



Ежедневный мониторинг СМИ

01 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; ДУБОВ ГРИГОРИЙ; 2019.03.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО ВЕДОМСТВАМ ПРОВЕСТИ МОНИТОРИНГ ЦЕН АВИАБИЛЕТОВ.....	6
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.03.30; ЦЕНЫ ПРОВЕРЯЮТ.....	6
ТАСС; 2019.03.29; В КРЕМЛЕ ОПРОВЕРГЛИ СООБЩЕНИЯ О ТОМ, ЧТО ПУТИН ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ.....	7
ТАСС; 2019.03.30; ОБОБЩЕНИЕ: ИТОГИ КРАСНОЯРСКОГО ФОРУМА: КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НЕ ЦЕЛЬ, А ИНДИКАТОР УСПЕХА	7
ТЕЛЕКАНАЛ 360; РОМАНОВА ВИКТОРИЯ, СТАРИЦКАЯ АННА; 2019.03.29; ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНАЯ, ЗАТО ГЛОБАЛЬНАЯ. ЧТО НЕ ТАК С ПРОЕКТОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВСМ МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД	11
ГУДОК; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2019.04.01; СРЕДНЮЮ АЗИЮ ОБЪЕДИНЯТ ТРАНЗИТОМ; РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТИРОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ – КИРГИЗИЯ – УЗБЕКИСТАН.....	13
ВЕДОМОСТИ; БОЛЕЦКАЯ КСЕНИЯ, ХОЛЯВКО АННА; 2019.03.29; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ РЕЖИМ САМОЗАНЯТЫХ; НОВОВВЕДЕНИЯ МОГУТ КОСНУТЬСЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ И ГРАЖДАН СНГ	14
РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ, КИРЬЯНОВ РОМАН, СТАРОСТИНА ЮЛИЯ; 2019.03.31; ШОЙГУ ПРЕДЛОЖИЛ ПОСТРОИТЬ ПЕРВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ТУВЕ С ПОМОЩЬЮ АРМИИ	15
ПРАЙМ; 2019.03.30; ГЛАВА ТУВЫ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ МОЩНОСТЬ ВЕТКИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО	16
LENTA.RU; 2019.03.30; ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС СТРАНЫ ОБСУДИЛИ НА KEF'2019.....	16
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; АЛЕКСАНДР ЛАШКЕВИЧ; 2019.03.29; ПАСПОРТ ПРОЕКТА АСВГК БУДЕТ ДОРАБАТЫВАТЬСЯ СОВМЕСТНО С БИЗНЕСОМ.....	18
КОММЕРСАНТЬ; 2019.03.30; СЕГОДНЯШНЕЕ ЧИСЛО; ОБЪЕМ НЕЗАВЕРШЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА.....	21
ТАСС; 2019.03.30; ЮРИЯ ЦВЕТКОВА ВЫДВИНУЛИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «СОВКОМФЛОТА».....	21
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.29; МИХАИЛ НЕНАШЕВ: РАБОТА МОРСПАССЛУЖБЫ ВЫШЛА НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ, А НАШИ ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ – ПО-ПРЕЖНЕМУ В ЛИДЕРАХ.....	22
ТАСС; 2019.03.29; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ».....	23
ТАСС; 2019.03.29; ЭКСПЕРТ: РЫНОК ПРОЕКТОВ В ФОРМАТЕ ГЧП В РОССИИ ОЦЕНИВАЕТСЯ ПОРЯДКА В 2 ТРЛН РУБЛЕЙ	23
ТАСС; 2019.03.29; ПОДГРУППА ГОССОВЕТА ПО ДОРОГАМ ПОДНИМЕТ ВОПРОС ПОДОРОЖАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ.....	23
КОММЕРСАНТЬ. НОВОСТИ ONLINE; ИВАН БУРАНОВ, ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК, ЯНА РОЖДЕСТВЕНСКАЯ, КИРИЛЛ САРХАНЫЦ; СПЕЦПРОЕКТ ОЧЕНЬ ДОРОГИ ДОРОГИ	24
КОММЕРСАНТЬ; ВАСИЛИЙ ХИТРЫХ; 2019.03.29; В БЮДЖЕТ КРАСНОДАРА ПОСТУПИЛО 1,9 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ГОРОДСКИХ УЛИЦ.....	29

ТАСС; 2019.03.29; МОРДОВИЯ НАПРАВИТ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ	30
ТАСС; 2019.03.29; АЗЕРБАЙДЖАН И РОССИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УСКОРЕНИИ ПРОХОЖДЕНИЯ ТАМОЖНИ НА ГРАНИЦЕ	30
ПРАЙМ; 2019.03.29; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА ЖДЕТ ВКЛЮЧЕНИЯ Ж/Д В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН, ВИДИТ ИНТЕРЕС ИНВЕСТОРОВ КНР.....	30
ТАСС; 2019.03.29; НОРИЛЬСК, ТАЙМЫР И КРАСНОЯРСК ОБЪЕДИНЯТСЯ В АРКТИЧЕСКИЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР	31
ТАСС; 2019.03.29; РЖД НАМЕРЕНЫ ВЛОЖИТЬ ОКОЛО 3,2 МЛН РУБЛЕЙ В УЛУЧШЕНИЕ ЭКОЛОГИИ ЧИТЫ	31
КОММЕРСАНТЪ; АФАНАСЬЕВА АННА; 2019.04.01; ЖЕЛТЫМ УКАЗАТЕЛЯМ ОСТАВЯТ КОНКУРЕНТОВ; ПРИМЕНЕНИЕ ДОРОЖНОГО ГОСТА СНОВА ОТКЛАДЫВАЮТ	31
КОММЕРСАНТЪ; БУРАНОВ ИВАН; 2019.04.01; ГИБДД ТЯНЕТ РУЛЬ НА СЕБЯ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ УЖЕСТОЧАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА АВТОШКОЛАМИ.....	32
ТАСС; 2019.03.29; ГЛАВА «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ ДЛЯ ТАКСИСТОВ.....	34
АМУРМЕДИА; 2019.03.29; ВЕЛОСИПЕДИСТАМ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ САДИТЬСЯ ЗА РУЛЬ, ЕСЛИ НЕ СДАЛ ЭКЗАМЕН; АВТОРЫ ИНИЦИАТИВЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ ПРОВЕРКУ ЗНАНИЙ ПДД С 14 ЛЕТ	34
ТАСС; 2019.03.29; ЛДПР ПРИЗЫВАЕТ ОБЯЗАТЬ ВЛАСТИ РЕГИОНОВ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГИБДД ИЗМЕНЕНИЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ	35
ТАСС; 2019.04.01; ЧТО ИЗМЕНИТСЯ В ЖИЗНИ РОССИЯН С АПРЕЛЯ 2019 ГОДА	35
ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; СТРОИТЕЛИ ЦКАД ПОПРОСЯТ ПРЕДОСТАВИТЬ ИМ РАБОЧИЕ «ОКНА» НА КАНАЛЕ ИМЕНИ МОСКВЫ.....	35
ТАСС; 2019.03.29; ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО СОСТАВИТ ОКОЛО 60 МЛРД РУБЛЕЙ	36
ГТРК КУРСК; АННА ШПАКОВА; 2019.03.29; РОМАН СТАРОВОЙТ ОЗВУЧИЛ ПЛАНЫ ПО РЕМОНТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ КУРСКИХ ДОРОГ	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2019.03.29; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛАСЬ ОБКАТКА АВТОБУСНОГО МАРШРУТА ДО ИМАТРЫ.....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.29; В РОСТОВЕ К РАБОТЕ ПРИСТУПИЛИ НОВЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АВТОБУСЫ МАЗ	38
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СЛЮСАРЕНКО ЕКАТЕРИНА; 2019.03.29; СЕВАСТОПОЛЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ 827 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	39
ТАСС; 2019.03.29; ПЯТЬ СТАНЦИЙ КРАСНОЙ ВЕТКИ МЕТРО ЗАКРЫЛИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ДО 5 АПРЕЛЯ	39
ПРАЙМ; 2019.03.29; ФАС ПОДГОТОВИЛА ОТДЕЛЬНЫЙ ТАРИФ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОМ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЦК	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.03.29; ШКОЛЬНИКИ СМОГУТ ПРИОБРЕСТИ БИЛЕТ В КУПЕ С 50 ПРОЦЕНТНОЙ СКИДКОЙ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; «КОУЛСТАР» ХУДАЙНАТОВА К 2028Г СОЗДАСТ СОБСТВЕННОГО Ж/Д ОПЕРАТОРА, ВЛОЖИТ В ПРОЕКТ 51 МЛРД РУБ.	40
ПРАЙМ; 2019.03.29; FESCO ГОТОВА СТАТЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМ ОПЕРАТОРОМ ПРОЕКТОВ «ЕНИСЕЙСКОЙ СИБИРИ»	41
ПРАЙМ; 2019.03.29; ГТЛК ЗАКАЗАЛА 1,2 ТЫС ВАГОНОВ ДЛЯ ЗЕРНА ПОЧТИ НА 6 МЛРД РУБ.....	41
ПРАЙМ; 2019.03.29; ГТЛК ЗАКУПИТ 1,1 ТЫС ПОЛУВАГОНОВ ПОЧТИ НА 5 МЛРД РУБ.....	42

РЖД-ПАРТНЕР; ЕКАТЕРИНА БОРИСОВА; 2019.03.29; ПЕРЕХОД НАЛИЧНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА КАССЕТНУЮ БУКСУ МОЖЕТ ЗАНЯТЬ ДО 6 ЛЕТ.....	42
ТАСС; 2019.03.29; РЖД ИЗМЕНЯТ РАСПИСАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ-ЗА ПЕРЕХОДА СТРАН ЕС НА ЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ	42
КОММЕРСАНТЬ; ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2019.04.01; САБЕТТА ПРИРАСТЕТ ТЕРМИНАЛОМ «УТРЕННИЙ»	42
ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.03.31; «ГАЗПРОМ» ОБЪЯВИЛ О ПРОЕКТЕ НА БАЛТИКЕ НА 700 МЛРД РУБЛЕЙ; ПАРТНЕРОМ МОНОПОЛИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГИГАНТСКОГО КОМПЛЕКСА БУДЕТ «РУСГАЗДОБЫЧА»	43
ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; НОВАК: АРКТИКЕ НУЖНО ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ВЛАСТЕЙ, СОЗДАНИЕ НАЦПРОЕКТА – ВОПРОС ПРАВИТЕЛЬСТВА.....	45
ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO (ГОЛОВНАЯ КОМПАНИЯ – ПАО «ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО» И ЛЕСОПРОМЫШЛЕННАЯ SEGEZNA GROUP ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ И О КОМПЛЕКСНОМ ЛОГИСТИЧЕСКОМ СОПРОВОЖДЕНИИ ПРОЕКТОВ СОЗДАНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ЛЕСОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ SEGEZNA В РЕГИОНАХ РОССИИ.....	45
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.29; ПОДПИСАН АКТ ТЕХПРИЕМКИ ГОЛОВНОГО МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО МЕЛКОСИДЯЩЕГО БУКСИРА-СПАСАТЕЛЯ ПРОЕКТА MPSV 12 ДЛЯ МОРСПАССЛУЖБЫ	45
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.29; ПОДГОТОВЛЕН ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ЗОНАХ БЕЗОПАСНОСТИ ВОКРУГ ИСКУССТВЕННЫХ УСТАНОВОК НА ШЕЛЬФЕ РОССИИ.....	46
ТАСС; 2019.03.29; ЯКУТИЯ ПРЕДСТАВИТ ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ДВУХ ПОРТОВ НА АРКТИЧЕСКОМ ФОРУМЕ В ПЕТЕРБУРГЕ	46
РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.29; ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ СОСТАВИЛ 816,5 МЛН ТОНН ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА	47
ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.03.29; ЖИТЕЛИ МУРМАНСКА ЖАЛУЮТСЯ ЧИБИСУ НА УГОЛЬНУЮ ПЫЛЬ ИЗ ПОРТА.....	48
ТАСС; 2019.04.01; СУД В ПРИМОРЬЕ РЕШИЛ ОСТАНОВИТЬ РАБОТУ СТИВИДОРА НА 14 ДНЕЙ	48
ПРАЙМ; 2019.03.29; СТРОИТЕЛЯ II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА ПЛАНИРУЕТСЯ ОПРЕДЕЛИТЬ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ	49
ТАСС; 2019.03.29; ПРОЕКТ ПОРТА В КРАСНОЯРСКЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВКЛЮЧЕН В ПЛАН РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	49
ИА REGNUM; 2019.03.29; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНЯТ ВОЗДЕЙСТВИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ НА ЭКОЛОГИЮ	50
ТАСС; 2019.03.29; МЕДВЕДЕВ: ВЛАСТИ ПОТРАТЯТ 15 МЛРД РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ В 2019 ГОДУ	51
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН САФРОНОВ, АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.01; S7 ПОТЕРЯЛА СОВЛАДЕЛЬЦА; НАТАЛИЯ ФИЛЕВА ПОГИБЛА В АВИАКАТАСТРОФЕ.....	52
ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.04.01; БЕЗБАГАЖНЫЙ ОТСЕК: РОССИЯНЕ ПОЛЮБИЛИ ЛЕТАТЬ НАЛЕГКЕ.....	53
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТИНА ОЛЬГА, ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ, КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.04.01; «РУСЛАЙН» ГОТОВИТСЯ ПЕРЕСЕСТЬ НА SSJ 100	56

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.03.31; ЧИНОВНИК МИНПРОМТОРГА ВОЗГЛАВИТ ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ; РАВИЛЬ ХАКИМОВ СТАНЕТ ПРЕЗИДЕНТОМ КОРПОРАЦИИ «ИРКУТ»	57
ТАСС; 2019.03.31; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ПРЕКРАТИЛА ВЫПОЛНЯТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	58
ТАСС; 2019.03.30; АЭРОДРОМ ХАНТЫ-МАНСКИЙСКИЙ ПЕРЕШЕЛ НА ПРИМЕНЕНИЕ ДАВЛЕНИЯ QNH И ИЗМЕРЕНИЕ ВЫСОТ В ФУТАХ	59
ТАСС; 2019.03.30; МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАТУС АЭРОПОРТА КЫЗЫЛА ПОЗВОЛИТ СВЯЗАТЬ АВИАРЕЙСАМИ МОНГОЛИЮ И СИБИРЬ.....	59
ТАСС; 2019.03.30; САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» ПЛАНИРУЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА АВИАМАРШРУТАХ В СИБИРИ	60
ТАСС; 2019.03.29; ХАБ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В КРАСНОЯРСКЕ НАЧНЕТ РАБОТУ В 2020 ГОДУ	61
ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ НАЧАЛА ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА – ГУБЕРНАТОР	61
ТАСС; 2019.03.29; КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕДАН «НОВАПОРТУ».....	61
ТАСС; 2019.03.29; САНИТАРНАЯ АВИАЦИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИТ ТРИ НОВЫХ ВЕРТОЛЕТА ДО КОНЦА 2019 ГОДА.....	62
ПРАЙМ; 2019.03.29; МКБ ОТКРОЕТ ГТЛК КРЕДИТ ДО 6,3 МЛРД РУБ НА ПОКУПКУ ВЕРТОЛЕТОВ.....	63
УРАЛИНФОРМБЮРО; 2019.03.29; ТЮМЕНСКИЕ АВИАТОРЫ ВЫИГРАЛИ СХВАТКУ СО СТРУКТУРОЙ РОСАВИАЦИИ.....	63
ИА МОСКВА; 2019.03.29; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОДАЛ ИСК К «ПОЧТЕ РОССИИ» И РОСИМУЩЕСТВУ О ПРИЗНАНИИ ДВУХ ПОСТРОЕК У АЭРОДРОМА САМОВОЛЬНЫМИ.....	63
БАЙКАЛ-DAILY; 2019.03.29; В БУРЯТИИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ АВИАКОМПАНИИ, ПОСЛЕ РЕЙСА КОТОРОЙ ПОГИБ РЕБЕНОК	64
ПРАЙМ; 2019.03.29; НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСНАЩЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ В ЕС НЕ ЗАКРОЮТ ВЪЕЗД МАШИНАМ ИЗ ДРУГИХ СТРАН	64
ТАСС; 2019.03.31; ДОГОВОР О ДРУЖБЕ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ УКРАИНЫ С РФ ПРЕКРАЩАЕТ ДЕЙСТВИЕ	64
ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; УКРАИНА ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ЕВРОПЕЙСКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПРОЕКТУ СЕФ	65
ТАСС; 2019.03.31; ОПОРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КРАСНОЯРСКА БУДЕТ ГОТОВИТЬ КАДРЫ ДЛЯ АВИАЦИОННОГО ХАБА «АЭРОФЛОТА».....	65
ТАСС; 2019.03.29; КОТЮКОВ: УНИВЕРСИТЕТЫ СТАНУТ ДРАЙВЕРАМИ РОСТА ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ И ПОДГОТОВКИ КАДРОВ	66
ТАСС; 2019.04.01; АКЦИОНЕР S7 НАТАЛИЯ ФИЛЕВА РАЗБИЛАСЬ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ГЕРМАНИИ	67
ТАСС; 2019.04.01; В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА ЗАДЕРЖАНЫ 15 РЕЙСОВ.....	68
ТАСС; 2019.04.01; ЗАДЕРЖАННОЕ В НАХОДКЕ СУДНО OCEAN CROWN ПОКИНУЛО ПОРТ ПОСЛЕ ОТКАЗА КОМАНДЫ ОТ ПРЕТЕНЗИЙ	68
ТАСС; 2019.04.01; ЭКИПАЖ СТОЯЩЕГО В ПУСАНЕ СУДНА «ПАРТИЗАН» СНОВА ОТСЕЛЯЮТ В ОТЕЛЬ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ТОПЛИВА	69
РИА НОВОСТИ; 2019.03.30; В ТАТАРСТАНЕ ВЕРТОЛЕТ МИ-2 СОВЕРШИЛ ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ	69
ТАСС; 2019.03.30; ВЕРТОЛЕТ ДОСТАВИЛ В БОЛЬНИЦУ ПОСТРАДАВШЕГО В ДТП С АВТОБУСОМ И ГРУЗОВИКОМ В НОВОЙ МОСКВЕ.....	70
РИА НОВОСТИ; 2019.03.29; ПОД ЛИПЕЦКОМ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ ПОСТРАДАЛИ ДЕСЯТЬ ЧЕЛОВЕК	70

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2019.03.29; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ УДАРЕ МОЛНИИ В ПРИЗЕМЛЯВШИЙСЯ САМОЛЕТ	70
РИА НОВОСТИ; 2019.03.29; УПАВШИМ С ТРАПА ПАССАЖИРАМ АЭРОПОРТА В БАРНАУЛЕ ВЫПЛАТИЛИ КОМПЕНСАЦИЮ	71
ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2019.03.29; АЭРОПОРТ «КАЗАНЬ» ПРИНЯЛ БОРТ С ТУРИСТАМИ	71
ТАСС; 2019.03.29; В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЭКС-ГЛАВА АВТОПРЕДПРИЯТИЯ ПОДОЗРЕВАЕТСЯ В СОКРЫТИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ	71

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ДУБОВ ГРИГОРИЙ; 2019.03.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО ВЕДОМСТВАМ ПРОВЕСТИ МОНИТОРИНГ ЦЕН АВИАБИЛЕТОВ

Министерствам энергетики, финансов и транспорта, а также Федеральной антимонопольной службе России необходимо провести мониторинг цен на авиабилеты и авиационное топливо. Соответствующее правительственное поручение опубликовано на сайте кабинета министров. О результатах работы и предложениях по недопущению существенного роста цен ведомства должны отчитаться до 26 апреля.

В мониторинге должны участвовать и заинтересованные федеральные органы исполнительной власти. Ответственными назначены глава Минэнерго Александр Новак, **министр транспорта Евгений Дитрих**, глава Минфина и первый вице-премьер Антон Силуанов, а также глава ФАС Игорь Артемьев. За координацию работы ведомств отвечают вице-премьеры Дмитрий Козак и **Максим Акимов**.

В конце февраля стало известно, что за последние три месяца цены на авиабилеты выросли на 5-33%, об этом сообщала газета «Коммерсантъ». После этого ФАС решила проверить данные о росте цен на авиабилеты. Ранее Козак предупреждал о росте стоимости авиабилетов в пределах инфляции. Также на увеличение цен повлияют изменение стоимости топлива, курс рубля и инвестиции в приобретение самолетов. В «Аэрофлоте» в середине февраля подчеркивали, что не собираются в ближайшее время поднимать цены на авиабилеты.

В середине марта ФАС выяснила, что рост цен на авиабилеты не превысил 5%, это произошло из-за увеличения топливного сбора и сокращения предложений по льготным ценам и промоакциям. В службе подчеркивали, что основным каналом продажи авиабилетов остаются сайты и офисы авиакомпаний, а доля продаж через агрегаторы не превышает 30%.

<https://www.rbc.ru/business/30/03/2019/5c9f24959a794713bd234c55>

На ту же тему:

<https://rns.online/energy/Pravitelstvo-poruchilo-provesti-monitoring-tsen-na-aviabileti-i-toplivo-2019-03-30/>

<https://tass.ru/ekonomika/6276972>

<https://1prime.ru/business/20190330/829851098.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/616698-pravitelstvo-monitoring-aviabilitye-toplivo>

<https://www.pnp.ru/social/kabmin-poruchil-provesti-monitoring-cen-na-aviabilitye-i-toplivo.html>

<https://rg.ru/2019/03/30/kabmin-poruchil-razrabotat-mery-protiv-rosta-cen-na-aviatoplivo.html>

<https://rg.ru/2019/03/31/kabmin-ne-dopustit-rosta-cen-na-aviatoplivo.html>

<https://iz.ru/862308/2019-03-30/pravitelstvo-poruchilo-ministram-provesti-monitoring-tcen-na-aviabilitye-i-toplivo>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/03/30/797813-monitoring-tsen>

<https://www.bfm.ru/news/410648>

<https://360tv.ru/news/vlast/ministerstvam-poruchili-zamorozit-tseny-na-aviabilitye-pri-neobhodimosti/>

https://piter.tv/event/Pravitelstvo_RF_poruchilo_zatormozit_rost_cen_na_aviabileti/

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.03.30; ЦЕНЫ ПРОВЕРЯТ

В: Провести мониторинг цен на авиабилеты и авиатопливо распорядился кабмин. Координировать исполнение поручено вице-премьеру Дмитрию Козаку и Максиму Акимову. **Минтранс**, Минэнерго, Минфин и ФАС должны подготовить предложения, как не допустить существенного роста цен. 18 марта президент усомнился в справедливости

формирования цен на авиабилеты, которые, как выразился Путин, высчитываются компьютером так, как это выгодно авиакомпаниям. По данным ряда электронных сервисов продажи билетов, за зимние месяцы цены выросли от 5 до 33 процентов в зависимости от направления. Антимонопольщики настаивают, что рост не превысил 5 процентов. Причина – увеличение топливного сбора после подорожания авиакеросина. На субсидирование авиаперелетов в этом году власти выделяют 15 миллиардов рублей, заявил накануне Дмитрий Медведев. Это вдвое больше, чем потратили в 2018-м. По словам премьера, нужно стимулировать перевозчиков выполнять льготные перелеты.

ТАСС; 2019.03.29; В КРЕМЛЕ ОПРОВЕРГЛИ СООБЩЕНИЯ О ТОМ, ЧТО ПУТИН ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков опроверг сообщение о том, что российский лидер Владимир Путин якобы выступил против строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань.

Он отметил, что появившаяся информация не соответствует действительности. «Дело в том, что пока разные варианты находятся на стадии проработки, каких-либо окончательных решений не принималось», – заявил Песков журналистам.

По словам представителя Кремля, «говорить, что тот или иной вариант полностью отвергнут в пользу иного, неверно». «Работа продолжается. Это сложный процесс, многогранный, связанный с экономической целесообразностью, с кумулятивным эффектом для экономики и для целого ряда регионов, поэтому, конечно, с бухты-барухты принимать решение было бы неверно», – пояснил Песков.

Ранее «Коммерсантъ» сообщил о том, что президент поставил под сомнение целесообразность проекта строительства этой ВСМ.

Строительство ВСМ предусмотрено проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Протяженность магистрали должна составить около 790 км, скорость движения поездов – 400 км/ч, остановки планируется организовать через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани может составить 3,5 часа против нынешних 14 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/6273256>

ТАСС; 2019.03.30; ОБОБЩЕНИЕ: ИТОГИ КРАСНОЯРСКОГО ФОРУМА: КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НЕ ЦЕЛЬ, А ИНДИКАТОР УСПЕХА

Экономический форум завершает работу в Красноярске: представший в обновленном формате саммита конкурентоспособности, он объединил в себе идеи бизнеса, федеральной и муниципальной власти по переходу от политики импортозамещения к политике экспортного ориентирования.

Россия в глобальном рейтинге конкурентоспособности Всемирного экономического форума за год поднялась на две позиции, до 43 места, оказавшись между Латвией и Кипром. Чтобы продолжить рост, нужно развивать инфраструктуру (транспортную и энергетическую), стимулировать инвестиции и снижать административные барьеры, рассказал на пленарной сессии форума председатель оргкомитета, вице-премьер Дмитрий Козак.

«Экспорт – не самоцель. Это маркер конкурентоспособной продукции. Мы должны поддерживать производство только такой продукции, которая пользуется спросом не только у российского потребителя, но и во всем мире, которая конкурирует с другими зарубежными рынками. В этом смысл всей нашей обновленной промышленной политики», – прокомментировал ключевую идею форума вице-премьер.

Национальная конкурентоспособность

Поддержать переход на экспортные рельсы призван национальный проект «Международная кооперация и экспорт». В рамках него уже в текущем году должно быть

заключено 250 соглашений с компаниями о развитии корпоративных программ повышения конкурентоспособности, напомнил замминистра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов. Это соглашение откроет для участников доступ к льготному кредиту со сниженной на 4,5% годовых ставкой, взамен обязательств по наращиванию экспорта. Впервые бизнес получит долгосрочные льготы: став участником экспортного нацпроекта, он получит гарантию неизменности субсидий на шестилетний период, тогда как прежние меры господдержки действовали только год.

Государство должно поддержать бизнес и за счет снятия административных барьеров. На пленарной сессии форума Козак вновь отметил важность закрепления механизма ввода любых регуляторных новаций для бизнеса с отсрочкой. Более того – отсрочка для этих новаций, которые влекут негативные издержки для бизнеса, должны вводиться в действие только по истечении переходного периода в 2-3 года, убежден вице-премьер. Это требование должно относиться к любым инициативам власти – административным, налоговым, санитарным, а также в том случае, если какой-то вид предпринимательской деятельности криминализуется.

Инициатива, которую Козак назвал «инвестиционным кодексом», уже заложена в пакет законопроектов о защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в РФ, который разработал Минфин. Парламент может рассмотреть документы уже в весеннюю сессию.

