



Ежедневный мониторинг СМИ

31 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; ГЛАВ РЖД И МИНТРАНСА ПРОСЯТ ВЗЯТЬ НА КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С ЦЕНАМИ НА БИЛЕТЫ.....	4
ТАСС; 2019.05.30; МАК МОЖЕТ ОПУБЛИКОВАТЬ ОТЧЕТ ОБ АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО К 5 ИЮНЯ.....	4
ГАЗЕТА.RU; 2019.05.30; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ НЕКОМПЕТЕНТНЫМИ ЗАЯВЛЕНИЯ ХАБАРОВСКОГО ГУБЕРНАТОРА О КРУШЕНИИ SSJ 100	4
РБК; КАЗАКУЛОВА ГАЛИНА, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА; 2019.05.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗУЧИТ ПРОКЛАДКУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ "ЛОСИНЫЙ ОСТРОВ"	5
ТАСС; 2019.05.30; ВОПРОС ИЗМЕНЕНИЯ ГРАНИЦ "ЛОСИНОГО ОСТРОВА" НАХОДИТСЯ В ПРОРАБОТКЕ	7
ПРАЙМ; 2019.05.30; ГОРДЕЕВ ПОРУЧИЛ ПОДУМАТЬ О КОМПЕНСАЦИЯХ НА Ж/Д-ПЕРЕВОЗКУ УДОБРЕНИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ СОИ ДФО	7
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КРИСТИНА МАНИЧ; 2019.05.30; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ПОРЯДОК ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДОСМОТРА ДЛЯ АВИАПЕРСОНАЛА.....	8
ТАСС; 2019.05.30; РОСТРАНСНАДЗОР В ИЮНЕ ЗАВЕРШИТ ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SSJ-100.....	8
ИА REGNUM; 2019.05.30; РОССИЯ И ФИНЛЯНДИЯ ПЛАНИРУЮТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ.....	9
ПРАЙМ; 2019.05.30; РЖД СМЕНИЛИ КУРАТОРА ВСМ	9
ТАСС; 2019.05.30; НА ЧУКОТКЕ В БЛИЖАЙШИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА РЕКОНСТРУИРУЮТ ШЕСТЬ АЭРОПОРТОВ	9
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.30; БЕЗОПАСНОСТЬ МАРШРУТОВ К ШКОЛЕ ПРОВЕРЯТ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	10
ТАСС; 2019.05.31; СТРОИТЕЛИ СОСТЫКОВАЛИ РОССИЙСКУЮ И КИТАЙСКУЮ ЧАСТИ АВТОМОСТА ЧЕРЕЗ АМУР	10
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.31; «НОВАПОРТ» ГОТОВИТ ПОСАДКУ В УЗБЕКИСТАНЕ; ХОЛДИНГ СОБИРАЕТСЯ ИНВЕСТИРОВАТЬ В АЭРОПОРТЫ САМАРКАНДА, НАМАНГАНА И УРГЕНЧА	11
ПРАЙМ; 2019.05.30; СЕРБИЯ ВЛОЖИТ В ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ 500 МЛН ЕВРО - МИНИСТР	12
ТАСС; 2019.05.30; CNN: BOEING НЕ ПЛАНИРУЕТ ГОТОВИТЬ ПИЛОТОВ ОБНОВЛЕННОГО 737 MAX НА ЛЕТНОМ ТРЕНАЖЕРЕ	12
ПРАЙМ; 2019.05.30; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР НАШЕЛ 5 БЕЛОРУССКИХ ПОСРЕДНИКОВ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ "ЛОЖНЫМ ТРАНЗИТОМ" ЧЕРЕЗ РФ	13
ЛОГИСТИКА; 2019.05.30; LOGISTICS OPEN TOURNAMENT 2019 ГЛАЗАМИ УЧАСТНИКОВ.....	13
ТАСС; 2019.05.30; ПУТИН ПОСТАВИЛ ЗАДАЧИ ПО ВНЕДРЕНИЮ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ЭКОНОМИКУ РОССИИ ..	17
РОССИЯ24; 2019.05.30; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВОДИТ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЛАСТИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА	20
РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; ПУТИНА ПРИГЛАСИЛИ В ТУЛУ В ИЮЛЕ ОПРОБОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ.....	26

КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИН; 2019.05.30; "ЦИФРА" ПОВОРАЧИВАЕТСЯ В ПРОФИЛЬ	26
ПРАЙМ; 2019.05.30; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ КРУПНЫМ КОМПАНИЯМ КУРИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В РФ	29
ПРАЙМ; 2019.05.30; БЕСПИЛОТНЫЙ КАМАЗ СКОРО МОЖЕТ ВЫЙТИ НА ДОРОГИ - ЧЕМЕЗОВ.....	29
LENTA.RU; 2019.05.30; РАБОТЫ НА СТАНЦИИ "ШИЕС" В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ПРЕКРАЩЕНЫ 15 ИЮНЯ.....	30
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.30; ПОДГОТОВКА К ГОССОВЕТУ	31
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.30; "ТРАССИБ ДЛЯ ЯПОНИИ"	31
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.30; СЕЛУ - ДОРОГИ	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.05.30; ПО РЕЛЬСАМ ЕДЕТ ЛЕС; ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ УВЕЛИЧИВАЮТСЯ, НЕСМОТРЯ НА ПАДЕНИЕ СПРОСА	33
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2019.05.30; ПЛОТИНА С ЗАПАСОМ ПРОЧНОСТИ; КАК ЭКОЛОГИ СТРАЩАЮТ НИЖЕГОРОДЦЕВ МИФАМИ И ДОМЫСЛАМИ	35
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.31; БУМАГУ НЕ СТЕРПЯТ: ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ ТАКСИСТОВ СТАНУТ ЭЛЕКТРОННЫМИ; ЗДОРОВЬЕ ВОДИТЕЛЕЙ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТА ПРОКОНТРОЛИРУЮТ ОНЛАЙН	38
АВТОМИР; АЛЕКСЕЙ ЛУЧНИКОВ; 2019.05.30; ОПАСНЫЕ ОПЫТЫ	40
ТАСС; 2019.05.30; ПЕТЕРБУРГ В 2020 ГОДУ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧЕТЫРЕ ПРИОРИТЕТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТА.....	42
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2019.05.30; ОСЕННИЙ МАРАФОН	42
ТАСС; 2019.05.30; МЕТРО В МОСКВЕ БУДУТ РАЗВИВАТЬ В ОСНОВНОМ В ПРЕДЕЛАХ ГОРОДА	45
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.31; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЦКК МОГУТ ПОДНЯТЬ СТОИМОСТЬ ВДВОЕ	46
ПРАЙМ; 2019.05.30; ЖАЛОБ НА РОСТ ЦЕН НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ НЕ ПОСТУПАЛО - МИНТРАНС КУБАНИ	47
РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; РЖД ОТРИЦАЕТ ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН НА ПЛАЦКАРТНЫЕ БИЛЕТЫ.....	48
ТАСС; 2019.05.30; РЖД ПРИСТУПИЛИ К РЕКОНСТРУКЦИИ ВОКЗАЛА В УФЕ. 49	
РБК; 2019.05.30; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ПРИМЕНЕНИЕ ПЛАСТИКОВЫХ НАРУЧНИКОВ К АВИАДЕБОШИРАМ	49
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; ; 2019.05.30; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОЛЕТ	50
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.05.30; «АЭРОФЛОТ» ПОТРАТИТ 4,6 МЛРД РУБ. НА ОБСЛУЖИВАНИЕ SUPERJET	51
ТАСС; 2019.05.30; ЧЕМЕЗОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО СЕРИЙНЫЕ ПОСТАВКИ МС-21 "АЭРОФЛОТУ" НАЧНУТСЯ НЕ РАНЕЕ 2021 ГОДА.....	52
ТАСС; 2019.05.30; UTAIR РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА ГОДА ДОГОВОРИТЬСЯ О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГА С КРЕДИТОРАМИ.....	53
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.30; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАЯВИЛИ О МАССОВОМ СОКРАЩЕНИИ ШТАТА	53
ТАСС; 2019.05.30; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ НЕ НАМЕРЕНЫ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ЛЕТНЫЙ СЕРТИФИКАТ "ПСКОВАВИА"	53
ТАСС; 2019.05.30; ГЛАВА МОСКОВСКОГО СЛЕДСТВЕННОГО ОТДЕЛА НА ВОЗДУШНОМ И ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ЗАДЕРЖАН ЗА ВЗЯТКУ	54
ТАСС; 2019.05.30; В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАДЕРЖАН НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ПО ТРАНСПОРТУ И ДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ	55
ТАСС; 2019.05.30; МОСГОРСУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ АРЕСТ АДВОКАТА ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИИ 1 МЛРД РУБЛЕЙ У РОСАВИАЦИИ.....	55
ТАСС; 2019.05.30; "АЭРОФЛОТ" В ПОЛДЕНЬ ОТПРАВИТ В ГРОЗНЫЙ ПАССАЖИРОВ ВЕРНУВШЕГОСЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО САМОЛЕТА	55

РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; ГЛАВ РЖД И МИНТРАНСА ПРОСЯТ ВЗЯТЬ НА КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С ЦЕНАМИ НА БИЛЕТЫ

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин просит главу РЖД Олега Белозеров и **министра транспорта Евгения Дитриха** взять на личный контроль ситуацию с ценами на плацкартные билеты в случае подтверждения информации о их резком увеличении; копии обращений депутата имеются в распоряжении РИА Новости.

"Считаю, что указанные доводы заслуживают особого внимания и тщательной проверки с целью недопущения нарушения прав и законных интересов граждан. На основании вышеизложенного прошу Вас взять дело под личный контроль и проверку по указанным фактам и в случае их подтверждения прошу принять все необходимые меры реагирования", - говорится в тексте обращений.

Ранее "Известия" сообщили, что Общероссийское объединение пассажиров представило данные о подорожании билетов в плацкартные вагоны на летние месяцы на 65-100%. По данным общественников, представленным газетой, больше всего подорожали железнодорожные путешествия на июнь-июль из Москвы в Калининград и Адлер.

В "Федеральной пассажирской компании" газете назвали эти подсчеты некорректными, так как "акционные" билеты сравнивались с полным тарифом, в пресс-службе перевозчика также объяснили большую разницу в цене сезонной индексацией и акциями, сообщает издание.

<https://ria.ru/20190530/1555097961.html>

ТАСС; 2019.05.30; МАК МОЖЕТ ОПУБЛИКОВАТЬ ОТЧЕТ ОБ АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО К 5 ИЮНЯ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) может к 5 июня опубликовать предварительный отчет о катастрофе самолета SSJ-100 в аэропорту Шереметьево, произошедшей 5 мая.

Об этом сообщил ТАСС в четверг ведущий эксперт комитета Владимир Кофман.

В понедельник, 27 мая, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** говорил, что предварительные данные могут быть опубликованы через 2-3 месяца.

"Когда исполнится месяц, то есть 5 июня, к этому дню должен быть опубликован промежуточный отчет по фактуре, что [будет] сделано. Но там все уже известно: катастрофа произошла из-за грубых приземлений", - сказал Кофман в кулуарах форума "Безопасность на транспорте", отвечая на соответствующий вопрос.

В пресс-службе "Аэрофлота" заявили, что заключения от причинах катастрофы недопустимы пока идет расследование.

"В настоящее время ведется расследование причин катастрофы. Объективные результаты еще только предстоит получить комиссии МАК и следственным органам. Поэтому любые заключения и выводы о причинах катастрофы, пусть даже и косвенные, недопустимы. Спекуляция любыми фактами способствует росту социальной напряженности. Подобный комментарий является попыткой манипуляции общественным мнением, что недопустимо, особенно для участников расследования. Распространение информации относительно обстоятельств катастрофы до окончания расследования не допускается действующим законодательством. И ведущий эксперт МАК, как организации, проводящей расследование, обязан это знать", - заявили в пресс-службе авиакомпании.

<https://tass.ru/proisshestviya/6491353>

ГАЗЕТА.RU; 2019.05.30; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ НЕКОМПЕТЕНТНЫМИ ЗАЯВЛЕНИЯ ХАБАРОВСКОГО ГУБЕРНАТОРА О КРУШЕНИИ SSJ 100

Заявления губернатора Хабаровского края Сергея Фургала о причинах катастрофы самолета SSJ 100 в Шереметьево являются недопустимыми, рассказал "Газете.Ru"

главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Ранее Фургал заявил, что крушение самолета - "это на 100% человеческий фактор".

"Меня возмутило, почему человек, который некомпетентен в области авиации, не имеет полномочий рассуждать на эти темы квалифицированно, вообще делает какие-либо подобные заявления. Еще ни один профессионал, участвующий в расследовании, не сделал подобных выводов, причем имея доступ к достоверной информации, анализируя ее. Тогда почему человек не имеет доступа к этой информации, не имеет соответствующей квалификации, делает такие заявления?" - сказал Гусаров.

По словам Гусарова, реакция "**Аэрофлота**" на слова губернатора "эмоциональная, но логичная".

Авиакомпания потребовала от хабаровского губернатора доказать свои слова о причине крушения SSJ 100. "**Аэрофлот**" считает публичное заявление Фургала попыткой оказать давление на комиссию Межгосударственного авиационного комитета и следственные органы, а также подготовить определенным образом общественное мнение.

Ранее в интервью местному телеканалу "Губерния" Фургал сообщил, что в хабаровский **минтранс** поступило техническое заключение, в котором человеческий фактор называется приоритетной версией крушения SSJ 100 в "Шереметьево". По его словам, самолет, сгоревший в Шереметьево, технически был в идеальном состоянии. В адрес "**Аэрофлота**" такое заключение не поступало.

Производством самолетов Sukhoi Superjet 100 занимается авиационный завод в Комсомольске-на-Амуре в Хабаровском крае. Ранее Фургал выразил уверенность, что производство самолетов на заводе продолжится.

https://www.gazeta.ru/social/news/2019/05/30/n_13035655.shtml

РБК; КАЗАКУЛОВА ГАЛИНА, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА; 2019.05.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗУЧИТ ПРОКЛАДКУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ "ЛОСИНЫЙ ОСТРОВ"

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил правительству изучить вариант прокладки железнодорожной ветки из Пушкино в Домодедово через "Лосиный Остров". Это не первая попытка сократить границы парка, говорят экологи

Железная дорога через "Лосиный Остров"

Вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий транспорт, поручил **Минтрансу** и Минприроды совместно с правительствами Москвы и Московской области проработать вопрос о возможности изменения границ парка "Лосиный Остров" для строительства одного из московских центральных диаметров (МЦД), который соединит Пушкино с Домодедово. Решение было принято по итогам совещания, посвященного развитию транспортной инфраструктуры Московской области и реализации программы развития Московского железнодорожного узла, которое Акимов провел 16 мая.

В поручении указано, что в целях транспортного обеспечения городских округов Мытищи, Балашиха и Красногорск "в основном поддержать потенциальную необходимость" развития железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги Ярославского, Горьковского и Рижского направлений и реализации проектов МЦД-2, МЦД-4 и МЦД-5. Проект МЦД-5 - это маршрут Пушкино - Домодедово.

По предварительному маршруту, опубликованному на сайте московской мэрии, МЦД из Пушкино в Домодедово должен был пройти вдоль существующих железнодорожных путей с правой стороны, а "Лосиный Остров" находится с другой стороны дороги.

Источник, близкий к Минприроды, подтвердил РБК, что идея проложить ветку между Пушкино и Домодедово с отчуждением части территории "Лосиног Острова" обсуждается в правительстве. Есть поручение в адрес Минприроды проработать вопрос и представить предложения по этому вопросу, добавил он.

"Совместно с Москвой и Московской областью **РЖД** завершают разработку и согласование программы развития инфраструктуры до 2024 года с учетом диаметральных маршрутов", - сообщил РБК представитель **РЖД**. Говорить о конкретных проектных решениях и мероприятиях по проекту "Пушкино - Домодедово" пока преждевременно, добавил он.

Цель проекта МЦД - проложить через Москву сквозные железнодорожные маршруты из разных точек Подмоскovie. Планируется, что центральные диаметры смогут перевозить 90 млн пассажиров в год, связав электропоезда основных подмосковных направлений с Московским центральным кольцом и метрополитеном. Протяженность Московских центральных диаметров в столичном регионе составит 460 км, сообщил мэр Сергей Собянин. Стоимость строительства первого этапа составит 50-60 млрд руб., всего проекта - 155,4 млрд руб. Финансировать его будут правительство столицы и РЖД на паритетных началах.

На первом этапе реализации проекта МЦД будет запущено движение по двум маршрутам - Одинцово - Лобня (МЦД-1) и Нахабино - Подольск (МЦД-2). Открытие запланировано на конец 2019 - начало 2020 года. Позже будут запущены еще три диаметра: Зеленоград - Раменское (МЦД-3), Апрелевка - Железнодорожный (МЦД-4) и Пушкино - Домодедово (МЦД-5). Весь проект центральных диаметров должен быть реализован до 2025 года.

Национальный парк "Лосиный Остров" (Фото: Дмитрий Серебряков / ТАСС)

Претенденты на парк

Национальный парк "Лосиный Остров" создан в 1983 году, это крупнейший лесной массив на территории Москвы и области, который занимает территорию около 11 тыс. га. Парк является особо охраняемой природной территорией федерального значения. В соответствии с федеральным законом об особо охраняемых природных территориях границы национального парка можно только расширить, сказал директор национального парка "Лосиный Остров" Игорь Сарафанов. "Уникальные природные комплексы находятся под особой охраной государства, решения по развитию инфраструктуры нужно принимать исходя из этих приоритетов", - подчеркнул он.

"Изменять границы национального парка недопустимо как минимум без проработки альтернативных вариантов прохождения трассы [московских центральных диаметров]", - добавил председатель комиссии по экологической безопасности Московского региона Московского областного отделения Русского географического общества (РГО) Антон Хлынов.

"Конечно, трогать любые лесные массивы нежелательно, особенно в ближней окрестности города. Но есть и другая проблема: что делать с огромными жилыми застройками, из которых людям нужно добираться на работу. Для решения этой проблемы придется искать разумный компромисс", - сказал РБК директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Любая железнодорожная инфраструктура, если это делать аккуратно с соблюдением всех норм экологической инженерии, - гораздо более разумное решение, чем автомобильная дорога, потому что МЦД сможет перевезти больше людей, а земли для строительства потребуется меньше, замечает эксперт. Железнодорожные пути вдоль парка "Лосиный Остров" уже есть, поэтому в данном случае идет речь лишь о расширении технического габарита, это решается путем стандартного эколого-инженерного исследования, заключил он.

На первом этапе обсуждения строительства московских центральных диаметров речь шла об использовании только существующей инфраструктуры железных дорог, напоминает председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Решение о том, что нужно задействовать территорию "Лосиного Острова" для пассажирского сообщения между Пушкино и Домодедово, по его мнению, необоснованно. Для организации транзитного движения на этом участке можно использовать существующие пути, их достаточно, учитывая, что Ярославское направление сегодня обладает пятью главными путями до станции "Мытищи". Кроме того, существуют развязки внутри Третьего транспортного кольца, которые позволят поездам беспрепятственно достигать Домодедово без строительства обходных путей по "Лосиному Острову", добавляет Иванкин.

Вопрос об изменении границ "Лосиного Острова" находится в проработке, сообщил РБК представитель вице-премьера Максима Акимова. "Безусловно, к экологической повестке необходимо подходить взвешенно и ответственно. Потому в первую очередь при принятии решения о границах парка будут учитываться интересы жителей Москвы и Подмоскovie и позиция экологического сообщества", - добавил он.

РБК направил запросы в пресс-службы **Минтранса**, Минприроды, правительства Москвы и Московской области.

Это не первый случай, когда рассматривается вариант изменения границ "Лосино-Острова". В марте 2019 года премьер Дмитрий Медведев поручил изменить границы парка для модернизации Щелковского шоссе. В декабре 2018 года первый замглавы департамента строительства Москвы Петр Аксенов заявил, что власти города согласовывают вопрос о строительстве участка Северо-Восточной хорды через территорию "Лосино-Острова" с Минприроды.

Летом 2017 года стало известно, что подконтрольное Министерству обороны АО "Гарнизон" собирается выставить на продажу 159 га на улице Вешних Вод на северо-востоке столицы, 40 га из которых занимает природоохранная зона "Лосино-Острова". Сумма продажи могла составить 30 млрд руб. Позже Минобороны приостановило торги, а в Минприроды продажу "Лосино-Острова" под застройку назвали невозможной.

Если планы по изменению границ парка будут реализованы, "Лосиный Остров" будет фрагментирован и перестанет выполнять значимые средозащитные функции, предупреждает Хлынов. "Урбанизация Московского региона чрезмерна. Особо охраняемые природные территории, такие как "Лосиный Остров", призваны ее сдерживать. В условиях этой чрезмерной урбанизации необходимо искать любые альтернативные варианты градостроительных решений, которые не затрагивают парк", - говорит он.

<https://www.rbc.ru/business/30/05/2019/5ced34fe9a7947cb98ada42b>

ТАСС; 2019.05.30; ВОПРОС ИЗМЕНЕНИЯ ГРАНИЦ "ЛОСИНОГО ОСТРОВА" НАХОДИТСЯ В ПРОРАБОТКЕ

Вопрос об изменении границ национального парка "Лосиный остров" в Москве для строительства пятого участка московского центрального диаметра (МЦД, транспортный проект наземного метро) находится в проработке. В первую очередь будут учитываться интересы жителей Москвы и Подмосковья. Об этом журналистам сообщил официальный представитель вице-преьера Максима Акимова.

"Вопрос о изменении границ "Лосино-Острова" находится в проработке. Безусловно, к экологической повестке необходимо подходить взвешенно и ответственно. Потому в первую очередь при принятии решения о границах парка будут учитываться интересы жителей Москвы и Подмосковья и позиция экологического сообщества", - сказал он.

Акимов поручил **Минтрансу** и Минприроды совместно с правительством Москвы и правительством Московской области проработать вопрос о возможности изменения границ парка "Лосиный остров" в целях реализации проекта "МЦД-5". Пятый участок МЦД (запуск может состояться до 2023 года) должен пройти от Пушкина до Домодедова.

<https://tass.ru/moskva/6492065>

ПРАЙМ; 2019.05.30; ГОРДЕЕВ ПОРУЧИЛ ПОДУМАТЬ О КОМПЕНСАЦИЯХ НА Ж/Д-ПЕРЕВОЗКУ УДОБРЕНИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ СОИ ДФО

Вице-премьер РФ Алексей Гордеев поручил проработать вопрос о компенсации части затрат на транспортировку железнодорожным транспортом сельхозтехники и удобрений, которые приобретают аграрии-производители сои Дальнего Востока, говорится в протоколе совещания у вице-преьера о развитии производства сои в России (имеется в распоряжении РИА Новости).

Гордеев поручил Минсельхозу, Минпромторгу и **Минтрансу** совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и с участием РЖД "проработать вопрос компенсации части затрат на транспортировку железнодорожным транспортом сельскохозяйственной техники и удобрений, приобретаемых сельскохозяйственными товаропроизводителями Дальневосточного федерального округа, занимающимися производством сои".

"Согласованные предложения до 18 июня 2019 года представить в правительство Российской Федерации", - говорится в протоколе. Его подлинность подтвердили в аппарате правительства РФ.

Кроме того, Гордеев поручил рассмотреть возможность увеличения доли средств, которые направляются на возмещение недополученных банками доходов по льготным краткосрочным или инвестиционным кредитам, которые выданы заемщикам Дальневосточного федерального округа на развитие экспортного потенциала производства сельхозпродукции и продуктов ее переработки.

Данное поручение дано Минсельхозу совместно с органами исполнительной власти регионов ДФО. В свою очередь Минсельхоз вместе с Минвостокразвития, Минэкономразвития и Минфином с участием органов исполнительной власти дальневосточных регионов проработают вопрос о развитии мелиоративного комплекса ДФО. О результатах по данному вопросу необходимо доложить до 27 июня.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КРИСТИНА МАНИЧ; 2019.05.30; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ПОРЯДОК ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДОСМОТРА ДЛЯ АВИАПЕРСОНАЛА

В целях мониторинга за состоянием здоровья специалистов авиаперсонала гражданской авиации предложили создать автоматизированную централизованную базу. Текст соответствующего проекта размещен на портале нормативных правовых актов.

Изменения предлагаются в Воздушный кодекс Российской Федерации и проект федерального закона "О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части медицинского обеспечения полетов гражданских воздушных судов". Разработчиком документа выступило **Министерство транспорта**.

Поправки позволят создать автоматизированную централизованную базу, которая будет состоять из результатов медицинских осмотров и освидетельствований членов экипажей гражданских самолетов и диспетчеров управления воздушным движением.

Проект закона также уточняет порядок проведения предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров.

Предлагается также уточнить, что члены экипажа гражданского воздушного судна (за исключением сверхлегкого пилотируемого судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее) и диспетчеры, помимо соответствующих свидетельств, должны иметь действующее медицинское заключение о годности. Такие заключения должны быть выданы врачебно-летной экспертной комиссией.

Организация обязательного медицинского освидетельствования членов экипажа гражданского самолета и диспетчеров возлагается на работодателя. Освидетельствование проводится Центральной врачебно-летной экспертной комиссией.

Минтранс предложил уточнить порядок прохождения медосмотра для авиаперсонала

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-predlozhit-utochnit-poryadok-prokhozheniya-medosmotra-dlya-aviapersonala.html>

ТАСС; 2019.05.30; РОСТРАНСНАДЗОР В ИЮНЕ ЗАВЕРШИТ ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SSJ-100

Ространснадзор планирует завершить в начале июня внеплановые проверки "Аэрофлота", аэропорта Шереметьево и Государственной корпорации по организации воздушного движения (курирует работу диспетчеров) после авиакатастрофы с самолетом SSJ-100, произошедшей 5 мая. Об этом сообщил ТАСС в четверг **советник руководителя Ространснадзора Владимир Черток** в кулуарах IX Международного форума "Безопасность на транспорте" в Санкт-Петербурге.

"Внеплановую проверку авиакомпании "Аэрофлот", аэропорта Шереметьево и Государственной корпорации по организации воздушного движения [в связи с авиaproисшествием в Шереметьево] планируется завершить в начале июня", - сказал он.

