАТЧИКА НЕИСПРАВНОСТИ

Самолет авиакомпании «AzurAir», вылетевший из Красноярска в аэропорт Утопао, вернулся обратно из-за сработавшего датчика технической неисправности, сообщила агентству «Интерфакс-Сибирь» старший помощник Западно-Сибирского транспортного прокурора Оксана Горбунова.

«После взлета «Боинга 757-200» сработал датчик технической неисправности одного из узлов, и экипаж принял решение вернуться. В 03:49 местного времени самолет благополучно приземлился. Техники будут выяснять причину срабатывания датчика», – сказала О.Горбунова.

По ее данным, в самолете находились 238 пассажиров и семь членов экипажа.

«К настоящему времени желающие были размещены в гостинице, Красноярская транспортная прокуратура контролирует соблюдение прав пассажиров», – отметила О.Горбунова.

Она добавила, что вылет пассажиров резервным бортом намечен на 14:30 (10:30 мск).

[Вернуться в оглавление](#)