Нефть как двигатель торговли

На пленарной сессии министром энергетики России Александром Новаком был затронут вопрос перспектив российской нефтегазовой отрасли в мировой экономике. В частности, он высоко оценил конкурентоспособность ТЭК России, которая обеспечивается большой ресурсной базой, низкой себестоимостью добычи и развитой инфраструктурой. Министр заметил, что в мировой торговле нефти Россия сейчас занимает почти 25%, в газе – 22-23%, угле – 20%. Для повышения конкурентоспособности России нужно двигаться дальше, диверсифицировать свою энергетику и занимать новые ниши, подчеркнул Новак. Основной потенциал для развития у нефтегазовой отрасли России – в области нефтегазохимического производства и сжиженного природного газа.

По рынку СПГ Россия может до 2035 года удовлетворить треть возможного роста спроса и увеличить производство до 100 млн тонн в год. При этом Минэнерго рассчитывает на стимулирование промышленности за счет выпуска российского СПГ-оборудования, а также на существенное повышение налоговых отчислений в бюджет.

Второе потенциальное направление для развития – нефтегазохимия. Оно позволит создать дополнительную стоимость добываемых в России углеводородов за счет более глубокой переработки. Сейчас Россия занимает всего 2,2% на этом рынке, но у страны есть все необходимые инструменты для развития, считает Новак.

Вице-премьер Козак в своей речи тоже выделил эти два направления. По его словам, правительством уже утвержден комплекс мер развития нефтегазохимии, которые позволят привлечь в отрасль до 40 млрд долларов инвестиций и создадут более 18 тыс. рабочих мест. Козак заметил, что правительство также будет поддерживать локализацию критически важного оборудования для производства СПГ и строительства судов-газовозов.

Проекты в энергетике

Участники форума отметили, что ряд проектов в электроэнергетике, которые планируется реализовать в среднесрочной перспективе, также может внести весомый вклад в борьбе за рост конкурентоспособности страны. Так, президент «Русэнергосбыта» Михаил Андронов сообщил ТАСС, что, по его мнению, продление поддержки программы ДПМ ВИЭ (договор поставки мощности генерирующих объектов возобновляемых источников энергии) после 2024 года поможет российским предприятиям увеличить объем сырьевого экспорта, но при условии корректно установленных параметров обновленной

программы. По его словам, в программу должна быть заложена мотивация для производителей продавать свои наработки не только в России, но и на зарубежных рынках.

О необходимости продления программы поддержки «зеленой» энергетики в России и ее параметрах говорят уже не первый год. На заседании правительственной комиссии по развитию электроэнергетики, прошедшем в субботу в рамках форума, этот вопрос был включен в повестку, но решение по нему опять не было принято.

Договорились отложить принятие (решения) по параметрам после подведения итогов конкурса по ДПМ штрих (программа модернизации тепловых мощностей, утверждающая механизм привлечения инвестиций в энергетику), чтобы понимать, какие у нас есть возможности в плане ресурсов. В целом мы поддерживаем продление, но параметры нужно будет согласовать», – сказал Новак журналистам по итогам правкомиссии.

Знаковым моментом форума стал запуск первой серии Богучанского алюминиевого завода в Красноярском крае. Завод находится в составе Богучанского энерго-металлургического объединения (БЭМО), этот проект «Русал» реализует совместно с «Русгидро». Кнопку запуска первой серии БоАЗ по отмашке рабочих завода нажали генеральный директор «Русала» Евгений Никитин, председатель правления – генеральный директор «Русгидро» Николай Шульгинов, вице-премьер РФ Дмитрий Козак, губернатор Красноярского края Александр Усс и полномочный представитель президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло.

Алюминий с новой линии завода пойдет преимущественно на внутренний рынок, рассказал глава «Русала», напомнив, что, согласно дорожной карте по развитию алюминиевой промышленности до 2023 года, внутренний рынок алюминия должен достигнуть 2,8 млн т. При этом новое производство незначительно, но увеличит долю экспорта «Русала»: прирост может составить порядка 1%.

Розничная торговля

Одним из ключевых событий форума стала конференция по развитию розничной торговли с участием вице-преьера Дмитрия Козака, заместителя руководителя Минпромторга РФ Виктора Евтухова, замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Андрея Кашеварова и представителей бизнеса. Открывая встречу, Козак обозначил основные проблемные вопросы в отрасли – это настройка системы саморегулирования, определение оптимальной доли на рынке крупных торговых сетей, а также тарифы эквайринга для ретейлеров.

Саморегулирование отрасли необходимо адаптировать под новые рыночные условия, а также сделать этот процесс более эффективным, реально, а не номинально дополняющим законодательное регулирование. Для этого была создана рабочая группа, в которую вошли представители крупных торговых сетей, а также отраслевые ассоциации производителей и поставщиков, напомнил Евтухов.

Ритейлеры и поставщики подготовят дорожную карту по саморегулированию отрасли до 2021 г., сообщила гендиректор «Магнита» Ольга Наумова. Эта дорожная карта предполагает перезапуск, а также совершенствование действующих механизмов, а именно Кодекса добросовестных практик (КДП). Сейчас торговые сети и поставщики подписывают дополнительные соглашения, обеспечивающие соблюдение норм действующей редакции кодекса. В дальнейшем планируется разработка и утверждение обновленной версии кодекса, отметила Наумова.

Для поддержания конкуренции на рынке развитие торговых сетей сейчас ограничено порогом доминирования на региональных рынках в пределах 25%. Представители малого и среднего бизнеса несколько раз поднимали вопрос о сокращении этой доли, также в отрасли обсуждалась возможность увеличения порога доминирования. На форуме в Красноярске крупный ретейл выступил за сохранение статус-кво. «Короткий ответ на вопрос, а надо ли менять прямо сейчас пороговое значение,

установленное в законе, – нет, не надо. Это палка о двух концах. Где-то в регионах власти заинтересованы в широкой экспансии федеральных сетей, потому что они подхватывают исполнение социальной функции по доставке широкого перечня товаров широким слоям населения по доступным ценам. Где-то – нет. Это региональная повестка, и я считаю неправильным диктовать им через изменение порога, к которому привыкли все», – отметил председатель президиума Ассоциации компаний розничной торговли (АКОРТ) Сергей Беляков.

Что касается вопроса возможности снижения банками тарифов эквайринга для ретейла, то стороны пока так и не пришли к соглашению. При этом ФАС и ЦБ завершают согласование позиции с Центральным банком, сообщил журналистам в кулуарах форума замглавы ФАС Кашеваров.

«Позиции две основных в дополнение к тем, которые обсуждались: об отсутствии необходимости в государственном регулировании на данном этапе и то, что все тарифы, по которым заключаются соглашения между банками и торгово-сервисными предприятиями, должны публиковаться, они должны быть доступны, и вторая часть – это все-таки ведение постоянного диалога между (торговыми) сетями и банками по образу и подобию Центрального депозитария, у которого есть комитеты пользователей, либо же в формате, в котором беседуют сети с поставщиками в Межотраслевом экспертном совете», – сказал он.

Региональная повестка

Для российских регионов центральной темой повестки форума стала реализация мегапроекта «Енисейская Сибирь», объединяющего в рамках единого экономического пространства регионы в бассейне реки Енисей – Красноярский край, Хакасию и Туву.

Сейчас «Енисейская Сибирь» насчитывает десятки проектов и инициатив разной направленности, а общий инвестиционный портфель оценивается в 1,9 млрд рублей. Проекты предусматривают создание в енисейских регионах новых предприятий добывающей, обрабатывающей промышленности, логистических и инфраструктурных мощностей, туристических кластеров, которые позволят повысить конкурентоспособность сибирских регионов.

В частности, Республика Хакасия, которой сегодня недостаточно магистралей для связи с соседними регионами, рассчитывает проложить автомобильную дорогу стоимостью 18 млрд рублей в Алтайский край. Республика Тыва, экономическое развитие которой ограничивает отсутствие железных дорог, планирует строительство магистрали «Кызыл – Курагино». В рамках «Енисейской Сибири» заявлены и кластерные проекты – так, в организацию новых производств кластера Красноярская технологическая долина будет вложено около 20 млрд рублей, а ведущие российские IT-компании создадут в Красноярске Цифровую долину, которая даст региону 5 тыс. новых рабочих мест. Отдельным сегментом «Енисейской Сибири» станет развитие туризма – на форуме были презентованы проекты двух туристических кластеров в Красноярском крае и Хакасии. Они предусматривают различные объекты – горнолыжные комплексы, этнопоселения, туристические маршруты. Объем инвестиций в создание двух кластеров составит более 20 млрд рублей.

Помимо конкретных инвестиционных проектов, презентованных на форуме, инициаторы «Енисейской Сибири» провели ряд мероприятий, связанных с общей ее структурой. Так, в ходе форума Корпорация развития «Енисейской Сибири» договорилась с властями трех регионов о проведении конкурсов профессионального мастерства Worldskills, которые позволят выявить кадровый потенциал регионов.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; РОМАНОВА ВИКТОРИЯ, СТАРИЦКАЯ АННА; 2019.03.29; ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНАЯ, ЗАТО ГЛОБАЛЬНАЯ. ЧТО НЕ ТАК С ПРОЕКТОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВСМ МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД

Владимир Путин пока не озвучил окончательное решение о проекте строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Нижний Новгород. Потенциальной заменой может стать платная автотрасса до Казани. Опрошенные «360» эксперты пояснили, что проект требует дополнительной проработки. Но и с альтернативным вариантом может возникнуть много проблем.

По словам знакомого с ситуацией источника «Коммерсанта», сомнение в целесообразности проекта Путин озвучил во время недавней встречи с профильным вице-премьером **Максимом Акимовым**. Причиной стала неуверенность в стабильности пассажиропотока на этом направлении. Собеседники издания заявили, что Путин уже поручил проработать проект ВСМ Москва – Петербург, где пассажиропоток гарантированно будет выше. Эту информацию «Ведомостям» подтвердил участник правительственных совещаний. По его словам, президент поручил своему помощнику по экономическим вопросам Андрею Белоусову провести дополнительную оценку проекта.

Концепцию строительства дороги разработали довольно еще в 2013 году, но пока работы так и не начались. Первоначально планировалось проложить ВСМ до Казани. Позднее дорога вошла бы масштабную скоростную магистраль «Евразия» – от Берлина до Пекина. Однако строительство влетело бы в слишком большую копеечку: проект оценили в 1,3 триллиона рублей. В связи с этим решено было строить скоростную железную дорогу до Нижнего Новгорода. По предварительным расчетам, ВСМ Железнодорожный – Гороховец обошлась бы почти вдвое дешевле: 621,5 миллиарда рублей. Участок даже успели вложить в комплексный план развития магистральной инфраструктуры.

В марте Дмитрий Медведев направил президенту доклад о необходимости начать строительство. Но в самом правительстве единой позиции по этому вопросу не было. Против выступили Минфин с Антоном Силуановым, считающие проект неэффективным и малоприбыльным. **Министр транспорта Евгений Дитрих**, Белозеров и **Акимов**, напротив, прокладку ВСМ поддержали.

Альтернативой скоростной железной дороги в Нижний Новгород, может стать платная автотрасса до Казани стоимостью 530 миллиардов рублей, а также реконструкция бесплатных автодорог в том направлении. Эту идею поддерживает первый вице-премьер Антон Силуанов.

11 апреля президент, гендиректор РЖД Олег Белозеров и главы профильных ведомств обсудят этот вопрос на совещании. Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков подтвердил РБК, что окончательного решения в Кремле нет.

«Та информация, что появилась (об отсутствии поддержки проекта со стороны президента – прим. ред.), она не соответствует действительности. Пока разные варианты находятся на стадии проработки, окончательных решений не принималось. Говорить, что тот или иной вариант полностью отвергнут в пользу иного, неверно», – заявил он.

Невыгодный и невостребованный

Опрошенные «360» эксперты также сошлись во мнении, что финансовое обоснование постройки ВСМ неясное и лучше дополнительно проверить расчеты, прежде чем вкладывать гигантские средства в проект.

По мнению профессора кафедры «Проектирование и строительство железных дорог» **Московского государственного университета путей сообщения** Анатолия Васильева, проект и в самом деле чрезмерно дорогостоящий, а само направление не особо востребованное.

«Проект требует дополнительной проработки. Идти в этом направлении нужно, но не с такими затратами», – сказал он.

А вот построить платную автодорогу до Казани гораздо проще. Ведь платные участки можно строить и вводить в эксплуатацию по очереди, как это было с трассой до Санкт-Петербурга. С железной дорогой такой вариант невозможен: нельзя построить один скоростной участок, а после него проложить кусочек обычной дороги.

Семь раз отмерить

По словам члена комитета Госдумы по транспорту и строительству Александра Васильева, вопрос создания ВСМ обсуждали около двух недель назад на совещании в РЖД. Проект включен в стратегию развития в России железных дорог, поэтому участники мероприятия верят, что его реализуют.

«Но там непонятна финансовая составляющая: сколько будет стоить проезд по этой магистрали и как быстро она окупится. Но, на мой взгляд, сейчас это можно измерить достаточно точно: какое количество пассажиров и грузов поедет по магистрали. Те, кто занимается этим, могут составить транспортные модели и посчитать, сколько денег получится выручить с ВСМ», – сказал парламентарий.

Однако иногда, по его словам, правительство рассматривает проекты не как вариант для выгодных инвестиций, а просто как объект вложения средств. И тогда целью тех, кому их поручают, становится не окупаемость, а просто реализация поставленной задачи.

«На мой взгляд, здесь нужно смотреть шире и считать, как вложенные средства будут окупаться и возвращаться. Проект должен быть рабочим и самоокупаемым», – добавил Васильев.

Хрен редьки не слаще

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров сомневается, что в ближайшее время власти примут решение о строительстве магистрали. Причина: экономический смысл проекта неочевиден и не очень понятен. Нет смысла строить дорогу за почти 700 миллиардов рублей в не самом популярном у пассажиров направлении, где вряд ли кто-то захочет платить пять-шесть тысяч за билет. Тогда как сейчас билеты стоят в пределах одной-полутора тысяч.

«Туда сейчас ходят «Ласточки» и обычные поезда. И нет той аудитории, которая готова платить в разы больше, только чтобы доехать на несколько часов быстрее. Такие пассажиры есть на направлении Москва – Санкт-Петербург, и там, в принципе, высокоскоростное движение работает», – сказал аналитик.

По словам Бурмистрова, вполне понятно почему руководство страны пока не поддержало постройку магистрали в Нижний Новгород. Прокладка ВСМ экономически нецелесообразна, но за нее «держались как за часть глобального проекта». Бурмистров также уверен, что платную автодорогу до Казани нельзя называть альтернативой ВСМ. Трасса, заявил он, ориентирована не на пассажирский, а на грузовой транспорт. Но и с ней все не так просто.

«Со строительством автомобильной дороги Москва – Казань ситуация тоже непростая. Ее еще два года только проектировать. По сути, текущую ситуацию можно рассматривать как поручение запустить процесс проектирования и посмотреть, что там будет получаться», – добавил аналитик.

Пока не будет проекта и ясных экономических оценок альтернатива в виде платной автодороги существует лишь в зачаточном состоянии вроде обсуждений. Еще одна проблема связана с возможной платой за проезд. Многие водители, например, считают две тысячи рублей слишком большой ценой за поездку из Москвы в Санкт-Петербург. А в этих городах выше как транспортные потоки, так и доходы населения.

«В течение двух лет будет ясно, какой потенциал у этого проекта. В значительной степени он будет зависеть от платы. Если она будет высокой, люди не поедут и смысла от проекта не будет», – заключил аналитик.

<https://360tv.ru/news/tekst/ekonomicheskii-netselesoobraznaja-zato-globalnaja-cto-ne-tak-s-proektom-zheleznodorozhnoj-vsm-moskva-nizhnij-novgorod/>

ГУДОК; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2019.04.01; СРЕДНЮЮ АЗИЮ ОБЪЕДИНЯТ ТРАНЗИТОМ; РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТИРОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ – КИРГИЗИЯ – УЗБЕКИСТАН

Министерства транспорта и железнодорожные администрации России (ОАО «РЖД») и Киргизии (ГП «Кыргыз темир жолу») в минувший четверг заключили меморандум о сотрудничестве, который предполагает участие РЖД в развитии железных дорог республики. Стороны планируют соединить железнодорожные линии северных и южных регионов Киргизии и обеспечить сообщение с соседними странами.

Соглашение подписали в ходе государственного визита президента России Владимира Путина в Киргизию. В составе российской делегации в Бишкек прибыли в том числе **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров и представители бизнеса.

По информации **Минтранса** России, одна из целей реализации совместных проектов – социально-экономическое развитие Киргизии. Планируется, что развитие железнодорожной сети страны будет осуществляться совместно с соседними странами – Китаем и Узбекистаном. На данный момент железнодорожная сеть республики представляет собой несколько не связанных между собой линий, что не позволяет использовать ее как транзитную магистраль.

«Среди рассматриваемых проектов в документе указано строительство железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан и железнодорожного соединения северных и южных регионов Киргизии», – говорится в пресс-релизе министерства.

Напомним, что соединение железных дорог Китая, Киргизии и Узбекистана обсуждается уже более 20 лет. За это время Китай и Киргизия подготовили несколько вариантов маршрута магистрали, но им не удалось договориться – в частности, китайская сторона настаивала на том, чтобы ширина колеи новой линии составляла 1435 мм, а киргизская выступала за строительство железной дороги с шириной колеи 1520 мм. Кроме того, за все эти годы так и не смогли найти инвесторов для реализации проекта.

По мнению председателя комитета по вопросам промышленной политики, экспорта и инфраструктуры Торгово-промышленной палаты Киргизии Кубата Рахимова, основные преимущества от строительства железной дороги через три страны получают Китай и Узбекистан, поэтому им было бы логично взять на себя основные расходы.

Генеральный директор «Кыргыз темир жолу» (КТЖ) Канатбек Абдыкеримов перед подписанием меморандума рассказал, что предварительная стоимость реализации совместных инфраструктурных проектов России и Киргизии оценивается в \$5-7 млрд, но сумма инвестиций еще будет уточняться. Речь идет о строительстве железных дорог внутри страны и соединении Киргизии с Узбекистаном и Китаем.

«Нужно определить четкие технические стандарты, а в будущем – прозрачную финансовую модель. Сегодня идет подготовка технико-экономического обоснования, в июле-августе закончим, и после разработки будет известен окончательный бюджет», – пояснил глава КТЖ.

Отметим, что железнодорожные администрации России и Киргизии определили основные направления сотрудничества еще в январе этого года – тогда стороны впервые договорились о том, что холдинг примет участие в развитии железнодорожной сети Киргизии. В пресс-релизе ОАО «РЖД» отмечается, что первый этап разработки технико-экономического обоснования инфраструктурных проектов на территории республики стороны завершили в феврале.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458553>

ВЕДОМОСТИ; БОЛЕЦКАЯ КСЕНИЯ, ХОЛЯВКО АННА; 2019.03.29; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ РЕЖИМ САМОЗАНЯТЫХ; НОВОВВЕДЕНИЯ МОГУТ КОСНУТЬСЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ И ГРАЖДАН СНГ

Новый налоговый режим для самозанятых может быть доработан – премьер Дмитрий Медведев поручил проработать возможность использования его гражданами стран СНГ, освободить таксистов от обязанности получать статус индивидуальных предпринимателей (ИП), если они зарегистрировались в системе, и распространить эксперимент на все регионы. Для водителей такси возможны и другие послабления – в нормах транспортного законодательства. С подобными просьбами к Медведеву обратились на встрече с ним топ-менеджеры «Яндекса» и Mail.ru Group, поручение было дано вице-премьеру Максиму Акимову, рассказали «Ведомостям» два участника встречи.

Генеральный директор «Яндекс.Такси» Тигран Худавердян предложил ввести электронные путевые листы для таксистов и упростить некоторые нормы транспортного законодательства для самозанятых водителей, говорит представитель «Яндекс.Такси».

Первый вопрос касался упрощения и цифровизации предрейсовых осмотров в такси. До сих пор перед каждой сменой выдаются бумажные путевые листы. В эпоху цифровых технологий и онлайн реестров очевидно, что эта норма устарела, почти все этапы техосмотров автомобиля можно проводить в режиме реального времени. Большинство автомобилей уже снабжены специальными устройствами, которые собирают информацию о состоянии автомобиля – например, об исправности тормозов. Считывание такой информации позволит формировать электронный путевой лист по результатам проверки, а также хранить эти данные в едином реестре.

Второй вопрос – самозанятые таксисты, рассказывает представитель «Яндекс.Такси». Почти 30% от всех зарегистрированных самозанятых в России – водители. При этом для самозанятых таксистов, как и прежде, действует ограничение. Сейчас таксисты, которые уже зарегистрировались в Федеральной налоговой службе (ФНС) и платят налоги, вынуждены получать статус индивидуальных предпринимателей. Для таксистов это лишние выплаты и бюрократия, которые обесценивают возможности налогового режима для самозанятых. На встрече Худавердян предложил приравнять самозанятых таксистов к ИП с точки зрения транспортного законодательства, а именно – дать самозанятым право получать разрешения на свои машины такси без дублирования статуса ИП. Премьер поручил присутствующим на встрече членам правительства проработать оба вопроса, говорит представитель «Яндекс.Такси».

Кроме того, представители Mail.ru Group обратили внимание премьера и на другие аспекты регулирования самозанятых, рассказали «Ведомостям» два участника совещания. Во-первых, Mail.ru Group попросила Медведева быстрее распространить эксперимент и на другие регионы России. Сейчас эксперимент проходит в четырех регионах – Москве, Татарстане, Московской и Калужской областях. В середине февраля первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов поручил Минфину и ФНС подготовиться к распространению режима на все регионы России с 2020 г.

Во-вторых, Mail.ru Group попросила дать возможность получать статус самозанятых не только гражданам России и стран Евразийского экономического союза, но и гражданам других государств, прежде всего входящих в СНГ. Это важно для развития сервиса доставки еды Delivery Club, которым управляет Mail.ru Group и где множество курьеров работает по краткосрочным контрактам, а не являются штатными сотрудниками холдинга. Представитель Mail.ru Group от комментариев отказался. По итогам встречи поручение еще готовится, говорит представитель правительства.

Эксперимент по введению налога на профессиональный доход стартовал в этом году, на середину марта в системе зарегистрировались более 40 000 человек. ФНС запустила специальное приложение-кассу, через которое самозанятые могут регистрироваться, проводить все платежи и отчислять налог. Налоговая ставка – 4% при оказании услуг

населению и 6% -индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам. Использовать режим можно, если доход не превышает 2,4 млн руб. в год. За регистрацию самозанятые получают налоговый вычет от государства – виртуальные 10 000 руб., которыми можно платить налоги.

В будущем за сокрытие налогов для самозанятых будут вводить штрафы – 20% от выручки, а при повторном нарушении в течение полугода – в размере всей выручки. Ответственность планируется предусмотреть и для банков с электронными площадками: если они не передадут чек налоговикам – штраф в 20% от суммы.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/29/797788-medvedev>

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ, КИРЬЯНОВ РОМАН, СТАРОСТИНА ЮЛИЯ; 2019.03.31; ШОЙГУ ПРЕДЛОЖИЛ ПОСТРОИТЬ ПЕРВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ТУВЕ С ПОМОЩЬЮ АРМИИ

Власти решили запустить обсуждавшийся 15 лет проект строительства первой железной дороги в Туве за 200 млрд руб. Его запустят в 2019 году. Глава Минобороны Сергей Шойгу предложил правительству построить дорогу с помощью армии

Армия на стройке

Первую железную дорогу в Туве Кызыл – Курагино построят с помощью армии, рассказал РБК глава Республики Тыва Шолбан Кара-оол в ходе Красноярского экономического форума. По его словам, глава Минобороны Сергей Шойгу обратился в правительство с предложением задействовать железнодорожные войска при строительстве дороги. Источник РБК в правительстве подтвердил наличие такого письма.

«Будут задействованы не только РЖД, но и такие службы, как железнодорожные войска», – сообщил глава Тувы.

«Есть все основания полагать, что строительство (железной дороги Кызыл – Курагино. – РБК) начнется в этом году», – добавил Кара-оол. Он отметил, что, по разным оценкам, срок строительства железной дороги Кызыл – Курагино составит от трех до пяти лет.

По его словам, стоимость финансирования проекта еще обсуждается. «Сейчас идет корректировка. Вообще – более 200 млрд руб., при этом это не тупиковая дорога. Подразумевается, что будет Курагино – Кызыл и Кызыл – Монголия – Китай, то есть рассматривается поэтапность дороги. Первый этап – это Кызыл – Курагино, а второй – уже в Юго-Восточную Азию», – сказал Кара-оол.

Губернатор Красноярского края Александр Усс в ходе пленарной сессии подтвердил, что у властей региона строительство ветки Кызыл – Курагино «в ближайших планах». РБК направил запросы в пресс-службу Минобороны, а также представителю вице-премьера Максима **Акимова**, курирующего транспорт.

Первая железная дорога Тувы

Магистраль Курагино – Кызыл длиной более 400 км и оценочной стоимостью 192,4 млрд руб. должна связать Туву с Красноярским краем и железнодорожной сетью России – на территории Тувы пока нет железных дорог. Планируется, что ее ввод позволит активнее осваивать месторождения региона: по линии Кызыл – Курагино к 2020 году должны перевозить 15 млн т угля, включая вывоз 12 млн т с Элегестского месторождения.

Проект освоения месторождения и строительства дороги к нему обсуждается, но не реализуется уже более 15 лет. В 2002 году лицензию на месторождение получила принадлежащая российскому банкиру и экс-сенатору Сергею Пугачеву Енисейская промышленная компания (ЕПК). Планировалось, что государство возьмет на себя часть затрат на строительство дороги, и по итогам конкурса госпредприятие получила структура группы «Сумма» Зиявудина Магомедова. Но поскольку компания Пугачева не исполнила обязательства по графику работ, правительственная комиссия исключила железную дорогу Кызыл – Курагино из перечня объектов, реализуемых за счет бюджетных средств. Группа «Сумма» отсудила у **Росжелдора** 3 млрд руб. за расторжение контракта. У

оказавшейся банкротом ЕПК лицензию на строительство отозвали Роснедра и в апреле 2013 года выставили повторно на конкурс, единственным участником которого стала Тувинская энергетическая промышленная корпорация (ТЭПК) Руслана Байсарова. Он тогда же взял на себя обязательства построить дорогу к месторождению, заявив, что компания уже вложила около 1 млрд руб. в разработку проекта.

Но строительство магистрали так и не началось, последний раз его переносили на октябрь 2018 года. Концедентом должен выступить **Росжелдор**, концессионером – SPV-компания, в которой по 47,5% – у ТЭПК и УК «Лидер», еще 5% – у «Российских железных дорог». 15% инвестиций должны были составить собственные средства концессионера, остальное – займы.

Куратор региона

На совещании у премьер-министра Дмитрия Медведева 27 марта обсуждался вопрос социально-экономического развития Тувы. Глава правительства сказал, что для ускоренного развития и раскрытия внутреннего потенциала региона нужна реализация конкретных проектов. «Если говорить о Республике Тыва, то это известная железная дорога, которая должна позволить эффективнее осваивать минерально-сырьевые ресурсы, это целый ряд других проектов – строительство и терминала, и туристических комплексов», – заявил Медведев. По итогам совещания министр экономического развития Максим Орешкин был назначен куратором социально-экономического развития Тувы. «Задача ближайших недель – принять все решения, необходимые для строительства железной дороги Кызыл – Курагино», – написал министр в Facebook.