Как сообщалось ранее на сайте ведомства, три внеплановые проверки проводятся на предмет соблюдения норм воздушного законодательства в области обеспечения безопасности полетов.

<https://tass.ru/proisshestiya/6489186>

ИА REGNUM; 2019.05.30; РОССИЯ И ФИНЛЯНДИЯ ПЛАНИРУЮТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ

Стороны подготовят проект реконструкции

Возможность увеличения длины шлюзовых камер Сайменского канала обсудили участники российской делегации во главе с заместителем руководителя **Росморречфлота** Константином Стасюком и представители агентства транспортной инфраструктуры Финляндии. Об этом сообщила пресс-служба российского ведомства.

"В ходе встречи рассматривались вопросы, связанные с возможностью увеличения длины шлюзовых камер Сайменского канала, а также повышением уровня воды Сайменского канала на 0,1 метра", - говорится в сообщении.

Решение указанных вопросов, пояснили в **Росморречфлоте**, позволило бы выполнять перевозки через Сайменский канал более крупными судами с большей вместимостью.

Финскую сторону заинтересовало взаимодействие с российскими коллегами при разработке предпроектной документации и проведении математического моделирования в целях изучения Сайменского фарватера, а также определения необходимых мероприятий в связи с увеличением размеров судов, осуществляющих плавание через канал и фарватер.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, Сайменский канал выполняет роль ключевой транспортной артерии для юго-восточной Финляндии. Он соединяет финское озеро Сайма и Выборгский залив в России. Канал был построен в 1856 году. Сегодня он имеет общую протяженность с морским фарватером - 57,3 км, из которых Финляндии принадлежат 23,3 км, России - 34 км.

<https://regnum.ru/news/2638430.html>

ПРАЙМ; 2019.05.30; РЖД СМЕНИЛИ КУРАТОРА ВСМ

РЖД передали кураторство над проектами создания высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) заместителю генерального директора и главному инженеру компании Сергею Кобзеву, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Первый заместитель гендиректора компании Александр Мишарин, занимавшийся ранее этим аспектом, сосредоточится на реализации стратегии зарубежного бизнеса холдинга и приоритетных проектов за рубежом.

"В распределении обязанностей между топ-менеджерами ОАО "РЖД" произошли изменения. В связи с тем, что проекты создания высокоскоростных магистралей являются мощным технологическим фактором развития железнодорожной отрасли, курировать вопросы их практической реализации будет заместитель генерального директора - главный инженер ОАО "РЖД" Сергей Кобзев", - сообщили в пресс-службе РЖД в четверг.

"Первый заместитель генерального директора компании Александр Мишарин сосредоточится на реализации стратегии зарубежного бизнеса холдинга и приоритетных проектов за рубежом. Перед холдингом поставлены задачи выхода на новые международные рынки и повышения экспортного потенциала", - рассказали в компании.

РЖД последние годы готовили в качестве первого проекта ВСМ Москва-Казань с пилотным участком Железнодорожный (Московская область) - Гороховец (Владимирская область) с движением от Москвы до Нижнего Новгорода. Однако пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков в середине апреля сообщил, что глава государства Владимир Путин одобрил проектирование ВСМ в Петербург и руководствовался соображениями целесообразности. Песков добавлял, что вопрос создания такой магистрали в Казань окончательно не решен и продолжится изучение экономической целесообразности проекта.

Министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** сообщал журналистам, что приблизительный маршрут и стоимость строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург будут в августе 2019 года. Генеральный директор РЖД Олег Белозеров говорил, что РЖД начнут проектирование ВСМ Москва - Санкт-Петербург осенью 2019 года.

ТАСС; 2019.05.30; НА ЧУКОТКЕ В БЛИЖАЙШИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА РЕКОНСТРУИРУЮТ ШЕСТЬ АЭРОПОРТОВ

Шесть малых аэропортов Чукотского округа будут реконструированы в ближайшие четыре года, сообщил ТАСС начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства правительства Чукотки Андрей Быков.

"В соответствии с государственной программой "Развитие транспортной системы" на реконструкцию шести малых аэропортов Чукотки в ближайшие четыре года будет направлено порядка 15,7 млрд рублей. Работы будут проведены в аэропортах Залив Креста, Беринговский, Кепервеем, Бухта Провидения, Лаврентия и Марково", - сказал Быков.

Он пояснил, что планируется привести в порядок взлетно-посадочные полосы, установить радиотехническое и метеорологическое оборудование, построить аварийно-спасательные станции и складские здания. "Во всех чукотских аэропортах, где запланирован комплексный ремонт, будет огражден периметр и организован контрольно-пропускной пункт", - добавил Быков.

Аэропорты играют большую роль для Чукотки, где на площади в 721 тыс. кв. км расположено около 50 населенных пунктов. Многие села и поселки вне периода морской навигации доступны только воздушным транспортом.

<https://tass.ru/v-strane/6492587>

ИЗВЕСТИЯ: 2019.05.30; БЕЗОПАСНОСТЬ МАРШРУТОВ К ШКОЛЕ ПРОВЕРЯТ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В Тамбовской области в этом году второй раз пройдет акция "Дорога к школе", в рамках которой проверят безопасность пешеходных маршрутов, ведущих к учебным заведениям. Акция проходит в рамках проекта "Безопасные дороги" партии "Единая Россия".

Как напомнил координатор проекта "Безопасные дороги" в Тамбовской области Александр Орионов, главной целью мероприятия является выявить и устранить проблемные, опасные места по дороге детей в школу. По его словам, в регионе таких мест не мало, и в задачах стоит их системное выявление, пишет ИА "ОнлайнТамбов.ру".

Акция "Дорога к школе" проходит через анкетирование родителей и при помощи выездных проверок. Все выявленные нарушения передаются в **Минтранс РФ** и главам регионов.

Орионов также отметил, что при работе будет организовано плотное взаимодействие со школами, родителями, муниципальными властями и органами системы образования и ГИБДД.

<https://iz.ru/883677/2019-05-30/bezopasnost-marshrutov-k-shkole-proveriat-v-tambovskoi-oblasti>

ТАСС; 2019.05.31; СТРОИТЕЛИ СОСТЫКОВАЛИ РОССИЙСКУЮ И КИТАЙСКУЮ ЧАСТИ АВТОМОСТА ЧЕРЕЗ АМУР

Торжественная стыковка двух частей автомобильного моста через реку Амур, на противоположных берегах которой находятся Благовещенск и китайский город Хэйхэ, состоялась в пятницу на границе России и КНР.

Как передает корреспондент ТАСС с места событий, стыковка прошла штатно: строители закрутили последние болты с обеих сторон моста, после чего пограничный катер выпустил сигнальные ракеты.

В церемонии с российской стороны участвуют вице-премьер, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев и глава Минвостокразвития РФ Александр Козлов.

Старт строительству трансграничного автомобильного моста через реку Амур, который должен связать российский берег в районе Благовещенска и китайский в районе города Хэйхэ, был дан в конце 2016 года. Общая длина моста - более километра. Согласно техническому заданию, после ввода в эксплуатацию по трансграничному мостовому переходу Благовещенск - Хэйхэ будут передвигаться грузовые и легковые автомобили.

Поток пассажиров составит порядка 3 млн человек в год, а поток грузов - около 6 млн тонн или почти 300 тыс. автомобилей.

<https://tass.ru/v-strane/6492635>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.31; «НОВАПОРТ» ГОТОВИТ ПОСАДКУ В УЗБЕКИСТАНЕ; ХОЛДИНГ СОБИРАЕТСЯ ИНВЕСТИРОВАТЬ В АЭРОПОРТЫ САМАРКАНДА, НАМАНГАНА И УРГЕНЧА

«Новаяпорт» подписал рамочное соглашение о модернизации узбекских аэропортов в Самарканде, Намангане и Ургенче. Холдинг Романа Троценко стал первым из российских игроков, объявившим об интересе к аэропортам страны, реформирующей отрасль после смены власти. Инвестиции могут стать шагом «Новаяпорта» к участию в аэропорту Ташкента. Вероятность прихода в Узбекистан других российских игроков минимальна: кроме Ташкента, здесь нет отраслевых активов с высокой отдачей, а инвестиции в Среднюю Азию эксперты по-прежнему называют рискованными.

«Новаяпорт» Романа Троценко подписал с правительством Узбекистана рамочное соглашение о модернизации и развитии аэропортов Самарканда, Намангана и Ургенча. Они принадлежат национальному авиаперевозчику Uzbekistan Airways. По словам собеседников “Ъ” в «Новаяпорте», холдинг не претендует на участие в капитале: речь идет о концессии: «Для проработки условий будут привлечены консалтинговые компании, работа займет около четырех месяцев». В холдинге не раскрывают ни объем инвестиций, ни масштаб преобразований.

Первым пройти реконструкцию должен аэропорт Самарканда: в 2022 году город примет саммит Шанхайской организации сотрудничества, который станет первым крупным международным событием в городе за весь постсоветский период. В отрасли называют поставленные сроки реконструкции «крайне сжатыми». На модернизацию аэропортов Намангана и Ургенча отведено больше времени: около пяти лет.

В мае Роман Троценко рассказал “Ъ” об интересе к казахстанским аэропортам Актобе (инвестиции он оценил в \$50 млн) и Нур-Султан.

«Новаяпорт» стал первым из российских профильных холдингов, проявившим интерес к проектам в Средней Азии: этот шаг связывают с казахстанскими участниками холдинга (инвестфонд Meridian Capital), которые лучше знают условия ведения бизнеса в Средней Азии.

Участники рынка говорят, что регион может быть привлекателен для инвестиций в ситуации, когда российский рынок уже структурирован и распределен между основными игроками.

«Новаяпорт» управляет 16 аэропортами в России, среди которых аэропорты Новосибирска, Калининграда, Мурманска, Тюмени, Челябинска, Читы. Выручка холдинга в 2017 году составила 27,4 млрд руб., EBITDA — 10,9 млрд руб. при пассажиропотоке 14,9 млн человек.

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко отмечает, что после смены власти в 2016 году Узбекистан приступил к реформе авиаотрасли: в частности, началось отделение аэропортов от базовой авиакомпании Uzbekistan Airways, что потребовало привлечения инвесторов с опытом управления инфраструктурой. «Сегодня в Узбекистане нет ни управленческих технологий, ни инвестиций, необходимых для работы аэропортов», — говорит эксперт.

Он не исключает, что инвестиции в региональные аэропорты могут стать первым шагом холдинга Романа Троценко в будущей борьбе за аэропорт Ташкента, самый привлекательный актив в Узбекистане (его пассажиропоток — 3 млн человек в год, Самарканда — 500 тыс. пассажиров). «Учитывая стратегическую важность аэропорта Ташкента, не стоит в ближайшее время ожидать от властей Узбекистана шагов по привлечению в него инвесторов. Но реконструкция трех региональных аэропортов может стать аргументом в пользу “Новаяпорта” при выборе инвестора для столичного аэропорта в будущем», — считает господин Крамаренко.

Он считает маловероятным появление в регионе других российских игроков — «Аэропортов регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «Базэл Аэро» Олега

Дерипаски. Вести бизнес в регионе «со сложной политической обстановкой и ощутимым риском потери инвестиций» решится далеко не каждый, полагает эксперт, а кроме аэропорта Ташкента, «активов с существенной отдачей здесь не наблюдается».

<https://www.kommersant.ru/doc/3984948>

ПРАЙМ; 2019.05.30; СЕРБИЯ ВЛОЖИТ В ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ 500 МЛН ЕВРО - МИНИСТР

Инвестиции в водный транспорт Сербии составят около 500 млн евро. Об этом заявила в четверг министр строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии Зорана Михайлович в рамках делового форума Россия-Сербия.

"Сегодня правительство вкладывает в водный транспорт 300 млн евро, а все инвестиции в эту область, включая средства спонсоров, составляют 500 млн евро", - заявила министр после подписания меморандума о сотрудничестве в сфере речного транспорта, судостроения и портовой инфраструктуры между Россией и Сербией.

По словам Михайлович, Сербия нацелена на строительство речных портов, в первую очередь в Смедерево, Белграде и Сремска-Митровице.

В свою очередь замминистра промышленности и торговли РФ Олег Рязанцев указал на "важность развития судостроения и судоходства на Дунае". "Существует большой потенциал и возможности для сотрудничества в этой области, начиная от развития инфраструктуры, обучения кадров, обновления флота. Мы готовы расширить механизмы сотрудничества в области обновления флота, предложить решения и различные проекты. Сербия была, есть и останется одним из ключевых партнеров России", - указал он.

По его словам, также возможно успешное взаимодействие в обновлении трамвайного парка в Белграде, автомобилестроении, строительстве метро, металлургии, IT и строительстве.

В Сербии стартовал деловой форум, в котором принимают участие представители ведущих российских компаний и организаций судостроительной отрасли: АО "Объединенная судостроительная корпорация", АО "ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Р. Е. Алексеева", ООО "Морское Инженерное Бюро-СПб", АО "Судостроительная корпорация "АК БАРС", АО "Центр технологии судостроения и судоремонта", а также **Федеральное агентство морского и речного транспорта** и ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания".

ТАСС; 2019.05.30; CNN: BOEING НЕ ПЛАНИРУЕТ ГОТОВИТЬ ПИЛОТОВ ОБНОВЛЕННОГО 737 MAX НА ЛЕТНОМ ТРЕНАЖЕРЕ

Американский авиаконцерн Boeing не планирует включать занятия на летном тренажере в обновленный курс подготовки пилотов самолетов модели 737 MAX, полеты которых были прерваны после авиакатастроф в Индонезии и Эфиопии. Об этом сообщил в четверг телеканал CNN со ссылкой на источники, в том числе среди пилотов, ознакомившихся с предлагаемыми компанией нововведениями.

Так, по данным телеканала, обновленный курс подготовки подразумевает обучение с помощью занятий на компьютере. В то же время он не предусматривает подготовки пилотов к использованию лайнера при помощи тренажера, симулирующего реальные условия полета.

CNN утверждает, что Федеральное авиационное управление США, которое должно сертифицировать доработки в оборудовании и подготовке пилотов Boeing 737 MAX, пока не выдвигало своих требований к учебному курсу. При этом телеканал подчеркивает, что отсутствие необходимости проходить тренировку на тренажере значительно уменьшит расходы авиакомпаний, использующих данный лайнер, на переподготовку своих пилотов.

В середине мая вопрос о том, как возвращать самолеты в эксплуатацию после долговременной стоянки, обсуждался на состоявшейся в Форт-Уэрте (штат Техас) международной конференции по вопросу сертификации оборудования самолетов Boeing 737 MAX, организованной Федеральным авиационным управлением США. Как отметило в этой связи информационное агентство Bloomberg, обычный срок хранения самолета на стоянке не превышает 60 дней, и поскольку этот срок для Boeing 737 уже миновал,

возвращение самолетов в эксплуатацию потребует проведения тщательных проверок, которые могут затянуться на недели.

<https://tass.ru/ekonomika/6492694>

На ту же тему:

<https://iz.ru/883909/2019-05-31/boeing-budet-obuchat-pilotov-dlia-737-max-tolko-na-kompiuterakh>

ПРАЙМ; 2019.05.30; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР НАШЕЛ 5 БЕЛОРУССКИХ ПОСРЕДНИКОВ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ "ЛОЖНЫМ ТРАНЗИТОМ" ЧЕРЕЗ РФ

Россельхознадзор выявил еще пять белорусских компаний-посредников, которые занимаются "ложным транзитом" продуктов через территорию РФ в Казахстан и Киргизию, говорится в сообщении российского ведомства.

Служба указывает, что продолжает проводить анализ поставок подконтрольной продукции из Белоруссии в Казахстан и Киргизию с помощью транзита через территорию России.

"В результате анализа выявлены пять белорусских компаний-посредников (ООО "АгроПродСбыт", ООО "ТрейдМолИнвест", ООО "Камфи Юнайтед", ООО "Молпромтрейд", ООО "Молпродлакт") и еще шесть белорусских производителей (ОАО "Гомельский мясокомбинат", ОАО "Пинский мясокомбинат", ОАО "Столбцовский мясоконсервный комбинат", ОСП "Производственный комбинат" Лельчицкое РАЙПО, ОАО "Ошмянский МК", Дрибинское РАЙПО Скотоубойный пункт г.п. Дрибин), выступающих в качестве отправителей продукции в адреса киргизских и казахстанских получателей, которые осуществляют незаконные поставки белорусских товаров в Россию, используя схему "ложного транзита" в Казахстан и Киргизию", - говорится в сообщении.

В связи с этим Россельхознадзор с 1 июня 2019 года изменил условия пропуска товаров указанными производителями в адрес киргизских и казахских получателей. "Пропуск подконтрольных товаров указанными компаниями будет осуществляться только после подтверждения государственными ветеринарными службами Казахстана или Киргизии намерения принять продукцию, поставляемую этими посредниками", - поясняется в сообщении.

В апреле Россельхознадзор сообщал, что обратился в ФСБ и **Минтранс РФ** из-за "серых" схем транзита белорусской животноводческой продукции через территорию РФ. Анализ электронных систем службы позволил выявить 37 компаний, задействованных в "серых" поставках белорусской животноводческой продукции в РФ. Внимание специалистов ведомства привлекла скорость оборачивания транспортных средств, которые за время от двух до пяти суток успевали доставить продукцию в такие города, как Алма-Ата и Бишкек, вернуться в Белоруссию, загрузиться снова и отправиться в адреса "фантомных" получателей.

https://1prime.ru/state_regulation/20190530/830025213.html

ЛОГИСТИКА; 2019.05.30; LOGISTICS OPEN TOURNAMENT 2019 ГЛАЗАМИ УЧАСТНИКОВ

Анна Сеницына, к.т.н., ведущий научный сотрудник НИЛ "Грузовая и коммерческая работа", доцент кафедры логистических транспортных систем и технологий, **Российский университет транспорта (МИИТ)**

Светлана Хмельницкая, к.э.н., доцент кафедры международной коммерции, директор программ бакалавриата "Высшей школы корпоративного управления" РАНХиГС при Президенте РФ

Инга Проценко, д.э.н., профессор кафедры международной коммерции ВШКУ РАНХиГС при Президенте РФ

Светлана Кузьминых, к.э.н., доцент кафедры логистики Государственного университета управления

Елена Заворина, старший преподаватель кафедры менеджмента в индустрии гостеприимства факультета гостиничного и ресторанного бизнеса Института отраслевого менеджмента РАНХиГС при Президенте РФ

Наталья Лахметкина, к.т.н., доцент кафедры логистических транспортных систем и технологии, зам. начальника учебного отдела Института управления и информационных технологий, **Российский университет транспорта (МИИТ)**

26 апреля 2019 г. в **Российском университете транспорта (РУТ - МИИТ)** состоялся VII Международный студенческий турнир по логистике на английском языке LOGISTICS OPEN TOURNAMENT 2019.

Идея о проведении данного мероприятия зародилась в 2013 г. в стенах московского вуза РЭУ имени Г.В. Плеханова у преподавателя кафедры английского языка Елены Завориной и была поддержана представителями кафедр логистики РЭУ и Государственного университета управления. В первом турнире участвовали две команды студентов - РЭУ имени Г.В. Плеханова и ГУУ, которые учились по специальности "Логистика и управление цепями поставок".

С каждым следующим годом границы Логистического турнира расширялись, и в этом году, как и в прошлом, в мероприятии принимали участие команды восьми вузов: **РУТ (МИИТ)**, РЭУ имени Г.В. Плеханова, ГУУ, РАНХиГС при Президенте РФ, МАДИ, НИУ ВШЭ Москва, НИУ ВШЭ Санкт-Петербург и РХТУ имени Д.И. Менделеева.

По сложившейся традиции турнир принимает тот вуз, который является победителем прошлого года. В связи с этим основным организатором VII Logistics Open Tournament 2019 снова стал **Российский университет транспорта (МИИТ)**. В организационный комитет турнира также вошли представители кафедры логистики ГУУ, ВШКУ РАНХиГС при Президенте РФ, кафедры предпринимательства и логистики РЭУ имени Г.В. Плеханова. Спонсорскую поддержку мероприятию оказали компании Militzer & Muench, РУСКОН, ТЭК "Оператор", АМТЭК, Deugro.

Хочется отметить, что в этом году масштабы мероприятия превзошли все ожидания организаторов. На Логистическом турнире присутствовали более 120 человек, а в качестве членов жюри принимали участие представители более 30 компаний, в том числе: FM Logistic, Itella, АО "РЖД-Логистика", MV & V M, Deugro, НЛМК, АМТЭК, ТЭК "Оператор", РУСКОН, Jungheinrich, Таможенный представитель "Транссертико", Freight Village Kaluga, Coca-Cola, НексТ, Международная логистическая академия, PROSCO, "Дикси", Tetra Pak, AirBridgeCargo, Asstra, Freight Masters Group, Renault, Gefco, Ozon, Traft, MaxiPost, Бета ПРО, Pony Express, X5 Retail Group. В качестве международного участника выступили представители Европейской ассоциации производителей поддонов (EPAL) в лице старшего генерального директора Томаса Бинена (г. Дюссельдорф). Информационную поддержку по уже сложившейся традиции обеспечивал партнер турнира - журнал "ЛОГИСТИКА".

С приветственным словом на открытии турнира выступили советник при ректорате **РУТ (МИИТ)** В.Н. Глазков и директор Института управления и информационных технологий С.П. Вакуленко. Напомним, что соревнование в рамках турнира проходит в два этапа. За месяц до проведения турнира команды-участники получили практический бизнес-кейс. За это время команды должны подготовить свое решение и презентацию по поставленным задачам в кейсе. В этом году разработчиком кейса выступила компания FM Logistic.

Основной задачей была разработка перспектив развития внутригородской доставки Citylogin. Командам необходимо было проанализировать рынок B2B-потребителей логистических услуг, их ожидания и критерии выбора логистического подрядчика. С учетом выбора и сегментации клиентов необходимо было предложить графически-текстовую модель внутригородской доставки, а также описать ключевые процессы, принцип работы и локализацию (место расположения) пилотного склада в Москве.

Все команды в той или иной степени успешно представили решение кейса в виде презентации на английском языке, показав разные подходы, структуру решения и обоснование. При этом компания FM Logistic отметила, что часть решений команд были направлены на разработку и улучшение существующих бизнес-процессов, а часть решений - на перспективу.

Второй этап турнира проходил в виде блиц-соревнования в режиме реального времени. В этом году четыре различных переговорных кейса для блица были предоставлены компанией Itella Russia. Участникам необходимо было продемонстрировать навык проведения переговоров в различных проблемных ситуациях, которые могут возникнуть

между логистическим провайдером и клиентом. Например, в случае непредвиденного повышения тарифов на складскую обработку, кражи груза при транспортировке и т.д. Эта часть турнира проходила очень оживленно и насыщенно, что позволило командам показать не только знание языка и умение владеть им, но и первые навыки ведения переговоров в части постановки вопросов, отстаивания и аргументации своей позиции.

По результатам проведения двух этапов турнира мнение жюри в оценке команд оказалось следующим: победителем Логистического турнира 2019 г. стала **команда РУТ (МИИТ)**. Второе место заняла команда РАНХиГС. При этом представители от компаниеразработчика основного кейса отметили, что их впечатлили результаты обеих команд, которые набрали одинаковое количество баллов в решении кейса по оценке FM Logistic, но удача была все-таки на стороне **РУТ (МИИТ)**, которые в результате розыгрыша, предложенного представителями компании FM Logistic, получили еще и дополнительный диплом от компании "За лучшее решение бизнес-кейса".

Третье место по количеству баллов разделили между собой команды из РЭУ имени Г.В.Плеханова и ГУУ. Также дополнительным дипломом за победу во 2-м раунде по версии компании Itella в номинации "Лучший переговорщик" была награждена команда НИУ ВШЭ Москва.

Представители многих компаний выступили с признательностью и благодарностью к организаторам турнира за возможность быть участниками, слушателями и членами жюри, отметили высокий и профессиональный организационный уровень с четким соблюдением регламента, высокую личную вовлеченность каждого участника, высокий уровень подготовки команд - представителей разных вузов, а также отметили свою готовность к участию в будущих турнирах и необходимость в поддержке и развитии данного проекта. Мероприятие закончилось торжественным поздравлением всех участников и победителей, вручением памятных подарков от представителей компаний - членов жюри.

СЛОВО ПОБЕДИТЕЛЯМ

Logistics Open Tournament 2019 - турнир, ставший захватывающим приключением в до конца еще неизведанном для нас мире логистики. Пришлось не только веселиться, но и побороться за звание лучших с серьезными конкурентами из ведущих вузов Москвы и Санкт-Петербурга.

Название нашей команды **Российского университета транспорта OPTiRoUTe** не случайно: найти оптимальный маршрут - главная задача, как настоящих движенцев. Команду представили студенты 3 курса специальности "Эксплуатация железных дорог" специализаций "Магистральный транспорт" и "Транспортный бизнес и логистика" Анастасия Куленич, Дмитрий Марков, Марина Лейбург, Мария Максимова и Алия Куртикова.

Компания FM Logistic поставила перед нами интересные задачи. Как истинные транспортники, увидев задачу кейса, мы сразу загорелись идеей разработать интересную концепцию внутригородской доставки по Москве, разумеется, с использованием уже популярного МЦК (Московское центральное кольцо) и планируемых МЦД (Московские центральные диаметры). Были ли сомнения в успехе? Первоначально - да, но по мере заполнения пробелов в решении испарялись и сомнения!

Несмотря на то, что решение кейса не предполагало подробных расчетов, даже концептуальный вариант доставки пришлось долго обдумывать. Необходимо было определиться с очень многими параметрами (категории товаров, виды транспорта, способы доставки на "последней миле", информационное сопровождение процессов, доступное всем участникам в виде мобильного приложения). Также необходимо было понимать, какими потоками, в каких объемах и с какой регулярностью потребуется управлять. Задача оказалась сложной, многоуровневой, однако благодаря личным качествам, умениям и знаниям каждого из членов команды нам удалось найти эффективное и интересное, на наш взгляд, решение. Не станем скрывать, что основной опыт, полученный нами в этом турнире, - это навыки командной работы. В начале совместной работы каждый из нас уже представлял собой образованного и перспективного лидера-специалиста с личными мыслями и идеями, но сделать так, чтобы пожелания каждого знатока были учтены и интегрированы друг в друга в целостном решении, оказалось гораздо сложнее, чем показалось сначала. Спорить, отстаивать свое

мнение друг перед другом, учиться принимать от оппонента конструктивную критику в свой адрес... все это однозначно того стоило!