<https://www.rbc.ru/business/29/03/2019/5c9dcac19a794792470b6f8e>

ПРАЙМ; 2019.03.30; ГЛАВА ТУВЫ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ МОЩНОСТЬ ВЕТКИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО

Расширение проектной мощности железнодорожной ветки Кызыл-Курагино, которую планируется построить в Туве и Красноярском крае, позволит Туве увеличить экспорт полезных ископаемых, рассказал в интервью РИА Новости глава Тувы Шолбан Кара-оол в рамках Красноярского экономического форума (КЭФ).

«Мы являемся одним из самых богатых регионов по полезным ископаемым, у нас редкоземельные металлы, у нас только коксующихся углей более 20 миллиардов тонн, Китай вывозит 700 миллионов в год. А мы железную дорогу (Кызыл-Курагино) строим с мощностью всего 30 миллионов тонн. Необходимо расширение ветки», – сказал Кара-оол. Он также отметил, что дорога между Курагино и Кызылом не должна быть тупиковой и иметь сообщение с Китаем. Кара-оол рассказал, что строительство дороги обойдется в 200 миллиардов рублей.

Протяженность дороги составит 410 километров. Ее основное назначение – вывоз угля с Элегестского месторождения на металлургические комбинаты РФ, а также на экспорт. В правительстве РФ заявили, что в ближайшее время все вопросы для начала строительства должны быть решены.

LENTA.RU; 2019.03.30; ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС СТРАНЫ ОБСУДИЛИ НА КЕФ'2019

Стратегия пространственного развития России и приоритетные национальные проекты предусматривают масштабные инвестиции в модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры. В период до 2024 года на эти цели будет выделено до 10 триллионов рублей как за счет бюджетных средств, так и по линии государственно-частного партнерства. Это должно снять транспортные барьеры, которые до недавнего времени блокировали развитие многих несырьевых отраслей. Кроме того, развитие инфраструктуры должно заметно изменить роль России в торговых потоках между Китаем и Европой.

Процесс этой трансформации обсуждался на сессии «Транспортный каркас страны. Какие мегапроекты нужны России?» Красноярского экономического форума.

Директор департамента программ развития Минтранса РФ Сергей Егоршев подчеркнул, что транспортная стратегия является ключевым элементом стратегии пространственного развития, необходимым для устойчивого развития систем расселения на территории страны и снятия ограничений в социально-экономическом развитии. Долгосрочной парадигмой территориального развития должно служить совершенствование всей опорной транспортной сети России с учетом релевантного опыта развития Трансевропейской транспортной сети.

Заместитель генерального директора РЖД Виктор Зимин сообщил участникам сессии, что в настоящее время правительством РФ одобрена инвестиционная программа РЖД до 2025 года. «В увеличение мощностей железнодорожной инфраструктуры до 2025 года планируется вложить 2,4 триллиона рублей, в том числе за счет собственных средств РЖД – 1,7 триллиона рублей, или 71 процент от общего объема», – сказал Зимин. Он подчеркнул, что развитие инфраструктуры должно идти «на шаг вперед» по сравнению с потребностями промышленности. Приоритетными для РЖД являются проекты модернизации БАМа и Транссиба (Восточный полигон), формирующие транспортный каркас экономики.

Международный аэропорт Красноярска недавно открыл новый терминал с новым деловым центром МІСЕ. Руководитель направления развития непрофильных активов «Эра Групп» Антон Грузин рассказал о вызовах, связанных с поиском баланса между планами по развитию инфраструктуры и интересами бизнеса, на примере планов развития аэропорта и его потенциальной логистической связкой с железнодорожным транспортом.

Первый заместитель председателя правительства Республики Саха (Якутия) Алексей Стручков привел в качестве примера инфраструктурных вызовов проекта строительства моста через Лену. Три месяца в году Якутия фактически оказывается разделена рекой на две территории. Строительство моста позволит, по словам Алексея Стручкова, сократить издержки на 42 миллиарда рублей в год, то есть 4,2 процента от регионального ВВП или около 1 процент от ВВП всего Дальнего Востока.

Согласно исследованиям консалтинговой компании McKinsey, в транспортную инфраструктуру необходимо ежегодно вкладывать не менее 3 процента ВВП, в российских условиях это больше четырех триллионов рублей, отметил заместитель председателя правления Московского кредитного банка Александр Казначеев. При этом в текущих планах развития речь идет пока об инвестициях на уровне 3,2 триллиона по линии ГЧП.

В дискуссии также приняли участие руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко, советник первого заместителя генерального директора РЖД, генеральный директор холдинга 1st MediaInvest Федор Щербаков, генеральный директор инвестиционной группы «РВМ Капитал», председатель комитета по инвестициям РГУД Феликс Блинов. Деловая программа форума стала интересной и насыщенной благодаря партнерству компании «Россети».

Красноярский экономический форум проходит 28-30 марта в МВДЦ «Сибирь» (Красноярск) в обновленном формате Российского саммита конкурентоспособности. В KEF'2019 принимают участие более 6000 человек и 300 спикеров. За три дня в рамках форума состоится порядка 100 деловых мероприятий. Организаторы – Правительство РФ и Правительство Красноярского края. Оператор форума и программная дирекция – УК «Спутник». Председатель Оргкомитета – заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Козак.

<https://lenta.ru/pressrelease/2019/03/30/karkas/>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; АЛЕКСАНДР ЛАШКЕВИЧ; 2019.03.29; ПАСПОРТ ПРОЕКТА АСВГК БУДЕТ ДОРАБАТЫВАТЬСЯ СОВМЕСТНО С БИЗНЕСОМ

Вопросы, связанные с развитием государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК), заняли центральное место в ходе обсуждений на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019», прошедшей 26-27 марта в Москве.

Система преткновения

Не случайно именно данная тема открывала первый день конференции. В ее обсуждении приняли участие такие видные представители отрасли грузовых перевозок, как Петр Павлюк (АСМАП), Валерий Алексеев (РАС), Александр Лашкевич (ГК «Деловые линии»), Роман Юников («Сельта»/ «Магнит»), Сергей Юнгов (Росдормониторинг), Евгений Бабаев («Итеко») и др.

Как напомнила модератор сессии Ольга Федоткина, в настоящее время в России разработан проект паспорта развития АСВГК. В прошедшем октябре он обсуждался на площадке Общественной палаты РФ, где представители бизнеса озвучили свои пожелания и предложения к данной системе. В дальнейшем те были рассмотрены и зафиксированы **Минтрансом России**.

Кроме того, в январе прошло заседание рабочей группы по АСВГК при **Минтрансе**, где также была заслушана позиция участников рынка.

Представителем **Минтранса** на конференции стал Григорий Волков (слева; фото: АТО Events)

В то же время принявший участие в обсуждении представитель директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич заострил внимание на том, что не все предложения перевозчиков получили должное внимание со стороны профильного министерства.

Так, по его словам, по сути лишь два предложения нашли отражение в новой редакции паспорта проекта. Кроме того, по итогам прошедшего заседания рабочей группы при **Минтрансе**, посвященного АСВГК, в итоговом протоколе был отражен лишь тот факт, что со стороны участников рынка поступил ряд предложений. «Что означает «следует отметить предложения?» Почему не «учесть» или не «принять в работу»? – выразил недоумение спикер.

Со своей стороны представитель АСМАП Петр Павлюк обратил внимание коллег на то, что сам статус проекта АСВГК является недостаточно высоким. По его мнению, внедрение системы должно быть реализовано в виде самостоятельного федерального проекта, а не регулироваться на уровне нормативных актов в виде отдельного приказа **Министерства транспорта**. «Но **Минтранс** нам объяснил, что тот не тянет на статус федерального проекта. Мол, у нас есть национальный проект **БКАД**, в состав которого входит реализация данного проекта», – посетовал он.

«Перевозчик не должен разбираться, почему он в одном случае оштрафован, а в другом – нет. Все должно быть приведено к единому знаменателю».

Присоединившийся чуть позже к дискуссии представитель профильного министерства Григорий Волков пояснил, что проект по-прежнему сохраняет статус федерального. Развертывание систем весового контроля на сети федеральных трасс и на уровне отдельных регионов ведется сегодня в параллельном режиме. По его словам, создание АСВГК как на федеральном и региональном уровнях включено в федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», который в свою очередь является частью **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**.

«Более того, мы стараемся сделать единой всю нормативно-правовую базу. Чтобы требования и к перевозчикам, и требования к таким системам были едиными во всей стране. Перевозчик не должен разбираться, почему он в одном случае оштрафован, а в другом – нет. Все должно быть приведено к единому знаменателю», – подчеркнул он.

Чиновник заверил также, что абсолютно никто не заинтересован в некорректной работе весовых комплексов – даже операторы систем контроля. Больше того – по его словам, разработанный проект концессионного соглашения для федеральной АСВГК содержит специальный пункт по штрафным санкциям в отношении оператора в случае выявления некорректности работы того или иного весового комплекса. «Оператор должен нести ответственность», – заявил Волков.

По убеждению Александра Лашкевича, система штрафов в АСВГК должна быть справедливой (фото: «Деловые линии»)

Тем не менее, сами представители бизнеса в ходе панельной дискуссии сошлись во мнении о несовершенстве и некорректности работы текущей версии создаваемой системы. По мнению участников рынка, действующая система штрафов в АСВГК – так же не оптимальна и даже не справедлива по отношению к добросовестным перевозчикам.

«Создается впечатление, что система призвана не обеспечивать сохранность автодорог и безопасность дорожного движения, а является способом сбора средств», – сформулировала проблему Ольга Федоткина.

В свою очередь Евгений Бабаев привел пример, как его компания в настоящее время оспаривает через суд работу конкретного контрольного весового пункта в Нижегородской области. «Копнув только по одним весам и увидев, как в реальности происходит контроль – мы убедились, какой там бардак... Я думаю, на этом конкретном примере мы докажем, что в существующем виде система несовершенна. Соответственно, о какой-либо справедливости и тем более об оспаривании штрафов говорить не приходится», – констатировал он.

«Создается впечатление, что система призвана не обеспечивать сохранность автодорог и безопасность дорожного движения, а является способом сбора средств».

На несправедливость системы к честным игрокам также обратил внимание Александр Лашкевич. По его мнению, штрафы должны быть дифференцированными – в зависимости от степени тяжести нарушения, а также от факта наличия или отсутствия злого умысла. «Оно дело, когда весы фиксируют случайный перевес на 200 кг – и совсем другое, когда весовые параметры в наглуую нарушаются кратно. А размер штрафа при этом почему-то одинаковый», – выразил недоумение представитель «Деловых линий».

В связи с этим он представил предложения по внесению соответствующих изменений в КоАП. Так, например, действующая редакция кодекса предусматривает штрафы в размере от 100 тыс. до 150 тыс. руб. при выявленном перегрузе в размере от 2% до 10% относительно нормативов, от 250 тыс. до 300 тыс. руб. – при превышении весовых нормативов на 10-20% и 350 тыс. – 400 тыс. руб. при перегрузе на 20-50%.

Более гибкая и справедливая дифференцированная система, по мнению Лашкевича, могла бы выглядеть, следующим образом. А именно: 50 тыс. руб. при превышении весовых нормативов на 5-10%, 75 тыс. руб. – при перегрузе на 10-15% и 100 тыс. руб. – при отклонении на 15-20%. Далее, по мере усугубления нарушения, градация штрафных санкций могла бы быть такой: 200 тыс. руб. (при отклонении на 20-30%), 300 тыс. руб. (при 30-40%) и 400 тыс. руб. (при 40-50%).

Что касается максимальных размеров штрафов, то предлагается установить фиксированный штраф в размере 500 тыс. руб. при всех выявленных весовых отклонениях более чем на 50%. В то время как действующая редакция КоАП предусматривает за превышение весовых ограничений более чем на 50% штрафы от 400 тыс. до 500 тыс. руб.

Позиция бизнеса

По итогам дискуссии ее участники обобщили и сформулировали основные требования бизнеса к АСВГК. Это доработка системы с учетом пожеланий перевозчиков, тестовый период работы для каждого нового весового пункта, а также открытость данных по штрафам (возможность доступа к информации) и возможность оперативного оспаривания штрафов.

«Система должна быть превентивной, а не карающей. Она должна быть направлена не на сбор денег, а должна обеспечивать сохранность дорог. Стимулировать добропорядочных перевозчиков и нещадно карать тех, кто сознательно идет на нарушения», – сформулировал Роман Юников. Он напомнил также, что его компания готова предоставить свои частные весовые комплексы для их включения в общую работу федеральной АСВГК.

Как добавил Петр Павлюк, абсолютно в силах самих перевозчиков подготовить для **Минтранса** «дорожную карту» по подготовке нормативно-правовой базы для развития АСВГК. Как вариант такую «дорожную карту» можно было бы разработать на базе Межотраслевого экспертного совета (МОЭС).

«Мы вступаем в стадию, когда система заработает. Но я не знаю ни одного нормативного акта, кроме 119-го приказа **Минтранса** и положений КоАП, который бы на уровне государства регулировал бы работу АСВГК. Поэтому в разработанной МОЭС «дорожной карте», должны быть обозначены те нормативные акты, которые должны быть разработаны к моменту запуска системы», – заявил Павлюк.

В противном случае, заявил эксперт, все заинтересованные стороны – государство и сами участники рынка – окажутся «в неприятной ситуации».

Со своей стороны представитель профильного ведомства Григорий Волков заверил присутствующих в том, что в министерстве готовы и дальше работать в самом тесном контакте с участниками рынка. С этой целью в **Минтрансе** готовы, в том числе, расширить состав рабочей группы по АСВГК. «Если кто-то из перевозчиков не знал об этом и готов заинтересован присоединиться к этой работе – пожалуйста, обращайтесь. Вносите свои предложения. Никаких проблем мы не видим», – сообщил он.

Касательно сроков реализации первого этапа проекта – по определения оператора государственной системы – чиновник уточнил в общении с корреспондентом ГИД, что определить победителя по результатам конкурсных процедур планируется в IV квартале текущего года.

Цифровая эра

Еще одно важной темой первого дня форума стало обсуждение цифровой повестки дня в транспортно-логистической отрасли. Как известно, с прошлого года в России уделяется повышенное внимание теме цифровизации экономики – и, в том числе, транспортной отрасли. Не случайно в госпрограмму «Цифровая экономика» отдельным блоком вошло направление «Цифровой транспорт и логистика».

В свою очередь в состав последнего был включен проект по созданию единой цифровой платформы транспортного комплекса России (ЦПТК, ранее – единая цифровая транспортная платформа). Планируется, что в тестовом режиме та должна заработать в конце 2019 года, в 2023-м планируется запуск ЦПТК в опытную эксплуатацию, а на 2024 год намечен запуск в режиме промышленной эксплуатации. По замыслу властей данная общенациональная цифровая платформа должна стать основой для цифровизации всей транспортной отрасли страны.

Еще одними звеньями данной цепи событий стали также создание в нашей стране прошлой осенью ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) и системы цифровой прослеживаемости товаров.

Весь комплекс связанных с этой темой вопросов стал предметом обсуждений в рамках соответствующей панельной сессии.

По мнению участников рынка, цифровизация в транспортной логистике является областью двустороннего взаимодействия государства и бизнеса. С введением единой ЦПТК и системы цифровой прослеживаемости товаров государство усилит контроль за соблюдением законодательства в сфере грузовых перевозок, а сами перевозчики оптимизируют маршруты и ускорят доставку.

Важными этапами в переходе транспортной отрасли на цифровую модель работы станут внедрение таких инструментов, как электронный документооборот (в частности – использование электронной транспортной накладной (ЭТН)) и электронные пломбы. Еще одним предвестником наступления «цифровой» эпохи уже сегодня является появление отечественных онлайн-агрегаторов грузового такси, а также более активное использование больших объемов информации (big data).

Ведущие российские транспортные операторы также не остаются в стороне от общемировых трендов. Так, например, по словам руководства «Деловых линий», компания активно использует элементы искусственного интеллекта для решения задач по оптимизации управления автопарком, очередями и потоками грузов.

«Это позволяет автоматизировать процессы и минимизировать сроки перевозки. А главное – обеспечивать близкие к 100% показатели сохранности грузов в процессе транспортировки и соблюдения сроков доставки», – заявил на конференции представитель транспортно-логистического оператора.

Об огромном потенциале практического применения цифровых технологий в отрасли свидетельствует и бурное развитие сегменте E-commerce, которому участники форума также уделили отдельное внимание.

Так, из выступлений спикеров следует, что только в 2018 году отечественный рынок интернет-торговли вырос почти на 190 млрд руб. и имеет огромный потенциал дальнейшего роста. Как было отмечено в ходе дискуссий, решение клиента о покупке в том или ином интернет-магазине напрямую зависит от скорости доставки.

<http://truckandroad.ru/business/pasport-proekta-asvkg-budet-dorabatyvatsja-sovmestno-s-biznesom.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.30; СЕГОДНЯШНЕЕ ЧИСЛО; ОБЪЕМ НЕЗАВЕРШЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

1,43 триллиона рублей составил по итогам 2018 года накопленный объем вложений в объекты незавершенного строительства по госконтрактам, сообщил Росстат. Таких объектов в РФ насчитывается 1,2 тыс., на них за год было потрачено 355,8 млрд руб. Большая часть объектов приходится на федеральную адресную инвестиционную программу – более 700 строек. Напомним, к ее исполнению у правительства есть претензии: по итогам года программа была выполнена чуть более чем наполовину. Наибольший объем незавершенного строительства у **Росавтодора** (на его объекты потрачено уже 436,2 млрд руб.), **Росавиации** (163,6 млрд руб.), **Росморречфлота** (146 млрд руб.) и **Минтранса** (109,7 млрд руб.).

<https://www.kommersant.ru/doc/3930509>

ТАСС; 2019.03.30; ЮРИЯ ЦВЕТКОВА ВЫДВИНУЛИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «СОВКОМФЛОТА»

Заместитель министра энергетики РФ Павел Сорокин выдвинут в совет директоров судоходной компании «Совкомфлот». Соответствующее распоряжение премьер-министра РФ Дмитрия Медведева опубликовано на официальном портале правовой информации.

Всего в списке кандидатов в совет директоров 10 человек. Трое из них, помимо Сорокина, стали новыми кандидатами: заместитель министра транспорта РФ – руководитель **Росморречфлота** Юрий **Цветков**, старший советник председателя совета Центрального союза потребительских обществ РФ Александр Абрамов и начальник управления автономной некоммерческой организации «Аналитического центра при правительстве РФ» Любовь Нисенбойм.

Остальные шесть кандидатов входят в действующий состав совета директоров «Совкофлота»: председатель совета директоров компании, бывший полномочный представитель президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Илья Клебанов,

бывший председатель группы «Регистр Ллойда» Дэвид Мурхаус, генеральный директор «Совкомфлота» Сергей Франк, а также независимые директора компании – президент «Российской палаты судоходства» Алексей Клявин, партнер компании Chammah & Partners, LLC Валид Шамма и президент Московской школы управления «Сколково» Андрей Шаронов.

Из нынешнего состава совета директоров компании в списке кандидатов отсутствуют заместитель главы Минэкономразвития РФ Оксана Тарасенко, бывший заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский и член Морской коллегии при правительстве РФ Иван Глумов.

«Совкомфлот» – крупнейшая судоходная компания России, один из мировых лидеров в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. На 100% принадлежит государству.

<https://tass.ru/ekonomika/6274780>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.29; МИХАИЛ НЕНАШЕВ: РАБОТА МОРСПАССЛУЖБЫ ВЫШЛА НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ, А НАШИ ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ – ПО-ПРЕЖНЕМУ В ЛИДЕРАХ

Доклад зампреда Общественного совета при **Росморречфлоте**, Председателя Общероссийского Движения Поддержки Флота, лишенный налета официальности, высветил успехи, которых удалось добиться Агентству.

Выступление Михаила Ненашева значилось в программе заседания Коллегии **Росморречфлота** и Общественного совета при Агентстве как содоклад – дополнение к официальному докладу главы Агентства Юрия **Цветкова**.

Начал зампреда Общественного совета с констатации факта, что не удалось в 2018 году вывести работу с институтами общества на достойный уровень.

«К примеру, не звучит на 150-миллионную страну то, что **Росморречфлот** в интересах страны решил несколько стратегических задач. Просто не звучит, – сетует М. Ненашев. – Разбомбили в Сирии ракетами террористов – это из утюга звучит. А то, что, к примеру, Керченский пролив, Керченская переправа за эти пять лет в интересах страны решила вопрос – этого нет. Мы – и Общественный совет, и Коллегия – должны найти формы подачи такие, чтобы эти вопросы показывать. Второе. 25 лет, даже больше, звучит тема, что мы своим транзитом усилим экономику наших врагов. Сейчас мы смело заявляем: 95% мы перевозим. Многие из вас говорили, что это задача нерешаемая. Купят, договорятся – и как шел транзит через тех, кто нас грязью поливает, так и будет идти. Решил **Росморречфлот** вместе с другими ведомствами. Это тоже к итогам года».

Далее речь зашла о работе Морспасслужбы, качество работы, по мнению, докладчика, серьезно повысилось.

«На другой уровень вышла работа Морспасслужбы и наших бассейновых администраций. Мы спасли турецких граждан, и два президента начинают свой разговор с того, что один благодарит, что мы спасли. Когда за пределами наших территориальных вод случилась эта страшная беда с моряками, и действия нашей Морспасслужбы, администрации портов Черного моря сыграли ту позитивную роль, которую мы раньше с вами не могли даже предъявить», – говорит М. Ненашев.

Говоря о достижениях, докладчик также подчеркнул, что наши вузы, «несмотря на атаки со стороны бюрократии, по-прежнему из всех отраслевых вузов находятся в десятке лидирующих вузов страны».

«Есть что показать, и это достаточно серьезное достижение. Вот это все можно отнести к итогам 2018 года и сказать: с точки зрения Общественного совета работа нашего коллектива Росморречфлота – 52 тысячи коллектив плюс члены семей, почти 100 тыс. – успешна», – заключил Михаил Ненашев.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77904>

ТАСС; 2019.03.29; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Правительство РФ одобрило распоряжение о выделении 5 млрд рублей в 2019 году в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Соответствующее решение опубликовано в субботу на сайте кабмина.

«Проектом распоряжения предлагается распределить средства в размере 5 000 000 тыс. рублей. Принять проект распоряжения правительства Российской Федерации по данному вопросу», – говорится в документе.

Кроме того, на развитие инфраструктуры дорог между центрами экономического роста решено направить 22,42 млрд рублей. Эти деньги распределят между 16 российскими регионами: пяти выделят 2,11 млрд рублей в 2019 году, еще пяти – 2,81 млрд в 2020-м, а в 2021 году шесть субъектов Российской Федерации получают в общей сложности почти 17,5 млрд рублей.

Правительство также одобрило решение о выделении 2,5 млрд рублей авиакомпаниям на обеспечение ценовой доступности воздушных перевозок с Дальнего Востока и в обратном направлении.

Кроме того, кабинет министров выделит порядка 12,54 млрд рублей на финансирование работ в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения».

Правительство РФ на заседании 28 марта рассмотрело вопрос о предоставлении транспортных субсидий.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6277042>

ТАСС; 2019.03.29; ЭКСПЕРТ: РЫНОК ПРОЕКТОВ В ФОРМАТЕ ГЧП В РОССИИ ОЦЕНИВАЕТСЯ ПОРЯДКА В 2 ТРЛН РУБЛЕЙ

Общий объем инвестиций в проекты в формате государственно-частного партнерства (ГЧП) сейчас в России составляет около 2 трлн рублей. В РФ реализуют порядка 3,5 тыс. таких проектов, сообщил в пятницу исполнительный директор НП «Национальный центр ГЧП» Максим Ткаченко на сессии Красноярского экономического форума.

«Рынок ГЧП на сегодня – это примерно 2 трлн рублей инвестиций <...> Как правило, это рынок инфраструктурный, в первую очередь – дороги, объекты социальной инфраструктуры, другие виды транспорта, коммуналка, энергетика. [В стране] около 3,5 тыс. проектов сейчас [в формате ГЧП] – это концессии, соглашения о ГЧП, квазиформы ГЧП. Есть даже отдельные виды госконтрактов, где инвестор вкладывает в создание какого-то объекта, потом его эксплуатирует», – сказал Ткаченко.

По его словам, с 2005 года, когда в России вступил в силу закон о концессионных соглашениях, рынок ГЧП от масштабных проектов в сфере инфраструктуры – строительство крупных дорожных узлов, аэропортов в больших городах – охватил все отрасли. И сейчас, как отметил Ткаченко, такие проекты реализуются для развития городской инфраструктуры – при строительстве кинотеатров, банно-прачечных комплексов, создании парков.

Эксперт считает, что в условиях ГЧП инвестор чувствует себя более защищенным, к примеру, по договорам аренды, чем в рамках госзаказа.

<https://tass.ru/ekonomika/6272297>

ТАСС; 2019.03.29; ПОДГРУППА ГОССОВЕТА ПО ДОРОГАМ ПОДНИМЕТ ВОПРОС ПОДОРОЖАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Участники подгруппы «Безопасные и качественные дороги и дорожная деятельность» на заседании президиума Госсовета поднимут вопрос подорожания строительных материалов и обеспечения регионов ресурсами для реализации национального проекта,

сообщил в пятницу журналистам в ходе брифинга руководитель подгруппы, врио губернатора Курской области Роман Старовойт.

Указом президента РФ создано 16 рабочих групп по направлениям национальных проектов, каждая из которых будет готовить материалы к заседаниям Госсовета РФ, который пройдет в апреле 2019 года. Роман Старовойт возглавил подгруппу «Безопасные и качественные дороги и дорожная деятельность» по подготовке президиума Государственного совета РФ по направлению «Транспорт».

«Битум на 26% уже вырос сейчас, каменный материал по определенным фракциям – более чем на 50% подняли стоимость. Это один из вопросов, который будет поднят на президиуме Государственного совета», – сказал Старовойт.

По словам руководителя подгруппы, среди главных задач, которые в ближайшее время предстоит решить для успешной реализации **нацпроекта** – это сглаживание скачков стоимости на материалы для строительства дорог. Одной из эффективных мер станут трехлетние контракты, которые впервые в этом году смогут заключать подрядчики, благодаря чему появится возможность приобретать необходимые материалы зимой по более выгодной цене.

«Ресурсообеспеченность всего проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» – инертные материалы, битум, строительные машины и механизмы, трудовые ресурсы – это в первую очередь волнует дорожников и нас с вами, как пользователей автомобильных дорог», – добавил Старовойт.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6275637>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; ИВАН БУРАНОВ, ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК, ЯНА РОЖДЕСТВЕНСКАЯ, КИРИЛЛ САРХАНИЯЦ; СПЕЦПРОЕКТ ОЧЕНЬ ДОРОГИ ДОРОГИ

Помогут ли 4,7 трлн руб. побороть бездорожье и аварийность 30.03.2019, 10:00
Власти собираются вложить в дорожный ремонт и безопасность движения почти 5 трлн руб., следует из национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Когда начнется его выполнение? Кто все это оплатит? В каких регионах водители почувствуют разницу? Каков зарубежный опыт в ремонте и финансировании автодорог? Ответы на эти и другие вопросы – в спецпроекте «Ъ».

– Что это такое – **нацпроект**?

– Это развернутый план, где указано, когда и на что будут потрачены деньги. Раньше подобные планы называли федеральными целевыми программами (ФЦП) или государственными программами, но недавно в правительстве придумали новый термин – национальный проект. Суть от этого не изменилась. Помимо «дорожного» у правительства есть **нацпроекты** «Образование», «Здравоохранение», «Демография» и другие.

– Подобных планов по ремонту дорог не было раньше?

– **Нацпроектов** не было, но были другие документы. В 2006-2012 годах действовала ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения» с финансированием 47 млрд руб. Потом приняли еще одну на 32 млрд руб., она продолжает действовать: почти 3 млрд руб. предстоит освоить до конца 2020 года. Программу курирует МВД: ведомство закупает камеры, ставит светофоры, подсвечивает аварийные участки дорог, закупает светоотражатели для школьников.

Дорожный ремонт – отдельная тема. В идеальной картине мира, по версии **Минтранса**, 85% автотрасс должно быть в нормативном состоянии. 100% никогда не бывает: не менее 15% любой дорожной сети всегда находятся в той или иной стадии ремонта. По итогам 2018 года на федеральных трассах (ими занимается **Росавтодор**) удалось достигнуть показателя в 82,7%, иными словами, почти все они уже отремонтированы, рапортуют чиновники.

Ремонтом региональных дорог (а их существенно больше, чем федеральных) субъекты федерации занимаются самостоятельно за счет собственных бюджетов. Федеральный центр периодически помогает им деньгами (межбюджетными трансфертами), но дорожных ям в субъектах все равно слишком много. В мае 2016 года Владимир Путин поручил «качественно улучшить ситуацию с региональными дорогами». Тогда **Минтранс** придумал приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» (БКД): за два года в 38 крупных агломерациях удалось на федеральные деньги отремонтировать значительную часть дорог. Теперь приоритетный проект стал национальным, изменив название на «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», распространившись на 83 субъекта РФ.

– И в чем, собственно говоря, новый план?

– **Нацпроект** – это сотни страниц документов, таблиц и методичек, представляющих собой пятилетний план до 2024 года, поделенный на четыре части: «дорожная сеть», «безопасность дорожного движения», «общесистемные меры развития», «дороги Минобороны». Каждая часть названа «федеральным проектом». Общая цель – снижение аварийности и улучшение качества региональных дорог. До сих пор не существовало единого документа, который синхронизировал бы планы по улучшению безопасности движения и ремонта.

- Как чиновники собираются улучшать безопасность движения? Наверняка сплошные штрафы и камеры.

– Близко к истине. Камер должно стать вдвое больше: к 11 тыс. существующих добавится 10 тыс. новых. Где конкретно появятся комплексы, пока не ясно, но, по логике, ожидать их следует как на федеральных, так и региональных дорогах. Москвы это не коснется: здесь свой план по развитию систем фиксации нарушений и деньги свои: в ближайший 1-2 года появится еще 750 новых комплексов к 1,5 тыс. уже работающим.

Контроль за водителями тоже будет усилен. На деньги **нацпроекта** гаишникам раздадут 9 тыс. приборов с индикацией по экспресс-тестированию на алкоголь : зеленый цвет означает, что можно ехать дальше, красный – направление на полноценное освидетельствование. В поликлиниках появятся приборы-хроматографы для выявления наркоманов за рулем. Ужесточение штрафов тоже запланировано, но за какие нарушения, не уточняется. Известно лишь, что санкции усилят до 2020 года. В 2019-2021 годах 27,8 млрд руб. выделяют на «обеспечение соблюдения норм и правил в области безопасности движения» (большая часть этих денег пойдет на камеры), 600 млн руб. – на обучение детей основам ПДД. Более конкретные планы по деятельности ГИБДД в рамках **нацпроекта** опубликуют позже.

– Что-нибудь хорошее для водителей планируется?

– Обещано запустить систему электронного обжалования штрафов через портал госуслуг и организовать на платных дорогах систему freeflow, позволяющую проезжать пункты оплаты без остановки. Обещают также создать информационную систему, которая позволит ГИБДД самостоятельно отслеживать алкоголиков-наркоманов, чтобы они не сажались за руль (сейчас это отследить сложно, потому что медсправки покупают). Все эти системы и идеи обсуждаются уже несколько лет: **нацпроект** должен придать им ускорение.

– С «гаишной» частью все ясно. Дороги починят?

– Целевые показатели **нацпроекта** такие: увеличение доли региональных дорог в нормативном состоянии, с 43% до 50,9%; доли дорог городских агломераций в нормативном состоянии, с 42% до 85%. Строительство новых дорог в этот национальный проект не входит.

– Не очень понятно, о чем речь.

– Сначала разберемся, что такое нормативное состояние автодорог. Дорога должна быть ровной и без дефектов, пояснили «Ъ» в **Минтрансе**. Контролировать параметры

владельцы будут с помощью специальных дорожных лабораторий, заключения которых будут направляться из регионов в **Минтранс**. Понятно, что отчетам региональных дорожников доверять на 100% нельзя, поэтому для каждого субъекта федерации заведут отдельную страницу в соцсетях, где можно будет оставить комментарии и фотографии «проблемных» точек, где ремонт сделан плохо. Информация будет передаваться на места дорожным службам.

При этом усредненный показатель рядовому водителю ни о чем не говорит: он хочет знать, станет ли лучше через пять лет конкретная дорога, которой он пользуется каждый день. Пока что можно лишь предполагать, жители каких территорий заметят существенные улучшения (или должны заметить), а где почти ничего не поменяется.

Что произойдет с российскими дорогами через 5 лет – Из составленной «Ъ» карты (по открытым данным **Минтранса**) следует, что на большей части территории России состояние дорожной сети изменится незначительно. Самые плохие дороги в стране – в Республике Марий Эл, где в отремонтированном состоянии находится чуть более 1% дорог, при этом через пять лет должно быть уже 35%. Существенные улучшения должны почувствовать также жители Калмыкии, Ненецкого автономного округа, Саратовской области. Если говорить про конкретные агломерации (города с населением более 200 тыс. человек и территории вокруг них), то наиболее радужные перспективы вырисовываются для жителей Йошкар-Олы, Биробиджана, Комсомольска-на Амуре.

– В этих городах гарантированно все дороги починят?

– Скажем так: высока вероятность, что большую часть дорог вокруг этих городов приведут в порядок, но не все дороги, а максимум 85%. Только при условии, что власти региона сочтут конкретную дорогу достаточно важной, чтобы включить ее в программу ремонта, претендующей на деньги **нацпроекта**.

– Что надо сделать жителям конкретного субъекта федерации, если они захотят, чтобы на деньги **нацпроекта** была отремонтирована конкретная дорога?

– Начнем с того, что региональные программы уже утверждены: это было сделано еще в конце 2018 года. В них закреплён план действий по объектам на ближайшие три года и ориентировочный – на следующие три. При этом остается шанс, что дополнительные дороги в планы еще могут попасть. Во всяком случае в **Минтрансе** утверждают, что требуют от регионов проведения общественных обсуждений. «Но мнение жителей мы можем учитывать лишь дозированно, – признаются в ведомстве. – Ресурсов реагировать на все пожелания граждан нет. Дороги для региональных программ выбираются, как правило, наиболее загруженные, причем не только личным, но и общественным транспортом. Именно они находятся в приоритете и будут ремонтироваться в первую очередь.»

А вот внутривыездные проезды в городах под действие **нацпроекта** не попадают. Ждать ремонта придется и в тех ситуациях, когда ремонтировать участок дороги бессмысленно, если через год начнется его полная реконструкция, – об этом открыто говорят в **Минтрансе**. Во многих городах власти будут стараться синхронизировать дорожный ремонт с ремонтом коммуникаций, чтобы не получилось так: положили асфальт, через месяц приехали газовики и все разрыли. Такой подход технологически верен, но тоже может провоцировать задержки.

– Какова ситуация в остальных регионах?

– Столь радужные перспективы, как в Марий Эл и Саратовской области, вырисовываются не везде: есть регионы, где доля отремонтированных дорог почти не изменится.

В **Минтрансе** поясняют: с самого начала планировалось сосредоточиться на тех территориях, где наблюдается наибольшее отставание по состоянию дорожной сети и где проживает наибольшее количество людей. И если у субъекта уже сейчас 50% дорог в нормативном состоянии, то власти ему тоже помогут, но не в таком объеме, как отстающему. По этой же причине в **нацпроект** не вошла Москва, дорожная сеть которой

отремонтирована, утверждают чиновники. По данным департамента ЖКХ Москвы, 100% всех дорог в столице – в нормативном состоянии, а возникающие недостатки «оперативно устраняются». Ежегодный сезон смены дорожного покрытия в Москве стартует, кстати, 15 апреля. Собственные затраты столицы на дороги сопоставимы со всеми федеральными трансфертами на дорожный ремонт всем регионам.

Неплохое состояние дорог сегодня в Ханты-Мансийском автономном округе, Красноярском крае, в Нижневартовской, Сургутской агломерациях, следует из данных **Минтранса**. Каких-либо радикальных, заметных невооруженным глазом изменений до 2024 года в этих регионах вряд ли стоит ожидать. В республике Коми, Курской, Орловской областях сейчас отремонтирована половина дорог, примерно также (плюс минус несколько процентов) будет и через пять лет. Московская область, кстати, в федеральный «ремонтный» проект попала совсем недавно: сейчас в Подмосковье 62% дорог в нормативе, будет 72%.

– Откуда на все это возьмутся деньги?

– Общий объем финансирования **нацпроекта** – 4,77 трлн руб., 93% которых пойдут на дорожные работы. Может сложиться ошибочное впечатление, что средства на ремонт будут направлены в регионы из федерального бюджета, но это не так: 4,1 трлн руб. обеспечат бюджеты субъектов федерации, 299 млрд. руб. в течение первых трех лет поступит из федерального бюджета. Федеральных денег регионам дадут из расчета 12,7 млн руб. за 1 км дороги, требующей ремонта.

Сейчас **Минтранс** обеспечивает субъектам федерации примерно 25-процентную надбавку в виде трансфертов на выполнение ремонтных планов. В 2019-2022 годах объем федеральной помощи будет сокращаться, к 2024 году прекратится вовсе. Поступления в региональные бюджеты увеличатся за счет сборов акциза на нефтепродукты (бензин, солярка и т. д.): сегодня 58,1% этих средств направляется напрямую субъектам, к 2024-му должно быть 100% (доля будет повышаться ежегодно). По-большому счету, **нацпроект** просто упрощает путь денег в региональные бюджеты, но дополнительных источников финансирования, ранее не существовавших, не вводит. Управлять полученными по новой схеме деньгами субъекты федерации будут сами. В **Минтрансе** рассчитывают в ближайшее время проработать с регионами «механизмы эффективного управления собственными средствами».

– И когда же начнется ремонт дорог по **нацпроекту**?

– **Нацпроект** реализуется с 4 декабря 2018 года, но первые месяцы готовились документы. В апреле 2019 года регионы должны объявить конкурсы на выбор подрядчиков по ремонту дорог: это стандартная ежегодная процедура, которая теперь контролируется **Минтрансом**. Параллельно **Росавтодор** заключает с регионами соглашения по поводу федеральных трансфертов. Минфин уже обозначил бюджетные лимиты. В правительстве утверждают, что все идет по плану. До 31 мая в субъектах должны быть заключены все контракты, после чего – начаты работы по планам на текущий год. Каждый регион и область в 2019 году должны будут отчитаться о сделанном ремонте по заранее обговоренным показателям. Начиная с 2020 года правила будут ужесточены: дедлайн заключения контрактов установят 31 марта. В **Минтрансе** хотят выстроить систему, чтобы дорожники начинали работу почти сразу после схода снега, при этом у них было время на исправление недостатков.

- А если регионы сорвут сроки? Опять будут класть асфальт в снег под Новый год?

– Теоретически **Минтранс** может пригрозить сокращением помощи со стороны федерального бюджета, но ускорить ремонт таким образом не получится, признаются в ведомстве. «Пока мы стараемся ограничиваться убеждениями и переговорами, – говорят чиновники министерства. – При возникновении проблем подключаем губернаторов и руководство региона. До санкций пока дело не доходило. Но мы понимаем, что первый год реализации **нацпроекта** будет сложный, какие-то проблемы придется решать на ходу»

и в ручном режиме». Так или иначе, каких либо действенных способов влияния на регионы у **Минтранса** пока нет.

Зарубежный опыт ремонта и финансирования автодорог

Управление по инфраструктуре агентства по транспортной инфраструктуре Финляндии:

– В Финляндии используется пятиуровневая классификация состояния дорожного покрытия: очень хорошее, хорошее, удовлетворительное, плохое, очень плохое состояние. По состоянию на конец 2018 года в стране 7 тыс. км (13%) дорог с твердым покрытием в плохом или очень плохом состоянии, включая все дороги с твердым покрытием, не только магистрали.

За составление программ по выполнению работ отвечают региональные отделения (девять регионов), обычно у них есть детальный план работ на предстоящий год и предварительная программа работ на ближайшие три-четыре года. Финансирование по ремонтным работам обычно определяется на ежегодной основе. Ремонтный бюджет для дорог с твердым покрытием (включая разметку, знаки и точечный ремонт выбоин) обычно составляет €130-150 млн в зависимости от состояния бюджета во всей стране. В этом году бюджет является одним из минимальных за несколько десятков лет – всего €110 млн. (8,1 млрд руб.)

Швейцарское дорожное ведомство ASTRA:

– В Швейцарии в общей сложности около 71,5 тыс. км дорог, из них только около 1,8 тыс. км – национальные автодороги (автобаны), остальные находятся в ведении кантонов или общин. Состояние национальных дорог регулярно проверяется. В 2017 году 2% национальных дорог было в плохом состоянии и 9% в неудовлетворительном. Сеть национальных дорог постоянно ремонтируется, каждый год приводят в порядок около 100 км. Каждый участок национальных дорог проверяют и ремонтируют каждые 15-20 лет.

Для финансирования с начала 2018 года существует Фонд национальных дорог и движения в агломерациях, NAF, который финансируется за счет доходов от сборов за пользование автобанами, налогов на нефтепродукты и автомобильного налога. В год в распоряжении NAF находится около 3 млрд. франков (\$3 млрд или 195 млрд. руб.). Из этого фонда оплачивается не только поддержание дорог, но также и строительство новых национальных дорог, их обслуживание (например, уборка снега зимой) и транспортные проекты в городских агломерациях. Так как инфраструктура стареет, а в Швейцарии много мостов и тоннелей, затраты на поддержание дорог в ближайшие годы будут возрастать.

Департамент транспорта штата Орегон (США):

– Общая протяженность дорог с твердым покрытием в штате составляет около 18 тыс. миль (29 тыс. км). Применяется пять основных классификаций состояния дорог. В 2018 году 16% дорог штата находятся в очень хорошем состоянии, 49% – в хорошем, 25% – в удовлетворительном, 9,5% в плохом и 0,5% в очень плохом. Каждые три года проводится процесс оценки и определения приоритетов при ремонте дорожного покрытия. Горизонт планирования может составлять от трех до семи лет. Имеется ограниченный местный бюджет для точечного ремонта выбоин и очень незначительные проекты новых дорог, которые обычно планируются исходя из срока в год вперед. Годовой бюджет дорожно-ремонтных дорог составляет \$100-150 тыс.

Великобритания (данные The Times)

– За последние 12 месяцев на британских дорогах местного значения было выявлено более 674 тыс. ям, что на треть больше, чем за последние три года. При этом британские власти на период с 2015 по 2020 год выделили £6,6 млрд на ремонт и обслуживание таких дорог. **Министерство транспорта** Великобритании признает, что сейчас недостаточно принимается мер для предотвращения появления ям на этих дорогах, и одна из главных причин их появления, как ни странно, некачественная работа коммунальных служб (компании газо- и водоснабжения, электроснабжения и связи), которые нарушают

дорожное покрытие для прокладки труб и проводов. После некачественной укладки ими асфальта (часто выбирают более дешевые модификации покрытия) начинают образовываться трещины и ямы. Поэтому **Министерство транспорта** вводит новые требования к коммунальным службам, которые обязаны будут в течение пяти лет обслуживать те участки дорог, которые они повредили при проведении своих работ.

Министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии:

– В Германии необходимое финансирование на поддержание и ремонт федеральных автомагистралей оценивается с помощью прогнозирования потребности в ремонте и поддержании дорог. Для этого рассчитываются расходы на поддержание важнейших компонентов, транзитных автомагистралей и инженерных сооружений с учетом всей доступной информации о состоянии сооружений, времени использования дорог и транспортной нагрузке. В 2019 году в распоряжении на поддержание и ремонт дорог имеется около €4,1 млрд.

Министерство экологии, устойчивого развития, транспорта и жилищного строительства Франции:

– Во Франции дорожная сеть насчитывает более 1 млн км, из которых 24 тыс. км – это национальная сеть дорог, из них 12 тыс. км автотрасс – платные. В последнее десятилетие Франция в среднем тратила на поддержание состояния дорог по €666 млн в год. Этого, по мнению министерства, явно недостаточно. Для сравнения: британцы тратят на 1 км дорог €80 тыс., а французы – €50 тыс. Поэтому Министерство экологии, устойчивого развития, транспорта и жилищного строительства Франции предлагает увеличить бюджет для поддержания этих 12 тыс. км трасс до €1 млрд ежегодно в течение 20 ближайших лет.

Что касается терминологии, то во Франции разделяются «средние повреждения» и «тяжелые повреждения» дорог. Средние требуют в основном ремонта поверхности, в то время как тяжелые предполагают основательный ремонт, затрагивающий структуру дороги. По данным доклада Министерства экологии, устойчивого развития, транспорта и жилищного строительства Франции, в 2016 году в хорошем состоянии находилось 47% дорог, со средними повреждениями было 36%, а с тяжелыми – 17% (это 2 тыс. км трасс).

<https://www.kommersant.ru/doc/3916042>

КОММЕРСАНТЪ; ВАСИЛИЙ ХИТРЫХ; 2019.03.29; В БЮДЖЕТ КРАСНОДАРА ПОСТУПИЛО 1,9 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ГОРОДСКИХ УЛИЦ

В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Краснодар получил почти 1,9 млрд руб. из федерального бюджета с учетом регионального софинансирования. Как сообщили в мэрии краевого центра, в 2019 году по проекту в в городе отремонтируют 50 участков улично-дорожной сети общей протяженностью около 65 км.

Глава Краснодара Евгений Первышов сообщил на прошедшем заседании городской Думы, что за три года в кубанской столице планируется отремонтировать более 200 км дорог. Перечень участков улиц для ремонта в 2019 году уже утвержден и согласован в краевом **минтрансе**. Самыми протяженными участками, где этим летом стартуют дорожные работы, станут улица Головатого (4,1 км) от Трубилина до Леваневского, улица Российская (3 км) от Жлобы до Солнечной и улица Сормовская (5,6 км) от Селезнева до 1 Мая. Также в этом году отремонтируют путепровод по улице Суворова.

Сообщается, что всего за счет поступлений краевых средств доходы городской казны в 2019 году были увеличены на 2,16 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/3925944>

ТАСС; 2019.03.29; МОРДОВИЯ НАПРАВИТ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ

Власти Мордовии планируют направить в 2019 году 1,8 млрд рублей на ремонт почти 140 км дорог в республике в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Об этом в пятницу сообщил ТАСС заместитель председателя правительства – министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства республики Виктор Цыганов. «В целях реализации национального проекта в 2019 году предусмотрено финансирование в размере 1,8 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета – более 1,6 млрд рублей, из регионального бюджета – 126 млн рублей», – сказал Цыганов.

По словам зампреда, в текущем году запланирован ремонт 124 км автодорог регионального значения и 15,6 км автодорог местного значения в границах Саранской городской агломерации, а также ликвидация двух мест концентрации ДТП.

Ранее сообщалось, что в рамках **нацпроекта** республика рассчитывает получить из федерального бюджета более 16 млрд рублей на строительство и ремонт порядка 1100 км дорог до 2024 года, в том числе около ста километров местных автодорог – в границах Саранской городской агломерации, куда входит и город Рузаевка. За 2018 года в Мордовии построено и отремонтировано около 100 км дорог. В результате в нормативное состояние планируют привести 48,5% дорог регионального значения и 85% дорожной сети агломераций.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6273083>

ТАСС; 2019.03.29; АЗЕРБАЙДЖАН И РОССИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УСКОРЕНИИ ПРОХОЖДЕНИЯ ТАМОЖНИ НА ГРАНИЦЕ

Азербайджан и Россия договорились об ускорении процедуры прохождения товаров и транспортных средств через таможенную границу двух государств. Соответствующий протокол подписан в рамках очередной рабочей встречи полномочных представителей Государственного таможенного комитета (ГТК) Азербайджана и Северо-Кавказского таможенного управления Федеральной таможенной службы России, сообщили в пятницу в пресс-службе ГТК республики.

Встреча состоялась в городе Хачмаз на севере Азербайджана с участием в том числе представителей компании «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) и **ОАО «Российские железные дороги» (РЖД)**.

«Протокол также подразумевает устранение очередей на пограничных пунктах пропуска (ППП), организацию интенсивного пропуска лиц, товаров и транспортных средств через ППП и совершенствование системы обмена предварительной информацией о перевозимых между двумя странами грузах, в том числе по железной дороге», – говорится в сообщении. Кроме того, достигнута договоренность об обеспечении ускоренного прохода через ППП «Самур» и «Яраг-Казмаляр» на азербайджано-российской госгранице транспортных средств, перевозящих сельскохозяйственную продукцию.

<https://tass.ru/ekonomika/6275854>

ПРАЙМ; 2019.03.29; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА ЖДЕТ ВКЛЮЧЕНИЯ Ж/Д В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН, ВИДИТ ИНТЕРЕС ИНВЕСТОРОВ КНР

Глава аэропорта Красноярска Андрей Метцлер ожидает включения железной дороги между аэропортом и городом в магистральный план развития инфраструктуры и видит интерес китайских инвесторов к проекту.

«В магистральном плане пока его (проекта железной дороги – ред.) нет, но мы делаем определенные шаги, и я уверен, что мы туда попадем. Мы активно работаем с **Минтрансом**, правительством РФ», – сказал Метцлер журналистам в кулуарах Красноярского экономического форума.

Он отметил, что проект предполагает, в том числе, финансирование из федерального бюджета, а РЖД готовы софинансировать проект в размере 12%.

«У нас есть ряд серьезных китайских партнеров, которые заинтересованы в этом – фонды, корпорации, производители, – и российских партнеров», – добавил Метцлер.

Красноярский форум проходит с 28 по 30 марта. РИА Новости медиагруппы «Россия сегодня» выступает официальным информационным агентством КЭФ.

ТАСС; 2019.03.29; НОРИЛЬСК, ТАЙМЫР И КРАСНОЯРСК ОБЪЕДИНЯТСЯ В АРКТИЧЕСКИЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР

Работа над проектом по созданию комплексного арктического туристического кластера началась в Красноярском крае. Об этом в субботу сообщила ТАСС руководитель агентства по туризму региона Юлия Верхушина в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Мы обсуждали проект арктического туристического кластера с главой Норильска и главой Таймыра. В него войдут Норильск – его причальная часть, Дудинка – их этнографический музей и народные мастерские, Плато Путорана, озеро Лама, сеть водопадов», – рассказала Верхушина.

Руководитель агентства по туризму добавила, что к 2021 году планируется запустить первые два пассажирских лайнера, которые будут курсировать по реке Енисей. «В кластер также попадут все туристические места, где будет проходить маршрут пассажирских лайнеров», – уточнила Верхушина.

<https://tass.ru/obschestvo/6277433>

ТАСС; 2019.03.29; РЖД НАМЕРЕНЫ ВЛОЖИТЬ ОКОЛО 3,2 МЛН РУБЛЕЙ В УЛУЧШЕНИЕ ЭКОЛОГИИ ЧИТЫ

Российские железные дороги (РЖД) планируют инвестировать 3,2 млн рублей в реализацию федерального проекта «Чистый воздух» на территории Читы. Соглашение об участии Забайкальской железной дороги (ЗабЖД, входит в РЖД) в проекте подписано на Красноярском экономическом форуме (КЭФ), сообщается на сайте ЗабЖД.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6273867>

КОММЕРСАНТЬ; АФАНАСЬЕВА АННА; 2019.04.01; ЖЕЛТЫМ УКАЗАТЕЛЯМ ОСТАВЯТ КОНКУРЕНТОВ; ПРИМЕНЕНИЕ ДОРОЖНОГО ГОСТА СНОВА ОТКЛАДЫВАЮТ

Вступление в силу ряда положений ГОСТа по содержанию автодорог, который запрещает 90% наружной рекламы в стране уже с июля, может быть снова отложено. Участники рынка жалуются, что стандарт допускает единственный канал визуальной коммуникации на дорогах – желтые навигационные указатели. Росстандарт обещает не применять новый ГОСТ, пока не урегулирует разногласия.

Росстандарт решил урегулировать противоречия между ГОСТами в сферах наружной рекламы и содержания автодорог, заявил спецпредставитель главы Росстандарта в СФО Василий Моргун на Красноярском экономическом форуме (КЭФ). «Принято решение о внесении изменений, которые должны снять противоречие между двумя стандартами и должны быть приняты до 1 июля. Если изменения не будут приняты, вступление в силу стандарта будет отложено на необходимый срок», – уточнил он.

Как сообщал «Ъ», наружная реклама в очередной раз под угрозой из-за вступления в силу ряда положений заработавшего прошлой осенью ГОСТа по содержанию автодорог. Он должен был запретить рекламные щиты на проезжей части и тротуарах из-за угрозы безопасности дорожного движения. Крупнейшие операторы наружной рекламы утверждают, что это может практически убить всю их отрасль. Применение норм удалось отсрочить до июля 2019 года. Принятый ранее рекламный ГОСТ уже учитывает

безопасность установки щитов, настаивают операторы. Они обратились за защитой к вице-премьеру Дмитрию Козаку, который поручил Минтранс и Минпромторгу предоставить научную базу, на которую опираются оба ГОСТа.

«Вопрос даже не в том, чтобы устранить противоречия между ГОСТами, вопрос стоит так: нужна эта отрасль? она остается или исчезает? Потому что в том виде, в котором требуется применение последнего ГОСТа, по сути дела, отрасль стирается», – отметил заместитель главы Федеральной антимонопольной службы Андрей Кашеваров. Водителя за рулем отвлекают в первую очередь машины, дорога, дома, архитектурные формы, а реклама лишь на 18-м месте, указала президент Национальной ассоциации визуальных коммуникаций Елена Михайлова.

На КЭФ участники рынка обратили внимание, что дорожный ГОСТ оставляет легитимным лишь один вид рекламы на дорогах – желтые указатели рядом с дорожными знаками. Они не продаются через аукционы, как вся остальная наружная реклама. В случае вступления в силу этих норм останутся только «желтые таблички», ради которых «убивается» весь остальной рынок, констатировал заместитель руководителя главного управления по информполитике Московской области Александр Менчук.