А еще и повысить свой уровень английского, научиться в короткие сроки обрабатывать большие объемы информации, усовершенствовать навыки управления различными видами потоков.

Для тех, кто все еще сомневается в полезности некоторых преподаваемых университетом дисциплин, заявляем: пригодилось все! Знания, полученные нами за 3 курса обучения в **Российском университете транспорта**, сыграли свою роль в разработке общего проекта. Ненужного не было: грамотный анализ подобных транспортных процессов потребовал от нас эрудиции во всех областях науки и техники.

На самом турнире пришлось поволноваться. Зная от своих предшественников о каверзных вопросах жюри, мы постарались выстроить достойную защиту своему решению еще на этапе его разработки. Страх выйти с презентацией решения не было, однако отсутствие ожидаемых вопросов от членов жюри буквально выбило из колеи. Таким образом, турнир преподнес нам еще один важный урок - не переставать верить в себя и свои силы, даже если что-то пошло не так. Уверенность в себе - ценнейшее качество, особенно когда подкреплено знаниями и серьезной подготовкой. Поэтому такие составляющие, как проработка деталей, визуализация замысла, мастерство владения английским языком и единство команды не стоит оставлять без внимания.

Второй этап турнира - блиц-переговоры на английском, в ходе которых одна из команд должна была убедить другую принять ее условия сделки, сохранив при этом партнерские отношения и свою ролевую репутацию. Скажем честно, это была настоящая проверка на стрессоустойчивость каждого участника турнира! Отдельную благодарность хотелось бы выразить участникам команды от РЭУ имени Плеханова (наши оппоненты), их уровень владения английским был выше всех похвал.

В завершение хотелось бы поблагодарить всех организаторов за высокий уровень организации мероприятия, участников - за честную конкурентную борьбу, членов жюри - за непредвзятую оценку наших работ, а институт и наших кураторов, преподавателей кафедры "Логистические транспортные системы и технологии" Н.Ю. Лахметкину и А.С. Сеницыну, - за поддержку и возможность нашего участия в Logistics Open TournamentV2019. Мы считаем, что такие соревнования дают возможность получить бесценный опыт в части решения сложных логистических задач, работы в команде с абсолютно разными и очень интересными людьми, помогают научиться верить в себя и свои силы, а также научиться понимать, что самое главное - не победа, а участие! Хотя мы очень гордимся, что команде нашего университета удалось победить в четвертый раз за всю историю существования Logistics Open Tournament. Будем рады принять чемпионат в стенах нашего родного университета в следующем году!

Держайте! Участвуйте! Совершенствуйтесь! И все получится!

Комментарий компании FM Logistic

Федор Рядов Руководитель операций e-commerce

Ярослав Белоусов Старший менеджер по проектам

Не первый раз FM Logistic принимает участие в Логтурнире и разделяет с его участниками азарт, волю к победе и яркие эмоции. Да, именно так мы можем описать все происходящее на мероприятии!

Лучшие студенты ведущих вузов России, которые решили посвятить свою жизнь работе в логистической сфере, демонстрируют отличные знания в области логистики и живость ума.

После Логтурнира осталось приятное впечатление о студентах, которые через несколько лет станут нашими коллегами и скажут свое слово в развитии логистики.

Комментарий компании Itella Russia

Сергей Левченко Руководитель по развитию и операциям сети экспедирования грузов Itella в России

Елена Гирева Специалист по работе с клиентами

Основой кейсов послужили реальные ситуации / проблемы, с которыми сталкиваются руководители подразделений компании в переговорах с клиентами. По итогам жеребьевки, участники попробовали себя в роли директоров по закупкам (со стороны

клиента) и коммерческих директоров (со стороны провайдера) и были достаточно убедительны.

В парах разыгрывали следующие роли: возникновение конфликта интересов между логистическим провайдером и клиентом при возникновении претензий, возобновлении сотрудничества, неверном прогнозе, изменении тарифов в связи с усложнением складских операций.

В процессе переговоров команды выполнили каждый свою задачу превосходно. Кто-то пришел к согласию быстро, а кому-то пришлось долго вести диалог для поиска взаимопонимания. Участники продемонстрировали хорошее владение английским языком, способности выдвигать конструктивные предложения, быстро реагировать на вопросы оппонента, отстаивать свою позицию. Жюри оценивало команды по критериям: целеустремленность (умение давать конструктивные предложения, находчивость в отстаивании собственных интересов), опережающее лидерство, твердость позиции, этика в ведении переговоров.

На турнире ребята продемонстрировали хорошие аналитические способности, навыки презентации и умение работать в команде. Приятно порадовал уровень владения английским языком.

Мы не первый раз принимаем участие в данном мероприятии, и оно также было полезным и радостным для нас, так как вдохновила энергетика позитива, партнерства и сотрудничества команд, а также общая атмосфера, которая царила в зале на протяжении всего турнира между участниками и членами жюри.

Приятно видеть значительное улучшение качества образования в сфере логистики за последние годы. Не растеряв юношеский задор и мечтательность, ребята демонстрируют хорошее понимание логистических процессов, навыки финансового анализа и использования перспективных инструментов. Подобные мероприятия интересны и полезны всем участникам: студенты получают возможность напрямую пообщаться с лидерами логистического сообщества, лучше понять реальные процессы и тенденции, а логистические операторы пополняют кадровый резерв самыми успешными учениками ведущих вузов страны.

Радует, что подобное мероприятие повторяется из года в год и стало уже традиционным. С одной стороны, соревновательный момент способствует повышению общего уровня образованности участников по направлению логистики, а с другой - дает студентам и их преподавателям лучшее понимание текущих задач и потребностей логистического бизнеса.

ТАСС; 2019.05.30; ПУТИН ПОСТАВИЛ ЗАДАЧИ ПО ВНЕДРЕНИЮ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ЭКОНОМИКУ РОССИИ

Президент России Владимир Путин определил правительству и бизнесу основные задачи по внедрению достижений искусственного интеллекта в экономику России. На совещании, которое состоялось в основанной Сбербанком школе программирования "Школа 21", Путин указал на важность этого направления работы, так как технологии искусственного интеллекта позволяют принимать быстрые решения и повысить эффективность управления. Он особо подчеркнул, что монополист в сфере искусственного интеллекта "станет властелином мира".

По словам главы государства, "борьба за технологическое лидерство - прежде всего в сфере искусственного интеллекта - уже стала полем глобальной конкуренции, а скорость создания новых продуктов и решений растет в геометрической прогрессии". Эти технологии, уверен Путин, не имеют аналогов в истории по своему влиянию на экономику и производительность труда, эффективность управления, образования, здравоохранения и повседневную жизнь людей. Российский лидер напомнил, что многие страны уже приняли свои стратегии развития искусственного интеллекта, потребовав обеспечить технологический суверенитет России в этой сфере. Президент поставил задачу значительно увеличить финансирование научных исследований в области искусственного интеллекта.

Среди других задач, которые предстоит решить в ближайшее время, Путин назвал "создание принципиально новых фундаментальных заделов, математических методов, принципов работы искусственного интеллекта, в том числе - по аналогии с человеческим мозгом". Россия, по его словам, "должна стать одной из ключевых площадок для решения сложнейших научных задач с участием ученых со всего мира".

Глава государства отметил, что РФ "опирается на традиционно сильные научные и образовательные школы в математике и физике, на конкурентную систему подготовки специалистов в области IT". Он напомнил и о том, что "сильные научные и прикладные компетенции уже позволили создать оригинальные и коммерчески успешные отечественные разработки мирового уровня, в том числе в таких сферах, как компьютерное зрение и распознавание голоса, а также кибербезопасность". По его словам, России "за пять лет нужно выйти по этим направлениям на лидирующие позиции".

Донастройка законодательства

Путин призвал обеспечить донастройку законодательства для внедрения технологий искусственного интеллекта. "Принципиально важно настроить наше законодательство на новую технологическую реальность, максимально быстро и качественно сформировать гибкую, адекватную правовую базу для разработки и использования прикладных решений на базе искусственного интеллекта, а также специальные режимы для частных инвестиций в создание прорывных решений", - сказал президент.

При этом глава государства отметил необходимость "гарантировать надежную защиту интеллектуальной собственности, правовые условия для регистрации патентов в национальной юрисдикции России". Также, по его словам, "важно снять законодательные и административные барьеры для технологического первопроходчества, при этом обеспечив безопасность государства и общества, безусловное соблюдение прав граждан". Еще одной задачей, по словам Путина, должно стать формирование эффективного правового регулирования оборота данных, создание передовой инфраструктуры для их обработки и хранения.

В то же время глава государства назвал важнейшим условием для развития сферы искусственного интеллекта "готовность общества, граждан к повсеместному внедрению таких технологий". Он призвал "обеспечить широкое цифровое просвещение, запустить программы переобучения, прежде всего, по востребованным направлениям", а также наращивать кадровый потенциал страны в IT-сфере, привлекать зарубежных специалистов, оперативно решая вопросы предоставления им гражданства и разрешения на работу.

Финансирование

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** на совещании рассказал президенту, что финансирование федерального проекта по искусственному интеллекту в случае его утверждения может составить около 90 млрд руб. в течение шести лет. По его словам, этот проект будет включать, в частности, меры по поддержке исследований в области алгоритмов и математических методов, в том числе поддержку лидирующих исследовательских центров. Акимов указал на необходимость "создавать благоприятную почву для развития и тиражирования технологий, субсидировать пилотные внедрения, потому что это риск, поделиться с которым, наверное, частные компании должны и могут с публичными образованиями".

Таким образом, подтвердил вице-премьер, правительство готово выделить "ведущим компаниям ресурсы для создания прототипов применения искусственного интеллекта, создав основу для будущих внедрений". Акимов пообещал, что дополнительный федеральный проект по развитию искусственного интеллекта в рамках нацпроекта "Цифровая экономика" будет подготовлен не позднее октября 2019 года.

В свою очередь вице-премьер Юрий Борисов предложил в качестве одной из мер поддержки проектов в области искусственного интеллекта сформировать госзаказ на такую продукцию. Путин согласился с тем, что государство должно поддержать производство отечественной продукции для развития этого высокотехнологичного направления.

Эксперимент в столице

Глава Сбербанка Герман Греф попросил Путина утвердить национальную стратегию развития искусственного интеллекта и присвоить Москве статус экспериментальной площадки, где можно было бы отрабатывать технологии в этой сфере. По словам Грефа, нужно также "создать соответствующий координационный орган и поручить правительству РФ утвердить дорожную карту развития искусственного интеллекта".

"Нам необходимы экспериментальные площадки. Мы бы просили вас посмотреть, подумать над специальным статусом для субъекта федерации, для Москвы. Чтобы в Москве можно было экспериментировать над применением искусственного интеллекта", - сказал он. Однако Путин оставил просьбы руководителя госбанка без комментариев.

Столичный мэр Сергей Собянин в свою очередь рассказал о технологиях в области искусственного интеллекта, которые планируется внедрить в Москве уже в ближайшее время. Так, по его словам, власти столицы планируют в скором времени объявить конкурс на создание масштабной системы распознавания лиц, которая охватит более 200 тыс. камер видеонаблюдения в городе. Градоначальник напомнил, что система распознавания лиц использовалась во время чемпионата мира по футболу 2018 года. Он добавил, что она "будет одной из крупнейших систем в мире, соперничая, может быть, только с китайскими системами".

Мэр также сообщил о внедрении в столице технологии распознавания речи. По его словам, в колл-центрах столичных ведомств за счет чат-ботов уже обслуживается от 40% до 70% звонков. Кроме того, проводятся эксперименты по внедрению распознавания речи на транспорте, в школах, поликлиниках и больницах, что "облегчит труд огромному количеству людей".

Искусственный интеллект и бизнес

Помощник президента РФ Андрей Белоусов подчеркнул, обращаясь к участникам совещания, что "рынка продуктов искусственного интеллекта как такового нет", кроме того, "он совершенно не главный. Главное - это изменения на традиционных рынках, которые происходят благодаря искусственному интеллекту. Мерить надо не тем, какую долю мы займем на рынке искусственного интеллекта, а сколько мы за счет наших национальных решений сможем отвоевать на рынке промышленности, торговых и логистических услуг", - сказал он.

Говоря о потенциальных проблемах со сбытом у компаний, работающих с технологиями искусственного интеллекта, Белоусов признал, что такие проблемы будут возникать, отметив, что, тем не менее, сегодня необходимо создать определенный избыток предложения в этом направлении. Он также указал на неизбежное изменение систем управления в компаниях при внедрении искусственного интеллекта, хотя, по словам Белоусова, "эти процессы идут инерционно, медленно, в том числе и в корпорациях".

Помощник президента также предостерег правительство от ошибки "впасть в традиционный бюрократический процесс с разного рода постановлениями и решениями" при разработке стратегии развития искусственного интеллекта.

Путин согласился с тезисами своего помощника, призвав активнее привлекать российские компании к внедрению достижений искусственного интеллекта в экономику страны. Он поблагодарил присутствующих на совещании руководителей отечественных компаний, которые занимаются внедрением таких технологий.

"Но это еще не все наши компании, у нас их гораздо больше. И с ними, наверное, сложнее. Но у меня просьба, вы и дальше продолжайте с ними работать, и мне подскажите, с кем мне конкретно надо поработать по этим вопросам", - добавил глава государства.

Путин подчеркнул, что при внедрении достижений искусственного интеллекта необходимо обеспечить российским компаниям "естественный захват рынка - собственного и мировых рынков". По его словам, в ряде сфер для активного применения методов искусственного интеллекта нужны соответствующие решения профильных министерств и ведомств. В завершение встречи президент России поручил разработать пошаговый план реализации стратегии развития искусственного интеллекта в РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6491392>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3984828>

РОССИЯ24; 2019.05.30; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВОДИТ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЛАСТИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

Теги: Владимир Путин, Искусственный интеллект, Российская Федерация, Москва, Высокие технологии, Информационные технологии, АНО Школа 21, Герман Греф, Сбербанк России ПАО, Правительство РФ, Министерство экономического развития РФ, Министерство промышленности и торговли РФ, Банк России, Министерство просвещения РФ, Газпром нефть ПАО, Яндекс ООО, **Максим Акимов**, Андрей Белоусов, Администрация Президента РФ, ГК Ростех, Стратегия развития искусственного интеллекта в РФ, Mail.Ru Group Limited, Государственная программа Цифровая экономика РФ, Министерство финансов РФ, Федеральное Собрание РФ, Министерство цифрового развития связи и массовых коммуникаций РФ, ОАО РЖД, Российский фонд прямых инвестиций, Сергей Собянин, Правительство Москвы, Кирилл Дмитриев, Федеральная налоговая служба РФ, Александр Дюков, Сергей Чемезов, АФК Система ПАО, КАМАЗ ПАО, Министерство обороны РФ, Ростелеком ПАО, Юрий Борисов, Аркадий Волож, Аппарат специального представителя Президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития, Дмитрий Песков, Михаил Осеевский, Борис Дородеев, Газпром ПАО, Иван Каменских, ГК по атомной энергии Росатом, НК Роснефть ПАО.

В.: Сейчас - прямая трансляция.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Уважаемые коллеги, добрый день!

Сегодня предлагаю обсудить конкретные шаги, которые лягут в основу нашей Национальной стратегии развития технологий в области искусственного интеллекта. О необходимости такого комплексного документа мы говорили неоднократно, в том числе и ваш покорный слуга упоминал об этом в Послании этого года.

Это, действительно, одно из ключевых направлений технологического развития, которые определяют и будут определять будущее всего мира. Механизмы искусственного интеллекта обеспечивают в режиме реального времени быстрое принятие оптимальных решений на основе анализа гигантских объёмов информации, так называемых ""больших данных"", что даёт колоссальные преимущества в качестве и результативности. Добавлю, что такие разработки не имеют аналогов в истории по своему влиянию на экономику и на производительность труда, на эффективность управления, образования, здравоохранения и на повседневную жизнь людей.

При этом борьба за технологическое лидерство, прежде всего, в сфере искусственного интеллекта, и вы все прекрасно это знаете, уважаемые коллеги, уже стала полем глобальной конкуренции. Скорость создания новых продуктов и решений растёт в геометрической прогрессии, по экспоненте. Уже говорил и хочу ещё раз повторить: если кто-то сможет обеспечить монополию в сфере искусственного интеллекта – ну, последствия нам всем понятны, – тот станет властелином мира.

Не случайно многие развитые страны мира уже приняли свои планы действий по развитию таких технологий. И мы, конечно, должны обеспечить технологический суверенитет в сфере искусственного интеллекта. Это важнейшее условие состоятельности нашего бизнеса и экономики, качества жизни граждан России, безопасности, в конце концов, и обороноспособности государства. Причём здесь речь идёт не только об алгоритмах для отдельных, узкоспециальных задач. Нужны именно универсальные решения, использование которых даёт максимальный эффект, причём в любой отрасли.

Для решения столь амбициозного проекта в сфере технологий искусственного интеллекта у нас объективно есть хорошие стартовые условия и серьёзные конкурентные преимущества. Уже сегодня в России один из самых высоких мировых показателей проникновения мобильной связи и интернета, развития электронных услуг. Стоимость доступа в сеть в России – одна из самых низких в мире. Мы также опираемся на традиционно сильные научные и образовательные школы в математике и физике, на конкурентную систему подготовки специалистов в сфере IT. Кстати, на чемпионате

мира по программированию восьмой год подряд побеждают студенты именно из России. В этом году это команда из Московского государственного университета.

Сильные научные и прикладные компетенции уже позволили создать оригинальные и, главное, коммерчески успешные отечественные разработки мирового уровня, в том числе в таких сферах, как компьютерное зрение и распознавание голоса – вот только сейчас мы это видели, показывали нам коллеги, – а также кибербезопасность. За пять лет нам нужно выйти по этим направлениям на лидирующие позиции.

Уважаемые коллеги! На каких задачах – с учётом и нашего, и мирового опыта, глобальных тенденций – важно сконцентрироваться, обозначить эти приоритеты в Стратегии. Я скажу только о том, что я считаю приоритетным. Надеюсь услышать ваше мнение. Для этого сегодня мы, собственно, и собрались, – для того, чтобы Стратегия была полноценной, эффективно работающей.

Первое. Это создание принципиально новых фундаментальных заделов, математических методов, принципов работы искусственного интеллекта, в том числе по аналогии с человеческим мозгом. Россия должна стать одной из ключевых площадок для решения сложнейших научных задач с участием учёных со всего мира. Эта работа может идти и в рамках международных математических центров. В следующем году, напомню, они будут открыты в Москве, Санкт-Петербурге и Сочи. Собственно, будут дополнять то, что у нас уже есть. Необходимо также кратно увеличить финансирование исследований в области искусственного интеллекта, создать стимулы для частных инвестиций и развития корпоративной науки, исследований, разработок. И эту тему мы тоже отдельно должны обсудить.

Второе. Надо наращивать наш кадровый, интеллектуальный потенциал, сохранять свои таланты и привлекать лучших специалистов со всего мира. Кстати говоря, сегодня у нас достаточно много людей работает в этой сфере, но гораздо меньше, чем в странах, которые пытаются обеспечить себе лидерство. Для того чтобы это лидерство обеспечивать, нужно развивать программы подготовки по направлениям искусственного интеллекта в вузах и колледжах, в том числе, в регионах. Также важно предложить эффективные механизмы материального стимулирования, удобные условия работы, включая удалённую занятость – как для наших программистов, инженеров и учёных, так и для ведущих специалистов, работающих за рубежом, среди которых, как мы знаем, немало и наших соотечественников, которые с удовольствием и возвращаются в Россию, и работают вместе со своими коллегами в России. И конечно, при необходимости следует быстро, без проволочек, решать вопросы по предоставлению гражданства, разрешений на работу, решать другие формальности.

Третье. Принципиально важно настроить наше законодательство на новую технологическую реальность, максимально быстро и качественно сформировать гибкую, адекватную правовую базу для разработки и использования прикладных решений на базе искусственного интеллекта, а также специальные режимы для частных инвестиций в создание прорывных решений и, безусловно, гарантировать надёжную защиту интеллектуальной собственности, правовые условия для регистрации патентов в национальной юрисдикции России. Повторю ещё раз, важно снять законодательные, административные барьеры для технологического первопроходчества, при этом обеспечив безопасность государства и общества, безусловное соблюдение прав граждан. Здесь тоже есть над чем поработать.

Четвёртое. Необходимо сформировать эффективное правовое регулирование оборота данных, передовую инфраструктуру для их обработки и хранения, а также предложить взвешенные решения, которые позволят использовать данные для создания алгоритмов искусственного интеллекта. И, наконец, важнейший вопрос – это готовность общества, граждан к повсеместному внедрению таких технологий. Нужно обеспечить широкое цифровое просвещение, запустить программы переобучения, прежде всего, по востребованным направлениям.

Сегодня мы с Германом Оскаровичем посмотрели, как у него работает школа. Действительно, очень хороший пример того, как может быть организована работа по подготовке кадров и для продвижения стартапов интересных, перспективных,

имеющих большое значение для практически всех сфер жизнедеятельности государства. Давайте с этого и начнём. Герман Оскарлович, расскажите поподробнее об этом.

GERMAN GREFF, ПРЕЗИДЕНТ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ПАО "СБЕРБАНК":
Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемый Владимир Владимирович. Я сегодня выступаю по поручению большой группы коллег, потому что то, что происходило в последние несколько месяцев, с момента вашего поручения, была большая совместная работа, такое государственно-частное партнёрство. И то, что мы сегодня представляем, это большой результат совместной работы целого ряда коллег из правительства и бизнеса. И я хотел бы сказать большое спасибо таким ведомствам, как и Минцифры, и Минэкономразвития, Минобразования, Минпромторг, Минпросвещения, Центральный банк и Минздрав - это те ведомства, которые всё это время бок о бок с бизнесом этим занимались. Субъекты федерации, Москва очень много вложила в разработку стратегии. Такие компании, как "Яндекс" и Mail.Ru, Ростех и Ростелеком, "Газпромнефть", Росатом, вузы - Высшая школа экономики, Физтех, Сколтех, ИТМО, Российская академия наук, РМК, АНО "Цифровая экономика". Ну, и всё это делалось, конечно, под эгидой вице-премьера правительства Максима Алексеевича **Акимова**. И больше спасибо Андрею Ароновичу Белоусову, который много инвестировал лично в эти темы. И действительно, это была такая очень большая работа, потому что мы за этот период времени разработали не только сам документ под названием "Стратегия", но и очень важно, что мы к этому документу ещё заодно успели создать и документ под названием "Дорожная карта", В общем, на сегодняшний день мы имеем два проекта документа, который можно считать целостным документом, который подлежит утверждению только.

Искусственный интеллект, Владимир Владимирович, Вы уже сказали всё, насколько это важно. И действительно сегодня слово "технологии" меняют в нашей жизни всё. Если спросить, какое самое главное слово, которое меняет политику, которое меняет жизнь компаний, которое меняет жизнь каждого человека, ответ будет просто: это, конечно, слово "технологии". И если говорить об искусственном интеллекте, то говорят, что искусственный интеллект сегодня - это включатель вывода на новый уровень всех без исключения технологий. Нет ни одной технологии, нет ни одной науки, которая бы сегодня не приобрела принципиально новые возможности в связи с использованием искусственного интеллекта. И в 2017 году началась такая повальная гонка, о чём Вы сказали, за лидерство, национальное лидерство в области искусственного интеллекта. В 2017 году уже пять стран приняли национальные стратегии искусственного интеллекта, и в течение 2018-2019 годов всего 30 стран уже приняли национальные стратегии развития искусственного интеллекта. И в этом смысле, если этот документ будет утверждён, то в ближайшее время мы будем одной из вот этих 30 стран, 31-й страной, которые построили ясные дорожные карты и сказали, что это приоритет в их деятельности.

В разных странах ставятся разные цели. "Стратегия" - очень интересный документ. Мы показали в раздаточных материалах обзор практически всех стратегий - и Соединённые Штаты Америки, и Китай, и Франция, и Великобритания и Объединённые Арабские Эмираты. Это очень толковые документы, в которых ставятся различные цели. Универсальные цели ставятся в стратегии двух стран - Соединённых Штатов Америки и Китая. И та, и другая страна поставили себе цели: одна - удержать лидерство в области искусственного интеллекта, другая - стать лидером к 2030 году. В остальных странах ставят перед собой задачи стать лидерами, войти в число лидеров, во-первых, по развитию технологий, и стать лидерами по какому-то из направлений в области искусственного интеллекта. Но, тем не менее, мы видим, что сегодня это становится доминирующим трендом.

Но прежде чем перейти непосредственно к стратегии, я хочу ещё сказать пару слов на эту тему. Искусственный интеллект - это та технология, которая уже ... Мы всё время говорим об искусственном интеллекте, как о будущем. Но это технология, которая фактически сегодня управляет нашей жизнью. Она управляет не всегда очевидно, не всегда мы это осознаём, но сегодня мы прокладываем путь в автомобиле с помощью системы искусственного интеллекта. Мы покупаем товары и услуги с помощью рекомендательных систем полностью искусственного интеллекта. Мы читаем книги, мы читаем новости, мы смотрим кино, мы смотрим видео. Мы управляем деньгами, мы переводим тексты. Наш

телефон - это маленькая фабрика искусственного интеллекта. Все игры сегодня используют те или иные элементы искусственного интеллекта. И вскоре вокруг нас не останется ни одной индустрии, начиная от индустрии государственного управления, которые бы лишены были тех или иных технологий искусственного интеллекта. И по оценкам Евросоюза, отрасли, которые внедрят искусственный интеллект, будут расти средним темпом 9-12 в год - это в 3-4 раза быстрее, чем остальной ВВП.