По данным участников рынка, крупнейший бизнес по размещению желтых указателей – у компании «Строй Инвест Проект» (принадлежит Андрею Морозову) и связанных с ней структур. В офисе компании «Ъ» сообщили, что не считают указатели рекламой. На ее сайте говорится, что компания размещает указатели о «социально значимых объектах» – торговых центрах, салонах автодилеров и т. д.

Как следует из «СПАРК-Интерфакс», «Строй Инвест Проект» активно участвует в госзаказе. В 2018 году компания заключила 27 госконтрактов на 1,34 млрд руб., в том числе на 1,18 млрд руб. с Центром организации дорожного движения. По его заказу компания сдает в аренду камеры для фиксации нарушений ПДД в Москве, готовит транспортные схемы улиц и пр. Компания работает и с регионами, выполняя исследовательские работы по управлению перевозками, разработке схем организации движения и пр. Чистая прибыль «Строй Инвест Проекта» в 2017 году составила 94 млн руб. при выручке 705 млн руб., более свежих данных нет.

«Мы инвестировали огромные деньги, купили право эксплуатировать рекламные локации, но у нас вдруг появился прямой сильный конкурент, который не участвует в торгах», – пояснил управляющий директор крупнейшего оператора наружной рекламы Russ Outdoor Жан-Эммануэль де Витт, выразив недоумение тем, что «желтые указатели не опасны, а реклама опасна». Инвестиции участников рынка, подчеркивает гендиректор Gallery Мария Комарова, должны быть «защищены стабильностью в нормативном регулировании».

<https://www.kommersant.ru/doc/3930369>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3929767>

КОММЕРСАНТЪ; БУРАНОВ ИВАН; 2019.04.01; ГИБДД ТЯНЕТ РУЛЬ НА СЕБЯ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ УЖЕСТОЧАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА АВТОШКОЛАМИ

ГИБДД хочет усилить контроль за автошколами. Сейчас образовательные фирмы, стремясь сэкономить, зачастую переводят обучение в онлайн, а вождению учат на необорудованных площадках. Прекратить такую практику ГИБДД не может из-за пробелов в законодательстве, даже обладая информацией о нарушениях. Теперь ведомство планируется указом президента наделить новыми полномочиями. Инициативу поддержали сами автошколы, а также Минпросвещения и Рособрнадзор. Против документа может выступить Минэкономики.

Госавтоинспекция разместила на regulation.gov.ru новую редакцию указа президента №711 1998 года, которым установлены полномочия ГИБДД. Согласно поправкам,

ведомство получит право проверять, как автошколы соблюдают требования «к учебно-материальной базе». Порядок контроля установят приказом МВД, он должен быть разработан в мае, следует из поручения вице-премьера Максима Акимова.

Автошколы, напомним, находятся под контролем Рособрнадзора, ведомство выдает им лицензии. Лицензия, в свою очередь, недействительна без заключения ГИБДД: с 2014 года инспекторы проверяют у автошкол программы обучения и учебно-материальную базу (наличие классов, учебной площадки не менее 0,24 га и т. д.). Такая проверка, как правило, проводится один раз, если заключение бессрочное. С 7 апреля срок действия заключений ограничат пятью годами, а значит, и проверки будут проводиться как минимум раз в пять лет («Ъ» сообщал об этом 29 апреля). Каких-либо дополнительных внеплановых проверок (например, по жалобам) между выдачей старого и нового заключения нет. «Серые» автошколы имеют полный комплект оборудования лишь на этапе обследования, – рассказали в ГИБДД России. – В дальнейшем, имея действующие заключения, такие автошколы не заинтересованы в поддержании учебно-материальной базы в надлежащем состоянии». Фирмы делают все, чтобы сократить «финансовые издержки», поясняют в Госавтоинспекции. Например, разрывают договор об аренде земли под площадку и обучают во дворах или на площадках меньшего размера. Автошколы увольняют педагогов (переводя обучение в онлайн-режим), сокращают парк учебных машин, а учебные классы переводят в подвалы. Кандидат в водители, который учится в такой школе, не получает «качественных знаний и навыков», говорят в ГИБДД, и это может оказать «негативное влияние на безопасность как самого выпускника, так и других участников движения». Напомним, по данным ГИБДД, в 2018 году «теорию» с первого раза сдали 41%, «площадку» – 42%, «город» – 31%. Число экзаменов, которые ежегодно принимают инспекторы, не меняется (в пределах 7,5-7,8 млн), а число граждан, получивших по итогам права, падает (с 1,87 млн до 1,35 млн человек в 2015-2018 годах).

В СССР ГАИ ежегодно проверяла автошколы для выявления «причин, отрицательно влияющих на качество подготовки». ГИБДД России проводила регулярные проверки до 2010 года, но затем потеряла это право, а с 2014 года стала выдавать лишь заключения. Сегодня за автошколами (их в России – 6,9 тыс.) должен следить Рособрнадзор, но эксперты давно говорят о том, что у ведомства на это не хватает ресурсов. В Рособрнадзоре и Минпросвещения предложения об изменениях поддержали.

«Постлицензионный контроль необходим, – говорит президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. – Сейчас контроль есть только на этапе получения заключения и при сдаче экзамена, но никто не знает, что происходит во время обучения». Эффект от нового вида контроля будет как для обучающихся, так и для добросовестных автошкол, считает госпожа Шутылева: «левым» автошколам, снижающим цены за счет сокращения программ, будет поставлен «серьезный заслон». «Эта мера давно назрела, она может помочь в борьбе за качество подготовки, оградив будущих водителей от низкокачественных услуг, – заявил «Ъ» глава Союза автошкол Москвы Александр Ачкасов. – С рынка уберут школы-убийцы, торгующие жизнями людей». При этом, говорит он, есть риск, что «нерадивые сотрудники (ГИБДД. – «Ъ») могут использовать проверки в корыстных целях»: все процедуры нужно прописать «четко и ясно, чтобы не было соблазнов» и «чтобы все перегибы можно было обжаловать».

При работе с проектом указа президента ГИБДД может столкнуться с сопротивлением Минэкономики, предполагают источники «Ъ», знакомые с ситуацией. Ведомство неоднократно критиковало Госавтоинспекцию за документы, связанные с экзаменами на права («Ъ» об этом рассказывал). Новые полномочия ГИБДД совпадают с существующими полномочиями Рособрнадзора, получается дублирующий контроль. Такую позицию Минэкономики может изложить в ходе оценки регулирующего воздействия проекта указа.

<https://www.kommersant.ru/doc/3930385>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ca165099a794733a1e0d9f0>

ТАСС; 2019.03.29; ГЛАВА «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ ДЛЯ ТАКСИСТОВ

Генеральный директор «Яндекс.Такси» Тигран Худавердян предложил ввести электронные путевые листы для таксистов и упростить некоторые нормы транспортного законодательства для самозанятых водителей, сообщает пресс-служба компании. Предложение было озвучено в пятницу на встрече премьер-министра РФ Дмитрия Медведева с руководителями крупнейших российских IT-компаний.

Электронный путевой лист можно сформировать благодаря специальным устройствам, которыми уже снабжено большинство автомобилей такси. Они собирают информацию о состоянии автомобиля, например, об исправности тормозов. Считывание такой информации позволит хранить эти данные в едином реестре.

Гендиректор «Яндекс.Такси» предложил приравнять самозанятых таксистов к индивидуальным предпринимателям с точки зрения транспортного законодательства и дать самозанятым право получать разрешения на свои машины такси без дублирования статуса ИП. Сейчас для самозанятых действует ограничение на получение разрешения на автомобиль для работы в такси, из-за чего они вынуждены получать статус ИП.

Медведев поручил присутствующим на встрече членам правительства проработать оба вопроса, отметили в пресс-службе «Яндекса».

<https://tass.ru/ekonomika/6275297>

АМУРМЕДИА; 2019.03.29; ВЕЛОСИПЕДИСТАМ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ САДИТЬСЯ ЗА РУЛЬ, ЕСЛИ НЕ СДАЛ ЭКЗАМЕН; АВТОРЫ ИНИЦИАТИВЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ ПРОВЕРКУ ЗНАНИЙ ПДД С 14 ЛЕТ

В одном из российских городов общественники предложили ввести для велосипедистов экзамены на знание правил дорожного движения. После того как инициатива будет полностью сформирована ее планируют передать депутатам Госдумы РФ.

Вопрос о необходимости проверять знания велосипедистами дорожных правил, поднял член Общественного совета при УМВД России по Кургану Роман Якушев. Общественник рассчитывает найти поддержку у правоохранительных органов.

По мнению Якушева, велосипедистам необходимо разрешать выезжать на дороги только после сдачи экзаменов на водительские удостоверения. Низкий уровень вождения этих участников дорожного движения подтверждает и статистика. Как утверждает эксперт, большинство не знает, а следовательно не соблюдает элементарные правила дорожного движения.

Поэтому авторы инициативы предлагают сдавать экзамены с 14-летнего возраста. Кроме того, велосипедисты предлагается использовать шлем, светоотражающий жилет и другие защитные средства. В то же время владельцам велосипедов, которые пользуются этим транспортом вне проезжей части, например, в парках, скверах и дворовых территориях, необязательно иметь права.

Идею общественников поддержали в региональном обществе автомобилистов, а также многие велосипедисты. Но пока не решен вопрос финансированием процедуры экзаменов и другие технические нюансы, пишет портал sag.ru После окончательного формирования предложения общественники намерены выйти с инициативой в Госдуму. РФ.

<https://amurmedia.ru/news/799211/>

ТАСС; 2019.03.29; ЛДПР ПРИЗЫВАЕТ ОБЯЗАТЬ ВЛАСТИ РЕГИОНОВ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГИБДД ИЗМЕНЕНИЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Депутаты от фракции ЛДПР – вице-спикер Госдумы Игорь Лебедев и глава комитета по труду и социальной политике Ярослав Нилов – предложили премьер-министру Дмитрию Медведеву вернуть практику обязательного согласования региональными властями любых изменений в организации дорожного движения с ГИБДД. Текст обращения в пятницу распространила пресс-служба Нилова.

Парламентарии указывают на то, что в последнее время в обществе растет напряженность в связи с принимаемыми местными властями «неоднозначными решениями» в сфере дорожного движения, а также «фактически бесконтрольной установкой комплексов фото- и видеофиксации».

«К этому можно добавить появление дополнительных знаков, запрещающих остановку и стоянку транспортных средств и вводящих ограничение скоростного режима на отдельных участках автодорог, – указывают депутаты. – Подобные ограничения нередко носят необъективный и надуманный характер, а их обоснованность и практическая необходимость чаще всего сомнительны».

«Полагаем целесообразным вернуться к практике обязательного согласования со структурами ГИБДД любых вопросов, функционально связанных с организацией дорожного движения», – говорится в обращении. По мнению его авторов, существующий порядок «позволяет создавать искусственные механизмы для нарушения ПДД и их фиксации, что, скорее, служит делу пополнения региональных бюджетов за счет штрафов, нежели вопросам безопасности на дорогах».

Депутаты просят премьер-министра дать «поручение профильным министерствам всесторонне проработать данный вопрос и провести необходимые исследования для последующей практической реализации предложения». «Со своей стороны сообщаем о подготовке депутатами фракции ЛДПР необходимых поправок в действующее законодательство», – резюмировали они.

<https://tass.ru/obschestvo/6273607>

ТАСС; 2019.04.01; ЧТО ИЗМЕНИТСЯ В ЖИЗНИ РОССИЯН С АПРЕЛЯ 2019 ГОДА

Скидка за безаварийную езду

Российский союз автостраховщиков (РСА) с 1 апреля вводит систему нового расчета коэффициента «бонус-малус» (КБМ – скидка за безаварийную езду и надбавка за аварии). Этот коэффициент больше не будет обнуляться при перерыве в вождении, скидка будет сохраняться. КБМ будет назначаться водителю раз в год 1 апреля и в течение года пересчитываться не будет. То есть если 1 мая водитель станет виновником аварии, а 1 июня будет покупать полис ОСАГО – КБМ ему будет установлен по состоянию на 1 апреля, и он изменится только 1 апреля следующего года. Если на 1 апреля 2019 года у автовладельца в системе АИС РСА будет числиться несколько коэффициентов «бонус-малус», то ему будет присвоен самый низкий из них, он же есть и самый лучший. Такой подход позволит исключить случаи удвоения КБМ, а также снизит риск ошибок и злоупотреблений при его применении. Юрицию будет присваиваться единый КБМ для всех машин в автопарке.

Максимальный КБМ составляет 2,45 (увеличивает стоимость полиса в 2,45 раза), минимальный – 0,5 (соответствует скидке 50%).

<https://tass.ru/obschestvo/6254157>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; СТРОИТЕЛИ ЦКАД ПОПРОСЯТ ПРЕДОСТАВИТЬ ИМ РАБОЧИЕ «ОКНА» НА КАНАЛЕ ИМЕНИ МОСКВЫ

Строители приступили к сборке руслового пролета моста через канал имени Москвы на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД), сообщили в пресс-службе «Автодора» по

итогам заседания оперативного штаба правительства РФ по реализации проекта строительства ЦКАД в Минтрансе.

В настоящее время надвинуты пролетные строения через Дмитровское шоссе и через железнодорожную ветку Савеловского направления. Собраны береговые пролеты с обеих сторон.

Строители приступили к сборке руслового пролета фермы (русловой пролёт-неразрезная ферма-балка арочного очертания). Для его монтажа и необходимо обеспечить технологические окна в движении судов.

«Окна» для строительства моста через канал им.Москвы в рамках третьего пускового комплекса ЦКАД в период навигации могут быть введены в движение судов на период до трех часов. Государственная компания «Автодор» уже обратилась в Росморречфлот с просьбой оказать содействие в предоставлении этих технологических перерывов в движении судов в створе моста.

На заседании штаба также обсуждалось исполнение мероприятий, предусмотренных единым графиком ликвидации отставаний, допущенных при строительстве первой очереди ЦКАД.

Как сообщалось, в середине октября 2018 года президент Владимир Путин дал ряд поручений по проекту ЦКАД. В частности, он поручал обеспечить переход с 1 января 2019 года на казначейское сопровождение финансово-хозяйственной деятельности ГК «Автодор». Генпрокуратуре, СК и Счетной палате было поручено проверить «соблюдение интересов РФ при заключении и выполнении государственных контрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства ЦКАД», а также деятельность госкомпании «Автодор».

Кроме того, правительству было поручено сформировать оперативный штаб, который должен утвердить график ликвидации отставаний по объектам первой очереди ЦКАД и еженедельно контролировать его исполнение. Также штаб должен «принять меры по недопущению увеличения стоимости реализации проекта».

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Четырехполосная трасса протяженностью 530 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно Малому и Большому московским кольцам («Малая» и «Большая» бетонка) и должна разгрузить Москву от транзитного грузового транспорта. В 2017 году стоимость ее строительства оценивалась в 313,2 млрд рублей.

Ранее на этой неделе газета «Ведомости» сообщила, что для ликвидации 11 проблемных точек на ЦКАД потребуется еще 45 млрд рублей бюджетного финансирования. По данным издания, это не увеличение стоимости дороги, а дополнительный проект по расшивке узких мест.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/103838>

ТАСС; 2019.03.29; ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО СОСТАВИТ ОКОЛО 60 МЛРД РУБЛЕЙ

Предварительная стоимость строительства метро в Красноярске составит порядка 60 млрд рублей, проект предусматривает создание как надземных, так и подземных линий. Об этом сообщил ТАСС в кулуарах Красноярского экономического форума (КЭФ-2019) спикер заксобрания Красноярского края Дмитрий Свиридов.

Пока в Красноярске нет ни одной действующей станции метро – его строительство началось в октябре 1995 года, неоднократно приостанавливалось из-за проблем с финансированием и остановилось в 2010 году, с 2013 года оно законсервировано.

«Предварительные расчеты показывали, что метро в Красноярске обойдется в солидную сумму, порядка 60 млрд рублей. С одной стороны, этот вид транспорта призван отчасти решить актуальную экологическую проблему миллионного Красноярска. С другой стороны, специфика расположения города и качество грунта сильно усложняют

реализацию этого проекта. Поэтому сейчас речь идет о том, что две трети трассы будет проложено под землей – это и есть, собственно, метрополитен. А на остальном участке предполагается запустить наземный скоростной рельсовый транспорт», – сказал Свиридов.

Он пояснил, что нынешние планы предусматривают запуск в течение четырех лет около десяти станций метро – как надземных, так и подземных.

В ходе Красноярского экономического форума власти Красноярского края провели переговоры с китайской стороной, которая может принять участие в проекте. Китайская компания Poly Changda рассмотрит возможности участия в строительстве метро, заявил в ходе встречи с губернатором Красноярского края Александром Уссом представитель компании Ли Гэньсин. Усс отметил, что Россия обладает компетенциями строительства метрополитена, однако краевые власти готовы оценивать и предложения китайской стороны.

В красноярский метрополитен вложили 2,6 млрд рублей: было прорыто 3,5 км тоннелей и проложено 2 км путей на одной станции. Планировалось, что будут построены две линии, одна из которых свяжет северную окраину города с центром и правым берегом Енисея.

<https://tass.ru/ekonomika/6277524>

ГТРК КУРСК; АННА ШПАКОВА; 2019.03.29; РОМАН СТАРОВОЙТ ОЗВУЧИЛ ПЛАНЫ ПО РЕМОНТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ КУРСКИХ ДОРОГ

Строительство первой очереди дороги длиной около 2-х километров по проспекту Дружбы начнется в этом году – сегодня об этом лично сообщил местным жителям врио губернатора Роман Старовойт. В зоне строительства придется снести около 500 деревьев. Почти 25 лет жители Северо-Западного микрорайона мечтали о новой дороге. В непогоду сотни курян Кленовых, Вольных, Лиственных (улиц и переулков) месят грязь – ногами и колесами.

Антонина Сошина, житель проспекта Дружбы: « У моего сына трое детей. Представляете, дети в школу, детский садик – невозможно доехать, пожилые люди. Скорая к нам практически не приезжает».

В ноябре прошлого года Роман Старовойт пообещал курянам помочь заасфальтировать проспект Дружбы. Сегодня он поделился радостью с местными жителями – на строительство дороги Курск получил 500 млн рублей из резервного фонда Правительства РФ.

- 45 суток только сама процедура торгов, плюс 10 суток на заключение контракта – быстрее вряд ли получится.

Тему дорог Роман Старовойт продолжил на брифинге в областной администрации. Сегодня 65% транспортных артерий в плохом состоянии.

Роман Старовойт, врио губернатора Курской области: « Чтобы исправить данную ситуацию, необходимо построить почти 1500 километров дорог с твердым асфальтовым покрытием. И несколько сотен искусственных сооружений. Ориентировочно на эти цели требуется 32 млрд 600 млн рублей. Критичная ситуация из-за недостатка финансирования».

Только в этом году на поддержание дорожного хозяйства области необходимо 19 млрд рублей. Таких средств нет. В последние пару лет на дороги регион получал около 20% от потребности.

Роман Старовойт, врио губернатора Курской области: « Для успешного старта нам удалось увеличить объем средств дорожного фонда в текущем году до 7,6 млрд рублей. 40% выше уровня 2018 года. Из этой суммы средства федерального бюджета – почти 2 млрд рублей, в 4,3 раза больше уровня 2018-го».

Изменения коснутся и проходящей по области федеральной трассы М-2 «Крым» – за пять лет она должна стать четырехполосной и хорошо освещенной.

Сергей Недялков, начальник управления автомобильной магистрали Москва – Харьков **Федерального дорожного агентства**: «В этом году будет начат капитальный ремонт 4-х объектов – северный подход к Курску и обход Курска – 28 километров».

Роман Старовойт пояснил, что в первую очередь будут приводить в порядок те дороги, где наиболее интенсивное движение, высокая плотность населения и есть социальные объекты.

http://gtrkkursk.ru/lenta-novostei/29032019181661_1.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2019.03.29; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛАСЬ ОБКАТКА АВТОБУСНОГО МАРШРУТА ДО ИМАТРЫ

С 7 июня открывается ежедневное движение автобусов по маршруту Автовокзал на Обводном канале Санкт-Петербурга – Лаппееранта – аэропорт – Иматра. Это первый маршрут объединяющий два финских города, выполняющийся на комфортабельных автобусах туристического класса. Они оборудованы точками бесплатного доступа в интернет, кофемашинами, персональными мультимедиа-устройствами с видеофильмами и играми, биотуалетами и кондиционерами.

До этого момента по этому маршруту курсировали часто небезопасные микроавтобусы небольших перевозчиков. Расписание автобусов составлено так, чтобы у пассажиров не было необходимости использовать такси, как на российской, так и финской территориях. По словам организаторов, преимущество новой линии – прохождение российско-финской границы по зеленому коридору, без очереди. Это позволяет планировать вылеты из аэропорта Лаппееранты, который после перерыва начал принимать авиарейсы европейских лоукостеров, пользующиеся большой популярностью среди россиян – сегодня их число на этих рейсах достигает пятидесяти процентов.

Продажа билетов на новый маршрут уже открыта. Его официальный запуск состоится в начале апреля. До лета автобусы здесь будут курсировать только по выходным.

По словам организаторов маршрута, на его согласование ушло почти два года. Как уверяет представитель компании-перевозчика Андрей Волков, маршрут рассчитан на путешественников одного дня, а также тех кто планирует отдохнуть в спа-отелях этих двух финских городов.

<https://rg.ru/2019/03/28/reg-szfo/v-peterburge-nachalas-obkatka-avtobusnogo-marshruta-do-imatry.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.29; В РОСТОВЕ К РАБОТЕ ПРИСТУПИЛИ НОВЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АВТОБУСЫ МАЗ

На улицы Ростова-на-Дону вышли восемь новых пассажирских автобусов МАЗ. Новые машины оборудованы двигателем, работающем на сжатом природном газе.

- Автобусы, которые сегодня переданы ростовскому автотранспортному предприятию, работают на газомоторном топливе. Они экологичны и приспособлены для перевозки маломобильных групп населения, оборудованы системой ГЛОНАСС и автоинформированием, – отметил заместитель губернатора Ростовской области Юрий Молодченко.

Газомоторный двигатель позволяет снизить затраты на ГСМ на 30-45 процентов по сравнению с бензиновым топливом, что позволяет предприятию получать прибыль не повышая стоимость проезда.

Кроме того, в дополнение к стандартным 26 местам в передней части каждого «ростовского» автобуса установлены еще четыре сиденья. Кондиционер салона обеспечивает оптимальную температуру и в кабине водителя. На пол нанесено противоскользящее покрытие, а двери оснащены специальной системой, предохраняющей от зажатия пальцев и кистей рук. Более того, автобус не сможет тронуться при незакрытой двери.

Вся информация о движении и техническом состоянии машины выводится на семидюймовый дисплей. Пять камер видеонаблюдения позволяют полностью контролировать обстановку в салоне и вокруг автобуса.

Отметим, что на Дону реализуется пилотный проект «Развитие рынка газомоторного топлива в Ростовской области», в рамках которого в Ростове ранее было поставлено 14 автобусов МАЗ.

<https://rg.ru/2019/03/29/reg-ufo/v-rostove-k-rabote-pristupili-novye-ekologicheskie-avtobusy-maz.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СЛЮСАРЕНКО ЕКАТЕРИНА; 2019.03.29; СЕВАСТОПОЛЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ 827 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

В течение пяти лет, до 2024 года, Севастополь дополнительно получит 827 миллионов рублей на ремонт дорог. Городское правительство подписало соответствующее соглашение с **Росавтодором** 27 марта, сообщает ForPost.

В 2019 году транш направят на текущий ремонт 80 дорог – всего 77 километров. В первую очередь списка включили улицы Ракетная и Спартаковская общей протяженностью 9 км, участок дороги Севастополь-Инкерман от улиц Новикова и Крестовского. Кроме того, в этом году запланирован ремонт трех улиц в Балаклаве – Драпушко, Кирова и Невской.

По словам вице-губернатора Севастополя Владимира Базарова, в городе 37% дорог соответствуют нормативным показателям.

«Показатели проекта, которые мы должны достичь, в городской черте составляют 85%, а в целом с учётом пригорода – 50», – сказал он.

Севастополь дополнительно получит 827 миллионов рублей на ремонт дорог

<https://www.pnp.ru/social/sevastopol-dopolnitelno-poluchit-827-millionov-rublej-na-remont-dorog.html>

ТАСС; 2019.03.29; ПЯТЬ СТАНЦИЙ КРАСНОЙ ВЕТКИ МЕТРО ЗАКРЫЛИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ДО 5 АПРЕЛЯ

Станции «Сокольники», «Красносельская», «Преображенская площадь», «Бульвар Рокоссовского» и «Черкизовская» Сокольнической линии Московского метрополитена закрыли для пассажиров до 5 апреля в связи со строительством северо-восточного участка Большой кольцевой линии (БКЛ). Об этом сообщает пресс-служба подземки.

<https://tass.ru/obschestvo/6276533>

ПРАЙМ; 2019.03.29; ФАС ПОДГОТОВИЛА ОТДЕЛЬНЫЙ ТАРИФ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОМ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЦК

ФАС подготовила проект изменений для установления отдельного тарифа за пользование перевозчиком инфраструктуры Московского центрального кольца (МЦК), следует из документов службы на официальном сайте проектов нормативных актов.

Гендиректор **РЖД** Олег Белозеров еще в 2017 году на встрече журналистами сообщал, что изучается возможность разработки отдельного тарифа за использование инфраструктуры МЦК. Возможность установления инвесттарифов для некоторых участков инфраструктуры, в частности, на Московском центральном кольце, **РЖД** прописали и своей в программе долгосрочного развития до 2025 года, утвержденной кабинетом в марте текущего года.

«При определении платы за услуги по использованию инфраструктуры **ОАО «РЖД»** при осуществлении перевозок пассажиров... в пределах Малого кольца Московской железной дороги (Московского центрального кольца) в составе пригородных поездов... с конструкционной скоростью свыше 140 километров в час при условии организации перевозок с 4-минутным интервалом курсирования... в отдельные периоды суток

применяется тариф в размере 144,76 рубля за один вагоно-километр в ценовых условиях 2019 года без учета НДС», – говорится в проекте изменений в приказ.

При этом размер этого тарифа, добавляется в документе, пересматривается на очередной период регулирования в ряде случаев. Среди них изменения параметров интенсивности движения поездов и их составности, влияющих на размер затрат по содержанию и эксплуатации инфраструктуры МЦК, ввод в эксплуатацию новых объектов инфраструктуры и др.

Тариф за инфраструктуру МЦК в настоящее время устанавливается как среднесетевой за использование инфраструктуры в пригородном сообщении.

При этом речь идет не о тарифе для пассажира, а о тарифе для перевозчика за использование инфраструктуры МЦК. Инфраструктура МЦК принадлежит РЖД, перевозчиком на ней тоже являются РЖД, которые оперируют поездами «Ласточка». Тариф для пассажиров на МЦК определяют власти Москвы.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.03.29; ШКОЛЬНИКИ СМОГУТ ПРИОБРЕСТИ БИЛЕТ В КУПЕ С 50 ПРОЦЕНТНОЙ СКИДКОЙ

50-процентную скидку при проезде в купейных вагонах поездов дальнего следования получают дети в возрасте от 10 до 17 лет. Об этом сообщает Федеральная пассажирская компания. Действовать скидка будет с 25 мая по 1 июня нынешнего года.