Действительно, искусственный интеллект предоставляет совершенно новые возможности решения практически любых проблем. Ну, и когда мы говорим об искусственном интеллекте, первое, с чего мы начали работать и на что потратили достаточно большое время, это, собственно, определить, о чём мы говорим, когда мы называем это определение - искусственный интеллект. Очень часто идут споры, можно ли называть это искусственным интеллектом, или это машинный интеллект, или это система машинного обучения. Но мы оставили определение искусственный интеллект. И, собственно говоря, вовнутрь мы погрузили пять таких элементов: первое - это компьютерное зрение, это обработка естественного языка, это распознавание и синтез речи, это рекомендательные системы и системы принятия решений, и отдельно как направление - это перспективные методы и перспективные технологии искусственного интеллекта, в первую очередь - это так называемые AML-технологии, технологии автоматизированного машинного обучения.

Мы в стратегии постарались пройти по каждому из этих направлений и определить каждой из сфер, как может каждое из направлений искусственного интеллекта быть применено в промышленности, сельском хозяйстве, в транспорте, в государственных услугах, в национальном правосудии. Кстати, очень хороший опыт уже имеет наша судебная система и арбитражные суды, суды общей практики и мировые суды. В прошлом году начали активно внедрять искусственный интеллект. И я думаю, это всё будет в ближайшее время видно и всем пользователям и гражданам. Процедуры ускоряются, точность в вынесении решений и прозрачность их повышается. И это касается практически каждого из ведомств, каждого из направлений, которые мы проанализировали.

Мы можем, конечно, с помощью принятия этой стратегии очень существенно обеспечить целостность использования технологий, потому что сегодня где-то, в каких-то сферах применяются отдельные кусочки. И вырастет значительная ценность, если мы будем применять технологию в целом. И мы можем, конечно, повлиять очень серьёзно на качество услуг для конечного пользования, для граждан, проживающих в стране.

Мы поставили перед собой задачу, что Россия должна войти в число лидеров в области искусственного интеллекта в мире. Были обозначено три ключевые цели. Это рост благосостояния и качества жизни людей. Второе – это стимулы для экономического роста. И третье – это обеспечение национальной безопасности и охраны правопорядка. Мы долго обсуждали, как можно прийти к этим целям, какие KPI можно здесь поставить по каждому из направлений, и мы договорились о том, что мы как раз та страна, которая может взять на себя достаточно амбициозные цели. Потому что в мире есть только пять стран, которые имеют такие важные элементы цифровой экосистемы, как собственный поисковик, собственные социальные сети, собственная почта, основанная внутри страны. Ключевые элементы у нас в стране существуют, за последнее десятилетие они созданы. Если мы объединим наши усилия, сейчас тот этап, когда отдельно компании уже не смогут достичь успеха, если мы объединим свои усилия – бизнес, научное сообщество и Правительство, включая субъекты Федерации, – то мы можем добиться очень серьёзных изменений.

Мы в процессе разработки стратегии выделили и проанализировали шесть движущих факторов развития искусственного интеллекта. Мы их обозначили и очень чётко прописали. Это алгоритмы и математические методы, это программное обеспечение, это данные, работа с данными, регулирование и использование данных, это всё, что связано с образованием и кадрами, и это нормативное регулирование. Каждый из этих элементов является критическим в этой системе. Отсутствие одного из них создаёт критические риски для системы в целом. Собственно, я сейчас быстро пробегу по этим шести мерам и подведу итог содержания этого документа.

По каждому из направлений мы поставили цели, алгоритмы и математические методы. Мы написали, что хотим к 2024 году войти в топ-10 стран по количеству статей и участия в конференциях, и в 2030 году мы хотим войти в топ-10 стран по среднему уровню цитируемости. Там прописан целый набор мер поддержки, должны быть созданы исследовательские центры, лаборатории, должна быть организована специальная финансовая долгосрочная поддержка исследователям, должны быть созданы специальные вычислительные ресурсы, потому что искусственный интеллект требует своих суперкомпьютерных мощностей. Это специальный чип, это специальное оборудование, достаточно дорогостоящее. Здесь придётся, наверное, объединять свои усилия, потому что точно не нужно каждой компании иметь свой такой суперкомпьютерный центр. Это должен быть принцип строительства, может быть, одного-двух центров, которыми смогут пользоваться практически все участники, и 24-часовое использование его может это обеспечивать.

Второе направление – это разработка программных и технологических решений. Мы тоже здесь поставили достаточно амбициозные и ясные цели. Сказали, что мы хотим разработать решения, которые могут обеспечить превосходство над человеком по специальным задачам. И к 2030 году мы должны обеспечить превосходство человека по широкому кругу задач.

Вообще, сегодня ключевая цель всех разработчиков ИИ – это построение так называемого общего интеллекта, общего искусственного интеллекта, или суперуниверсального, или суперсильного компьютерного интеллекта, который сможет решать любые задачи. Мы пока в стратегии эти цели не обозначили, наверное, это следующий этап, следующая стратегия. Мы к нему так или иначе подойдём. Но, тем не менее, весь технологический аппарат нам нужно будет создавать самим. И здесь тоже написаны меры поддержки, что конкретно должно быть сделано, для того чтобы эта вторая цель была решена.

Третье – это хранение, сбор и обработка данных. Здесь тоже обозначены меры поддержки и цели. Мы хотим создать онлайн-платформу с обезличенными государственными данными и данными компаний, к которым будут иметь доступ компании – разработчики систем искусственного интеллекта.

Следующее направление – это разработка специализированного аппаратного обеспечения. Это, наверно, самый сложный пункт в нашей стратегии. Мы видим, что у нас пока здесь нет необходимых заделов, потому что это не просто аппаратное обеспечение, специализированное аппаратное обеспечение, это специализированные чипсеты. Нужно решить две проблемы: это создание собственных архитектурных мощностей, которые смогут создавать архитектуру соответствующих чипсетов, и, соответственно, специализированная производственная площадка, которая сможет их производить. Это та сфера, которую нам будет необходимо решать совместно с промышленниками, в частности, с компанией "Российские технологии" и с другими частными компаниями. Здесь мы тоже прописали, что необходимо сделать. Будем надеяться, что с помощью, может быть, в том числе международной кооперации мы справимся с этой задачей.

Ещё одно направление – это подготовка кадров. Мы сказали, что мы хотим войти к 2024 году в топ-10 стран по образовательным программам в области искусственного интеллекта. И к 2030 году устранить дефицит специалистов в области искусственного интеллекта. Вы назвали цифру, Владимир Владимирович, сегодня у нас работает порядка 6–6,5 тысячи человек в этой области в стране, могу сказать, что только в лаборатории искусственного интеллекта одного Microsoft на сегодняшний день насчитывают более 6,5 тысячи человек, а с помощником Alexa в компании Amazon работает 10 тысяч человек. Поэтому здесь нам предстоит очень много что сделать совместно с государством, наверное, тоже здесь большая работа для того, чтобы компании в этом поучаствовали.

Последний пункт в нашей Стратегии, наверное, один из самых важных, – это создание корректного нормативного регулирования в области искусственного интеллекта. Мы имеем уже опыт в мире, имеем опыт принятия так называемой директивы GDPR в Европе, в Европейском союзе, который фактически остановил развитие искусственного интеллекта, имеет признаки перерегулирования этой сферы. Сегодня все компании стараются унести свои исследовательские центры из Европы, потому что штрафы привязаны к оборотам компаний, штрафы до 10 процентов от оборота компаний никто

не хочет на себе испытать, силу этого регулирования, поэтому проще создавать центры где-то за пределами Евросоюза. Поэтому здесь важно пройти между двумя крайностями: не оставить эту сферу неурегулированной, с другой стороны, всё-таки создать возможности для того, чтобы она сохранила динамику своего развития.

И, собственно говоря, два ключевых решения, которые сегодня выносятся Вам на рассмотрение: мы просим Вас утвердить Национальную стратегию развития искусственного интеллекта Вашим решением, создать соответствующий координационный орган, и поручить Правительству Российской Федерации утвердить ""дорожную карту"" развития искусственного интеллекта.

Искусственный интеллект – это большие инвестиции, к сожалению. Если посмотреть на национальные стратегии, то каждая страна фактически приняла решение инвестировать в год не менее чем 1 миллиард долларов. Некоторые страны инвестируют темпом от 5 до 10 миллиардов долларов из государственного бюджета в год в эту технологию. Здесь очень важны такие экспериментальные площадки, важна связь между собой науки, вузов, бизнеса и в нашем случае, конечно, государства и субъектов Федерации.

Мы хотели Вас просить, Владимир Владимирович, ещё об одной вещи. Нам необходимы экспериментальные площадки. Спасибо большое за Ваше поручение по экспериментальной площадке в области цифрового образования. Сейчас идёт активная работа. Министерство просвещения очень активно работает на эту тему. Я думаю, что в этом году мы сумеем договориться принять соответствующее регулирование. Буквально с января мы очень серьёзно продвинулись в этом направлении.

Мы бы просили Вас, может быть, посмотреть, подумать над специальным статусом для субъекта Федерации, для Москвы, чтобы в Москве можно было экспериментировать в области применения систем искусственного интеллекта, отрабатывать технологии, что, собственно, сейчас по факту и происходит, потому что Москва очень активно этим занимается. Большая команда в Москве работает, и они очень много инвестируют в это.

Сергей Семёнович готов все решения, которые нарабатываются в Москве, передавать в субъекты Федерации бесплатно. Это, как нам кажется, очень хороший опыт, если бы мы откатывали на московских объёмах данных, а здесь данные, собственно говоря, ежедневно собираются. Уже созданы огромные массивы данных, созданы все системы, которые необходимы для обработки данных. Это бы очень серьёзно продвинуло вообще все субъекты Федерации и привело бы к тому, чтобы мы не тратили огромное количество денег по всей территории страны.

Экспериментальная площадка, затем несколько регионов, в которых происходит масштабирование и, может быть, локализация этого продукта, а потом уже раскатка по всей стране. Вот эти решения, Владимир Владимирович, мы хотели бы Вас попросить принять.

И я хочу ещё раз поблагодарить всех коллег. Мне досталась честь озвучить это, но это огромная работа большой команды людей. И я хочу поблагодарить в первую очередь, наверное, Максима Алексеевича, Андрея Рэмовича за создание такой творческой и комфортной обстановки для работы в этой команде.

Спасибо большое.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Спасибо.

МАКСИМ АКИМОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ:

После яркой картины и довольно обстоятельного представления наших действительно амбициозных планов я, наверное, дополню эту картину организационными штрихами. И сразу хочу сказать то, чем мы точно не собираемся заниматься – это очередное бюрократическое строительство. Мы думаем, что организационные инструменты созданы в рамках национальной программы ""Цифровая экономика"". И сконцентрировав ресурсы, которые на сегодняшний день для этой программы наличествуют в рамках отдельного федерального проекта ""Искусственный интеллект"", мы организационно с теми стратегическими вызовами, о которых говорил Герман Оскарович, справимся.

Мы стартуем не с нуля. У нас под руководством и при координирующей роли Сбербанка и до этой фазы шла активная работа по ""дорожной карте"" в рамках проекта по сквозным технологиям. Мы совсем недавно в Иннополисе вместе с Андреем Рэмовичем на наблюдательном совете АНО ""Цифровая экономика"" обсудили ход работ по этой

и другим "дорожным картам". Думаем, что конкретизировать то, о чём говорил Герман Оскарович в конкретном плане, мы можем довольно быстро в рамках федерального проекта.

Действительно, работа с лидерской ролью "Сбергательного банка" и с широчайшим участием технологических компаний, владельцев компетенций, – это хороший пример, как можно было выстроить работу и по другим направлениям технологического развития. Мы в рамках исполнения Вашего поручения активно по этому треку движемся, поскольку действительно мировой опыт и опыт нашей страны показывает, что важнейшую роль играют крупнейшие компании.

Мы предлагаем формат, при котором первым шагом является подписание соглашения о намерениях между Правительством Российской Федерации и компаниями. В нём будут зафиксированы не только общие принципы, но и обязательства по разработке и принятию подробных "дорожных карт" по развитию каждого из высокотехнологичных направлений до 2024 года включительно. Текст такого соглашения, докладываю, готов, мы обсудили его с присутствующими здесь компаниями: это "Росатом", "Российские железные дороги", "Ростех", "Ростелеком" и "Сбербанк". Готовы в ближайшее время, в течение июня, его подписать.

По согласованию с компаниями предлагается следующее распределение тематик. Компанией-лидером по направлению искусственный интеллект будет "Сбербанк", по технологиям мобильной связи пятого поколения в соответствующих частях – консорциум "Ростелекома" и "Ростеха", за "Ростехнологиями" будут закреплены направления по развитию квантовых сенсоров, технологии распределенных реестров и нового поколения высокополосной связи для интернета вещей. "Росатом" будет заниматься квантовыми вычислениями и новыми материалами, РЖД – квантовыми коммуникациями.

КИРИЛЛ ДМИТРИЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РОССИЙСКОГО ФОНДА ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: И в завершение мы просили бы Вас, Владимир Владимирович, поддержать включение в консорциум "Сбербанка". Мы признаём, что "Сбербанк" был одним из первых, кто стал фокусироваться на искусственном интеллекте. И РФПИ, и "Газпромнефть", у которых есть очень хорошие наработки в этой сфере, чтобы мы совместно могли это активно развивать и продвигать.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; ПУТИНА ПРИГЛАСИЛИ В ТУЛУ В ИЮЛЕ ОПРОБОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

Президент группы компаний Cognitive Technologies Ольга Ускова пригласила главу государства Владимира Путина в Тулу в июле, чтобы опробовать беспилотные локомотивы, созданные с применением технологий искусственного интеллекта.

В четверг Путин на базе школы программирования "Школа 21" проводит совещание по вопросам развития технологий в области искусственного интеллекта. Перед совещанием ему показали последние разработки в этой сфере.

Ускова рассказала президенту о продуктах компании, созданных с применением технологий искусственного интеллекта и используемых для автономного управления беспилотным наземным транспортом. Она отметила, что это не вопрос будущего, технология используется уже сейчас. Вместе с тем, глава группы компаний рассказала и о "совсем свежем проекте", который президент видит первым.

"Это пилот с РЖД... Началось это в марте, в июле уже можно будет покататься: если найдете время - приезжайте в Тулу, на локомотивную станцию. Сейчас 10 локомотивов, речь идет об оптимизации пропускной способности. На 15% сейчас удалось улучшить трафик, благодаря смарт-локомотивам", - сообщила президент Cognitive Technologies.

Что касается экономической перспективы, с 10 опытных локомотивов РЖД должны будут перейти на 20 тысяч локомотивов, отметила Ускова. Экспортный потенциал, по ее словам, это Индия и Китай.

<https://ria.ru/20190530/1555108685.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИН; 2019.05.30; "ЦИФРА" ПОВОРАЧИВАЕТСЯ В ПРОФИЛЬ

Цифровизация экономики России немыслима при сохранении текущего порядка сбора и обработки персональных данных и юридически значимой информации россиян. Сейчас мы вынуждены искать информацию о себе в реестрах десятка разных ведомств, которые зачастую не интегрированы между собой. Несмотря на действующую систему электронных госуслуг, для получения некоторых документов все еще нужно лично приходить в "присутственные места", все прелести посещения которых описаны еще в произведениях русских классиков и знакомы россиянам со школы. Изменить ситуацию и дать серьезный толчок для роста экономики может единый цифровой профиль гражданина, созданием которого сейчас заняты власти. Такая платформа позволит собрать разрозненные данные о россиянах и будет предугадывать их потребности в получении государственных и коммерческих услуг.

Миграция данных в виртуальную среду

В конце марта президиум правительственной комиссии по цифровому развитию под руководством вице-премьера Максима Акимова утвердил концепцию цифрового профиля гражданина - его создание предусмотрено национальным проектом "Цифровая экономика". Проект концепции в декабре 2018 года подготовили ЦБ и "Ростелеком", ее основная цель - упрощение получения россиянами коммерческих и государственных услуг. Так, по словам директора по направлению "Информационная инфраструктура" АНО "Цифровая экономика" Дмитрия Маркова, цифровой профиль позволяет получить доступ к данным государственных информационных систем (ГИС): "Эти данные гражданин сможет согласиться предоставить какой-либо организации - государственной или коммерческой - с помощью смартфона или компьютера". Создаваемая система, как ожидается, позволит обеспечить удобный и безопасный обмен данными между гражданами, государством и бизнесом.

В последнее десятилетие жизнь значительной части людей стала активно мигрировать из физического мира в виртуальный, при этом удобство многих сервисов, доступных онлайн, во многом превосходило удобство сервисов "физических". Благодаря этому стал экспоненциально расти "цифровой след" человека в сети, включающий в себя как личную информацию человека, так и метаданные, формирующиеся в результате его " сетевого поведения", напоминает директор департамента консалтинга "Делойт" СНГ Максим Налютин. В то же время большинство людей не имели полного представления о том, где эта информация содержится и каким образом она используется компаниями, отмечает он. Решением этой задачи во многих странах мира занялись государственные органы, которые разработали свод законов, позволяющих усилить контроль за сбором и обработкой персональных данных. "Примером таких законов является GDPR в Европе или CCPA в Калифорнии, - считает эксперт. - Российская инициатива является аналогом этих инициатив и также призвана упорядочить регулирование сбора и обработки персональных данных пользователей интернет-сервисов".

Вся информация вместе

Создание цифрового профиля потребует 3,091 млрд руб. внебюджетных средств до 2021 года - эти средства включены в раздел "Информационная инфраструктура" нацпроекта "Цифровая экономика". Цифровой профиль гражданина будет включать основные сведения о нем: паспортные данные, СНИЛС и ИНН, а также ссылки на информацию из ГИС и реестр цифровых согласий на обработку персональных данных. Всего цифровой профиль будет хранить 57 видов личных данных, тогда как сейчас в единых системах россияне могут хранить лишь 21 вид данных. При необходимости можно будет потребовать удалить неактуальную или недостоверную информацию о себе.

Чтобы получить доступ к своему цифровому профилю, гражданин должен будет пройти идентификацию с помощью инфраструктуры Единой системы идентификации и аутентификации (ЕСИА, основной способ) и с использованием Единой биометрической системы. После этой процедуры он сможет направить запрос в соответствующую ГИС о предоставлении определенного набора сведений. Внедрение цифрового профиля в России

будет происходить поэтапно через оптимизацию и трансформацию традиционных госуслуг.

Предполагается, что юридически значимые электронные госреестры начнут предлагать так называемые суперсервисы, для получения которых посещать госорганы не придется. Система в автоматическом режиме будет предлагать конкретному человеку подходящие именно ему госуслуги в электронном виде, и посещать ведомство, чтобы получить бумажное свидетельство, больше не потребуется.

Например, после получения свидетельства о рождении ребенка гражданин увидит в своем профиле сообщение о возможности записи в детский сад. "Цифровой профиль самостоятельно сформирует и предложит полагающиеся по закону услуги, которые достаточно будет подтвердить в один клик", - говорит Дмитрий Марков. Так, можно будет автоматически получить льготы и налоговые вычеты, о которых граждане даже не знали.

В феврале президиум правкомиссии по цифровому развитию утвердил перечень из 25 таких сервисов. Среди них, в частности, онлайн-сервисы по медсправкам и документам (куратор - Минздрав), регистрации нарушений ПДД и правил благоустройства, регистрационные и паспортные сервисы, сервисы по уведомлению и обжалованию штрафов (МВД), получению цифровых документов об образовании (Минпросвещения), господдержке бизнеса (Минэкономки), поступлению в вуз (Минобрнауки), безбумажным перевозкам пассажиров и грузов (**Минтранс**) и т. д.

Ожидается, что "дорожные карты" развития "суперсервисов" ответственные ведомства представят до конца июня. По итогам цифровой оптимизации госуслуг к 2021 году доля цифрового взаимодействия граждан и бизнеса с властями должна составлять не менее 80%. Законопроект о цифровом профиле гражданина Минкомсвязь вынесла на общественное обсуждение в конце марта, в соответствии с концепцией он должен быть внесен в Госдуму весной, а принят - до конца июня. За реализацию концепции отвечают ЦБ, Минкомсвязь и "Ростелеком".

"Государство в основном выполняет роль заказчика, а бизнес вносит свою экспертизу", - отмечает Дмитрий Марков. При этом АНО "Цифровая экономика" проводит рабочие группы и экспертные совещания.

Монетизация информации

Предполагается, что массив информации смогут использовать не только госструктуры, но и частные компании. И если сами граждане получают контроль над доступом к данным о себе, то, согласно законопроекту Минкомсвязи, бизнес должен будет оплачивать некоторые запросы к цифровым профилям граждан.

Платным будет получение информации или бесплатным - это будет зависеть от категории запроса, его целей и того, кто запрашивает информацию. Размер оплаты и перечень платной информации будет определять правительство.

Пилотный проект цифрового профиля стартует нынешней весной: им станет сервис по выдаче кредитов. При согласии пользователей 16 банкам - участникам ассоциации "Финтех" предоставят проверенные и актуальные данные, хранящиеся в государственных информационных системах, для заполнения заявки на получение кредита и проведения процедуры скоринга в режиме онлайн. В тестировании также примут участие три страховые организации, МВД, Пенсионный фонд России, ФНС, Росреестр, которые поделятся сведениями о россиянах, и Аналитический центр при правительстве. До конца года будет запущено мобильное приложение для управления своими данными в государственных информационных системах. Можно будет, например, подтвердить информацию о водительских правах, не имея при себе документов, обещают авторы инициативы.

В концепции цифрового профиля между собой взаимодействуют четыре стороны: первая - это гражданин, вторая - организации, которым нужна информация, третья - организации - источники информации для профиля, которые ранее взаимодействовали с гражданином, и четвертая - это оператор профиля, поясняет руководитель практики по работе с компаниями сектора технологий, медиа и телекоммуникаций КПМГ в России и СНГ Еркожа Акылбек. И в этом случае самым вероятным сценарием монетизации части услуг, основанных на цифровом профиле, станет оплата организациями, которым нужен доступ к профилю, оператору системы, заключает он. "Это логично, потому что оператор

предоставляет некий сервис и на него ложатся все затраты на создание и поддержание инфраструктуры, по архитектурному и программному решению. С меньшей степенью вероятности смогут заработать организации, которые предоставляют данные оператору", - считает он.

При этом гражданин, который является окончательным владельцем данных, вряд ли сможет стать выгодоприобретателем от этой инициативы. "Человек в этом случае пассивен по отношению к своему цифровому профилю и не принимает активного участия в процессе его функционирования, так как одна и та же структура может использовать его данные и для того, чтобы его как-то ограничить (например, отказать в выдаче кредита), и для того, чтобы как-то ему помочь (например, предложить скидку)", - рассуждает Еркожа Акылбек. Поэтому, по его мнению, важно, чтобы государство обеспечило должный уровень защиты персональных данных граждан и гарантировало отсутствие злоупотреблений на этой почве, отмечает эксперт.

Тем не менее, чтобы система обмена данными с компаниями заработала, необходимо проделать большую работу, ведь ни бизнес сегодня не интегрирован с ГИС, ни ГИС до сих пор технически не интегрированы между собой, напоминают эксперты. "Было бы правильно учесть ошибки прошлого и создать систему, в которую будут заложены возможности интеграции и расширения функционала, чтобы поддерживать сегодняшний темп развития технологий, оставаясь актуальной", - считает господин Акылбек. В целом набор юридически значимых электронных документов и актуальных данных из ГИС, собранных в одном месте, - это не что иное, как "большие данные", которые, в свою очередь, будут являться базой или "топливом" для цифровой экономики как в государственном, так и в частном секторе, заключает он.

ПРАЙМ; 2019.05.30; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ КРУПНЫМ КОМПАНИЯМ КУРИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В РФ

Правительство РФ предложило крупным компаниям в июне подписать с правительством соглашения о намерениях, предполагающие наделения их полномочиями лидеров в развитии высокотехнологичных отраслей, заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** на совещании с президентом РФ, посвященном развитию технологий искусственного интеллекта.

По его словам, мировой и российский опыт показывает, что важнейшую роль в развитии высоких технологий играют крупнейшие компании. "Например, в области искусственного интеллекта до 80% патентных заявок за последние пять лет были именно от коммерческих организаций, а не исследовательских и академических центров", - отметил вице-премьер. Поэтому, по его словам, именно крупный российский бизнес "должен и может стать" основным участником мероприятий для развития в РФ высокотехнологичных отраслей. "Мы предлагаем формат, при котором первым шагом является подписание соглашений о намерениях между правительством РФ и компаниями. В нем будут зафиксированы не только общие принципы, но и обязательства по разработке и принятию подробных дорожных карт по развитию каждого из высокотехнологичных направлений до 2024 года включительно", - сказал Акимов.

Он уточнил, что текст такого соглашения уже обсуждался с "Росатомом", РЖД, "Ростехом", "Ростелекомом" и Сбербанком. "Готовы в ближайшее время, в течение июня, его подписать", - сказал чиновник.

Предполагается, что компанией-лидером направления "искусственный интеллект" будет Сбербанк, по технологиям мобильной связи пятого поколения - консорциум "Ростелекома" и "Ростеха", за "Ростехом" также будут закреплено развитие квантовых сенсоров, технологии распределенных реестров и нового поколения узкополосной связи для интернета вещей, "Росатом" будет заниматься квантовыми вычислениями и новыми материалами, РЖД - квантовыми коммуникациями.

"Хотел бы отдельно отметить, что получение лидерской позиции не означает монополизацию компанией направления. Правительство РФ будет следить за вовлечением в процесс всех сильных игроков", - заключил вице-премьер.

ПРАЙМ; 2019.05.30; БЕСПИЛОТНЫЙ КАМАЗ СКОРО МОЖЕТ ВЫЙТИ НА ДОРОГИ - ЧЕМЕЗОВ

Ростех рассчитывает, что беспилотный грузовой автомобиль, созданный на базе КамАЗа, скоро сможет выйти на дороги, сообщил глава государственной корпорации Сергей Чемезов.

"Это и беспилотные автомобили, созданные на КамАЗе, он уже активно работает. По крайней мере, по КамАЗу (заводу) уже катается. Я надеюсь, что не за горами уже тот день, когда сможет выйти и на дороги общего пользования этот автомобиль", - сообщил Чемезов на совещании по развитию искусственного интеллекта у президента РФ Владимира Путина.

Премьер-министр Дмитрий Медведев в конце ноября 2018 года подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер **Максим Акимов** пояснил, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года.