Акция приурочена к окончанию учебного года и действует при оформлении билетов на поезда, курсирующие во внутрироссийском сообщении. Продажа билетов с 50-процентной скидкой уже началась. Основанием для предоставления скидки является документ, удостоверяющий личность ребенка (паспорт, либо свидетельство о рождении), который также необходимо предъявить при посадке в поезд.

Сейчас круглогодично школьники в возрасте от 10 до 17 лет могут покупать с 50-процентной скидкой билеты в плацкартные вагоны. При покупке билетов для детей в возрасте от 5 до 10 лет в течение всего календарного года действует детский тариф, который составляет 35 процентов от стоимости взрослого билета. А детям в возрасте до 5 лет могут путешествовать бесплатно.

<https://rg.ru/2019/03/28/shkolniki-smogut-priobresti-bilet-v-kupe-s-50-procentnoj-skidkoj.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; «КОУЛСТАР» ХУДАЙНАТОВА К 2028Г СОЗДАСТ СОБСТВЕННОГО Ж/Д ОПЕРАТОРА, ВЛОЖИТ В ПРОЕКТ 51 МЛРД РУБ.

Угольный холдинг «Коулстар» (подконтролен главе «Независимой нефтегазовой компании» Эдуарду Худайнатову) к 2028 году планирует создать собственного железнодорожного оператора для бесперебойной отгрузки угля с Бейского месторождения в Хакасии, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе холдинга.

«Проблемы с дефицитом парка железнодорожных вагонов возникают во многих регионах, а у нас предполагается серьезное увеличение объемов добычи угля – до 30 млн тонн в год к 2027 году (по итогам 2018 года добыча равнялась 3,1 млн тонн – ИФ)», – объяснил представитель холдинга причины намеченного создания новой структуры.

Реализация проекта стартует в 2022 году и в течение последующих пяти лет «Коулстар» намерен вложить в него 51 млрд рублей.

Ж/д оператора предполагается оснастить инновационными вагонами с повышенной грузоподъемностью до 75-78 тонн, что на 10% превышает грузоподъемность обычного вагона. Как отметил собеседник агентства, использование таких вагонов позволит сократить затраты на перевозку грузов.

Кроме того, в 2019-2021 годах холдинг намерен построить железнодорожный переход от Бейского месторождения к станциям, а также железнодорожный мост. Предполагаемая стоимость проекта – 6,2 млрд рублей.

Оба эти проекта, а также проект по освоению участков Майрыхский и Бейский-Западный Бейского каменноугольного месторождения с общим объемом инвестиций (всех трех проектов) более 100 млрд рублей «Коулстар» представил в пятницу на Красноярском экономическом форуме (КЭФ-2019).

ПРАЙМ; 2019.03.29; FESCO ГОТОВА СТАТЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМ ОПЕРАТОРОМ ПРОЕКТОВ «ЕНИСЕЙСКОЙ СИБИРИ»

Российская транспортная группа Fesco готова стать транспортно-логистическим оператором проектов зоны «Енисейская Сибирь», рассказал РИА Новости глава группы Александр Исурин.

«Енисейская Сибирь» включает 32 инвестиционных проекта с общей заявленной инвестиционной стоимостью свыше 1,8 триллиона рублей на период 2019-2027 годов и свыше 3,5 триллиона рублей на период 2019-2035 годов. Проект реализуется на территории Красноярского края, Хакасии и Тувы.

«(Готовы участвовать в проекте – ред.) в качестве транспортно-логистического оператора и партнера предприятий, которые участвуют в этом проекте», – сказал Исурин. Он отметил, что пока никто транспортные потребности на уровне всего проекта не консолидировал. «Енисейская Сибирь» – это 32 проекта, которым необходимо управление цепями поставок. Как, например, мы делаем для «Сегежи». Мы работаем с ними еще на этапе проектирования нового завода для того, чтобы предусмотреть оптимальную схему вывоза готовой продукции.

«То есть мы готовы выступить консолидатором для того, чтобы с помощью наших партнеров и клиентов вести переговоры с РЖД, например, по обеспечению (пропускных – ред.) мощностей. (Реализация проектов «Енисейской Сибирь» – ред.) серьезно изменит транспортные потоки в регионе, желательно предусмотреть заранее, как обеспечивать перевозку продукции», – добавил глава Fesco.

Он уточнил, что, например, годовая мощность лесоперерабатывающего завода «Сегежа» (с этой компанией Fesco заключила соглашение на КЭФ по проработке транспортно-логистической схемы для отправки продукции – ред.), создающегося в рамках проекта, составит 40 тысяч контейнеров в год, что на 200% больше, чем компания производит в Красноярском крае сейчас.

Превентивная оценка схем и форматов вывоза продукции предприятий-участников «Енисейской Сибирь» позволит снизить транспортную составляющую в конечной цене, что, как следствие, позитивно скажется на конкурентоспособности российского экспорта, считает Александр Исурин.

ПРАЙМ; 2019.03.29; ГТЛК ЗАКАЗАЛА 1,2 ТЫС ВАГОНОВ ДЛЯ ЗЕРНА ПОЧТИ НА 6 МЛРД РУБ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) объявила открытый конкурс на поставку инновационных вагонов-хопперов для перевозки зерна, начальная (максимальная) стоимость контракта – 5,832 миллиарда рублей, следует из материалов на портале госзакупок.

«Товаром является: 1200 единиц инновационных железнодорожных вагон-хопперов... новые, год выпуска не ранее 2019 года», – говорится в заявке. Грузоподъемность – не менее 76 тонн.

Срок поставки – не позднее 30 июня 2020 года. Итоги тендера планируется подвести 22 апреля.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением Минтранса. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

ПРАЙМ; 2019.03.29; ГТЛК ЗАКУПИТ 1,1 ТЫС ПОЛУВАГОНОВ ПОЧТИ НА 5 МЛРД РУБ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) проводит тендер с начальной (максимальной) стоимостью контракта – 4,75 миллиарда рублей на поставку грузовых полувагонов разгрузочными люками, следует из материалов на портале госзакупок.

«Товар приобретается для целей осуществления грузовых перевозок. Товаром является: 1100 единиц инновационных полувагонов с разгрузочными люками... новые, год выпуска не ранее 2019 года», – говорится в документе. Грузоподъемность – не менее 76 тонн.

Срок поставки – не позднее 31 декабря 2019 года. Итоги тендера планируется подвести 22 апреля.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

РЖД-ПАРТНЕР; ЕКАТЕРИНА БОРИСОВА; 2019.03.29; ПЕРЕХОД НАЛИЧНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА КАССЕТНУЮ БУКСУ МОЖЕТ ЗАНЯТЬ ДО 6 ЛЕТ

В случае принятия законодательного решения о переходе парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД» на использование кассетной буксы при эксплуатации грузовых вагонов это может занять 5-6 лет. Как рассказал в ходе Большого транспортного семинара «Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт», организованного журналом РЖД-Партнер, президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович, проблему ремонта буксовых узлов и торцевого крепления едва ли удастся решить в ближайшие годы.

«Сама эта проблема связана с высокой скоростью скольжения и входом в резонансные колебания. Победить ее можно более активным внедрением кассетной буксы. При участии операторов и законодательной поддержке такой переход может занять около 5-6 лет, « – отметил он.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/perekhod-nalichnogo-parka-gruzovykh-vagonov-na-kassetnyu-buksu-mozhet-zanyat-do-6-let/>

ТАСС; 2019.03.29; РЖД ИЗМЕНЯТ РАСПИСАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ-ЗА ПЕРЕХОДА СТРАН ЕС НА ЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ

Российские железные дороги (РЖД) скорректируют расписание поездов в города Европы в связи с переходом европейских стран на летнее время, говорится в сообщении перевозчика.

В частности, будет изменено расписание поездов №9/10 Москва – Варшава, №13/14 Москва – Берлин, №17/18 Москва – Ницца, №21/22 Москва – Прага, №23/24 Москва – Париж, а также №32/31 Москва – Хельсинки.

В РЖД попросили пассажиров быть внимательными при планировании поездки.

31 марта 2019 года страны Европы переходят на летнее время, переводя часовую стрелку на час вперед.

<https://tass.ru/obschestvo/6274880>

КОММЕРСАНТЬ; ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2019.04.01; САБЕТТА ПРИРАСТЕТ ТЕРМИНАЛОМ «УТРЕННИЙ»

Это позволит НОВАТЭКу использовать для «Арктик СПГ» уже зафрахтованные танкеры.

Премьер Дмитрий Медведев распорядился расширить границы морского порта Сабетта и включить туда терминал «Утренний» второго проекта по сжижению газа НОВАТЭКа «Арктик СПГ». Теперь **Минтранс** в течение года должен подготовить распоряжение об изменении границ порта. Это позволит НОВАТЭКу использовать для вывоза продукции

«Арктик СПГ» 26 танкеров под иностранным флагом, разрешение на эксплуатацию которых до 2044 года на Севморпути компания получила в середине марта.

Правительство разрешило включить терминал «Утренний», с которого НОВАТЭК планирует организовать отгрузку сжиженного газа и конденсата в рамках своего второго арктического проекта «Арктик СПГ», в границы морского порта Сабетта. Соответствующее распоряжение подписано премьером Дмитрием Медведевым 28 марта (копия есть у «Ъ»). В Сабетте находится первый СПГ-завод НОВАТЭКа – «Ямал СПГ». Согласно документу, **Минтранс** в течение года должен подготовить распоряжение об изменении границ порта.

Как отмечается в пояснительной записке, включение терминала «Утренний» в порт Сабетта будет способствовать выполнению майского указа президента по увеличению грузопотока по Севморпути к 2024 году до 80 млн тонн. «Арктик СПГ» включен в комплексный план развития инфраструктуры – планируется создание ледозащитных сооружений при терминале «Утренний» и дноуглубление в Обской губе с общим объемом госфинансирования в 112,2 млрд руб.

Кроме того, расширение границ Сабетты на терминал «Утренний» фактически позволит НОВАТЭКу использовать уже зафрахтованные газовозы под иностранным флагом для вывоза продукции «Арктик СПГ». В середине марта правительство одобрило исключения из Кодекса торгового мореплавания – они позволяют НОВАТЭКу вывозить СПГ и конденсат из Сабетты на танкерах под иностранным флагом, зафрахтованных на долгосрочной основе, до 2044 года. Помимо перечисленных в распоряжении 26 судов соответствующее разрешение дано и другим судам, но только до конца 2021 года (см. «Ъ» от 17 марта).

Это исключение важно для «Арктик СПГ», поскольку нет гарантии, что верфь «Звезда» сможет вовремя построить газовозы ледового класса Arc7 для проекта, запуск которого планируется уже на конец 2022 года. В случае задержки сдачи этих судов НОВАТЭК сможет вывозить СПГ теми танкерами, которые были построены и зафрахтованы для «Ямал СПГ». Кроме того, у НОВАТЭКа сохраняется возможность создать единую транспортную схему для обоих проектов, оптимизировав число дорогостоящих танкеров Arc7.

Сегодня к порту Сабетта относится первый проект НОВАТЭКа по сжижению газа «Ямал СПГ», уже вышедший на проектную мощность 16,5 млн тонн. Весь проект стоил \$27 млрд, порт Сабетта – 96 млрд руб., из которых 71 млрд руб. дало государство. Терминал «Утренний» расположен на полуострове Гыдан – на противоположной стороне Обской губы от Сабетты.

В конце февраля глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон в письме президенту писал о необходимости выделения из бюджета 4 млрд руб. на дноуглубление в Обской губе возле терминала «Утренний» и еще 8,3 млрд руб. на расширение подходного канала к порту Сабетта (см. «Ъ» от 1 марта). Он подчеркивал, что для запуска первой линии «Арктик СПГ» в конце 2022 года соответствующие работы необходимо начать в 2019 году. Тогда в НОВАТЭКе сообщали, что «ведется последовательная работа со всеми участниками бюджетного процесса по финансированию строительства инфраструктуры» терминала «Утренний», дополнительных комментариев в компании 31 марта не дали. Согласно опубликованным 28 марта поручениям Владимира Путина, Белому дому поручено предусмотреть в бюджете на 2020-2022 годы средства на строительство ледозащитного сооружения терминала «Утренний» и реконструкцию судоходного подходного канала в Обской губе.

<https://www.kommersant.ru/doc/3930372>

ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.03.31; «ГАЗПРОМ» ОБЪЯВИЛ О ПРОЕКТЕ НА БАЛТИКЕ НА 700 МЛРД РУБЛЕЙ; ПАРТНЕРОМ

МОНОПОЛИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГИГАНТСКОГО КОМПЛЕКСА БУДЕТ «РУСГАЗДОБЫЧА»

«Газпром» изменил концепцию проекта «Балтийского СПГ» в Усть-Луге. Строительство завода по сжижению газа мощностью 13 млн т в год станет частью единого проекта вместе со строительством Балтийского газоперерабатывающего завода (ГПЗ), сообщила компания. Первую очередь предполагается ввести в 2023 г., вторую – до конца 2024 г. Партнером «Газпрома» будет АО «Русгаздобыча», оператором – их совместное предприятие ООО «Русхимальянс». Размер выручки предприятия оценивается более чем в \$4 млрд.

Единственный акционер «Русгаздобычи» – ООО «Национальная газовая группа» (ННГ), ранее контролировавшееся Аркадием Ротенбергом. Сейчас 100% ННГ принадлежит Артему Оболенскому. Получить комментарии «Русгаздобычи» в воскресенье не удалось. Проект предусматривает ежегодную переработку 45 млрд куб. м жирного газа (с высоким содержанием этана). На выходе комплекс будет получать 13 млн т СПГ, до 4 млн т этана и более 2,2 млн т сжиженных углеводородных газов, сообщил «Газпром». Производимый заводом этан планируется поставлять на газохимический комплекс (ГХК, 3 млн т полимеров в год), который строит «Русгаздобыча» в Усть-Луге. В трубу будет возвращаться около 20 млрд куб. м очищенного метана. Предполагалось, что очищенный от примесей метан будет частично поставляться на «Балтийский СПГ», частично – в строящийся «Северный поток – 2» (морская часть берет начало в Усть-Луге).

«Объединение в формате единой площадки производства СПГ и этана существенно улучшает экономику и удельные показатели проекта, позволяет значительно снизить ресурсные и ценовые риски», – цитируются слова предправления «Газпрома» Алексея Миллера в сообщении компании.

«Процессы производства СПГ и выделения из природного газа жирных фракций, как этан или пропан, сходны, поскольку подразумевают охлаждение природного газа за счет сжатия. Для проекта ГХК и «Балтийского СПГ» может быть создан хороший синергетический эффект в части оптимизации технологического процесса и использования оборудования», – говорит аналитик энергетического центра бизнес-школы «Сколково» Сергей Капитонов. Но выделение из газа ценных примесей на этапе ГХК приведет к производству низкокалорийного СПГ с высоким содержанием метана, добавляет он: «Насколько низкокалорийный СПГ будет востребован рынком – вопрос. Как вариант он может, например, замещать поставки низкокалорийного газа Гронингена в Европе».

В сообщении «Газпрома» нет упоминания о Shell, которая с 2015 г. считалась единственным партнером российской компании в «Балтийском СПГ». Она рассматривалась также в качестве возможного лицензиара технологии сжижения для завода. Представитель «Газпрома» отказался от дополнительных комментариев. Shell не ответила на запрос «Ведомостей».

Shell сделала большую ставку на СПГ, купив в 2016 г. BG и став крупнейшим в мире производителем и трейдером на рынке, и продолжает наращивать свой СПГ-портфель, напоминает директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. Еще одна ставка Shell – на нефтегазохимию. Участие и в ГХК, и в «Балтийском СПГ» могло бы быть Shell интересным, продолжает он. «С другой стороны, угроза санкций против России за пять лет не снизилась. Участие в таком большом проекте, безусловно, означает принятие на себя больших рисков», – говорит Маринченко.

По его мнению, «Газпрому» сложно будет потянуть такой проект самостоятельно, понадобятся либо иностранные партнеры, либо господдержка: «Главная угроза для таких проектов – технологические санкции. Самостоятельно строить СПГ-проекты и сложные НПЗ и ГПЗ Россия пока не научилась». 4-5 лет – адекватный срок для строительства таких

объектов, если все делать профессионально, но «Газпрому» может понадобиться больше времени, если возникнет проблема с финансированием, заключает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/30/797808-gazprom>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; НОВАК: АРКТИКЕ НУЖНО ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ВЛАСТЕЙ, СОЗДАНИЕ НАЦПРОЕКТА – ВОПРОС ПРАВИТЕЛЬСТВА

Министерство энергетики РФ поддерживает в целом развитие проектов в Арктике, целесообразность создания национального проекта «Арктика» будет принимать правительство, заявил министр энергетики РФ Александр Новак журналистам.

«Мы поддерживаем в целом, чтобы этому проекту было особое внимание, а какой формат будет, думаю, правительство будет принимать решение», – сказал он, отвечая на вопрос, поддерживает ли он создание нацпроекта «Арктика».

Министр не стал говорить конкретно, поддерживает ли он, чтобы лидером проекта стал «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK). «Мне кажется, что здесь все компании, которые имеют возможность и ресурсную базу, самостоятельно принимают инвестиционные решения. Мы поддержим любые компании», – сказал он.

Как сообщалось, президент РФ Владимир Путин поручил А.Новаку изучить ряд предложений ректора Санкт-Петербургского горного университета Владимира Литвиненко относительно развития российского сегмента сжиженного природного газа (СПГ).

В своем письме в адрес президента В.Литвиненко написал, нужно рассмотреть вопрос целесообразности придания статуса Национального объединенному проекту развития Севморпути, создания российского СПГ-сегмента и пространственного развития северных регионов, входящих в Арктическую зону (Национальный проект «Арктика»).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO (ГОЛОВНАЯ КОМПАНИЯ – ПАО «ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО» И ЛЕСОПРОМЫШЛЕННАЯ SEGEZHA GROUP ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ И О КОМПЛЕКСНОМ ЛОГИСТИЧЕСКОМ СОПРОВОЖДЕНИИ ПРОЕКТОВ СОЗДАНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ЛЕСОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ SEGEZHA В РЕГИОНАХ РОССИИ

Согласно договоренностям, для заключения в будущем твердых контрактов стороны изучат перспективы сотрудничества по организации транспортировки и реализации логистических операций в рамках проектов модернизации и перепрофилирования АО «Сегежский ЦБК» в Карелии, строительства Лесосибирского биотехнологического комплекса в Красноярском крае и строительства фанерного комбината в г.Галиче Костромской области.

«Segezha Group со своей стороны будет приглашать компании группы FESCO к участию в конкурентных закупках, связанных с транспортно-логистическим обслуживанием своих предприятий», – говорится в сообщении.

Стороны также рассмотрят возможность приобретения и совместного оперирования подвижным составом и контейнерами для бесперебойного вывоза готовой продукции с предприятий УК «Сегежа групп».

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.29; ПОДПИСАН АКТ ТЕХПРИЕМКИ ГОЛОВНОГО МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО МЕЛКОСИДЯЩЕГО БУКСИРА-СПАСАТЕЛЯ ПРОЕКТА MPSV 12 ДЛЯ МОРСПАССЛУЖБЫ

В Большом порту Санкт-Петербург 29 марта приемочной комиссией подписан акт технической приемки головного судна «Бахтемир» (строительный № 1201) серии из четырех многофункциональных буксиров-спасателей проекта MPSV12.

Судно построено по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика» по поручению **Федерального агентства морского и речного транспорта** для ФГБУ «Морская спасательная служба» в рамках реализации мероприятия «Строительство многофункционального буксир-спасателя мощностью 2,5-3 МВт. Многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель проекта MPSV 12» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Назначение судов проекта MPSV12:

- патрулирование, аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом;
- поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам;
- аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы на глубине до 60 м, а также подводно-технические работы с подводной сваркой и резкой;
- буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде;
- тушение горящего на воде топлива, ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН);
- поиск и обследование подводных потенциально опасных объектов;
- поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи;
- оказание помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря;
- доставку генеральных и наливных грузов;
- доставку персонала;
- управление ТНГА рабочего класса с глубиной погружения до 3000 м.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77910>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.29; ПОДГОТОВЛЕН ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ЗОНАХ БЕЗОПАСНОСТИ ВОКРУГ ИСКУССТВЕННЫХ УСТАНОВОК НА ШЕЛЬФЕ РОССИИ

Подготовлен проект приказа «Об установлении границ зон безопасности вокруг искусственных установок, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации». Разработка приказа велась в соответствии с положениями статьи 16 Федерального закона от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

С обращением о разработке регулирующего документа в **Минтранс России** обратился «Газпром» в связи с необходимостью установления границ зон безопасности подводных добычных комплексов на Киринском газоконденсатном месторождении. До настоящего времени **Минтранс России** не устанавливал границы зоны безопасности вокруг расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации искусственных установок, указанных в обращении ПАО «Газпром».

Проект приказа **Минтранса России** «Об установлении границы зоны безопасности вокруг искусственных установок, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации» Реализация приказа не повлечет за собой выделение дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета.

По данным Федерального портала для размещения проектов нормативно-правовых актов, общественное обсуждение проекта продлится до 11 апреля 2019 года.

<http://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=36690>

ТАСС; 2019.03.29; ЯКУТИЯ ПРЕДСТАВИТ ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ДВУХ ПОРТОВ НА АРКТИЧЕСКОМ ФОРУМЕ В ПЕТЕРБУРГЕ

Власти Якутии планируют представить проекты модернизации двух портов в арктической зоне региона на форуме «Арктика – территория диалога» в Санкт-Петербурге 9-10 апреля.

Об этом сообщили ТАСС в пятницу в департаменте водного и железнодорожного транспорта Минтранса региона.

«Морской порт Тикси, который находится в Булунском районе Якутии, хотим представить как порт двойного назначения. Ведем активную работу с Минобороны РФ. В частности, ожидается подписание соглашения с ведомством о развитии порта», – сказали в министерстве, отметив, что инвестиции в проект оцениваются в 2,6 млрд рублей.

Кроме того, власти региона представят проект модернизации Зеленомысского речного порта. «Развитие порта связано с добычей угля на Зырянском угольном разрезе, дальнейшем экспорте в другие регионы РФ, в том числе на Чукотку. Потребность в инвестициях в модернизацию инфраструктуры речного порта оценивается в 900 млн рублей. Загрузка обоих портов составляет от 10 до 20%», – добавил собеседник агентства.

Морской порт Тикси расположен в одноименном поселке на побережье Моря Лаптевых. Через него осуществляется ввоз продовольственных и промышленных товаров, стройматериалов, топлива и оборудования, происходит перевалка грузов с морских судов для населенных пунктов на берегах рек Хатанга, Оленек, Яна, Индигирка, Колыма. Зеленомысский речной порт расположен в поселке Черском Нижнеколымского района в 130 километрах от места впадения реки Колыма в Восточно-Сибирское море.

<https://tass.ru/ekonomika/6273296>

РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.29; ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ СОСТАВИЛ 816,5 МЛН ТОНН ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА

По итогам прошлого года объем перевалки грузов в российских морских портах превысил плановые показатели и составил 816,5 млн тонн (при плане в 811,2 млн тонн), сообщается в докладе о реализации в 2018 году плана деятельности **Министерства транспорта РФ** на 2016 – 2021 годы.

В частности, в прошлом году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов на 36,3 млн тонн (при плане в 28,0 млн тонн).

А именно, строительство морского порта Сабетта (2 и 3 очереди), 3-й очереди угольного терминала в морском порту Восточный, регазификационного терминала в Калининградской области, дополнительных железнодорожных подходов к терминалу ООО «Порт Высоцк».

Кроме того, было создано четыре новых якорных мест для перевалки на рейде продукции агропромышленного комплекса в морском порту Кавказ, реконструированы внутрипортовая инфраструктуры ООО «Пищевые ингредиенты» в морском порту Тамань и построен рейдовый перегрузочный комплекс ООО «ЛК Волга» в акватории морского порта Мурманск в районе мыса Филинский.

Согласно документу, в 2022 году планируются завершить строительство и ввести в эксплуатацию железнодорожные парки на станции Новороссийск. Увеличение пропускной способности ж/д подходов и грузооборот составят 17,3 млн тонн в год.

В этом году планируется ввести в постоянную эксплуатацию станцию в районе разъезда 9 км СКЖД. Загрузка объекта предусмотрена в объеме 94,6 млн тонн к 2020 году и 115,7 млн тонн к 2025 году.

Также в списке объектов – создание сухогрузного района морского порта Тамань. Завершение строительства I этапа ожидается в 2020 году. Увеличение пропускной способности ж/д подходов составит 126,3 млн. тонн, увеличение грузооборота до 2024 года – 91,6 млн. тонн.

Завершение строительства II этапа запланировано на 2024 год. Увеличение мощности сухогрузного района морского порта до 2024 года составит 62 млн тонн и будет

достигаться поэтапно. Стоит заметить, что строительство инфраструктуры морского порта Тамань предполагается за счет источников из внебюджетных средств.

В 2021 году планируется завершение строительства Мурманского транспортного узла. Увеличение мощности порта составит 18 млн тонн в год. А в 2024 году ожидается завершение строительства проекта «Развитие транспортного узла «Восточный-Находка», завершение строительства». Увеличение мощности порта составит 31 млн тонн в год.

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/obem-perevalki-gruzov-v-rossiyskikh-morskikh-portakh-sostavil-816-5-mln-tonn-po-itogam-2018-goda/>

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.03.29; ЖИТЕЛИ МУРМАНСКА ЖАЛУЮТСЯ ЧИБИСУ НА УГОЛЬНУЮ ПЫЛЬ ИЗ ПОРТА

Жители Мурманска жалуются врио губернатора Мурманской области Андрею Чибису на различные проблемы, включая экологию и угольную пыль.

«Такие вопросы с перегрузкой угля есть. Это всегда вопрос поиска сбалансированных решений и реализуемых. Безусловно, все, что касается экологии, – мы эти вопросы будем поднимать, ставить, требовать от наших коллег, партнеров, компаний делать свое производство более экологичным», – сказал А.Чибис во время первой рабочей поездки за пределы Мурманска – в ЗАТО Североморск.

Врио губернатора подчеркнул, что такие вопросы требуют «четкого, внимательного, взвешенного и аккуратного» подхода.

Вместе с тем, чаще всего жители Заполярья через социальные сети жалуются на проблемы в сфере ЖКХ, здравоохранения, внешнего облика городов, содержания дорог, добавил он. Как сообщалось, в сентябре 2017 года Северо-Западное следственное управление на транспорте СКР сообщило о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.246 УК РФ по факту нарушения ПАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП, входит в СУЭК) правил охраны окружающей среды при открытой перевалке угля. В сообщении ведомства говорилось, что при перевалке угля на территории ММТП произошел значительный аварийный выброс каменноугольной пыли, образовалось пылевое облако, которое дошло в сторону города и осело на жилые дома и здания.