Как предполагалось, первые автомобили-беспилотники в рамках эксперимента выйдут на улицы Москвы и Татарстана в апреле-мае 2019 года, говорил замглавы Минпромторга Александр Морозов, поясняя, что так будет безопаснее с учетом состояния зимних дорог и необходимости получения опыта.

LENTA.RU; 2019.05.30; РАБОТЫ НА СТАНЦИИ "ШИЕС" В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ПРЕКРАЩЕНЫ 15 ИЮНЯ

Компания "Технопарк", как инвестор проекта экотехнопарка "Шиес", подтвердила "Ленте.ру" намерение завершить до 15 июня 2019 года работы на станции Шиес, выполняемые в рамках первого этапа по инженерной подготовке территории.

Инвестор сообщил, что в настоящее время на участке **РЖД** на станции Шиес в стадии завершения находятся работы по отсыпке откосов железнодорожных путей песчанно-гравийной смесью, которые планируется завершить 4 июня 2019 года. Это необходимо сделать в полном объеме для обеспечения безопасной эксплуатации объектов железной дороги. Для выполнения данных работ на станции Шиес организована доставка и разгрузка инертных материалов: песка и гравия. Кроме того, продолжаются работы по ограждению территории, которые также являются частью первого этапа.

Компания "Технопарк" обращается ко всем гражданам, находящимся на территории станции Шиес, с призывом не препятствовать проведению работ, поскольку это существенно влияет как на сроки их проведения, так и на безопасную эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта.

Компания обращает внимание, что все работы выполняются при строгом соблюдении действующего законодательства в сфере строительства и природопользования. "Технопарком" получены все необходимые документы и согласования - договора аренды, акт-допуск на производство работ, в рамках которого производится установка ограждения территории. Распространенная ранее информация о том, что установка ограждения выполнена с нарушением действующего законодательства, не соответствует действительности, - заявили в компании.

Компания "Технопарк" считает необходимым напомнить, что с октября 2018 года она предоставляет всю актуальную информацию о ходе реализации проекта как на публичных мероприятиях, так и в средствах массовой информации. Для обеспечения доступа граждан и представителей общественности к достоверной информации о проекте создания экотехнопарка "Шиес" на территории, арендуемой у **РЖД** в районе станции Шиес, будет организовано представительство компании "Технопарк", в котором любой желающий сможет ознакомиться с материалами о проекте, применяемым технологиям как при планируемом строительстве, так и эксплуатации объекта, получить необходимые пояснения у специалистов.

Также на официальном сайте проекта будет организована круглосуточная онлайн трансляция с территории станции Шиес. На сайте будет доступна форма обратной связи, где пользователи смогут задать специалистам компании вопросы о проекте.

"Технопарк" напоминает, что после разработки проектной документации в соответствии с российским законодательством будет проведена процедура оценки воздействия на окружающую среду, в рамках которой будут организованы все необходимые общественные слушания. На всех этапах будет проходить обсуждение проекта с жителями Ленского района Архангельской области. Кроме того, к работе по оценке проекта будут привлечены заинтересованные представители общественных организаций, эксперты профессионального российского и зарубежного сообщества.

После прохождения указанных мероприятий будет проводиться государственная экологическая экспертиза в Федеральной службе по надзору в сфере природопользования и государственная экспертиза всей проектной документации. Представители компании заверили, что только в случае получения положительного заключения по итогам всех этапов, начнется осуществление строительных работ, непосредственно связанных с реализацией проекта экотехнопарка "Шиес".

<https://lenta.ru/news/2019/05/30/shies/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6492247>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.30; ПОДГОТОВКА К ГОССОВЕТУ

Помощник Президента РФ, секретарь Государственного совета **Игорь Левитин** совместно с руководителем рабочей группы Государственного совета по направлению "Транспорт", главой Республики Бурятия Алексеем Цыденовым провел заседание рабочей группы по подготовке заседания Госсовета по вопросу реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Игорь Левитин в своем выступлении подчеркнул необходимость проведения анализа вопросов реализации каждого из проектов, входящих в состав национального проекта, с учетом специфики проблем, существующих в разных регионах.

На заседании обсуждался ход реализации федеральных проектов, входящих в нацпроект. Были рассмотрены мероприятия по достижению целей, поставленных в национальном проекте, а также имеющиеся проблемные вопросы и пути их решения.

<http://transportrussia.ru/item/4967-podgotovka-k-gossovetu.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.30; "ТРАНССИБ ДЛЯ ЯПОНИИ"

Транспортники России и Японии намерены развивать транзит японских товаров по Транссибирской магистрали.

О планах интенсификации работы по упрощению условий транзитной перевозки японских товаров по Транссибирской магистрали рассказал в ходе состоявшейся в Токио презентации проекта "Транссиб для Японии" **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**.

Он подчеркнул, что Транссиб является реальной альтернативой морскому и авиационному транспорту для транзита японских товаров в Европу. Использование магистрали позволяет существенно сократить срок доставки контейнеров из японских портов конечным грузополучателям с сохранением всех потребительских свойств транспортируемых товаров.

Также замминистра принял участие в двусторонних переговорах с заместителем министра государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии Ясухиро Синохара. Японский коллега подтвердил большую заинтересованность бизнеса в развитии транссибирских перевозок, что продемонстрировали в том числе результаты семи тестовых транзитных перевозок из Японии в Россию в 2018 году.

По итогам переговоров стороны договорились начать проработку возможности устранения конкретных барьеров, выявленных японским бизнесом при использовании Транссиба.

Мероприятие "Транссиб для Японии" было организовано совместно **ОАО "РЖД"** и Ассоциацией транссибирских интермодальных операторов Японии TSIOAJ. Его цель - представить широкому кругу заинтересованных лиц в Японии подробную информацию о

выгодах транссибирского транзитного железнодорожного маршрута для японского бизнеса.

В рамках мероприятия Владимир Токарев принял участие в торжественной церемонии отправки первого транзитного контейнера по маршруту Япония - Европа через транспортную систему Транссибирской магистрали. Церемония состоялась в порту г. Йокогамы в Японии. Транзитная отправка осуществляется совместно транспортными компаниями "РЖД-Логистика" и FESCO.

"Использование Транссиба при транзите товаров из Японии в Европу сокращает срок доставки товаров до 20-25 дней, что является неоспоримым преимуществом для грузоотправителей", - подытожил Владимир Токарев.

В рамках презентации "Транссиба для Японии" подписан четырехсторонний меморандум о сотрудничестве по вопросам организации контейнерных перевозок с использованием железнодорожного транспорта в сообщении Япония - Россия - Европа. Сторонами подписания выступили **Минтранс России**, Министерство государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии, **ОАО "РЖД"** и Ассоциация транссибирских интермодальных операторов Японии. Со стороны **Минтранса России** документ подписал Владимир Токарев.

В меморандуме обозначены ключевые шаги, которые требуется выполнить с обеих сторон для улучшения условий транзита японских товаров по транссибирскому железнодорожному пути. Так, японская сторона представит подробный перечень барьеров тарифного и нетарифного характера, влияющих на цену, скорость, качество и безопасность транзита, для рассмотрения российскими органами исполнительной власти.

Также Япония совместно с **ОАО "РЖД"** будет проводить рекламные и маркетинговые мероприятия для продвижения Транссиба среди японского бизнеса.

Стороны также будут изучать возможности создания системы электронного обмена данными, отслеживания контейнерных грузов, согласования технических условий транспортировки и другие способы упрощения железнодорожного транзита по Транссибирской магистрали.

Наш корр.

<http://transportrussia.ru/item/4959-transsib-dlya-yaponii.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.30; СЕЛУ - ДОРОГИ

Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев провел в Воронеже заседание Правительственной комиссии по вопросам агропромышленного комплекса и устойчивого развития сельских территорий.

В совещании принял участие **глава Росавтодора Андрей Костюк**.

На совещании отмечалось, что с 2015 года в рамках ФЦП "Устойчивое развитие сельских территорий" **Федеральное дорожное агентство** осуществляет финансовую поддержку бюджетов субъектов РФ на строительство дорог в сельской местности, являющихся подъездами к сельским поселениям и к объектам сельхозпроизводства. Целью программы в том числе является увеличение протяженности дорог, имеющих твердое покрытие, в сельской местности.

Результатом проделанной работы стал ввод в эксплуатацию с 2015 по 2018 год порядка 2,5 тыс. км региональных и местных автодорог, что позволило обеспечить постоянной круглогодичной связью по дорогам с твердым покрытием 715 сельских населенных пунктов, а также 189 объектов сельхозпроизводства. Господдержка регионам за этот период составила более 25,2 млрд руб.

На совещании было озвучено, что на реализацию аналогичных мероприятий в субъектах Российской Федерации на 2019 год предусмотрены субсидии в объеме 9,3 млрд руб., в 2020 году - 9,7 млрд руб., в 2021 году - 10,1 млрд руб.

Соглашения о предоставлении в текущем году средств федерального бюджета заключены в срок до 15 февраля с высшими органами исполнительной власти 55 субъектов. В рамках соглашений в 2019 году планируется ввести в эксплуатацию 221 объект дорожного хозяйства общей протяженностью 770,8 км, в том числе 149 автомобильных дорог к

социально значимым объектам в населенных пунктах и 72 участка автомобильных дорог к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

Отметим, что постановлением Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2019 г. № 98 внесены изменения в правила предоставления межбюджетных трансфертов субъектам РФ, что позволит большему количеству регионов стать участниками целевой программы. После анализа документации определяется размер субсидии. Для получения субсидии из федерального бюджета субъект направляет в **Росавтодор** заявочную документацию - бюджетную заявку, реестр объектов, выписку из региональной государственной программы и выписку из бюджета субъекта и дополнительную информацию в виде пояснительных записок, карт-схем расположения объектов и т. д.

Росавтодор отслеживает исполнение принятых субъектами Российской Федерации обязательств, в том числе осуществляет проверку качества выполнения работ, применяемых дорожно-строительных материалов, а также целевого использования федеральных средств.

<http://transportrussia.ru/item/4968-selu-dorogi.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.05.30; ПО РЕЛЬСАМ ЕДЕТ ЛЕС; ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ УВЕЛИЧИВАЮТСЯ, НЕСМОТря НА ПАДЕНИЕ СПРОСА

Диктует рынок

В России за последние восемь лет объем перевозки лесных грузов увеличился на 19,8% - до 52 млн тонн в 2018 году, подсчитали в ИПЕМ. Основной прирост был достигнут за счет экспортных отправок российских лесных материалов. В прошлом году структура перевозки лесных грузов несколько трансформировалась. Если ранее отправки увеличивались преимущественно на экспорт, то в 2018 году перевозки на экспорт выросли только на 4,7% против роста во внутреннем сообщении на 17,5%.

Рост объемов заготовки древесины в России связан с тем, что бизнес выходит из тени в результате комплекса мер, принятых против незаконного оборота круглой лесопроductии. В частности, в начале года Правительством РФ введены квоты на экспорт круглых лесоматериалов дальневосточных пород и березового фанкряжа (фанерное сырье), говорит консультант агентства лесопромышленной аналитики WhatWood Марина Зотова. В результате произошло значительное увеличение выпуска продукции, в которой используется переработка древесного сырья. Однако профицит предложения сырья привел к снижению цен на лесоматериалы различных пород.

Политика сдерживания экспорта круглого леса - это правильное решение, однако полностью запрещать его не нужно, считает профессор Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России Лариса Кривокоченко. Россия является первым в мире поставщиком круглого леса на мировой рынок, но вторым игроком являются США - страна, которая в силу уже сложившихся товаропотоков активно занимается этим экспортом и отнюдь не ограничивает его. По мнению Ларисы Кривокоченко, основным фактором, сдерживающим экспорт российских лесоматериалов, является отсутствие у нас необходимой инфраструктуры, лесных дорог и недостаточно эффективный уход за лесами.

Куда же все-таки отечественные предприятия могут реализовывать продукцию глубокой переработки? Директор по маркетингу ООО "Группа компаний "Сегежа" Надежда Рязанцева привела в пример любопытные цифры: за 2018 год из России было экспортировано 30 млн м3 хвойных пиломатериалов (+7% к 2017 году). Рост экспорта обеспечил Китай, увеличив закупки на 8% - до 17 млн м3. Таким образом, доля КНР в общем объеме российского экспорта составила 58%.

По словам Надежды Рязанцевой, в перспективе мировое потребление хвойных пиломатериалов будет расти и, как прогнозируют специалисты, к 2023 году его объемы превысят объемы производства. В настоящий момент в Европе и странах MENA (Ближний Восток и Северная Африка) российские пиломатериалы конкурируют с европейскими, а в Китае - с канадскими и европейскими. В структуре мирового рынка наша страна занимает четвертое место по производству данной продукции. Нарастивать

конкурентные преимущества отечественным предприятиям непросто. Скажем, важным сегментом российского экспорта являются лесные грузы, в частности, пиломатериалы и фанера, поставляемые в Египет. В связи с нестабильностью экономики в Египте объем поставок в 2018 году упал, и прогноз на текущий год остается негативным. Это же утверждение справедливо и в отношении некоторых других торговых партнеров России.

Большинство экспертов все же выражают уверенность в том, что, хотя в первом полугодии 2019 года тренд по снижению цен на хвойные пиломатериалы еще сохранится, в дальнейшем ситуация в корне изменится и на мировом рынке сложится благоприятная конъюнктура. Это будет связано с завершением глобального цикла по снижению цен. В числе основных драйверов спроса на продукцию глубокой переработки - рост населения, стремление многих стран вкладывать ресурсы в улучшение экологии и формирование новых емких рынков, к которым, например, относятся Индия и Австралия.

Итак, на экспорт в качестве лесных грузов Россией сегодня перевозятся не только и не столько круглые лесоматериалы, сколько пиломатериалы, древесные плиты, тарный картон, целлюлоза и т.д. Древесные плиты, например, являются ходовым экспортным товаром и пользуются большим спросом в Казахстане, Узбекистане, Киргизии, Таджикистане, Азербайджане. Различные виды номенклатуры грузов поставляются по железной дороге в Китай и Монголию.

Спрос на лесовоз

В настоящее время на сети наблюдается дефицит специализированного подвижного состава, что обусловлено сокращением его доли в производстве, об этом сообщил председатель подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию Евгений Реутов в ходе IV международной конференции "Рынок леса и пиломатериалов". В своем докладе он спрогнозировал перспективные потребности лесоперерабатывающих предприятий в подвижном составе. Как пояснил Евгений Реутов, машиностроительные мощности ориентированы в основном на производство универсальных вагонов, а заказ на массовое производство специализированных вагонов со стороны операторского сообщества пока остается невостребованным.

Для транспортировки древесины по железной дороге обычно используются два типа вагонов. Это полувагоны, в которые можно загружать навалочные и штучные грузы, не требующие защиты от воздействия окружающей среды, например, осадков. У полувагонов нет крыши, что помогает в обеспечении эффективной механизированной погрузки. Для сыпучих грузов в виде щепы предусмотрены специальные люки на полу или в торцевой стене. Второй тип вагонов - лесные платформы (лесовозы), от параметров которых зависит, какой объем лесоматериалов можно в них разместить.

Что касается рынка полувагонов, то, по мнению Евгения Реутова, он в ближайшей перспективе будет находиться в фазе роста. Сейчас спрос на данный тип подвижного состава достаточно высокий. По оценкам отраслевых некоммерческих организаций, до 2022 года будет произведено порядка 100 тыс. новых полувагонов, в том числе 11 тыс. на экспорт. При этом будет списано 21,2 тыс. полувагонов. Но в более отдаленной перспективе рынок насытится, и спрос на полувагоны будет снижаться. В ближайшие два года прогнозируется достижение баланса парка полувагонов, переходящего в профицит этого типа подвижного состава, отмечает Евгений Реутов.

До 2022 года будет наблюдаться умеренный дефицит лесовозов, вызванный ростом внутренних перевозок лесных грузов на фоне увеличения объемов выпуска целлюлозно-бумажной продукции, открытия новых мощностей и активизации инвестиционной деятельности деревообрабатывающей промышленности. По словам Евгения Реутова, основным драйвером спроса на этот тип подвижного состава является необходимость замещения подлежащих списанию лесовозов, а также потребность покупателей в повышении уровня универсальности парка за счет установки на стандартные фитинговые платформы оборудования для перевозки леса. До 2022 года будет произведено 16,2 тыс. фитинговых платформ, из них 1,2 тыс. ед. - на экспорт. Списано будет 15,9 тыс. платформ. Объем списания до 2027 года составит 37 тыс. ед.

К сожалению, несмотря на рекордные цифры по производству новых платформ за последние два года (более 8 тыс. единиц), на **сети РЖД** по-прежнему присутствует

определенный дефицит специализированного парка, который обостряется в периоды высокого сезона перевозок. По мнению генерального директора ООО "ТрансЛес" Алексея Барбариуша, высокий спрос на такой парк обусловлен не только ростом объемов перевозок лесных грузов, но и снижением доли полувагонов в сегменте данных перевозок в связи с их переориентацией на массовые грузы. Между тем специализированный лесовоз быстрее проходит погрузочно-разгрузочные операции, обладает большей вместимостью, к тому же он безопаснее. Такая тенденция подтверждается и мировым опытом.

Кроме того, в конкуренции за полувагоны лесопроизводители, как правило, проигрывают перевозчикам угля, акцентирует внимание на проблеме профессор кафедры "Технология и оборудование лесного комплекса" Якутской государственной сельхозакадемии Игорь Григорьев. За последние годы значительно повысилась ставка аренды полувагонов. Так, в 2015 году ставка за сутки аренды вагона составляла 620 руб., а в феврале 2019-го - уже 2300 руб., то есть выросла более чем на 370% за четыре года, отмечает Игорь Григорьев.

В Институте проблем естественных монополий вагоностроителям рекомендовали ориентироваться на выпуск специализированного подвижного состава. По данным ИПЕМ, за прошлый год машиностроительные предприятия выпустили 69 тыс. вагонов (+21% к уровню 2017 года), что приближается к поставленному отрасли в 2012 году рекорду (71 тыс. ед.). Однако рост производства не станет долгосрочным трендом, так как потребность в обновлении самого массового типа подвижного состава - полувагона - близка к насыщению. А вот поставки специализированного подвижного состава будут более равномерными, в связи с чем производителям целесообразно, ориентируясь на долгосрочный спрос, корректировать производственные планы и обновлять модельный ряд.

Прогнозы - оптимистичные

В Центре фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) **ОАО "РЖД"** отмечают возросший спрос на перевозки лесных грузов на экспорт в контейнерах. Только в 2018 году **ОАО "РЖД"** обеспечило вывоз свыше 5 млн т лесных грузов на экспорт в контейнерах (около +50% к аналогичному показателю 2017 года). Доля контейнерных экспортных отправок лесных грузов в КНР в прошлом году составила 18,5%.

По словам заместителя начальника ЦФТО Александра Хатьянова, в 2019 году компания также ожидает сохранения роста объемов экспорта лесных грузов в контейнерах. Этому способствует продление на этот год действия понижающего коэффициента 0,928 на экспортные перевозки контейнеров через погранпереходы Забайкальск и Наушки.

Спрос на сырье на внутреннем рынке в 2019 году также продолжит рост, считает Александр Хатьянов. Повышается модернизация производственных мощностей лесобработывающих предприятий. В частности, Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат вводит в строй самую большую в России картоноделательную машину, а АО "Лесосибирский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат № 1" планирует открытие завода по производству топливных гранул (пеллет). В целом в 2019 году эксперты ЦФТО прогнозируют сохранение объемов погрузки лесных грузов по **сети ОАО "РЖД"** на уровне прошлого года.

Заместитель директора по аналитическим исследованиям ПАО "НПК "Объединенная вагонная компания" Лейсана Коробейникова констатировала появление в стране новых проектов по лесопереработке. К примеру, ООО "Группа компаний "Сегежа" представило параметры инвестпроекта по строительству в Галиче Костромской области фанерного комбината с проектной мощностью 130 тыс. куб. м в год. Инвестор планирует вложить в производство почти 9 млрд руб. Строительство объекта должно начаться в 2019 году, а завершиться в 2021-м.

Открытие завода на территории Галича позволит лесозаготовителям сократить логистические расходы. Запуск предприятия позволит диверсифицировать экономику моногорода Галича, снизить ее зависимость от градообразующего производства. Минэкономразвития России уже поддержало заявку региона на получение Галичем статуса территории опережающего развития.

<http://transportrussia.ru/item/4961-po-relsam-edet-les.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2019.05.30; ПЛОТИНА С ЗАПАСОМ ПРОЧНОСТИ; КАК ЭКОЛОГИ СТРАЩАЮТ НИЖЕГОРОДЦЕВ МИФАМИ И ДОМЫСЛАМИ

Заседание "круглого стола", посвященное проблеме судоходства на участке реки Волга от Городца до Нижнего Новгорода, состоялось на Нижегородской ярмарке в рамках проходившего здесь 21-го Международного научно-промышленного форума "Великие реки". Его участниками стали представители региональных министерств, администраций Городца, Заволжья, Балахны, представители заказчика по проектированию Нижегородского низконапорного гидроузла, проектировщики этого транспортного объекта, ученые, члены различных экологических объединений и обществ.

Открывая заседание, заместитель губернатора, заместитель председателя правительства Нижегородской области Андрей Харин отметил, что для нижегородцев тема низконапорной плотины - своеобразный нерв, и выразил надежду на то, что реализация этого проекта послужит на благо региону и не принесет его экологии негативных последствий.

Уже много лет 40,5-километровый участок от Городца до Балахны называют "бутылочным горлышком", потому что здесь вынуждены простаивать в ожидании "большой воды" крупнотоннажные грузовые и круизные туристические теплоходы с большой осадкой.

Проблема мелководья на этом участке реки возникла давно. Особую остроту она приобретала в маловодные годы. Так, еще в далеком 1885 году на обложке журнала "Будильник" (выпускался тогда такой популярный юмористический журнал) была изображена такая картина: на смертном одре лежит прекрасная женщина - это Волга. Рядом в коленопреклоненной позе рыдают ее дочери - Ока и Кама. Опечаленные стоят у ложа умирающей История, Торговля, Поэзия. Доктор разводит руками - ничем не могут помочь. Обмеление дошло до того, что выше Нижнего Новгорода суда уже не ходили.

Не ходили-то они на Верхней Волге, но мало-помалу осваивали другие маршруты, новые грузопотоки и постепенно перебазировались на Северо-Запад - в Волго-Балтийский бассейн и на Юг - в Волго-Донской бассейн. А у грузоотправителя правило есть, негласное: что упало, то пропало. То, что не ушло рекой, увезли по железной дороге или погрузили в сотни грузовиков, и поехали они по российским дорогам пылить-дымить и убивать дорожное покрытие, которое по большей части и без того на ладан дышит. Только в Нижегородской области 66% автомобильных дорог федерального значения, по данным **Минтранса России**, работают в режиме перегруза. А ведь один сухогруз "Волго-Дон макс" грузоподъемностью в 5,6 тыс. тонн заменяет 86 железнодорожных вагонов или 215 большегрузных автомобилей!

С вводом в эксплуатацию Городецкого гидроузла в 1955 году и Чебоксарского в 1981-м гидрологический режим реки Волги у Нижнего Новгорода изменился. Подпор Чебоксарского водохранилища на отметке НПУ в 63 метра вместо проектной в 68 не достиг Нижегородской ГЭС. В нижнем бьефе ГЭС произошла глубинная эрозия русла Волги, что привело к снижению судоходных глубин.

Для улучшения судоходных условий на лимитирующем судоходство участке Волги от шлюзов № 15-16 Городецкого гидроузла до Балахны и далее до Нижнего Новгорода в разное время рассматривались несколько вариантов: увеличение среднесуточных сбросных расходов Нижегородской ГЭС; производство дно-

углубительных работ; организация полузапруд в нижнем бьефе Городецкого гидроузла; строительство 3-й нитки шлюзов с пониженным заложением порогов параллельно шлюзам № 15-16 Городецкого гидроузла, а также строительство 3-й ступени шлюзов в нижнем бьефе Городецкого гидроузла.

В докладе, представленном на заседании "круглого стола" заместителем руководителя ФБУ "Администрация Волжского бассейна" Константином Бобровым, было сказано, что проведенные учеными и специалистами-гидротехниками расчеты показали: увеличение среднесуточных сбросных расходов Нижегородской ГЭС не представляется возможным из-за дефицита водных ресурсов. Кроме того, величина сбросных расходов через

Нижегородский гидроузел напрямую регламентирована степенью наполнения и величиной допустимой сработки Рыбинского водохранилища.

Строительство 3-й нитки шлюзов с пониженным заложением порогов параллельно шлюзам №15-16 Городецкого гидроузла нецелесообразно ввиду того, что посадка уровней в нижнем бьефе будет продолжаться, что неизбежно приведет к уменьшению пропускной способности действующих ниток шлюзов и увеличению грузопотока через дополнительную нитку. В результате пропускная способность Городецких шлюзов будет зависеть от транзитных расходов воды Рыбинского водохранилища, а следовательно, от величины его наполнения. Строительство 3-й нитки не решает проблем обеспечения судоходства в различные по водности годы.

Производство дноуглубительных работ приведет лишь к дальнейшей посадке уровней в нижнем бьефе Городецкого гидроузла и уменьшению запаса воды на порогах шлюзов.

Строительство 3-й ступени Городецких шлюзов нецелесообразно и потому, что приведет к прерыванию (или как минимум серьезному ограничению) судоходства в районе Городца на весь период строительства новой ступени шлюзов.

С этим выводом экспертов полностью согласен начальник Городецкого района гидросооружений и судоходства Владимир Костылев. По мнению производственника-гидротехника с таким опытом работы, какой за плечами Владимира Афанасьевича (работает в Городце на гидроузле более 40 лет, из которых в должности начальника 34 года), строительство 3-й ступени не решит проблем обеспечения судоходства на участке Городец - Нижний Новгород.

В случае понижения отметки дна реки за счет дноуглубительных работ без увеличения попуска воды существующая глубина не изменится, отметка зеркала воды по отношению к порогу Городецкого гидроузла понизится на "высоту" дноуглубительных работ.

Сами посудите: при выполнении дноуглубительных работ на глубину 0,5 метра отметка зеркала воды по отношению к высоте порога просядет на 0,5 метра, при этом существующая глубина останется без изменений.