При этом ММТП разработал масштабную экологическую программу, на которую в 2017-2021 годах заложено финансирование в размере около 3 млрд рублей. В частности, она предполагает оснащение порта комплексом специальных пушек для пылеподавления и возведение пылеветрозащитных ограждений.

В декабре 2017 года на итоговой пресс-конференции предыдущий губернатор Мурманской области Марина Ковтун сообщила, что проблема угольной пыли в Мурманске будет решена, когда перевалка будет переведена с восточного берега Кольского залива, где расположен город, на западный, со строительством угольного терминала Лавна Мурманского транспортного узла.

ТАСС; 2019.04.01; СУД В ПРИМОРЬЕ РЕШИЛ ОСТАНОВИТЬ РАБОТУ СТИВИДОРА НА 14 ДНЕЙ

Находкинский городской суд принял решение приостановить деятельность ООО «Порт Ливадия» на две недели из-за превышения допустимой концентрации пыли с содержанием диоксида кремния. Об этом сообщается на сайте Приморского управления Роспотребнадзора.

В 2017 году через порты Приморья резко вырос экспорт угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в результате открытой перевалки пыль разносится по окрестностям, что вызывает жалобы населения. В марте отдел управления Роспотребнадзора по Приморскому краю провел очередную серию внеплановых проверок стивидорных компаний под Находкой, где было зафиксировано превышение предельно допустимой концентрации диоксида кремния.

«Концентрация загрязняющих веществ на территории санатория «Жемчужный» ... превышает ПДК (предельно допустимая концентрация – прим. ТАСС) по показателям пыль неорганическая, содержащая диоксид кремния менее 20%, в 1,52 раза. По факту выявленных нарушений в отношении юридического лица был составлен протокол об административном правонарушении по ст. 6.3 КоАП РФ и направлен по подведомственности в Находкинский городской суд. Находкинский городской суд... назначил наказание в виде приостановления деятельности Общества [ООО «Порт Ливадия»] сроком на 14 суток», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/6280431>

ПРАЙМ; 2019.03.29; СТРОИТЕЛЯ II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА ПЛАНИРУЕТСЯ ОПРЕДЕЛИТЬ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ

Структура **Росморречфлота** объявила конкурс с ограниченным участием на строительство второго этапа Багаевского гидроузла в Ростовской области, начальная (максимальная) стоимость контракта составляет 19,375 миллиарда рублей, следует из материалов на портале госзакупок.

Итоги торгов, которые проводит ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей», планируется подвести 29 апреля, заявки от претендентов принимаются по 22 апреля.

«Срок окончания выполнения работ по контракту – 1 декабря 2020 года», – говорится в документах. Проект финансируется за счет средств федерального бюджета.

Строительство Багаевского гидроузла стартовало в апреле прошлого года. Он призван решить проблему маловодности Дона, сохранить навигацию и повысить уровень воды на участке Дона ниже Кочетовского гидроузла в районе станицы Багаевской.

ТАСС; 2019.03.29; ПРОЕКТ ПОРТА В КРАСНОЯРСКЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВКЛЮЧЕН В ПЛАН РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Власти Красноярского края могут подать заявку на включение проекта речного порта на Енисее ниже Красноярска в план развития магистральной инфраструктуры. Об этом в интервью ТАСС на Красноярском экономическом форуме сообщил спикер законодательного собрания Красноярского края Дмитрий Свиридов.

Ранее губернатор Красноярского края Александр Усс выступал с идеей создания речного порта на Енисее, ниже Красноярска. По его мнению, создание порта позволит разгрузить Транссибирскую железнодорожную магистраль, направив часть грузов по реке и Северному морскому пути.

«По поводу проекта речного порта ведутся определенные консультации, переговоры, эта идея должна еще обрести определенными финансово-экономическими показателями, определенными прикладными планами. Вполне возможно, что если мы получим поддержку **Минтранса** России и федерального центра, то подадим заявку для включения этого объекта в план развития магистральной инфраструктуры», – сказал он.

Свиридов отметил, что реализация этого проекта станет одним из шагов стратегического развития Сибири. «Сама нить Енисея, судоходной реки, по факту связывает сочленение границ Российской Федерации, Монголии, Китайской Народной Республики», – пояснил спикер заксобрания.

Красноярский экономический форум в этом году проходит с 28 по 30 марта в обновленном формате Российского саммита конкурентоспособности. Ключевой темой форума стала роль конкурентоспособности в обеспечении развития российской экономики. ТАСС выступает стратегическим медиапартнером форума.

<https://tass.ru/ekonomika/6276770>

ИА REGNUM; 2019.03.29; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНЯТ ВОЗДЕЙСТВИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ НА ЭКОЛОГИЮ

В Нижнем Новгороде состоялось первое заседание рабочей группы по вопросам, связанным с разработкой проекта низконапорного гидроузла. Об этом ИА REGNUM сообщили в областном правительстве.

«По поручению губернатора Нижегородской области сегодня мы впервые собрали рабочую группу на очное заседание в полном составе. Проведена уже вторая серия общественных обсуждений – первая состоялась в 2016 году – и необходимо подвести их итоги. К обсуждению приглашены руководители и представители органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, научных и общественных организаций, хозяйствующих субъектов, эксперты-экологи», – отметил министр экологии Нижегородской области Денис Егоров.

По его мнению, на всех этапах строительства необходимо вести открытый диалог с общественниками и экспертами.

В ходе заседания проектировщик объекта – ООО «Техтрансстрой» – ответил на ряд вопросов по предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

По итогам заседания, эксперты запросили полный комплект документов ОВОС: расчеты, параметры оценок, результаты исследований.

Напомним, несколько десятилетий власти Нижегородской области, Марий Эл и Чувашии, на территории которых расположилось Чебоксарское водохранилище, не могут найти компромисс для решения проблемы. Из-за непроектной отметки в 63 метра вместо 68 лимитируется пропускная способность и затрудняется судоходство. Гидроэнергетики совместно с властями Чувашии выступают за достижение проектной отметки, а власти двух других регионов против этого, ссылаясь на возможное затопление территорий. В качестве альтернативного проекта нижегородская администрация выбрала строительство низконапорного узла, а губернатор Глеб Никитин даже назвал проект единственным возможным на сегодня способом для восстановления судоходства на 54-километровом участке от Нижнего Новгорода до Городецких шлюзов, хотя гидроэнергетики из Чувашии с этим не согласны и отмечают, что мера будет иметь временный эффект. Тем не менее, проект уже вошел в российскую стратегию развития водного транспорта, на его реализацию планируется выделить 43 млрд рублей из федерального бюджета.

Как сообщало ранее ИА REGNUM, ранее в Роспотребнадзоре Балахны пришли к выводу, что строительство может оказать негативное влияние на здоровье жителей района.

В настоящее время уровень стояния грунтовых вод на большой территории составляет 1,5–2 м, после завершения строительства объекта положение может ухудшиться. Причем там, где планируется подъем уровня грунтовых вод, расположены четыре действующих кладбища, промышленные предприятия, шламонакопитель, места складирования навоза и хозяйственно-бытовых отходов.

Качество воды уже сейчас характеризуется высокой долей нестандартных проб по микробиологическим показателям. После строительства водохранилища и замедления скорости течения Волги качество воды ухудшится, причем из-за связи подземных источников с рекой возможно ухудшение качества воды в системах центрального водоснабжения, а также в колодцах, которые обеспечивают водой около 22 тыс. человек.

По итогам общественных слушаний по проекту низконапорного гидроузла, которые состоялись в Городце, глава министерства экологии и природных ресурсов Нижегородской области Денис Егоров отметил, что ведомство имеет ряд замечаний к предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Вице-губернатор Нижегородской области Сергей Морозов, обращаясь к генеральному директору компании-проектировщика «Техтрансстрой» Виктору Морозову на слушаниях в Сорновском районе, сказал, что власти интересуется, как строительство гидроузла

скажется на каждом конкретном домовладении, и напомнил, что губернатор требует отражения конкретных мероприятий по каждому населенному пункту и доведения их до местных жителей и властей.

В то же время продолжается кампания и против строительства гидроузла. В частности, общественное движение «Комитет защиты Волжской поймы» собирает подписи под открытым обращением к Владимиру Путину, Дмитрию Медведеву, министру транспорта РФ Евгению Дитриху и нижегородскому губернатору Глебу Никитину, уверяя, что гидроузел «нанесет непоправимый удар по благополучию населения, по окружающей среде и по бюджету страны». В качестве альтернативы гидроузлу предлагается создать в районе Городца третий шлюз, выходящий в Волгу существенно ниже двух существующих. Авторы напомнили, что именно эту альтернативу еще в 2015 году одобрили ученые РАН, а гидроузел приведет к подтоплению территорий, в том числе памятников природы, ухудшению санитарно-эпидемиологической ситуации из-за затопления свалок, кладбищ и скотомогильников.

В другой петиции жительница Балахны просит Владимира Путина не допустить экологической и эпидемиологической катастрофы, отмечая, что при разработке данного проекта «не учтены особенности геодезии города Балахны, поселков Лукино, Алешино, улиц Сормовского района с их уровнем грунтовых вод».

Недавно активисты Балахнинского района подали уведомление в администрацию района о проведении митинга против строительства. Однако власти проведение протестного мероприятия на площади Минина в Балахне не согласовали, пояснив, что планируемое место проведения акции «не соответствует перечню единых специально отведенных или приспособленных для коллективного обсуждения общественно значимых вопросов и выражения общественных настроений» территорий. Организаторам предложили поменять дату и выбрать другую площадку для проведения митинга.

<https://regnum.ru/news/2601651.html>

ТАСС; 2019.03.29; МЕДВЕДЕВ: ВЛАСТИ ПОТРАТЯТ 15 МЛРД РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ В 2019 ГОДУ

Российские власти направят 15 млрд рублей на систему субсидирования авиаперелетов в ряд регионов страны в 2019 году. Об этом заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в пятницу во время общения в прямом эфире с пользователями соцсети «ВКонтакте».

«В прошлом году мы потратили порядка 7 млрд [рублей] на эту систему компенсации билетов для отдельных категорий граждан – а это студенты, пенсионеры, инвалиды – из одной части страны в другую. И в этом году потратим на поддержку такого рода полетов 15 млрд [рублей], то есть мы эту форму субсидирования наращиваем», – сказал Медведев.

По его словам, россияне активно используют программу субсидирования перелетов. «Люди стали ездить, люди стали летать и с Дальнего Востока в центр России, и наоборот. Масса туристических маршрутов, появился Крым. Люди просто стали больше отдыхать в разных местах нашей страны, поэтому программа субсидирования обязательно будет продолжена», – пояснил премьер-министр.

Медведев отметил, что российские власти должны также стимулировать авиакомпании, чтобы они выполняли льготные перелеты. «Они из некоторых мест это [перелеты] делают с удовольствием, где большой пассажиропоток, а из некоторых мест это делают без большого удовольствия, а в некоторые места просто не заходят», – подчеркнул он.

Премьер добавил, что после соответствующего обращения местного жителя даст поручение проанализировать ситуацию в Иркутской области и, в частности, в городе Братске, чтобы выяснить, почему там не работают авиакомпании по субсидированным перелетам.

<https://tass.ru/ekonomika/6274595>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН САФРОНОВ, АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.01; S7 ПОТЕРЯЛА СОВЛАДЕЛЬЦА; НАТАЛИЯ ФИЛЕВА ПОГИБЛА В АВИАКАТАСТРОФЕ

В авиакатастрофе, произошедшей 31 марта днем в Германии, погибла совладелец и глава совета директоров S7 Group Наталия Филева. Частный самолет Eric-LT, в котором также находились ее отец и пилот, разбился на подлете к аэропорту Франкфурт-Эгельсбах, куда, по предварительным данным, следовал из французского Канна. Выжить никому не удалось. Коллеги и друзья вспоминают о госпоже Филевой как о талантливом человеке и «великом энтузиасте» не только авиационного, но и космического дела. Расследованием авиакатастрофы займется международная комиссия, в состав которой войдут специалисты из России.

Первая информация об авиационном происшествии, произошедшем в немецкой коммуне Эгельсбах в Гессене, появилась на сайте Der Bild. Ссылаясь на данные полиции, издание сообщило, что шестиместный бизнес-джет Eric-LT с тремя пассажирами на борту, следовавший по маршруту из Канна (Франция) во Франкфурт-на-Майне, разбился при заходе на посадку около 15:30 по местному времени. По свидетельству очевидцев, самолет не смог долететь до взлетно-посадочной полосы аэропорта, рухнул на располагавшееся в нескольких километрах поле и загорелся. В полиции уточнили, что речь идет о российских гражданах. Поздно вечером близкие друзья семьи Филевых подтвердили “Ъ” факт гибели Наталии и ее отца, затем последовало официальное сообщение S7.

Группа S7, по сути, семейное предприятие, которое Наталия Филева и ее муж Владислав развивали с конца 1990-х годов. Начав с приобретения доли в новосибирской авиакомпании «Сибирь», они создали группу компаний, в которую сейчас входят еще один перевозчик «Глобус», сеть по продаже авиационных, железнодорожных билетов, турпутевок, авиационный учебный центр, холдинг по техобслуживанию судов. По оценке Forbes, в 2018 году Наталия Филева входила в топ-5 богатейших женщин страны с состоянием около \$600 млн.

Наталия Филева занимала пост председателя совета директоров S7 Group и с первых дней в этом бизнесе была его настоящим драйвером.

«Потеря ничем не может быть восполнена. Она была идеологом компании, возглавляла процессы, сама подбирала исполнителей. S7 во многом была создана благодаря энергии Наталии Филевой, она умела ставить цели и была настойчивой в их достижении. Сегодня можно с полной уверенностью говорить, что S7 – это продукт именно супругов Филевых», – сказал “Ъ” глава Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун, отмечая, что Наталию Филеву отличало нестандартное мышление и определенная жесткость в вопросах управления авиакомпанией. «Супруги Филевы взяли перевозчика 20 лет назад в тяжелом финансовом положении, спустя десять лет, на новом этапе, сами испытывали серьезные трудности, но в итоге создали одну из самых эффективных и качественных по уровню сервиса авиакомпаний в России», – подчеркивает господин Тасун.

Глава АЭВТ добавляет, что группа S7 «продолжит свое развитие», так как в ее структуре есть люди, которые в состоянии «сохранить заданный Наталией Филевой вектор развития»: «Она часто говорила, что нельзя останавливаться, что надо идти до конца в достижении целей. Сколько еще идей было, которые ушли вместе с ней...».

Коллеги по отрасли вспоминают о госпоже Филевой как о сильном управленце, способном реализовать задуманное, какие бы препятствия ни существовали. «Она совершенно удивительная женщина, которая принесла в российскую гражданскую авиацию принципиально новый подход к ведению бизнеса, основанный не только на неведомом здесь ранее многофакторном, тщательном и качественном анализе происходящего, но и на удивительном даре предвидения, широте кругозора, на

способности взаимодействовать с людьми, брать от них самое лучшее. Ее энергия, неравнодушие, постоянное стремление к новому и стали тем фундаментом, на котором создавалась и добивалась успехов группа S7», - сказал “Ъ” глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Президент Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь рассказал “Ъ”, что часто общался с Наталией Филевой и они нередко спорили: «Но я всегда благодарил ее за критику. У меня нет ничего, кроме уважения и любви к этой семье. Это замечательные люди, сочетающие невероятно глубокие профессиональные компетенции и при этом, например, песни под гитару. С Владом они жили душа в душу: это было не просто бизнес-партнерство». «Наталия Валерьевна буквально вчера поздравила ильюшинцев с первым полетом Ил-112В,- заявил “Ъ” гендиректор ПАО «Ил» Алексей Rogozin.- Она строила большие планы на развитие своей компании. Удивительная женщина, талантливый бизнесмен. Не верится».

На фоне достижений в авиационной отрасли семья Филевых проявила необычный для России интерес к смежной сфере космоса. В сентябре 2016 года был подписан контракт на покупку S7 Group у корпорации «Энергия» плавучего космодрома Sea Launch, всего оборудования к нему, наземной базы в порту Лонг-Бич (США) и товарного знака Sea Launch за \$167 млн. Через год S7 Space получила лицензию на осуществление космической деятельности в России. Она стала первой российской коммерческой компанией, имеющей право предоставлять международные космические услуги.

В конце 2018 года группа компаний была переименована в S7 AirSpace Corporation. При этом семью Филевых не пугали сложности, связанные с проектом: дело в том, что Sea Launch изначально создавался под пуски украинских ракет «Зенит 3SL» (они законтрактовали 12 носителей). Однако из-за неблагоприятной политической ситуации этот контракт был заморожен. Эксперты предрекали «одному из самых амбициозных частных проектов в космической отрасли» выпадение на несколько лет из пусковой программы, но даже это не смущало Филевых.

«Мы поддерживали постоянный контакт по вопросам сотрудничества с S7 Space. В наших планах было создание для Sea Launch «морской» версии ракеты «Союз-5», - заявил “Ъ” гендиректор госкорпорации «Роскосмос» Дмитрий Rogozin.- Наталия Филева была великим энтузиастом авиации и космонавтики, и для всех нас ее гибель – личная трагедия».

Бывший гендиректор S7 Space Сергей Сопов вспоминает, что в компании все звали госпожу Филеву «мамой»: «Мама сказала – это закон. Я много с ней общался и уважал ее. Она была хорошим человеком. Это невосполнимая утрата». Нынешний руководитель S7 Space Рано Джураева говорит, что Наталия Филева «щедро делилась и дарила нам свою любовь и поддержку»: «Очень сильная, современная, настоящая владелица сложнейшего, очень ответственного бизнеса. Очень больно».

Как ожидается, работа международной комиссии, в которую войдут в том числе российские специалисты, начнется уже на этой неделе. О дате прощания с Наталией Филевой S7 сообщит дополнительно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3930405>

ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.04.01; БЕЗБАГАЖНЫЙ ОТСЕК: РОССИЯНЕ ПОЛЮБИЛИ ЛЕТАТЬ НАЛЕГКЕ

Более трети купленных в стране авиабилетов не подразумевают путешествие с чемоданами

Россияне стали чаще летать без багажа, свидетельствуют данные опрошенных «Известиями» агрегаторов. Доля таких билетов с 2016 по 2019 год в среднем выросла с 26 до 35%, а на внутренних линиях приблизилась к 40%. Это торговое предложение пока выгодно всем – авиакомпаниям за счет самых дешевых билетов борются за первые места в

поисковой системе и повышают загрузку рейсов, а пассажиры могут сэкономить до трети стоимости перелета, если готовы взять с собой только ручную кладь. Но финансовые потери перевозчиков способны привести к росту стоимости дополнительных услуг, предупреждают эксперты.

Сплошная экономия

Доля авиабилетов, не предусматривающих бесплатный провоз багажа, с 2016 по 2019 год по всем направлениям выросла с 26 до 35,5%, подсчитали для «Известий» аналитики одного из крупнейших билетных сервисов Туту.ру. Чаще всего путешествуют налегке по России – число приобретенных безбагажных билетов через этот сервис на внутренних линиях за три года выросло с 26,7 до 39% от общего числа. Их доля также растет при полетах в Европу, но значительно медленнее – с 18 до 19,7%.

– В сегменте ближнего зарубежья наблюдалась отрицательная динамика до прошлого года: доля безбагажных тарифов в 2018 году снизилась почти вдвое к показателям 2016-го. В этом году ситуация стабилизировалась – сейчас доля таких билетов по ближнему зарубежью около 17%, – добавил представитель Туту.ру.

В страны дальнего зарубежья без багажа летают не так часто, отмечают аналитики сервиса, на март доля таких билетов составляет всего 14%. Но по этому сегменту самая большая динамика – рост в три раза к показателям 2017 года, когда они составляли всего 4,5%. Больше всего путешественников без багажа агрегатор зафиксировал на направлениях в Кишинев, Ригу, Ларнаку и Стамбул. В частности, на рейсах из Москвы в Кишинев до 40% пассажиров берут с собой только ручную кладь.

Тенденцию роста доли безбагажных билетов подтвердили в Biletix – за последние два года она выросла с 33 до 44%. А также в OneTwoTrip, который провел опрос 30 тыс. пассажиров. Он показал, что в 2016-м такими билетами пользовались 45% респондентов, а в 2018 году – уже 52%.

На внутренних линиях самые популярные «безбагажные» направления – Крым, Сочи, Анапа, Краснодар и Тиват, уточнили в Biletix. В Aviasales сказали, что россияне чаще всего летают налегке лоукост-рейсами – в Братиславу, Жирону, Калининград, Сочи, Ларнаку и Гюмри. По словам представителя агрегатора, также много желающих слетать без чемоданов в Берлин, Прагу и Париж.

Средняя цена безбагажного тарифа в отличие от «полного», по данным Туту.ру, значительно снизилась. За три года такие билеты подешевели с 7063 до 4919 рублей. Средняя стоимость тарифа, предусматривающего бесплатный провоз багажа, осталась примерно на одном уровне – порядка 8 тыс. рублей. Похожие данные приводит Biletix: в I квартале средний чек на «стандартные» билеты в обе стороны составил 8078 рублей, на безбагажные – 5071 рубль.

Безбагажный тариф чаще выбирают при покупке проездных документов «туда-обратно» – в этой категории их доля выросла за три года с 27,1 до 40,3%.

Любой билет за ваши деньги

Безбагажные тарифы – распространенная практика среди крупнейших мировых перевозчиков, отметил аналитик «Финама» Алексей Калачев. Они есть у Air France, Alitalia, American Airlines, Air Canada, Lufthansa, British Airways и других. Эксперт подчеркнул, что конкурентная борьба между авиакомпаниями заставляет продавать билеты «под любые запросы». Такие предложения, по его словам, оказываются на первых строчках билетных порталов при поиске через интернет – тем самым дают серьезное преимущество.

– Больше половины наших пользователей выбирают билеты именно исходя из цены, то есть первые несколько предложений, которые выдал поисковик, – подтвердили «Известиям» в Aviasalse.

Билеты, предусматривающие бесплатный провоз только ручной клади, помимо лоукостера «Победа», есть и у «классических» российских перевозчиков – например, у S7 Airlines, «Уральских авиалиний», Utair, Red Wings, Nordwind.

Пионером по внедрению дешевого безбагажного тарифа в 2015 году стала S7 Airlines. У «Уральских авиалиний» он появился 1 марта этого года на рейсах из подмосковного аэропорта Жуковский в Прагу, Рим, Париж и Ниццу. По словам представителя компании, вскоре его распространят на маршрутах из Домодедово в Монпелье и Бордо.

– Отсутствие багажа сокращает расходы авиакомпании на обслуживание рейсов в аэропорту вылета, что позволяет уменьшить стоимость авиабилетов, – сказала пресс-секретарь «Уральских авиалиний» Вера Гасникова.

Глава «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков сообщил «Известиям», что сейчас порядка половины всех билетов авиакомпании продается по безбагажному тарифу. В сервисе Biletix сказали, что молодые люди до 30 лет чаще пользуются безбагажным тарифом, чем пассажиры за 50. В Red Wings отметили, что такой тариф в основном «востребован деловыми пассажирами», летящими в короткую командировку на один-два дня, особенно популярен на рейсах до трех часов.

Тонкий расчет

По данным OneTwoTrip, разница в стоимости билетов с багажом и без колеблется от 10 до 35% в зависимости от авиакомпании, направления и времени вылета и других факторов. В Biletix говорят, что перелет без багажа позволяет сэкономить до трети стоимости. У Red Wings разница между стандартным тарифом и безбагажным составляет 15-20%. В Utair и «Уральских авиалиниях» в процентах от стоимости оценить разницу не смогли. У Utair в среднем она составляет 1000 рублей, в «Уральских авиалиниях» начинается от 800 рублей.

На первый взгляд безбагажный тариф позволяет существенно снизить стоимость перелета, разница только в параметрах ручной клади. Если на борт, к примеру, S7 Airlines можно взять сумку весом до 10 кг с габаритами 55x40x23 см, то у «Уральских авиалиний» и Red Wings на безбагажном тарифе – до 5 кг размером 40x30x20 см. Поэтому пассажиру нужно оценивать свои возможности – сможет ли он уложиться в требования, предъявляемые перевозчиком к ручной клади.

– Расчет делается на то, что в момент покупки билета пассажир не вполне осознает, сколько вещей он везет с собой. Соответственно в аэропорту придется либо доплачивать отдельно за багаж, либо за дополнительную ручную кладь, как можно сделать у Utair, – сказал «Известиям» эксперт института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрей Крамаренко.

Он полагает, что в отдельных случаях этот маркетинговый ход неплохо работает – в результате цена перелета для пассажира оказывается выше, чем при покупке стандартного билета с бесплатным багажом.

Недавно о введении безбагажного тарифа вслед за другими российскими классическими перевозчиками объявили «Аэрофлот» и авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»). Заявлено, что снижение стоимости минимального тарифа на некоторых направлениях достигнет 30%.

Алексей Калачев считает, что таким образом крупнейший российский перевозчик стремится привлечь дополнительных пассажиров и повысить загрузку кресел, которая за прошлый год упала до 80,5%. Однако в итоге, по мнению эксперта, потери будут заложены в стоимость билетов других категорий, а также допугслуги – тарифы на перевозку багажа и прочие «не базовые» сервисы. Это предположение отчасти подтверждается тем, что «Аэрофлот» одновременно с введением безбагажных билетов отменил самый дешевый тариф экономкласса «Эконом бюджет». Об этом авиакомпания сообщила агрегаторам (копия письма есть у «Известий»). Алексей Калачев добавил, что

другие компании в условиях роста издержек и острой конкуренции, вероятно, будут действовать похожим образом.

<https://iz.ru/861581/aleksandr-volobuev/bezbagazhnyi-otsek-rossiiane-poliubili-letat-nalegke>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТИНА ОЛЬГА, ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ, КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.04.01; «РУСЛАЙН» ГОТОВИТСЯ ПЕРЕСЕСТЬ НА SSJ 100

Как выяснил «Ъ», авиакомпания «Руслайн», специализирующаяся на региональных перевозках, ведет переговоры о получении в лизинг 18 самолетов SSJ 100 на 12 лет, что вдвое увеличит ее парк. Первые суда могут поступить в 2019 году. Задерживает контракт отсутствие ясности вокруг бюджетной субсидии на лизинг SSJ 100, которую хочет получить «Руслайн». Эксперты отмечают, что компания делает ставку на экспансию в регионах с применением инструментов господдержки, и не видят риска создания избыточной провозной емкости: на этом рынке наблюдается нехватка как маршрутов, так и самолетов.

Авиакомпания «Руслайн» ведет переговоры с АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС; входит в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК) и «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК, контролируется ОАК и «ВЭБ Капиталом») о лизинге 18 самолетов SSJ 100. По словам источников «Ъ», переговоры продолжаются уже восемь месяцев, на днях стороны собираются подписать предварительное соглашение по сделке.

Предполагается, что самолеты будут переданы в возвратный лизинг на 12 лет, поставки начнутся в 2019 году и будут продолжаться в течение пяти лет. Сейчас в парке авиакомпании 18 самолетов CRJ-100/200 на 50 кресел. Источник «Ъ» в отрасли рассказал, что переговоры ведутся о поставке SSJ 100 емкостью по 108 кресел. Собеседник «Ъ» в «Руслайне» говорит, что руководство компании рассматривает два варианта развития парка: его удвоение или постепенный вывод старых CRJ по мере поступления самолетов российского производства.