Организация полузапруд в нижнем бьефе не приведет к ощутимому повышению уровня воды на лимитирующем судоходство участке, одновременно повысив скорость воды на судовом ходу. Увеличится перемещение донных отложений, в итоге - произойдут посадки уровней.

Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла создаст искусственный подпор, в результате чего гарантированная глубина в 4 метра на данном участке судового хода будет обеспечена минимальными попусками воды с Рыбинского водохранилища. После окончания навигации подпор устраняется, и река до начала следующей навигации будет находиться в естественном состоянии.

Несколько лет продолжались баталии вокруг этой проблемы: споры, обсуждения, дискуссии на конференциях и совещаниях различных уровней. И вот Правительство РФ принимает решение о включении объекта "Проектирование и строительство Нижегородского низконапорного гидроузла" в федеральную целевую программу. Начинается проектирование ННГУ, первый этап которого завершается в 2018 году. Идет работа по второму этапу. Проходят общественные слушания. И - снова здравствуйте - общественность, а вернее ее отдельные радикально настроенные представители, требуют новых аргументов в пользу преимуществ избранного (обратите внимание - не заинтересованным ведомством, каким является **Росморречфлот**) варианта - низконапорного гидроузла. Иными словами, как говаривали старые волжские капитаны: на колу мочало - начинай сначала...

И на прошедшем "круглом столе" нельзя было не заметить явных попыток утопить проблему в разговорах. Тема городецкого мелководья в моей журналистской практике появилась лет 20 назад, когда известный нижегородский ученый Ростислав Данилович Фролов активно работал над ее решением. И вот спустя не один десяток лет за "круглым столом" вижу многих из тех, кто постоянно участвует в этом формате при обсуждении все того же вопроса: повзрослевшие, поседевшие, набравшие с годами "протестную" массу. Причем выступления некоторых представителей стороны, не допускающей даже мысль о возможном строительстве низконапорной плотины, слушать без иронии было

невозможно, как, например, эмоциональную речь Сергея Скворцова (в списке участников он заявлен как заместитель начальника ОКнТО АО "НПО "ПРЗ" г. Балахна), предложившего покончить с "плотинизацией" страны, разобрать все существующие плотины, почистить реки, завести рыб породы осетровых и на вырученные от реализации осетров деньги отправить все грузы по железной дороге. Выступавший увлеченно оценивал опыт работы речников Германии и призывал не реку обустраивать для существующего и стареющего флота, а строить новые теплоходы под существующие глубины.

Справедливости ради стоит сказать, что среди полусотни участников заседания третья часть была представлена экологами и посланцами общественных движений ("Спасем родную Волгу", "За родную Волгу!", "Город для горожан" и др.). Зал встретил выступление заволжского приборостроителя аплодисментами... Так же, как и доклад президента НП "Национальный центр водных проблем" Владимира Кривошея о необходимости проектирования и строительства третьей нитки городецких шлюзов. Упрекая проектантов низконапорной плотины в нарушении основополагающего закона о комплексном подходе к решению проблемы (имеются в виду интересы энергетиков, транспортников и экологов), автор давно отвергнутой серьезными учеными идеи предлагает наряду со строительством третьей нитки и другой вариант - срезать пороги шлюзов № 15-16. Это не смог не прокомментировать главный инженер проекта ННГУ Игорь Краснощеков, весьма убедительно возразивший ему: тогда, по законам гидродинамики, при пороге вровень с днищем... головы шлюза разьедутся. Аргумент оппонента о том, что третья нитка обойдется казне гораздо дешевле, чем низконапорная плотина, показался камнем, утонувшим в воде. Где расчеты? Этот вопрос участники адресовали всем авторам альтернативных вариантов решения проблемы. Представители заказчика заверили, что расчеты, выполненные одним из ведущих отраслевых научных центров, будут в ближайшее время представлены в рабочие группы.

Решение о проектировании и строительстве Нижегородского низконапорного гидроузла принято. Принято! Реализация этого проекта позволит обеспечить необходимые параметры судового хода на всем 40,5-километровом ныне проблемном участке Волги и даст возможность без существенных задержек проходить судам с осадкой 3,6-3,75 м. Как показывают расчеты, подтвержденные действительно компетентными инженерами, профильными научными институтами РАН, отраслевыми центрами, строительство гидроузла - единственно возможный вариант устранения маловодья на этом участке Единой глубоководной системы России.

Принятое решение надо выполнять, а не тыкать направо и налево ничем не обоснованными обвинениями в водном геноциде, якобы неизбежном уничтожении редких птиц, лягушек и других представителей Красной книги, сбережь популяции которых дело святое. Осталось только честно определить - какие угрозы действительно реальны, а какие - мнимые и используются авторами совсем не в интересах охраны природы.

Но, как отметил член Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре от Нижегородской области Александр Вайнберг, если мы будем двигаться параллельными курсами, не пересечемся никогда. Значит, надо переключать рули и менять курс - навстречу друг другу, навстречу своим пока что еще оппонентам. И тогда сбудутся пророческие слова поэта Н.А. Некрасова:

Иных времен, иных картин
Предвижу я начало...
Наука воды углубит,
По гладкой их равнине
Суда-гиганты побегут
Несчетною толпою,
И будет вечен бодрый труд
Над вечною рекою.

<http://transportrussia.ru/item/4960-plotina-s-zapasom-prochnosti.html>

**ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.31; БУМАГУ НЕ СТЕРПЯТ:
ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ ТАКСИСТОВ СТАНУТ ЭЛЕКТРОННЫМИ; ЗДОРОВЬЕ**

ВОДИТЕЛЕЙ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТА ПРОКОНТРОЛИРУЮТ ОНЛАЙН

В России в 2022 году начнут применять новый вид документа — электронные путевые листы для таксистов, водителей автобусов и другого коммерческого транспорта. Об этом говорится в обновленной «дорожной карте» Национальной технологической инициативы «Автонет», с которой ознакомились «Известия». Сейчас путевые листы водители оформляют только в бумажном виде. Внедрение онлайн-документов поможет надзорным органам контролировать работу транспортных компаний. В том числе они смогут следить за прохождением предрейсовых медицинских осмотров шоферов. Участники рынка поддерживают переход на электронный документооборот. Но подчеркивают необходимость интеграции баз данных контролирующих органов, в том числе ГИБДД и ФНС.

Переведут в онлайн

В России начнут применять новый вид документа — электронные путевые листы (ЭПЛ). До декабря 2021 года возможность их использования должна быть закреплена в законодательстве, а до июля 2022-го — создана и введена в эксплуатацию автоматизированная информационная система, обеспечивающая ведение баз данных в режиме онлайн и передачу их надзорным органам. Об этом сказано в обновленной «дорожной карте» Национальной технологической инициативы «Автонет». Сейчас путевые листы оформляются всеми водителями коммерческого транспорта, перевозящего пассажиров и грузы, но исключительно в бумажном виде.

В Минпромторге «Известиям» уточнили, что поправки в «дорожную карту» были одобрены профильной рабочей группой 15 мая. Для их окончательного утверждения будут внесены изменения в распоряжение правительства от 29 марта 2018 года — «О бюджетных ассигнованиях на реализацию первоочередных мероприятий программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

— Формат электронного путевого листа будет утверждаться **Минтрансом**, а данные — храниться на специализированном портале. Срок хранения ЭПЛ пока не определен, — пояснил «Известиям» представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Сегодня путевой лист — основной документ учета работы шофера, без него перевозка пассажиров и грузов запрещена. Некорректное заполнение путевых листов может привести к значительным штрафам, отсутствию возможности учета расходов на горюче-смазочные материалы в бухгалтерском и налоговом учете, отмечается в материалах к «дорожной карте». Документ оформляется юрлицами и ИП для водителей легковых и грузовых автомобилей, автобусов, троллейбусов и трамваев. Заполняется он, как правило, ежедневно.

По словам представителя НТИ, внедрение электронных путевых листов позволит исключить возможность незаконного оформления таких документов перевозчиками, пресечь выдачу чистых бланков с печатями, а также получать корректные данные о работе автомобиля (пробег, прохождение техобслуживания и т.д.).

В путевом листе также проставляется отметка о прохождении водителем предрейсового медицинского осмотра.

— Если произойдет ДТП с участием коммерческого автомобиля, сотрудники ГИБДД смогут максимально оперативно получить данные о медосмотре, — отметил представитель НТИ.

Аварии с водителями общественного транспорта, особенно автобусов и такси, не редкость. Последнее громкое ДТП с семью погибшими произошло под Калугой в феврале 2019 года: на обледенелой трассе перевернулся автобус с детьми, ехавшими на танцевальный конкурс. В результате проверки выявили многочисленные нарушения, в частности отсутствие лицензии на перевозку детей. Возникли вопросы и к техническому состоянию транспортного средства.

А в марте 2019 года заместитель мэра Москвы, глава департамента транспорта Максим Ликсутов говорил о необходимости ужесточать требования к таксистам, поскольку количество аварий с участием этого вида транспорта за прошлый год выросло на четверть,

число жертв — на 15%. Речь шла в том числе об ограничении допуска к управлению ТС без прохождения предрейсового медосмотра.

По словам зампреда межрегионального профсоюза «Таксист» Андрея Попкова, необходимость внедрения электронных листов назрела давно. Это позволит, по его словам, уменьшить бумажную волокиту и окончательно урегулировать вопрос с применением телемедицины для проведения предрейсовых медосмотров.

Как писали «Известия», если в этой сфере будет внедрена телемедицина, транспортные компании смогут устанавливать терминалы, которые оснащаются современными средствами контроля и видеонаблюдения, что позволяет повысить надежность и сделать удобнее прохождение тестов на алкоголь и наркотики, измерение давления, температуры тела. Врач проверит данные удаленно и выдаст разрешение на поездку, подписав его электронной подписью. Закон о телемедицине вступил в силу в 2018 году.

В НТИ не смогли уточнить, в какую сумму обойдется создание онлайн-системы для хранения данных путевых листов, предположив, что ее созданием могут заинтересоваться разработчики программ для электронного документооборота, такие как 1С или SUP.

В Минфине переадресовали вопросы «Известий» в **Минтранс**. Там заявили, что «концептуально поддерживают» оформление путевых листов в электронной форме. Для технической реализации идеи, по словам представителя ведомства, планируется проанализировать возможности уже существующих информационных систем на предмет дополнения их новым функционалом или создания обновленной автоматизированной системы. В Минкомсвязи и Минэкономразвития на момент публикации материала на запросы «Известий» не ответили.

Не всем по карману

Инициатива создания системы безбумажных путевых листов изначально исходила от перевозчиков, сказал «Известиям» вице-президент Российского автотранспортного союза (РАС) Валерий Алексеев. Часть крупных компаний в сфере логистики, по его словам, уже применяет такие документы для внутреннего учета. В целом эксперт считает неизбежным переход транспортного сектора на электронный документооборот и говорит, что базы данных различных ведомств должны быть интегрированы между собой.

— Надо добиться того, чтобы доступ к сведениям был у всех госорганов. И отчитываться перед ними, в том числе перед ФНС, можно было в электронном виде. Иначе внедрять систему нет смысла, — считает он.

Электронный документооборот будет выгоден крупным логистическим структурам, но может оказаться дорогостоящим и неудобным для малого бизнеса, считает владелец небольшой грузовой компании, член комитета по транспорту «Опоры России» Сергей Кумбарули. Он опасается, что внедрение путевых листов станет для предпринимателей таким же обременительным, как обязательная установка блоков криптографической защиты информации (СКЗИ) на тахографы. СКЗИ нужно менять каждые три года, и стоит этот блок около 25 тыс. рублей. То есть владельцу 30–40 машин это обходится в сумму до 1 млн рублей. Помимо этого, для перехода на электронный учет, по словам предпринимателя, потребуется переобучать сотрудников.

<https://iz.ru/881285/aleksandr-volobuev/bumagu-ne-sterpiat-putevye-listy-taksistov-stanut-elektronnymi>

АВТОМИР; АЛЕКСЕЙ ЛУЧНИКОВ; 2019.05.30; ОПАСНЫЕ ОПЫТЫ

В РОССИИ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬСЯ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, КОТОРЫЕ ПРОТИВОРЕЧАТ ПРИВЫЧНЫМ. КАК В ЭТОЙ СИТУАЦИИ БЫТЬ ВОДИТЕЛЯМ И ПЕШЕХОДАМ?

Уже с 1 мая вступил в силу новый национальный стандарт ГОСТ Р 58398-2019 "Экспериментальные технические средства организации дорожного движения. Типоразмеры дорожных знаков. Виды и правила применения дополнительных дорожных знаков. Общие положения". В медиапространстве эта новость была подана как победа столичного правительства над ГИБДД, мол, "продавили" все-таки применение уменьшенных дорожных знаков. Но если бы дело было только в размере знаков...

Немного истории. Новый стандарт трансформировался из принятого полтора года назад предварительного национального стандарта - обычно такие документы принимаются для экспериментальной проверки новых технологий. Разработан он был проектным техническим комитетом, сформированным небезызвестным экспертным центром Probok.net. Помимо знаков меньшего размера, в нем есть и другие нововведения, включая целый набор "гибридных" знаков, совмещающих на одной табличке по два-три разных знака (например, вызывающее улыбку обозначение платной парковки в виде символа "□" вместо буквы "P"). Уменьшая не только размер знаков, но и их количество, разработчики пошли навстречу пожеланиям столичных властей об избавлении от "визуального мусора". Еще одна идея, которую неоднократно зарубали представители МВД, **Минтранса** и экспертного сообщества о разрешении поворота направо на красный сигнал светофора, тоже нашла отражение в стандарте. Как говорится, не мытьем, так катаньем.

БЕЗОПАСНОСТЬ? ЭТО ВРЯД ЛИ На самом деле принятие нового стандарта спутало карты не только владельцам дорог, ответственным за организацию дорожного движения, но и его рядовым участникам. Наряду с экспериментальными будут действовать и общепринятые знаки, требования к которым и правилам их применения закреплены в национальных стандартах ГОСТ Р 52290-2004 и 52289-2004 соответственно (кстати, они в настоящее время перерабатываются, и там тоже заложена идея об уменьшении размеров знаков), а также в Правилах дорожного движения.

Стандарт на экспериментальные знаки вступает в противоречие с действующими нормативными актами.

Это означает, что применение новых средств организации дорожного движения способно запутать и водителей, и пешеходов. Понятное дело, что их безопасность от этого, как минимум, не выиграет.

В случае же, например, поворота направо на красный сигнал светофора, о возможности которого предупреждает табличка с зеленой стрелкой, водителей будут просто-напросто штрафовать, так как ни в Правилах дорожного движения, ни в Кодексе об административных правонарушениях ни о каких экспериментальных знаках нет ни слова. Произойдет ДТП - крайним тоже окажется водитель, поехавший на запрещающий сигнал. Стоит ли говорить о том, что новые знаки, равно как и поворот на красный противоречат международным обязательствам России, закрепленным, главным образом, Конвенцией 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах? Уже одного этого достаточно, чтобы обжаловать новый стандарт в Верховном суде.

Дорожникам тоже придется долго думать, прежде чем применять экспериментальные знаки. Конечно, они могут отказаться от применения ГОСТа. Но в некоторых регионах (та же Москва) власти не боятся экспериментов и могут продавливать установку знаков. Как послушаться своего работодателя?

При этом надо быть готовым к санкциям со стороны дорожной полиции (она не подчиняется региональным властям), которая призвана следить за соответствием организации дорожного движения установленным правилам. Обнаружены противоречия - получите огромный штраф. Скажем, за применение уменьшенных знаков московский Центр организации дорожного движения был оштрафован судом с подачи столичной же Госавтоинспекцией на 200 тысяч рублей. Федеральные власти полны решимости оспорить принятие нового национального стандарта. Благо, оснований для этого хоть отбавляй. Будем надеяться, что эти усилия увенчаются успехом, и на российских дорогах порядка станет больше.

ЗЕЛЕНый ДЛя КРАСНОГО

О возможности разрешить поворот направо на красный сигнал светофора заговорили несколько лет назад. Несмотря на то, что обыватель относится к этой идее благосклонно, она не столь безобидна, как может показаться на первый взгляд. К этому выводу пришли специалисты МВД, **Минтранса** и других заинтересованных ведомств по итогам анализа предложения общественников. Вывод чиновников единодушно поддержало и академическое сообщество из разных регионов - от Санкт-Петербурга до Новосибирска. Формальное основание - противоречие международному праву, которое, как известно из Конституции, превалирует над национальными положениями. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года предписывает на красный стоять без каких бы то ни было

оговорок. Фактически же такое нововведение, если оно будет реализовано в Правилах дорожного движения, повлечет создание реальной опасности для водителей и пешеходов, которые могут оказаться на пути решившего проехать на красный.

Авторы идеи раздраженно машут рукой в адрес чиновников-ретроградов. Дескать, в мире это успешно работает и никто не жалуется. Но это лукавство! На самом деле страны, где подобная норма применяется, можно пересчитать по пальцам одной руки. Причем безоблачной ее тоже назвать нельзя, так как проблемы возникают регулярно. Пожелаем правительству мудрости воздержанности от необдуманных решений.

ТАСС; 2019.05.30; ПЕТЕРБУРГ В 2020 ГОДУ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧЕТЫРЕ ПРИОРИТЕТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТА

Власти Санкт-Петербурга намерены в 2020 году приступить к выполнению первого этапа строительства Южной широтной магистрали, Южно-Волхонской дороги, а также реконструкции Приморского и Петрозаводского шоссе. Общая стоимость проектов составляет 17,5 млрд рублей, сообщил врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов в четверг в эфире телеканала "78".

"Минимум четыре из них (транспортных проекта) мы начнем реализовывать уже с 2020 года. Это строительство Южной широтной магистрали, прокладка Южноволхонской дороги, реконструкция Приморского шоссе и Петрозаводского шоссе. Общая стоимость проектов составляет 17,5 млрд рублей", - сказал он.

По оценкам Беглова, городу необходимо 6,5 млрд рублей из федерального бюджета.

Как ранее рассказал журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов**, 25 проектов по развитию транспортной сети Санкт-Петербурга, которые планируется реализовать до 2024 года, получают финансовую поддержку федерального центра. Общая стоимость всех проектов составляет 123,5 млрд рублей.

План развития Санкт-Петербургского транспортного узла до 2024 года включает развитие транспортных коридоров, увеличение мощностей морского порта, повышение безопасности в местах пересечения дорог и железнодорожных путей.

<https://tass.ru/ekonomika/6492312>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2019.05.30; ОСЕННИЙ МАРАФОН

В "ФОКУСЕ" ТРАССА М11: ПРОЕЗД ДО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ОБОЙДЕТСЯ В 2 ТЫС. РУБЛЕЙ

Скоростная автомагистраль М11 из Москвы в Санкт-Петербург - один из главных инфраструктурных проектов в новейшей истории России - заработает в полную силу в сентябре. Общая протяженность автомобильной дороги - 684 километра.

ДОРОГА В ЦИФРАХ

Начиная от Москвы, трасса проходит по Московской (90 км), Тверской (253 км), Новгородской (233 км) и Ленинградской областях (75 км) до Санкт-Петербурга. Трасса проложена в обход крупных населенных пунктов, в их числе Химки, Зеленоград, Солнечногорск, Клин, Тверь, Торжок, Вышний Волочек, Бологое, Валдай, Угловка, Окуловка, Крестцы, Великий Новгород, Чудово, Тосно. Общая протяженность платных участков новой трассы составит 606,8 км. Прогнозы показывают, что уже в первые месяцы интенсивность движения приблизится к 7 тыс. грузовых и 2 тыс. легковых автомобилей в сутки. Ожидается, что плата за проезд от Москвы до Санкт-Петербурга на легковой машине обойдется примерно в 2 тыс. рублей без учета скидок по транспондерам, участия в программах лояльности или абонементов.

Строительство магистрали М11 велось в несколько этапов, каждый из которых стал отдельным инвестиционным проектом. Изначально было задумано, что автомобилисты смогут пользоваться трассой не только целиком, но и на отдельных участках. Поэтому маршрут М11 был проложен практически параллельно трассе М10 "Россия", а на 58-м, 149-м, 208-м, 258-м, 334-м и 543-м км предусмотрели многоуровневые развязки, позволяющие при необходимости переезжать с одной трассы на другую. При этом старая автодорога М10 продолжит функционировать и развиваться в своем прежнем формате.

ХИМКИ - СОЛНЕЧНОГОРСК

Первым в графике строительства стал участок в обход Химок - он располагается в Химкинском и Солнечногорском районах Московской области с 15-го по 58-й км. Этот отрезок стал наиболее дорогостоящим и сложным. Например, только общественные обсуждения проекта с целью выбора взаимоприемлемого маршрута и последующее проведение различных экспертиз заняли около трех лет.

Впервые в отечественной практике здесь был применен механизм государственно-частного партнерства в форме концессионного соглашения. Этот способ при строительстве инфраструктурных объектов позволяет привлекать частные инвестиции и замещать ими часть бюджетных расходов.

Соглашение было подписано между Федеральным дорожным агентством **Министерства транспорта России** и ООО "Северо-Западная концессионная компания" в 2009 году, а строительство стартовало в 2011 году. 23 декабря 2014 года первый участок будущей автодороги М11 открылся для движения транспорта в тестовом бесплатном режиме.

Участок с 15-го по 58-й км относится к магистралям высшей категории 1А. На всем протяжении его проезжая часть включает от 4 до 10 полос для движения в оба направления с разделителем шириной 3,7 м. При строительстве дороги впервые в России применили европейские инновационные технологии и материалы. Строители возвели 39 мостов и путепроводов - в том числе трехпролетный мост через Канал имени Москвы длиной 334 м, две многоуровневые развязки, три подземных перехода, один путепровод через железную дорогу и пять переходов для животных.

В платном режиме участок с 15-го по 58-й км заработал 23 ноября 2015 года. На трассе открыли пункты взимания платы с выделенными полосами для безостановочного движения автомобилей, оборудованных электронными транспондерами Т-Pass, - они считаются наиболее удобным средством расчетов. Остальные полосы предусматривают оплату проезда наличными деньгами или банковскими картами. На трассе также работает многофункциональный центр обслуживания клиентов, где можно приобрести транспондер, заключить договор на его подключение и открыть лицевой счет для оплаты.

Для отдыха здесь предусмотрены обустроенные площадки с удобными подъездами и достаточным количеством парковочных мест, предназначенных как для легковых, так и для грузовых автомобилей. Архитектурно-ландшафтное оформление проекта, включая элементы придорожной инфраструктуры, выдержано в едином стиле. На данный момент на участке максимальная скорость движения ограничена 110 км/ч, но в ближайшей перспективе лимит будет поднят до 130 км/ч.

ОБХОД ВЫШНЕГО ВОЛОЧКА

Немного ранее □ 28 ноября 2014 года - для движения транспорта был открыт участок с 258-го по 334-й км в обход Вышнего Волочка, причем строившая его компания ОАО "Мостотрест" опередила график работ на 7 месяцев. Этот самый сложный объект включает 54 искусственных сооружения: 38 путепроводов, 14 мостов и 2 эстакады. Здесь было установлено 2 тыс. мачт светодиодного освещения, размещено 38 очистных сооружений, обустроено 19 зверопроходов для миграций животных. При строительстве дороги применялись самые современные технологии - например, целый ряд ее элементов выполнен из композитных материалов.

СОЛНЕЧНОГОРСК И КЛИН

В период с декабря 2017 года по сентябрь 2018-го в эксплуатацию были сданы отрезок с 58-го по 97-й км в обход городов Солнечногорск и Клин, сегмент с 208-го по 258-й км в обход Торжка и самый протяженный участок □ с 334-го по 543-й км □ в Тверской и Новгородской областях, на котором одних только мостовых соединений было построено 105 единиц. Все перечисленные отрезки автодороги М11 относятся к категории 1А, имеют по 4 полосы и проходят далеко за пределами населенных пунктов.

ПОСЛЕДНИЙ ШАГ

По состоянию на весну 2019 года строительство еще двух участков - с 97-го по 149-й км и с 543-го по 684-й км - близится к завершению, которое запланировано на сентябрь. Остается еще один обход Твери (со 149-го по 208-й км), однако он относится уже к следующей, финальной очереди строительства автодороги М11. На этом отрезке транспорт в ближайшее время по-прежнему будет двигаться по бесплатной трассе М10, которая, кстати, недавно была реконструирована. В настоящее время внимание

государственной компании "Автодор" также сосредоточено на развитии объектов дорожного сервиса на данном отрезке. Предварительный проект предусматривает оборудование 64 площадок отдыха и 13 многофункциональных зон, на территории которых будут располагаться мотели, станции технического обслуживания, АЗС, спортивные площадки, магазины и кафе.

НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Отдельной задачей перед "Автодором" стоит обеспечение безопасности для всех пользователей своих трасс. Госкомпания преследует те же цели, что и глобальный национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". В числе основных задач - снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения. К 2030 году намечено приблизиться к нулевому значению. "За безопасность на трассе отвечает централизованная информационная система контроля и управления движением. Она занимается обработкой данных в режиме реального времени, что позволяет прогнозировать события: в числе функций этой системы есть даже автоматическое распознавание ДТП", - рассказали в "Автодоре". Чтобы вовремя оповещать автомобилистов об опасности, в диспетчерской службе круглосуточно следят за погодой. При ее ухудшении на электронных табло тут же загораются предупреждения для водителей, а максимальный предел скорости будет временно понижен. Также на трассах постоянно дежурят экипажи аварийных комиссаров. Они помогут при поломке, а их машина с яркой раскраской и проблесковыми маячками вовремя предупредит о потенциальной опасности других участников движения. Кстати, кому-то может показаться странным, но с ростом средней и максимально разрешенной скорости движения уровень безопасности на дороге растет. Разумеется, это справедливо только для новых трасс, построенных с учетом современных требований к организации движения и инфраструктуре. "Автодор" доказал этот тезис собственным примером. Так, в 2013 году ограничение 130 км/ч появилось на трех отрезках платной магистрали М4 "Дон". Год спустя количество аварий с тяжелыми последствиями на них снизилось на четверть. Теперь знаки "130" на реконструированных и построенных с нуля дорогах встречаются все чаще.

ГДЕ ЗАПРАВИТЬСЯ

На действующих участках М11 Москва - Санкт-Петербург с интервалами около 80 километров установлены АЗС контейнерного типа. Они работают круглосуточно и позволяют заправлять автомобили 95-м бензином и дизельным топливом.

Контейнерные заправки - это временное решение для экстренных случаев.

В начале августа этого года на 423-м км трассы М11 появятся еще две многофункциональные зоны. Они будут обустроены также с левой и с правой стороны от дороги, чтобы у автомобилистов, которые едут из Москвы в Санкт-Петербург и в обратном направлении, была возможность заправиться на этом отрезке трассы. Сейчас идут работы по строительству двух МФЗ на 665-м км по обе стороны. Их планируют открыть в четвертом квартале текущего года. В конце года заработают еще две МФЗ на 477-м км трассы в обоих направлениях.

Дорога будет обустроиваться и дальше. В 2020 году планируется открыть новые МФЗ на 63-м км в сторону Петербурга, на 74-м по направлению в Москву, на 123-м км, 313-м км в обратной стороне движения от Москвы к Санкт-Петербургу, на 327-м - в прямом направлении и на 542-м км в обоих направлениях. Здесь автомобилисты смогут не только заправить машину, но и перекусить, купить необходимые в дороге продукты и товары.

КАК ЭКОНОМИТЬ НА ПРОЕЗДЕ ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ

Сейчас "Автодор" помимо М11 оперирует на платных участках М3 и М4. Для оплаты проезда на них установлены кассы со шлагбаумами, а все транспортные средства поделены на четыре класса в зависимости от габаритов и количества осей. От этого и зависит стоимость проезда. Категория машины определяется автоматически с помощью датчиков: когда водитель останавливается перед окошком кассира, он уже видит на экране сумму. Оплата принимается как наличными, так и банковскими картами Visa, MasterCard и "МИР".

"Тарифы "Автодора" сформированы таким образом, чтобы проезд оказался по карману максимальному количеству автомобилистов. Самый простой и очевидный способ

экономить - купить транспондер T-Pass. По нему предоставляется скидка до 50% от базовых тарифов, а при проезде через ПВП не нужно останавливаться, достаточно снизить скорость до 30 км/ч - и шлагбаум откроется автоматически", - рассказывают в госкомпании.

Стоимость устройства составляет от 1 тыс. рублей, а в период действия акций (как, например, в декабре 2018 года) цена может снижаться вдвое. Если вы пользуетесь платными дорогами редко, транспондер можно взять в аренду. Приобретая транспондер, логично сделать следующий шаг и вступить в программу лояльности "Автодора". Она обеспечивает дополнительную скидку при использовании T-Pass в размере от 3 до 10%. За каждый проезд через ПВП владельцу устройства начисляются бонусные баллы.

В любой момент водитель может обменять их на скидку, действующую в течение одного месяца (календарного или выбранного водителем периода). Стоимость трехпроцентной выгоды составляет 500 баллов, максимальной десятипроцентной - 4 тыс.

На трассе М4 "Дон" дополнительно работает программа абонементов для постоянных клиентов. Она придумана для местных жителей и дачников на транспортных средствах первой и второй категорий (мотоциклы, легковые автомобили, легкие грузовики), пользующихся платным участком с 21-го по 211-й км шоссе в Московской и Тульской областях. Абонементы содержат 5, 15, 30 и 50 поездок. Первые действуют 30 дней, все остальные - 90. "Проездной" записывается на электронный транспондер T-Pass, а его стоимость списывается с лицевого счета клиента. Стоит абонемент от 180 до 4400 рублей. При этом на отрезке 21-211-й км магистрали расположены три ПВП. Водителям, которые регулярно проезжают его целиком, проездной необходимо покупать для каждого из них по отдельности. Всю необходимую информацию о действующих тарифах, в также порядке приобретения и пользования транспондерами T-Pass можно найти на официальном сайте www.avtodor-tr.ru. А партнерский сайт www.tpass.me предлагает удобный калькулятор расчета стоимости поездки по нужному маршруту.

ЧТО ДАЛЬШЕ

За десять лет протяженность дорог в ведении "Автодора" увеличилась с 1996,9 до 3196,1 км, протяженность платных участков - с 52,4 до 1070,9 км. Инвестиционная программа "Автодора" до 2021 года предусматривает финансирование в объеме 1421 млрд рублей, в том числе 441 млрд внебюджетных инвестиций. Протяженность дорог в доверительном управлении вырастет до 3800 км, будет построено 1226 км автодорог, введено в эксплуатацию 1788 км платных участков. Ожидаемая протяженность дорог в доверительном управлении "Автодора" к 2030 году составит 12 тыс. км. В ближайшей повестке стоит реализация транспортного коридора "Европа - Западный Китай" (ЕЗК). В рамках него будет построена скоростная трасса Москва - Нижний Новгород - Казань протяженностью 729 км, увеличится доля работающих без перегрузки дорог на маршруте ЕЗК - с 26,9 до 67%. Поставлена задача сократить время поездки от Москвы до Казани на машине с нынешних 12 до 6,5 часа.

ТАСС; 2019.05.30; МЕТРО В МОСКВЕ БУДУТ РАЗВИВАТЬ В ОСНОВНОМ В ПРЕДЕЛАХ ГОРОДА

Власти Москвы намерены развивать метрополитен преимущественно в пределах города, для связи регионов приоритет будет отдаваться пригородному железнодорожному транспорту, а также Московским центральным диаметрам (МЦД), сообщили ТАСС в пресс-службе департамента транспорта в четверг по итогам поручений вице-премьера Максима Акимова, опубликованных на сайте правительства РФ.

"Хотим подчеркнуть, что с нашими транспортными коллегами из Московской области у нас крайне доверительные и рабочие отношения, которые позволяют обсуждать любые вопросы. Свою позицию мы представили. Также правительство РФ запрашивало позиции **Минтранса РФ**, Дирекции Московского транспортного узла, НИУ "Высшая школа экономики" и **ОАО "РЖД"**, в общем, мнение коллег совпало с нашим, и было принято общее решение о том, что приоритет - за развитием проекта МЦД. Метро - это, прежде всего, внутригородской транспорт, поэтому для связи регионов во всем мире развивают пригородный железнодорожный транспорт", - сказал собеседник агентства.

По его словам, сегодня продолжают работы по развитию железнодорожной инфраструктуры Ярославского направления Московской железной дороги. Уже в 2019 году завершится строительство пятого главного пути на участке Москва-Пассажирская-Ярославская - Мытищи. "Это позволит в часы пик увеличить размеры движения пригородных поездов на 14% и создать дополнительные пассажирские места", - добавил представитель пресс-службы.

Кроме того, для связи с Подмосковьем реализуется проект Московских центральных диаметров. Комплексная реализация МЦД позволит создать более 6 млн дополнительных пассажирских мест в сутки или в 2,2 раза увеличить вместимость пригородного комплекса.

"Нужно продолжать реализацию диаметров, чтобы до 2023 года запустить современные пригородные поезда, в том числе по МЦД-5 на Ярославском направлении Московской железной дороги, и создать современную систему наземного метро. Это будет комфортный транспорт со всем набором сервисов. Запуск МЦД, в среднем, на 5% разгрузит крупнейшие вылетные автомагистрали, на 8-10% снизит нагрузку на Московский метрополитен", - подчеркнул собеседник агентства.

О проекте МЦД

Московские центральные диаметры - начатый в 2018 году транспортный проект, в котором участвуют правительство Москвы, компания "Российские железные дороги", правительство Московской области, Министерство транспорта РФ и Московский метрополитен. Оператор перевозок - ЦППК.

Предполагается создание пяти железнодорожных линий, которые должны идти по диаметру из одного муниципалитета Подмосковья через центр столицы в другой муниципалитет. МЦД-1 "Одинцово - Лобня" и МЦД-2 "Нахабино - Подольск" планируется запустить в конце 2019 - начале 2020 года.

Диаметры станут новым видом транспорта, который объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав фактически систему наземного метро. Так, МЦД будут работать по графику метро - с 05:30 мск до 01:00 мск. Будет разработана удобная билетная система, для оплаты проезда пассажиры смогут использовать карту "Тройка". По подсчетам экспертов, реализация проекта разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6488888>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.31; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЦКК МОГУТ ПОДНЯТЬ СТОИМОСТЬ ВДВОЕ

Как выяснил "Ъ", проблема дефицита в РФ железнодорожных колес обостряется. Выксунский металлургический завод, один из двух основных поставщиков, разорвал долгосрочные контракты минимум с двумя предприятиями, не согласившимися с резким ростом цен. Собеседники "Ъ" не исключают, что другой поставщик, Evgaz, который пока цены не поднимал, тоже сделает это. По мнению аналитиков, конъюнктура подталкивает к повышению цен. Они ожидают нормализации ситуации лишь к концу 2020 года в связи с расширением мощностей российских игроков, импорта из Казахстана и Китая и падением спроса на вагоны.

Выксунский металлургический завод (ВМЗ, входит в Объединенную металлургическую компанию - ОМК - Анатолия Седых) резко поднял цены на железнодорожные цельнокатаные колеса (ЦКК), рассказали "Ъ" около десятка покупателей колес. По их словам, с середины мая от вагоноремонтных компаний стали поступать уведомления, что услуги ремонта с заменой колесных пар подорожали в связи с ростом закупочных цен на продукцию ВМЗ. Одно из предприятий подняло стоимость ремонта колесной пары на 90 тыс. руб. Другое уведомило, что цена ЦКК формируется контрагентами исходя из открытых аукционов ВМЗ и составляет 95 тыс. руб., в связи с чем стоимость колесной пары СОНК (старая ось - новые колеса) составит 219 тыс. руб.

Открытые аукционы, о которых идет речь, ВМЗ провел на электронной площадке Газпромбанка в конце апреля - мае на 7,2 тыс. колес. На них сформировалась невероятно высокая цена: предложения зачастую превышали 100 тыс. руб. При этом по договору с ТД

РЖД, закупающим колеса для нужд дочерних предприятий монополии, ВМЗ поставляет 630 тыс. колес в 2018-2019 годах - по 27,2 тыс. за штуку, а еще месяц назад на рынке говорили о цене 40-50 тыс. руб. за колесо.

В ОМК говорят, что 95 тыс. руб. - не цена, заявленная ВМЗ, а среднее предложение победителей торгов и "предложенная максимальная спотовая стоимость ЦКК, отражающая существующую на рынке ситуацию высокого спроса, а также сложившуюся именно у этих покупателей острую потребность". На рынке ЦКК сложилась редкая ситуация, когда из-за отложенного спроса в предыдущие годы потребности в моменте превышают возможности производителей, объясняют в ОМК. Проведение аукциона обусловлено необходимостью "прозрачного механизма реализации объема колес, не зафиксированного по действующим договорам". В ОМК подчеркнули, что основной объем колес ВМЗ реализует по значительно более низким ценам.

Но собеседники "Ъ" в отрасли утверждают, что ВМЗ не ограничился продажей дополнительных объемов по ажиотажным ценам. Источник на крупном вагоноремонтном предприятии говорит, что после того, как оно не согласилось поднять цены по требованию ВМЗ, завод разорвал долгосрочный контракт, заместив его краткосрочными на два месяца. Формула цены по долгосрочному контракту не предусматривала резкого роста, поясняет собеседник "Ъ". И хотя компания может привлечь поставщика к ответственности за разрыв контракта, там опасаются это делать при отсутствии твердых договоренностей с альтернативным контрагентом. Другой источник в вагоностроении говорит, что с их компанией ВМЗ на днях в одностороннем порядке расторгнул пятилетний контракт и прекратил отгрузки. При этом юридических оснований для расторжения контракта покупатель не видит. В ОМК не комментируют, инициировала ли компания пересмотр ценовых условий долгосрочных контрактов.

"Повышение стоимости продукции ВМЗ - спекуляция в условиях дефицита колесных пар на рынке, - говорит собеседник "Ъ" среди операторов. - Операторское сообщество по-прежнему не видит роста российского производства ЦКК. К сожалению, государство никак на это не реагирует, успокаивая тем, что диск из Китая урегулирует ситуацию. На наш взгляд, эти поставки не решат проблемы полностью. Повышение цен со стороны ВМЗ почти на 50% подстегнет к такому шагу других производителей".

В Evraz, втором крупном российском производителе ЦКК, сказали, что не комментируют коммерческие отношения. Четыре источника "Ъ" среди покупателей колес говорят, что "Евраз НТМК" цену не поднимал. Два других собеседника добавляют, что, по слухам, компания планирует это сделать (один уточняет, что с июля). В ОАО РЖД ситуацию не комментируют.

"Для нас любой рост цен на колеса критичен, - подчеркивает источник на вагоностроительном заводе. - Под угрозой оказалось исполнение стратегических долгосрочных контрактов. Мы бы не хотели перекладывать расходы на своих заказчиков, а урегулировать ситуацию с поставщиком и получить обоснованную стоимость". "Галопирующий рост цен на продукцию "Выксы" и Evraz, занимающих доминирующее положение на рынке, заслуживает внимания со стороны ФАС в отношении ценовой политики этих структур вплоть до проверки наличия признаков картельного сговора, - уверен один из покупателей. - Спрогнозированный несколькими годами ранее дефицит колес умышленно не был учтен производственными программами производителей". Источник на рынке вагоноремонта говорит, что "сбытовая тактика, которой придерживаются производители колес, создает предпосылки для роста расходов ОАО РЖД в связи с предстоящим перезаключением контракта на поставку изделий".

Глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров говорит, что позиция ОМК понятна: цены колес по долгосрочным контрактам существенно ниже, чем сложившиеся на спотовом рынке. Однако речи о массовом расторжении долгосрочных контрактов пока не идет, и ОМК использует сложившуюся конъюнктуру, чтобы добиться от некоторых покупателей согласия на повышение цен более чем на 40%, говорит эксперт. "Дефицит колес в 2018-2019 годах во многом связан с отсутствием у производителей колес эффективного трейдингового бизнеса и неиспользованием возможностей формирования запасов в периоды низкого спроса в 2015-2016 годах", - замечает он. По его мнению, ситуация постепенно нормализуется во втором полугодии 2020 года, когда снизится спрос на новые

вагоны, ОМК и Evraz увеличат выпуск, а на свободный рынок будет поступать продукция казахстанского "Проммашкомплекта" и китайских производителей, взаимодействие с которыми налаживают операторы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3984977>

ПРАЙМ; 2019.05.30; ЖАЛОБ НА РОСТ ЦЕН НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ НЕ ПОСТУПАЛО - МИНТРАНС КУБАНИ

Жалоб от граждан в связи с ростом цен на железнодорожные пассажирские перевозки, о котором заявили общественники, пока не поступало, сообщили РИА Новости в министерстве транспорта Краснодарского края.

"К нам пока жалоб от граждан по поводу повышения цен на железнодорожные перевозки не поступало. Но это и не наша компетенция, эти вопросы регулируются на федеральном уровне", - сообщили агентству в министерстве транспорта Краснодарского края.

"Известия" написали о том, что Общероссийское объединение пассажиров сообщило о почти двукратном росте цен на плацкартные билеты по ряду направлений и попросило Федеральную антимонопольную службу разобраться в ситуации. При этом, по данным общественников, больше всего подорожали железнодорожные путешествия на июнь-июль по отношению к маю из Москвы в Калининград и Адлер и из Новосибирска в Томск, пишет газета.

В "Федеральной пассажирской компании" газете назвали эти подсчеты некорректными, так как "акционные" билеты сравнивались с полным тарифом, в пресс-службе перевозчика также объяснили большую разницу в цене сезонной индексацией и акциями, сообщает издание.

Тариф для ФПК в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны) определяет ФАС, в нерегулируемом (СВ, купе и люкс) устанавливает сама ФПК по согласованию с ФАС. Генеральный директор ФПК Петр Иванов. заверял, что стоимость проезда в запущенных обновленных плацкартах не будет выше, чем в обычных, так как тарифы устанавливает государство.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; РЖД ОТРИЦАЕТ ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН НА ПЛАЦКАРТНЫЕ БИЛЕТЫ

Федеральная пассажирская компания, дочка РЖД, заявила, что не повышала цены на билеты в плацкартные вагоны. Информация о подорожании, утверждают в компании, появилась потому, что билеты по полному тарифу сравнили с акционными.

О резком повышении стоимости билетов на поездки в плацкартных вагонах в летние месяцы написали "Известия" со ссылкой на письмо Общероссийского объединения пассажиров к главе Федеральной антимонопольной службы Игорю Артемьеву.

В организации заявили, что в последнее время получили от россиян много жалоб на подорожание билетов, и потому проанализировали цены по 12 направлениям. Оказалось, что на некоторых из них билеты подорожали в два раза.

Самый большой рост отмечается на поезда Москва - Калининград (цена увеличилась в два раза по сравнению с маем - 4021 рубль), Москва - Адлер (плюс 97 процентов, 4143 рубля) и Новосибирск - Томск (плюс 93 процента, 1507 рублей). Поезда из Москвы до Санкт-Петербурга, Смоленска и Пскова подорожали меньше, но и тут стоимость выросла более чем на 60 процентов.

Издание отмечает, что перевозки в плацкартных вагонах - это дотационный вид, то есть цены здесь устанавливаются государством, а недостающие доходы РЖД компенсируются из бюджета.

Тарифы устанавливает ФАС, и с января этого года их проиндексировали на 3,9 процента, причем с 14 июня по 1 сентября не допускается повышать тариф более чем на 20 процентов.

В связи с этим Общероссийское объединение пассажиров попросило ФАС проверить обоснованность роста цен, а в случае выявления нарушений - принять меры к РЖД.

Некорректное сравнение

В Федеральной пассажирской компании заявили, что серьезное подорожание невозможно.

"Поскольку цены на проезд в плацкартных и общих вагонах устанавливаются государством, то существенного роста на любые направления нет", - сказали в пресс-службе перевозчика.

Заместитель генерального директора ФПК Марина Жегулина пояснила РИА Новости, что компания может в течение года применять повышающие и понижающие коэффициенты, но в целом рост цен не может быть выше определенной государством планки.

"Стоимость проезда в плацкартных и общих вагонах не зависит от того, сколько мест выкуплено в вагоне, одно место осталось или сто. Она всегда фиксирована. Единственное отличие, которое пассажир может увидеть в цене, это график гибкого регулирования", - сказала Жегулина.

Она отметила, что в течение года есть разные периоды спроса. В период низкого спроса компания применяет пониженный коэффициент, так что пассажиры плацкартных и общих вагонов могут купить билет по более низкой цене.

"Естественно, есть сезон повышенного спроса - это летние перевозки, когда цена, установленная государством, повышается за счет применения индекса гибкого графика регулирования тарифов на 20 процентов", - рассказала замглавы ФПК.

Поэтому, по ее словам, нужно проверить, как сравнивало цены Объединение пассажиров.

"Могли сравнить верхнюю полку акционного тарифа с нижней полкой без акции. Конечно, такое сравнение некорректно. Поэтому нам важно обоснованно и обстоятельно рассмотреть обращение и расчет объединения пассажиров для того, чтобы представить развернутый комментарий. Но мы уже видим, что в большинстве расчетов, которые были произведены объединением пассажиров, сравнивались тарифы акционные с неакционными", - добавила Жегулина.

Так, с 1 мая ФПК проводило акцию, во время которой билеты на поезда, отправляющиеся с 13 по 31 мая, можно было купить с 40-процентной скидкой.

Реакция ФАС

Федеральная антимонопольная служба заявила, что совместно с РЖД разберется с жалобами по каждому маршруту и опубликует выводы.

"Возможно, эффект, обозначенный заявителем, связан с отменой скидок, ранее применяемых РЖД для конкуренции с авиацией и автобусными перевозками. Сейчас и те и другие конкуренты испытывают давление от растущих цен на топливо, а РЖД стремится обновить подвижной состав", - отметили в антимонопольном ведомстве.

<https://ria.ru/20190530/1555103881.html>

ТАСС; 2019.05.30; РЖД ПРИСТУПИЛИ К РЕКОНСТРУКЦИИ ВОКЗАЛА В УФЕ

В Уфе начался первый этап реконструкции вокзала, стоимость проекта которого составит более 1 млрд рублей, сообщается в пресс-центре компании. Планируется, что ремонт закончат в этом году.

Во время первого этапа будут реконструированы основное здание (площадью 7 тыс. кв. м) и пассажирская платформа №1 (4 тыс. кв. м). На вокзале планируется разместить терминал с автоматическими камерами хранения, бизнес-зал, рестораны и магазины (общей площадью более 800 кв. м).

Привокзальная территория будет благоустроена и оборудована дополнительными парковочными местами.

На втором этапе планируется реконструкция двух пассажирских платформ и увеличение пешеходного туннеля под железной дорогой.

Станция Уфа расположена на двухпутном участке Транссибирской магистрали. Первое ее здание было построено по проекту архитектора Ф.Ф. Эссена в 1888 году. Историческое здание просуществовало до 1967 года, на его месте в 1970 году был построен современный пассажирский терминал.

<https://tass.ru/ekonomika/6490761>

РБК; 2019.05.30; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ПРИМЕНЕНИЕ ПЛАСТИКОВЫХ НАРУЧНИКОВ К АВИАДЕБОШИРАМ

Госдума приняла в первом чтении проект закона, разрешающий экипажам авиакомпаний применять жесткие средства сдерживания против дебоширов на борту. Это следует из паспорта проекта в системе обеспечения законодательной деятельности на сайте Госдумы. Авторы законопроекта предлагают наделить командира самолета правом обездвигивать дебоширов с применением пластиковых наручников.

Спикер Госдумы Вячеслав Володин, комментируя принятие этого законопроекта, заявил, что пассажиры ведут себя агрессивно на борту достаточно часто. "В ряде случаев опасные действия таких разбушевавшихся авиадебоширов могут создать опасность для воздушного судна и стать причиной авиакатастрофы", - считает он.

По мнению Володина, существует необходимость лишить хулиганов любой возможности причинить вред другим пассажирам, членам экипажа и самолету.

Автор инициативы, член думского комитета по транспорту и строительству Александр Старовойтов заявил ТАСС, что сейчас ведется обсуждение списка средств сдерживания. "В этот список, который определит правительство, будут внесены пластиковые наручники", - отметил он, добавив, что говорить о внесении в перечень электрошокеров пока рано.

В сентябре 2016 года глава "Аэрофлота" Виталий Савельев на встрече с президентом России Владимиром Путиным заявил о необходимости наделить экипажи возможностью использовать средства сдерживания. "Просим вас это поддержать, потому что для нас это очень важно, потому что наши каabinные экипажи от этого существенно страдают. Разрешите нам, как и всем авиакомпаниям Европы, иметь на борту средства сдерживания, это пластиковые наручники и ремни, потому что мы связываем нарушителей пледом". "Давно пора было это сделать", - ответил Путин.

В октябре 2018 года соответствующий законопроект был внесен в Госдуму. Законопроект предполагает внести изменения в Воздушный кодекс России и разрешить командиру воздушного судна давать экипажу распоряжение о применении спецсредств, если кто-то на борту создает угрозу безопасности полета.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cefdc2e9a79473e8acb964b>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; ; 2019.05.30; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОЛЕТ

Авиакомпании предупредили о сложностях развития внутрироссийских перевозок в обход Москвы из-за роста топливных цен. Это может привести к невыполнению майского указа Владимира Путина

Авиакомпании предупредили о сложностях развития внутрироссийских перевозок в обход Москвы из-за роста топливных цен

Рост цен на керосин при отсутствии господдержки может привести к невыполнению одного из требований майского указа, предупредили авиакомпании. Владимир Путин поручил довести долю перелетов в обход Москвы до 50% к 2024 году.

Почему в регионах керосин дороже

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входит более 20 авиакомпаний и авиапредприятий, предупредила о сложностях развития региональных перевозок из-за роста цен на авиатопливо. Об этом говорится в обращении ассоциации от 28 мая, адресованном вице-премьеру и полномочному представителю президента в Дальневосточном федеральном округе Юрию Трутневу. У РБК есть копия письма, представитель АЭВТ подтвердил подлинность документа.

Заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров сообщил РБК, что такие препятствия могут усложнить выполнение майского указа президента. Увеличение доли региональных авиаперевозок в обход Москвы является одной из целей указа. Он поручил к 2024 году довести долю таких перелетов до 50%, в 2017 году она составляла всего 23%.

По данным АЭВТ, затраты авиакомпаний на керосин в 2018 году увеличились на 44%, или на 122,4 млрд руб. В ассоциации подчеркивают, что в отдаленных и труднодоступных регионах стоимость топлива существенно выше, чем в европейской части России. В декабре 2018 года стоимость тонны керосина в центральных районах составила 46,86 тыс.

руб., в Красноярском крае - 54,6 тыс. руб., в Хабаровском крае - 57,8 тыс. руб., а в Сахалинской области и на Камчатке - 64,6 тыс. и 77,2 тыс. руб. соответственно.

В ассоциации указывают, что рост расходов на авиакеросин в первом квартале 2019 года продолжает оказывать "существенное влияние" на затраты авиакомпаний - они выросли еще на 5-10%.

РБК направил запрос представителю Трутнева.

Разница в стоимости авиатоплива между Центральной Россией и отдаленными регионами объясняется большими издержками на его доставку и хранение в регионах, сказал РБК эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко. Он добавил, что северный завоз топлива бывает только летом и керосин закупается на год вперед, что тоже влияет на его стоимость.

Кроме того, на Дальнем Востоке всего два нефтеперерабатывающих завода: Хабаровский НПЗ, принадлежащий "Нефтегазхолдингу" Эдуарда Худайнатов, и Комсомольский НПЗ "Роснефти". "Небольшая конкуренция в Дальневосточном регионе играет роль в структуре цены, но совсем незначительную. В первую очередь на стоимости отражаются сложная логистика и транспортировка", - отмечает ведущий аналитик компании "Алгоритм Топливный Интегратор" Виктор Костюков.

Как власти поддерживают авиакомпании

В начале апреля Минфин согласился обнулить НДС на внутрироссийские полеты в обход Москвы. Ведомство подчеркивало, что эта мера должна увеличить спрос на региональные рейсы, позволить компаниям частично компенсировать расходы на подорожавший авиакеросин, а также разгрузить Московский авиационный узел-Шереметьево, Домодедово и Внуково. В пресс-службе "Аэропортов регионов" говорили РБК, что обнуление НДС поможет увеличить пассажиропоток к 2020 году "как минимум на 13%".

"Обнуление НДС [на внутрироссийских полетах в обход Москвы] как одна из мер поддержки региональных перевозок будет введена в лучшем случае 1 июля [2019 года]. Это запоздало, ведь полсезона уже на тот момент пройдет", - сказал РБК Шокуров. Он отметил, что суммарно это позволит компаниям сэкономить 10-12 млрд руб. при общем убытке около 50 млрд руб. за 2018 год (из них около трети расходов - на авиакеросин).

Президент "Utair - пассажирские авиалинии" Павел Пермяков подтверждает, что обнуление НДС поможет региональной авиации, но проблему с топливом не решит. "Авиакеросин в регионах всегда стоил намного дороже, чем в Москве, из-за малых объемов полетов в регионах и специфики транспортировки нефтепродуктов в местные аэропорты. Без авиации дальние регионы России не могут полноценно экономически развиваться "..."; Поэтому в интересах государства оказывать все формы поддержки региональным авиаперевозчикам", - передал он РБК через представителя.

Еще одна мера поддержки - выплата субсидий на перевозки в Крым и на Дальний Восток, но и они в общей сложности составляют лишь около 10 млрд руб. ежегодно и охватывают 3-4% от числа всех перевезенных пассажиров (около 1,4 млн человек), добавляет Шокуров. "Для поддержки деятельности компаний важен комплекс мер. Среди них - увеличение возмещения акциза на топливо и выплаты компенсаций [из-за роста цен на топливо]", - заключил замглавы АЭВТ. Из-за роста цен на топливо **Минтранс**, предвидя убытки авиакомпаний, в августе 2018 года предложил правительству компенсировать им хотя бы половину дополнительных расходов - 22,5 млрд руб. Но на совещании в правительстве в феврале 2019 года решили отказаться от этой идеи.

На прошлой неделе гендиректор S7 Airlines Владимир Обьедков также заявил о необходимости увеличить господдержку авиаотрасли. По его словам, в противном случае придется повышать цены, отказавшись от доступных тарифов. "Если меры государственной поддержки отрасли не будут усилены, не будут сделаны более адресными, не будут актуализированы, то удержать этот уровень доступности перевозок для населения будет крайне сложно", - подчеркивал топ-менеджер.

Представитель крупнейшей российской авиакомпании "Аэрофлот", которая в отличие от S7 и Utair не входит в АЭВТ, не ответил на запрос РБК.

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.05.30; «АЭРОФЛОТ» ПОТРАТИТ 4,6 МЛРД РУБ. НА ОБСЛУЖИВАНИЕ SUPERJET

Авиакомпания «Аэрофлот» объявила тендер на техническое обслуживание лайнеров SSJ100, максимальная цена закупки — 4,6 млрд руб. Ранее перевозчик отменил конкурс на ремонт агрегатов лайнера

«Аэрофлот» объявил конкурс на обслуживание парка самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Об этом говорится в заявке авиакомпании, размещенной на портале госзакупок 29 мая. Первым на появление данной заявки обратило внимание агентство экономической информации «Прайм».

Максимальная сумма, которую перевозчик готов заплатить за техобслуживание, составляет 4,6 млрд руб., срок действия планируемого договора — по 31 декабря 2034 года, говорится в материалах компании.

Среди необходимых работ перевозчик указал плановые проверки, устранение дефектов, обнаруженных во время проверки, ремонт повреждений конструкции, мойку и покраску самолетов, замену компонентов с истекшим сроком службы, замену двигателя, шасси и другие. Итоги тендера планируется подвести 3 июля.

Представитель производителя SSJ «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) сообщил РБК, что компания рассматривает возможность участвовать в этом конкурсе, но окончательного решения еще нет. «Аэрофлот» самостоятельно проводит все формы технического обслуживания и ремонта самолетов, сообщил РБК представитель компании. Периодически компания может обратиться к сторонним провайдерам таких услуг при возникновении потребности в доработках и иных формах обслуживания, что соответствует мировой отраслевой практике, добавил он.

До последнего времени в парке «Аэрофлота», крупнейшего эксплуатанта SSJ, было 50 лайнеров. Но 5 мая произошла катастрофа с участием такой машины в аэропорту Шереметьево: SSJ, следовавший по маршруту Москва — Мурманск, из-за технических неполадок, возникших после удара молнии, вернулся в аэропорт вылета, а после приземления загорелся. Погиб 41 человек, самолет сторел.

В середине мая авиакомпания отменила конкурс на ремонт агрегатов лайнера SSJ. Заявки на участие в нем подали только ГСС и ее «дочка» «Рапарт Сервисез». Согласно закупочной документации максимальная стоимость услуг была установлена на уровне \$124 млн, однако ГСС и ее «дочка», подавшие две отдельные заявки, запрашивали больше на \$77 млн и \$17,5 млн соответственно — \$201 млн и \$141,5 млн. При этом «Рапарт Сервисез» предложила неполный в сравнении с техническим заданием список компонентов. Сейчас услуги по ремонту предоставляет ГСС, но контракт с компанией истекает в конце июня. Источники РБК подчеркивали, что в случае, если производитель и перевозчик не сойдутся в цене, «Аэрофлот» не сможет эксплуатировать лайнеры.

<https://www.rbc.ru/business/30/05/2019/5cefd8689a79473c9a9f9758>

ТАСС; 2019.05.30; ЧЕМЕЗОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО СЕРИЙНЫЕ ПОСТАВКИ МС-21 "АЭРОФЛОТУ" НАЧНУТСЯ НЕ РАНЕЕ 2021 ГОДА

Серийные поставки самолетов МС-21 для авиакомпании "Аэрофлот" начнутся в 2021 году, сообщил журналистам глава Ростеха Сергей Чемезов. Изначально планировалось начать поставки в 2020 году.

"По серийному производству самолетов МС-21 будет сдвигка на 2021 год - уже серийная поставка начнется в 2021 году. "Аэрофлот" получит первые самолеты не раньше 2021 года", - сказал он.

По словам Чемезова, штрафных санкций из-за изменения сроков серийной поставки со стороны "Аэрофлота" не будет. "Я думаю, что штрафных санкций со стороны "Аэрофлота" никаких не может быть, потому что это форс-мажор. Санкции иностранного государства рассматриваются как форс-мажорные обстоятельства, которые позволяют нам уйти от экономических претензий со стороны "Аэрофлота". Пока мы этот вопрос не обсуждали, но соответствующее письмо в "Аэрофлот" уже написали", - пояснил глава Ростеха.

Он также сообщил, что изготовление композитного крыла из российских материалов для самолета МС-21 начнется в ближайшее время.

"Композитный материал уже создан, ведутся испытания. Я надеюсь, что в ближайшее время мы уже начнем изготавливать само крыло и испытывать его на самолете", - сказал Чемезов.

В начале года глава Ростеха отмечал, что серийное производство МС-21 сдвигается на конец 2020 года в связи с необходимостью создания собственного композитного крыла. Вице-премьер Юрий Борисов сообщал, что серийное производство российского гражданского самолета МС-21 начнется в 2021 году, а первые детали крыла из российских композитов уже произведены на "Аэрокомпозите".

В январе стало известно, что санкции США в отношении Объединенной авиастроительной корпорации и Ростеха привели к прекращению поставок композитных материалов для крыла разрабатываемого в России самолета МС-21.

Газета "Коммерсантъ" со ссылкой на источники сообщала, что некоторые компоненты, использовавшиеся для крыла и части киля, поставлялись из США и Японии, но недавно под давлением Вашингтона отгрузка прекратилась. По данным газеты, оставшийся запас композитов рассчитан на шесть самолетов.

<https://tass.ru/ekonomika/6490901>

ТАСС; 2019.05.30; UTAIR РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА ГОДА ДОГОВОРИТЬСЯ О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГА С КРЕДИТОРАМИ

Авиакомпания Utair до конца 2019 года рассчитывает договориться о реструктуризации долга с пулом своих кредиторов. Процесс был начат в конце прошлого года, сообщил журналистам в четверг президент "Utair - Пассажирские авиалинии" Павел Пермяков на пресс-конференции в Уфе.

"Мы находимся в стадии второй волны реструктуризации, она была запущена в конце прошлого года, и я думаю, что до конца 2019 года мы договоримся с пулом кредиторов об условиях реструктуризации", - сказал он, отвечая на вопрос ТАСС о планах по реструктуризации кредитов на 31,4 млрд рублей на 35 лет по 0,01%.

В декабре 2018 году Utair не смогла заплатить проценты в 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд рублей. В начале февраля "дочка" авиаперевозчика - "Финанс-авиа" - допустила технический дефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон.

Utair - четвертая по величине авиакомпания в России после группы "Аэрофлот", S7 и "Уральских авиалиний". В 2018 году перевезла 7,9 млн пассажиров. Крупнейшие акционеры - созданная структурами "Сургутнефтегаза" компания "АК-инвест" (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ekonomika/6490505>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.30; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАЯВИЛИ О МАССОВОМ СОКРАЩЕНИИ ШТАТА

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» уведомила центр занятости о массовом сокращении штата, увольнению подлежат 394 работника. Об этом в четверг, 30 мая, сообщили в пресс-службе министерства занятости, труда и миграции области.

Отмечается, что массовые сокращения будут проходить из-за прекращения полетов воздушных судов в аэропорту «Саратов-Центральный». Всего в «Саратовских авиалиниях» числится 493 работника. Сократить планируется 242 инженерно-технических специалиста и 152 рабочих. В министерстве отметили, что на сегодняшний день служба занятости Саратова располагает сведениями о наличии 7,8 тыс. вакансий для специалистов и служащих и 7,6 тыс. вакансий для рабочих специальностей.

«Анализ данных показывает, что вакансии, соответствующие специальности высвобождаемых работников, имеются в наличии», — цитирует сообщение пресс-службы «РИА Новости».

17 мая авиакомпания «Саратовские авиалинии» объявила об остановке деятельности предприятия и вынужденном увольнении сотрудников.

Ространнадзор предписал «Саратовским авиалиниям» приостановить полеты с 20 марта по 27 апреля и представить в ведомство отчет об устранении всех замечаний. Росавиация должна была проверить документы авиакомпании и на основании проверки принять решение о приостановке деятельности или о снятии ограничений. Позднее срок ограничения сертификата на полеты продлили еще на один месяц.

Поводом послужила авиакатастрофа, произошедшая 11 февраля 2018 года в Московской области. Самолет Ан-148 потерпел крушение вскоре после вылета из столичного аэропорта Домодедово. Жертвами катастрофы стал 71 человек.

<https://iz.ru/883530/2019-05-30/saratovskie-avialinii-zaiavili-o-massovom-sokrashchenii-shtata>

ТАСС; 2019.05.30; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ НЕ НАМЕРЕНЫ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ЛЕТНЫЙ СЕРТИФИКАТ "ПСКОВАВИА"

Власти Псковской области не намерены восстанавливать летный сертификат "Псковавиа", который был аннулирован **Росавиацией** весной 2019 года, так как эта процедура требует значительных финансовых затрат. Об этом сообщил в четверг губернатор Михаил Ведерников, выступая на сессии областного собрания с отчетом о деятельности администрации региона за 2018 год.

"К сожалению, инвестор не выполняет в полной мере обязательства по сохранению платежеспособности предприятия. Мы отказываемся от летного сертификата. "Псковавиа" летать не будет, потому что, по подсчетам экспертов, это будет стоить от 10 млрд рублей", - сказал Ведерников.

Он добавил, что администрация региона "сосредоточит внимание на сохранении и развитии псковского аэропорта". "У нас ведутся сейчас активно переговоры, несколько компаний готовы зайти, готовы летать в Эстонию, Латвию, в Европу из псковского аэропорта", - уточнил губернатор.

В середине апреля руководство комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области сообщило ТАСС, что **Росавиация** аннулировала летный сертификат авиакомпании "Псковавиа", действие которого с апреля 2018 года было приостановлено по просьбе региональных властей. При этом руководство предприятия на тот момент заявляло, что аннулирование летного сертификата не отразилось на работе компании, а все сотрудники - 180 человек - продолжают выполнять служебные обязанности.

Среди услуг предприятия - не только воздушные пассажирские и грузовые чартерные внутренние и международные перевозки. "Псковавиа" также ведет аэропортовую деятельность и занимается наземным обслуживанием воздушных судов в аэропорту, предоставляет услуги по периодическому и оперативному техническому обслуживанию воздушных судов. Авиакомпания является главным оператором аэропорта Пскова, использует самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-26БРЛ и вертолет Robinson R-44.

Ситуация в "Псковавиа"

В январе 2018 года СК РФ возбудил дело о невыплате зарплат работникам авиакомпании на 2,5 млн рублей, в прошлом году прокуратура разбиралась с подобными нарушениями на суммы 8 и 9 млн рублей. По поручению Ведерникова был переизбран совет директоров акционерного общества, разработан план стабилизации и установлен максимальный контроль за финансово-хозяйственной деятельностью компании.

Региональные власти оценивали ситуацию в "Псковавиа" как очень тяжелую и сообщали, что из областного бюджета приходится выделять 6-10 млн рублей в месяц, чтобы компания не потеряла летный сертификат и не стала банкротом. В октябре 2018 года компания "Аэропорт Сиверский" выиграла конкурс на пакет акций авиаперевозчика. По документации, компания получила 75% минус одну акцию "Псковавиа" за 55 млн рублей. По расчетам региональных властей, приватизация позволит авиакомпании привлечь более 1,2 млрд рублей инвестиций и вывести ее из кризиса.

В начале октября 2018 года было восстановлено авиасообщение между Псковом и Москвой. Ранее Ведерников называл авиасообщение со столицей РФ важнейшим фактором, который определяет не только транспортную доступность, но и экономическое развитие региона. Для запуска авиарейсов при поддержке администрации региона "Псковавиа" привела техническое состояние аэропорта в нормативное состояние. Кроме

того, региональные власти намерены в 2019 году связать авиасообщением Псков и Сочи, которое с 2020 года должно стать круглогодичным. Ранее псковские власти заявляли о намерении выделить из регионального бюджета субсидию в размере 30 млн рублей для запуска прямого авиарейса по этому маршруту.

<https://tass.ru/ekonomika/6490612>

ТАСС; 2019.05.30; ГЛАВА МОСКОВСКОГО СЛЕДСТВЕННОГО ОТДЕЛА НА ВОЗДУШНОМ И ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ЗАДЕРЖАН ЗА ВЗЯТКУ

Глава Московского следственного отдела на воздушном и водном транспорте (ММСУТ) СК, его подчиненный и адвокат задержаны по подозрению в получении взятки в 1 млн рублей. Об этом ТАСС сообщила старший помощник руководителя Главного следственного управления СК РФ по Москве Юлия Иванова.

"По данным следствия, должностные лица следственного подразделения ММСУТ СК России вступили в сговор с адвокатом из адвокатской палаты Республики Крым с целью получения взятки от фигуранта уголовного дела. Незаконное денежное вознаграждение предназначалось за выдачу ранее изъятых при обыске предметов и документов в рамках расследуемого дела. 20 мая адвокат получил взятку в размере 1 млн рублей, которые они распределили между собой, - сообщила Иванова. - 30 мая в ходе совместной работы следователей ГСУ СК России по Москве и сотрудников УФСБ по Москве и Московской области фигуранты были задержаны".

С задержанными проводятся следственные действия, устанавливаются другие причастные к получению взятки.

По словам Ивановой, уголовное дело по ч. 5 ст. 290 УК РФ ("Получение взятки группой лиц по предварительному сговору в крупном размере") возбуждено в отношении руководителя Московского следственного отдела на воздушном и водном транспорте ММСУТ СК России и подчиненного ему следователя. Обвинение им пока не предъявлено.

<https://tass.ru/proisshestiya/6490376>

ТАСС; 2019.05.30; В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАДЕРЖАН НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ПО ТРАНСПОРТУ И ДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Начальник департамента по транспорту и дорожному хозяйству Смоленской области Владимир Шукалов задержан по подозрению в превышении должностных полномочий. Об этом в четверг ТАСС сообщил источник в силовых структурах региона.

"Владимир Шукалов задержан, его подозревают в превышении должностных полномочий", - сказал собеседник агентства.

В УФСБ по Смоленской области от официальных комментариев отказались. В СУ СК по Смоленской области сообщили, что о задержании не знают.

Владимир Шукалов занял пост начальника областного департамента дорожного хозяйства в 2008 году, но спустя год стал сначала директором, а потом генеральным директором в ООО "Амальгама-МТСФ", где проработал до 2011 года. В 2012 году вернулся на должность в администрацию Смоленской области.

<https://tass.ru/proisshestiya/6491663>

ТАСС; 2019.05.30; МОСГОРСУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ АРЕСТ АДВОКАТА ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИИ 1 МЛРД РУБЛЕЙ У РОСАВИАЦИИ

Мосгорсуд в четверг оставил в силе решение о заключении под стражу главы коллегии адвокатов "Межрегион" Сергея Юрьева, обвиняемого по делу о хищении 1 млрд рублей у Росавиации, передает корреспондент ТАСС.

"Постановление суда первой инстанции оставить без изменения, жалобу защиты - без удовлетворения", - огласила решение судья.

Юрьев будет находиться под стражей до 17 июня. Суд огласил только резолютивную часть решения, в которой не указываются его мотивы.

На заседании Юрьев заявил о своей невиновности и просил о смягчении меры пресечения. "Выдвинутые против меня обвинения не имеют оснований, как и доводы [о необходимости] моего заключения под стражу", - сказал Юрьев.

<https://tass.ru/proisshestiya/6490162>

ТАСС; 2019.05.30; "АЭРОФЛОТ" В ПОЛДЕНЬ ОТПРАВИТ В ГРОЗНЫЙ ПАССАЖИРОВ ВЕРНУВШЕГОСЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО САМОЛЕТА

Пассажиры рейса Москва - Грозный, чей самолет был вынужден вернуться в аэропорт вылета из-за срабатывания датчика пожаротушения, отправятся в место назначения в полдень. Об этом сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе "Аэрофлота".

Ранее в четверг самолет Airbus A320, выполнявший рейс SU1498 Москва - Грозный, вернулся в аэропорт Шереметьево. Посадка прошла штатно.

"После замены воздушного судна пассажиры будут отправлены в Грозный. Планируемое время вылета - 12:00. Пассажирам предоставляются услуги в соответствии с Федеральными авиационными правилами и согласно стандартам авиакомпании", - говорится в сообщении пресс-службы.

<https://tass.ru/proisshestiya/6488711>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.30; КРУПНЫЕ ЧП НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В МИРЕ В 2015-2019 ГОДАХ

29 мая вечером на Дунае в прогулочное судно, пришвартованное у здания парламента в центре Будапешта (Венгрия), врезалась другая лодка. В результате прогулочный катер перевернулся. На его борту находились 33 туриста из Южной Кореи и два члена экипажа. Семь человек погибли, 19 пропали без вести, еще семеро были спасены.

26 мая стало известно, что как минимум 30 человек погибли, еще 200 пропали без вести при затоплении судна в озере Маи-Ндомбе на северо-западе Демократической Республики Конго. По данным властей, на судне находились несколько сотен человек, более 80 из них удалось спасти. Большинство из находившихся на судне – учителя, которые плыли, чтобы получить зарплату, потому что плохое качество дорог не позволяет добираться другими способами.

23 мая вечером на реке Бэйпаньцзян в китайской провинции Гуйчжоу опрокинулось судно с 29 пассажирами на борту. В результате поисково-спасательных работ удалось спасти 11 человек, десять человек погибли, еще восемь пропали без вести.

19 мая в результате опрокидывания лодки на озере Альберт на западе Уганды два человека погибли, более 30 пропали без вести. Местные жители смогли спасти 20 человек. На лодке с мотором находились игроки локальной футбольной команды и их болельщики. Об этом сообщило местное издание Daily Monitor со ссылкой на очевидцев. Местный телеканал NTVUganda отмечал со ссылкой на полицию, что по меньшей мере 16 человек пропали без вести, при этом 32 пассажира смогли спастись и доплыть до берега.

25 апреля в результате кораблекрушения судна, нелегально отправившегося из венесуэльского города Гуирия в штате Сукре в Тринидад и Тобаго пропали без вести 33 человека, два человека спасены. Лодка перевернулась из-за сильного ветра у острова Патос в заливе Париа.

15 апреля в Демократической Республике Конго на озере Киву при опрокидывании лодки три человека погибли, еще 30 удалось спасти, 150 человек пропали без вести.

21 марта туристический паром перевернулся на реке Тигр в районе аль-Габат в Мосуле (Ирак), на его борту были десятки людей. В результате спасательных и поисковых операций 30 человек были спасены. Жертвами крушения парома стали 96 человек, еще восемь пропали без вести.

11 марта в Китае рыболовецкое судно на обратном пути в порт столкнулось с большим лайнером и затонуло. На борту лодки находились 14 человек, двоих удалось спасти, 12 пропали без вести.

13 февраля на реке Нигер перевернулось судно, на котором торговцы из государства Бенин плыли на рынок. Жертвами крушения стали более 45 человек, около 65 пассажиров удалось спасти. Несколько человек пропали без вести. В момент инцидента дул сильный ветер, а судно было перегружено товаром.

21 января в Керченском проливе загорелись два судна "Канди" и "Маэстро" под флагом Танзании. Пожар произошел во время передачи топлива с борта на борт. На обоих судах

было 32 человека: двенадцать спаслись, десять погибли, еще десять пропали без вести. Пожар на судах продолжался несколько недель. Горение топлива на танкере "Канди" прекратилось 1 марта, а на "Маэстро" – 4 марта.

7 января у берегов Турции затонуло грузовое судно, шедшее под панамским флагом. В результате шесть человек погибли, семеро спасены. Среди погибших четыре гражданина Украины.

2018

9 ноября в Охотском море у побережья Камчатки, недалеко от мыса Лопатка затонул сухогруз "Анатолий Крашенинников". На борту находились 13 человек, десять из них сняли со спасательного плота. Трое — капитан, старший помощник и вахтенный механик - пропали.

18 июня произошло крушение парома на озере Тоба в провинции Северная Суматра Индонезии. В результате три человека погибли, 18 были спасены, 192 человека пропали без вести.

25 января на связь в Приморье перестало выходить рыболовецкое судно "Восток". Траулер совершал переход из порта Донхе (Южная Корея) в Холмск. На борту находились 20 человек. На месте поисков нашли два спасательных жилета, два спасательных круга, рыболовецкий буй, два плота, бытовой мусор и швартовую бухту, людей не обнаружено. Следователи возбудили уголовное дело. Судно "Восток" ходило под российским флагом и было приписано к Невельску Сахалинской области. В феврале поиски "Востока" были прекращены.

6 января в Восточно-Китайском море иранский нефтяной танкер столкнулся с гонконгским сухогрузом. На борту нефтевоза находились в общей сложности 32 человека, из них 30 – граждане Ирана и два члена экипажа из Бангладеш. Все моряки погибли. Спасателям удалось найти тела лишь трех пропавших членов экипажа танкера. На борту гонконгского сухогруза находился 21 член экипажа, их удалось спасти.

3 января в Китае грузовое судно после столкновения с другим грузовым судном потерпело крушение возле устья реки Янцзы у берегов Шанхая, десять человек пропали без вести, троих удалось спасти.

1 января скоростная моторная лодка с 45 пассажирами столкнулась с плившим в воде бревном и затонула у берегов индонезийского острова Борнео, в результате погибли восемь человек, десятки пропали без вести.

2017

5 октября при крушении парома, на котором находилось 60 пассажиров, на реке Нигер на северо-западе Нигерии 22 человека погибли, семерых удалось спасти, остальные пропали без вести.

В ночь на 19 апреля в районе Керченского пролива потерпел крушение сухогруз "Герои арсенала", следовавший из Азова Ростовской области в Турцию с грузом зерна. На борту находились 12 человек. В результате инцидента четыре человека погибли и восемь пропали без вести.

7 апреля паром перевернулся на реке Патейн в Мьянме. На его борту находились около 60 человек – гостей свадьбы. Судно столкнулось с грузовым кораблем и затонуло. Удалось спасти 27 человек, 20 погибли.

10 января утром моторная лодка перевернулась недалеко от портового города Танга в Танзании, 12 человек погибли, 27 были спасены. Лодка направлялась из города Танга на остров Пемба в Индийском океане.

1 января в Индонезии загорелся паром, направлявшийся из порта в Джакарте к одному из курортных островов в округе Тысячи Островов. Огонь охватил половину судна. В результате пожара погибли 27 человек, 17 пропали без вести. Более 10 пострадавших были доставлены в больницы.

2016

16 октября паром, на котором находились более 200 человек, потерпел крушение в центральной части Мьянмы, 14 человек погибли. Инцидент произошел на реке Чиндуин, паром направлялся из города Хомалин в Моуньюа. Удалось спасти 154 человека.

15 сентября у острова Бали (Индонезия) произошел взрыв на скоростном пароме Gili Cat-2, направлявшемся из Падангбая на крошечный курортный островок Гили-Траванган. В

результате погибли два человека (гражданка Австрии и гражданка Испании), 20 человек получили ранения. На пароме были граждане Германии, Австралии, Великобритании, Южной Кореи, Италии, Швейцарии и Франции. Всего на пароме находились 35 пассажиров и четыре члена экипажа.

2015

31 декабря паром с 22 пассажирами на борту затонул на реке Нил в Египте. Погибли 18 человек. Паром курсировал между двумя городами в провинциях Кафр-эш-Шейх и Бухейра.

23 июля вечером в Каире (Египет) прогулочный катер столкнулся с сухогрузом. На катере, используемом в традиционных семейных прогулках и свадьбах, на момент трагедии находились свыше 70 человек. В результате ЧП погиб 31 человек.

В ночь на 2 апреля большой автономный траулер "Дальний Восток" затонул в акватории Охотского моря в 300 километрах от Магадана. Из 132 человек, находившихся на борту (в том числе 54 иностранцев) спасатели подняли из ледяной воды 119. Из них 57 погибли, остальные получили серьезные обморожения. 12 человек пропали без вести.

<https://ria.ru/20190530/1555103833.html>