В ГСС подтвердили интерес авиакомпании к самолетам и факт ведения переговоров. От дополнительных комментариев производитель отказался до подписания контракта. В «Руслайне» и ИФК не комментируют ситуацию. В конце 2018 года сообщалось о переговорах «Руслайна» и ГТЛК о лизинге двух подержанных SSJ 100. В ГТЛК пояснили, что переговоры находятся на начальной стадии и «о поставках говорить рано».

По словам источников «Ъ» в отрасли, авиакомпания пытается законтрактовать самолеты на выгодных условиях, одно из которых – получение бюджетной субсидии по постановлению 1212 на компенсацию части лизинговых платежей. Субсидия предоставляется одновременно под конкретное судно с условием, что лизингополучатель будет эксплуатировать самолет минимум в течение пяти лет. Компенсацию по лизинговым платежам предоставляет **Росавиация**, она имеет право отказать в субсидии только в случае, если все выделенные средства бюджета уже выбраны. По словам собеседников «Ъ», в предыдущие годы наблюдалась нехватка средств по программе. Так, в 2018 году денег хватило на субсидирование только двух самолетов. «В этом году денег, похоже, тоже не хватит», – говорит источник «Ъ» в отрасли. В **Росавиации** отказались от комментариев.

По информации «Ъ», в переговорах «Руслайна» с ГСС и ИФК речь может идти о единовременных субсидиях в размере 139 млн руб. на один самолет. «Этой суммы достаточно, чтобы закрыть лизинговые платежи на год. Компания получит возможность генерировать прибыль и распределять ее на следующие периоды или направлять на развитие», – говорит источник «Ъ» в отрасли. При этом получить стопроцентную гарантию выделения субсидии невозможно: перевозчик может подать заявку на ее выделение только после получения самолета в лизинг.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что выгоды и риски компании-эксплуатанта во многом зависят от размера и степени господдержки и помощи лизингодателя в обеспечении технического обслуживания судов. «Опыт эксплуатации SSJ 100 сегодня понятен, и перевозчик знает, какие у самолета слабые места и с чем предстоит работать», – говорит эксперт. Господин Рыбак уточняет, что избыток провозных емкостей сегодня наблюдается на магистральных маршрутах между Москвой и другими городами России, но на региональных направлениях ситуация иная.

<https://www.kommersant.ru/doc/3930373>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.03.31; ЧИНОВНИК МИНПРОМТОРГА ВОЗГЛАВИТ ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ; РАВИЛЬ ХАКИМОВ СТАНЕТ ПРЕЗИДЕНТОМ КОРПОРАЦИИ «ИРКУТ»

Президентом корпорации «Иркут» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК) будет назначен директор департамента авиационной промышленности Минпромторга Равиль Хакимов. Об этом «Ведомостям» рассказали три человека, близких к ОАК, и федеральный чиновник.

Назначение должно состояться в ближайшее время, Хакимов ненадолго уйдет в отпуск с последующим увольнением из министерства, а затем выйдет на работу в «Иркут», добавляют два собеседника. «Ростех» согласовал и поддержал решение о назначении Хакимова, подтвердил «Ведомостям» представитель госкорпорации.

Президентом «Иркута» с 2017 г. по совместительству является президент ОАК Юрий Слюсарь. Полтора года, пока готовилась концепция гражданской «дочки» ОАК, Слюсарь руководил и гражданским дивизионом, объясняет человек, близкий к корпорации: «Теперь, когда все решения приняты и корпоративные процедуры объединения на базе «Иркута» запущены, необходимость в этом отпала».

Хакимов также станет вице-президентом ОАК по гражданской авиации, добавил собеседник.

«Иркут» – один из двух крупнейших субхолдингов ОАК, выпускает истребители Су-30 и сертифицирует гражданский среднемагистральный лайнер МС-21, коммерческие поставки которого должны начаться в 2021 г. На базе «Иркута» ОАК создаст холдинг гражданского самолетостроения, присоединив к нему «Гражданские самолеты «Сухого» (ГСС, выпускает ближнемагистральный самолет SSJ100) и несколько других компаний гражданской тематики, рассказывал «Ведомостям» Слюсарь.

Параллельно с наращиванием выпуска МС-21 (на плановые 72 штуки в год должны выйти на шестой год выпуска) будет сворачиваться производство истребителей, «Иркут» станет исключительно гражданской компанией, говорил Слюсарь.

По его словам, планируется вывести гражданский холдинг на выпуск 120-130 судов в году, основу портфеля составят МС-21. Впоследствии ОАК снизит долю в гражданской «дочке» ниже контрольной (это выведет ее из-под наложенных на ОАК санкций), акционерами должны стать госбанки – ВЭБ, Сбербанк, возможно другие.

Таким образом, Хакимов будет руководить всем гражданским авиастроением России. «Хакимов работал в бизнесе, промышленности, в том числе в авиастроении, имеет опыт федеральной госслужбы», – объясняет логику назначения федеральный чиновник. Есть уверенность, что он сумеет мобилизовать гражданское авиастроение, преодолеть разногласия внутри отрасли, добавляет собеседник.

Хакимов в 2007-2010 гг. работал на руководящих должностях в «Амурупрдоре», на Казанском заводе точного машиностроения, в «Радиоприборе». В 2010-2018 гг. в концерне «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) поднялся от начальника отдела до заместителя гендиректора. Весной 2018 г. назначен директором департамента Минпромторга.

КРЭТ – один из крупнейших холдингов госкорпорации «Ростех», включает 97 предприятий, производит радиоэлектронное оборудование для всего российского авиастроения. ОАК в конце 2018 г. по указу президента тоже вошла в «Ростех».

Хакимов, безусловно, человек «Ростеха», сказал один из собеседников в ОАК. Впрочем, едва ли можно говорить об усилении позиции госкорпорации, ведь президент ОАК Слюсарь – человек [министра промышленности и торговли Дениса] Мантурова и [гендиректора «Ростеха» Сергея] Чемезова.

Были ли другие кандидаты в президенты «Иркут», собеседники «Ведомостей» не говорят.

На определенном этапе как вариант не мог не рассматриваться президент «Гражданских самолетов «Сухого» Александр Рубцов, рассказал человек, близкий к ОАК. Рубцов – известный человек в авиастроении, в 1990-е создал первую авиализинговую компанию в России «Ильюшин финанс Ко.» (ИФК) и остается ее гендиректором.

В 1990-е и 2000-е гг. ИФК за счет заказов на пассажирские суда Ту-154, Ту-204/214, Ил-96 помогла выжить всему авиастроению, которое тяжело переживало нехватку гособоронзаказа.

Однако Рубцов хочет уйти даже из ГСС, которую возглавил в сентябре 2017 г., но нет замены, уверяют четверо его знакомых. Рубцову надоело бороться с застарелыми проблемами ГСС, созданными или не решенными предшественниками, говорят двое из собеседников. Главная проблема – отсутствие системы послепродажного обслуживания SSJ100, что до сих пор не позволяет эффективно эксплуатировать этот лайнер, который поставляется авиакомпаниям уже девять лет.

Рубцову предложено стать вице-президентом «Иркут» после присоединения ГСС к корпорации, знает человек, близкий к ОАК.

Представители вице-преьера Юрия Борисова, Минпромторга, ОАК, ГСС и «Иркут» на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/31/797840-grazhdanskoe-aviastroenie>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3930358>

ТАСС; 2019.03.31; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ПРЕКРАТИЛА ВЫПОЛНЯТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Авиакомпания «Победа» прекратила выполнять международные полеты из Санкт-Петербурга. Как сообщили ТАСС в воскресенье в пресс-службе лоукостера, последний полет за рубеж состоялся 30 марта.

«В летнем расписании полетов 2019 года международные рейсы из Санкт-Петербурга выполняться не будут», – сказали в пресс-службе.

Представитель компании уточнила, что последний полет «Победы» из Петербурга за границу состоялся 30 марта, это был рейс в Стамбул.

О планах закрыть международные рейсы из Петербурга с 31 марта авиакомпания объявила в январе. В распространенном тогда официальном сообщении «Победы» говорилось, что прекращение таких полетов связано с систематическими задержками рейсов сотрудниками пограничной службы ФСБ из-за досмотра воздушных судов. В ведомстве назвали досмотры законными и сообщили, что не делают исключений при досмотре любых самолетов вне зависимости от их принадлежности к какой-либо авиакомпании.

По данным ООО «Воздушные ворота Северной столицы», в 2018 году «Победа» обеспечила 6,6% от общего пассажиропотока аэропорта, перевезя 1,2 млн человек, в том числе 203 тыс. пассажиров (1,1% от пассажиропотока) на международных рейсах.

<https://tass.ru/ekonomika/6278907>

ТАСС; 2019.03.30; АЭРОДРОМ ХАНТЫ-МАНСИЙСК ПЕРЕШЕЛ НА ПРИМЕНЕНИЕ ДАВЛЕНИЯ QNH И ИЗМЕРЕНИЕ ВЫСОТ В ФУТАХ

В Югорском центре обслуживания воздушного движения (Ханты-Мансийск) филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» 28 марта 2019 года с 05:00 по местному времени был осуществлен переход на применение давления QNH и измерение высот в футах при выполнении полетов в диспетчерской зоне.

В настоящее время полеты по QNH осуществляются в Санкт-Петербурге (аэродром Пулково) и Симферополе. Аэродром Ханты-Мансийск – это первый из списка десяти аэродромов, определенных распоряжением **Росавиации** для перехода на использование давления QNH и измерение высот в футах в рамках пилотного проекта. На очереди – Уфа, Мурманск, Красноярск (2 аэродрома), Анапа, Архангельск, Южно-Сахалинск, Саратов, Сыктывкар.

Для перехода на QNH в Ханты-Мансийске были разработаны принципиально новые и отвечающие всем стандартам ИКАО схемы маневрирования, доработан целый комплекс технических средств ОВД, определены принципы подготовки и проведено обучение авиадиспетчеров и инженеров службы эксплуатации радиотехнического оборудования и авиационной электросвязи Югорского центра.

В течение ближайших трех месяцев специалисты Государственной корпорации по организации воздушного движения будут отслеживать ситуацию с выполнением полетов на аэродроме Ханты-Мансийск. Уже разработаны формы обратной связи для пилотов и диспетчеров, необходимые для оценки результатов проведенной работы и корректировки дальнейших действий по остальным аэродромам пилотного проекта.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6275559>

ТАСС; 2019.03.30; МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАТУС АЭРОПОРТА КЫЗЫЛА ПОЗВОЛИТ СВЯЗАТЬ АВИАРЕЙСАМИ МОНГОЛИЮ И СИБИРЬ

Получение аэропортом Кызыла (Тува) статуса международного позволит связать авиарейсами города Монголии и Сибири. Такое мнение высказал в субботу ТАСС глава Тувы Шолбан Кара-оол в ходе Красноярского экономического форума.

«Это (придание статуса) – возможности для наших соседей постигать Россию, видеть ее просторы не только с точки зрения туризма. Как известно, монгольский рынок ориентирован на российскую продукцию. В этом отношении мы имеем очень большие перспективы того, что монгольские друзья организуют прямые рейсы с Улаангома, Улясутай, Улан-Батора и будут доступны Сибири. Здесь мы можем им обеспечить полеты в Новосибирск, Красноярск», – сказал Кара-оол.

Он напомнил, что в 2018 году в аэропорту была завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы, сейчас там могут приземляться и взлетать самолеты любых типов. Также завершено строительство второй очереди аэровокзала. По словам главы республики, нет необходимости создавать для функционирования международного аэропорта громоздкие структуры.

«На территории республики на сегодняшний день развернута таможня, у нас есть Роспотребнадзор, пограничная служба, другие структуры, **Росавиация**, которые могут с дипломатом прийти и обслужить один рейс, который вылетает, например, в Пекин. С этой точки зрения, я считаю, что все у нас есть, чтобы начинать буквально с завтрашнего дня. Это вопрос, с моей точки зрения, больше бюрократии, чем реальности. Я понимаю, что нужны некоторые вложения – инфраструктуру развернуть, контрольные, измерительные приборы, стойки для таможенников – мы это непременно сделаем», – сказал глава республики, добавив, приложит все усилия, чтобы аэропорт получил статус международного в 2019 году.

Красноярский экономический форум проходит с 28 по 30 марта в обновленном формате Российского саммита конкурентоспособности. Ключевая тема форума – роль

конкурентоспособности в обеспечении развития российской экономики. ТАСС выступает стратегическим медиапартнером форума.

<https://tass.ru/ekonomika/6276706>

ТАСС; 2019.03.30; САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» ПЛАНИРУЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА АВИАМАРШРУТАХ В СИБИРИ

Готовящийся к производству в Бурятии легкомоторный многоцелевой самолет «Байкал» (ТВС-2 ДТС) планируется использовать для перевозки пассажиров на межрегиональных маршрутах в Сибири, особенностью которой являются большие расстояния между населенными пунктами. Предполагается, что час полета на ТВС-2 ДТС будет стоить около 60 тыс. рублей, что существенно ниже отечественных и зарубежных аналогов, сообщил ТАСС в кулуарах Красноярского экономического форума (КЭФ) полномочный представитель президента РФ в СФО Сергей Меняйло.

«В случае с сибирскими регионами нашим основным самолетом, мы рассчитываем, станет ТВС-2 ДТС. Он есть в экспериментальном варианте, и сегодня на Улан-Удинском авиационном заводе на этот год выделены средства, чтобы документацию довести до серийной. Как только они в серию войдут – маршрут будет определен», – сказал Меняйло, уточнив, что самолет планируется использовать на межрегиональных маршрутах в Сибири.

По словам Меняйло, ТВС-2 ДТС с точки зрения рентабельности перевозок хорошо подходит для регионов Сибири. «Экономика состоит для летательного аппарата в большей степени из стоимости его полетного часа, у ТВС-2ДТС она может составить около 60 тыс. рублей», – отметил полпред.

О форуме

Красноярский экономический форум в этом году проходит с 28 по 30 марта в обновленном формате Российского саммита конкурентоспособности. Ключевой темой форума станет роль конкурентоспособности в обеспечении развития российской экономики. ТАСС выступает стратегическим медиапартнером форума.

О самолете

ТВС-2 ДТС разработки Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. Чаплыгина (Новосибирск) станет заменой самолетам Ан-2, производство которых было прекращено в СССР в 1971 году (до 2002 года также выпускался в Польше). Воздушное судно планируется использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов регионов России, решения государственных задач по оказанию экстренной медицинской помощи населению, тушения лесных пожаров, выполнения сельскохозяйственных работ.

Первого февраля в Улан-Удэ вице-премьер, полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев сообщил, что в ДФО может быть создана региональная авиакомпания для перевозок на средние дистанции на легкомоторных многоцелевых самолетах «Байкал» производства Улан-Удэнского авиазавода.

На Российском инвестиционном форуме в Сочи в этом году, который проходил 15-16 февраля, было подписано пятистороннее соглашение между **Минтрансом**, Минпромторгом России, правительствами Бурятии и Якутии и компанией «Вертолеты России». Документ предусматривает организацию серийного производства легкомоторного самолета ТВС-2 ДТС на У-УАЗ. Эксплуатантом выступит новая якутская авиакомпания «Полярные авиалинии»: в начале апреля Улан-Удэнский авиазавод и «Полярные авиалинии» подписали долгосрочный контракт на поставку 200 самолетов ТВС-2 ДТС.

<https://tass.ru/ekonomika/6276924>

ТАСС; 2019.03.29; ХАБ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В КРАСНОЯРСКЕ НАЧНЕТ РАБОТУ В 2020 ГОДУ

Группа «Аэрофлот», Красноярский край и аэропорт региона в рамках Красноярского экономического форума подписали соглашение о создании хаба. Об этом сообщил корреспондент ТАСС с церемонии заключения соглашения.

Как уточняется в сообщении компании, начало работы международного хаба запланировано на 2020 год, а уже к 2023-му пассажиропоток компании «Аэрофлот» в Красноярске сможет достичь 1 млн человек в год.

Подписи под документом поставили заместитель генерального директора по стратегии и маркетингу ПАО «Аэрофлот» Андрей Панов, губернатор Красноярского края Александр Усс и генеральный директор международного аэропорта Красноярск Андрей Метцлер.

«Бизнес-модель хаба с комфортными стыковками позволит нам привлекать транзитный пассажиропоток на внутренних и международных линиях, – сказал Панов. – Группа «Аэрофлот» внесет реальный вклад в выполнение поручения президента РФ расширить сеть межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву».

В рамках стратегии развития «Аэрофлот» планирует кроме хаба в Красноярске создать три новые региональные базы: в Сочи, Екатеринбурге и Новосибирске.

Как ранее сообщала пресс-служба правительства Красноярского края, восемь новых рейсов из аэропорта Красноярск появятся после создания на базе хаба «Аэрофлота», но не конкретизировали какие именно маршруты. По словам генерального директора по стратегии и альянсам ПАО «Аэрофлот» Андрея Панова, полеты планируется открыть в Южный федеральный округ, в Азию, а том числе в Пекин.

<https://tass.ru/ekonomika/6273005>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ НАЧАЛА ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА – ГУБЕРНАТОР

Правительство Иркутской области совместно со специализированной компанией начало проектирование нового терминала в аэропорту Иркутска, какие-либо подготовительные строительные работы на площадке сейчас не ведутся, сообщил «Интерфаксу» иркутской губернатор Сергей Левченко в кулуарах Красноярского экономического форума.

«В настоящее время мы решили вопрос с земельным участком (под терминал и рулежные дорожки – ИФ), освободили его (договорившись с собственниками – ИФ). Сейчас включаем проектировочные решения в строительство развязок в двух уровнях. Определены основные архитектурно-проектировочные решения терминала. И мы приступили к проектированию», – сказал он.

Губернатор подчеркнул, что все работы сейчас ведутся вне рамок строительной площадки.

«Будут ли сдвигаться сроки сдачи терминала (его планировалось сдать к зиме 2020 года – ИФ), зависит от наших взаимоотношений, скажем так, с конкурентами, которые внезапно появились и подали жалобу в ФАС. То, что они сейчас делают, это способ конкурентной борьбы при помощи федеральных структур, чтобы замедлить проект», – пояснил губернатор.

Когда закончится проектирование терминала и кто выполнит эти работы, С.Левченко не уточнил.

ТАСС; 2019.03.29; КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕДАН «НОВАПОРТУ»

Власти Алтайского края рассмотрят возможность передать контрольный пакет акций аэропорта Барнаул компании «Новпорт», чтобы решить вопрос модернизации объекта за

счет второго владельца. Об этом в пятницу губернатор региона Виктор Томенко сообщил в интервью ТАСС на Красноярском экономическом форуме.

Аэропорт был построен в 1965 году. Собственники «Авиапредприятия «Алтай», в структуру которого входит комплекс аэропорта, – администрация Алтайского края с 52% акций и компания «Новпорт» с 48%. Ранее рассматривался вариант строительства нового международного терминала стоимостью около 700 млн рублей. Позже было принято решение, что более целесообразно реконструировать имеющееся здание под международный терминал, а рядом построить пристройку-терминал размером 8 тыс. кв. м для российских рейсов. Реконструкция терминала аэропорта Барнаул им. Г. С. Титова обойдется, по предварительным оценкам, в 2,4 млрд рублей.

«Мы владеем аэропортом пополам с «Новпортом» – 52% акций у края, 48% – у «Новпорта». Если партнеры возьмут реализацию проекта модернизации аэропорта на себя – они захотят контроля, мы это в крае должны проанализировать», – сказал Томенко. По его словам, нужно «найти общий знаменатель» и определиться с мнением большинства, с возможностью потерять контроль над аэропортом в обмен на перспективу его развития. «Я уверен, что это будет на пользу, но путь надо пройти», – отметил он.

По словам главы региона, сейчас идет поиск оптимальных механизмов для решения всех вопросов, связанных и с модернизацией объекта, и с контрольным пакетом акций. Томенко пояснил, что в крае сегодня работают над тем, чтобы базовая воздушная гавань региона, которой и является аэропорт Барнаул, была приведена в соответствие с современными требованиями. Ведется работа по проекту расширения терминала: по сути, строительства нового здания. В перспективе предполагается заняться вопросами реконструкции взлетно-посадочной полосы.

Ранее сообщалось, что уже в 2019 году предполагается начать проектирование терминала, которое займет год, от 3 до 3,5 лет уйдет на строительство. Предполагается, что реконструкция и строительство могут быть завершены к 2025 году. После реконструкции пассажиропоток аэропорта может увеличиться в среднем на 6-10%. В 2018 году аэропорт обслужил порядка 500 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6272226>

ТАСС; 2019.03.29; САНИТАРНАЯ АВИАЦИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИТ ТРИ НОВЫХ ВЕРТОЛЕТА ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Три легких многоцелевых вертолета Bell, выпущенных на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА), поступят в распоряжение санитарной авиации в Свердловской области до конца 2019 года, сообщили ТАСС в пресс-службе Минздрава региона.

«В 2018 году санитарные задания выполнялись двумя вертолетами Ми-2, которые могут летать только в дневное время и при благоприятных погодных условиях. Благодаря новым вертолетам мы сможем летать даже в плохую погоду и в два раза быстрее», – сказал собеседник агентства.

Таким образом, всего в распоряжении санитарной авиации будет находиться пять вертолетов.

В Минздраве также добавили, что новые вертолеты, оснащенные современным оборудованием для транспортировки пациентов, поступят до конца 2019 года. Закупать их будет Национальная служба санитарной авиации, с которой у области заключен контракт на использование бортов. «Мы оплачиваем только время, которое пилоты провели в воздухе с нашими медицинскими бригадами», – отметили в пресс-службе.

В 2019 году на развитие санитарной авиации из федерального бюджета выделено 112,7 млн рублей, из областного – 27,6 млн рублей.

<https://tass.ru/ural-news/6272929>

ПРАЙМ; 2019.03.29; МКБ ОТКРОЕТ ГТЛК КРЕДИТ ДО 6,3 МЛРД РУБ НА ПОКУПКУ ВЕРТОЛЕТОВ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) привлекает кредитные средства «Московского кредитного банка» до 6,3 миллиарда рублей на приобретение вертолетов, следует из материалов на портале госзакупок.

Согласно договору, сумма лимита по кредиту – 6,3 миллиарда рублей. Финансирование нужно на приобретение вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1 и АНСАТ.

Контракты на поставку ГТЛК этих машин были заключены в конце прошлого года, указывается в документах.

УРАЛИНФОРМБЮРО; 2019.03.29; ТЮМЕНСКИЕ АВИАТОРЫ ВЫИГРАЛИ СХВАТКУ СО СТРУКТУРОЙ РОСАВИАЦИИ

ООО «Тюменский научно-производственный центр авиации общего назначения» выиграл суд против регионального МТУ Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ). Об этом на своей странице в Facebook сообщил руководитель общественного движения «Профсоюз АОН» Вадим Цыганаш.

«После того, как мы довели информацию о проблеме до **Минтранса** РФ, ряд МТУ взял на себя риски и отменил решение приостановке сертификатов эксплуатантов на выполнение авиахимработ на ЕЭВС. В частности, Южное МТУ. В результате большая часть химиков все-таки осталась «на крыле». Закрыты, по нашим данным, всего два-три некрупных эксплуатанта, которые находятся в ведении Волжского МТУ. Поэтому угрозы авиахимработам сейчас нет. Но вместе с тем, у нас нет уверенности, что завтра ситуация не изменится – и сертификаты всем вновь не аннулируют», – рассказал агентству Вадим Цыганаш.

<https://www.uralinform.ru/news/economy/307340-tyumenskie-aviatory-vyigrali-shvatku-so-strukturoi-rosaviacii/>

ИА МОСКВА; 2019.03.29; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОДАЛ ИСК К «ПОЧТЕ РОССИИ» И РОСИМУЩЕСТВУ О ПРИЗНАНИИ ДВУХ ПОСТРОЕК У АЭРОДРОМА САМОВОЛЬНЫМИ

Аэропорт Шереметьево подал в Арбитражный суд Московской области исковое заявление к ФГУП «Почта России» и Федеральному агентству по управлению государственным имуществом (Росимущество) из-за двух объектов незавершенного строительства предприятия на приаэродромной территории, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе воздушной гавани.

«На земельном участке аэропорта Шереметьево, находящемся в собственности Российской Федерации и переданном АО «Международный аэропорт Шереметьево» на праве аренды, находятся два объекта незавершенного строительства, принадлежащие ФГУП «Почта России». Разрешение на строительство указанных объектов не согласовывалось ни с собственником земельного участка (Российская Федерация), ни с титульным правообладателем (АО «МАШ»). Строящиеся объекты находятся непосредственно на приаэродромной территории», – сказали в пресс-службе, отвечая на запрос агентства.

В пресс-службе добавили, что в настоящее время строительные работы не ведутся, объекты находятся в незавершенном состоянии.

В картотеке арбитражных дел указано, что данный иск о признании возведенных построек самовольными. Истец: АО «МАШ», ответчики: Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество) и ФГУП «Почта России». Третьими лицами привлечены: **Федеральное агентство воздушного транспорта**, ТУ Росимущество Московской области, администрация города Химки Московской области.

<https://www.mskagency.ru/materials/2876071>

БАЙКАЛ-DAILY; 2019.03.29; В БУРЯТИИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ АВИАКОМПАНИИ, ПОСЛЕ РЕЙСА КОТОРОЙ ПОГИБ РЕБЁНОК

Территориальный центр медицины катастроф Бурятии в одностороннем порядке расторг контракт с авиакомпанией «Оса», которая зарегистрирована в Орле Орловской области. Дата расторжения – 18 марта, сообщил «Байкал-Daily» Вячеслав Тимкин, руководитель Территориального центра медицины катастроф Бурятии.

Однако авиакомпания «Оса» с данным решением не согласна и обжалует его в УФАС, а также в Арбитражном суде Бурятии.

<https://www.baikal-daily.ru/news/45/360842>

ПРАЙМ; 2019.03.29; НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСНАЩЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ В ЕС НЕ ЗАКРОЮТ ВЪЕЗД МАШИНАМ ИЗ ДРУГИХ СТРАН

Новые правила в области безопасности автомобилей, которые нацелены на обязательное оснащение автотранспорта в ЕС определенными технологиями, не лишат возможности въезда в страны Евросоюза машин и автобусов из других государств, рассказал РИА Новости источник в Еврокомиссии.

Таким образом, туристы из других государств смогут продолжать приезжать в страны ЕС на автомобилях после вступления новых правил в силу.

Новое регулирование проходит процедуру согласования с властями ЕС. Предполагается, что с 2022 года новые технологии по безопасности станут обязательными для европейских транспортных средств для защиты пассажиров, пешеходов и велосипедистов. Среди этих технологий – системы предупреждения водителей при сонливости или отвлечения внимания. Также транспортные средства должны будут оснащаться черными ящиками, а некоторые из них – системами, помогающими держаться полосы на дороге.

«Да, это будет возможно (въезд машин из третьих стран). Регулирование касается производства и реализации машин на рынке», – сказал собеседник агентства.

Новые требования относятся к стандартам, обязательным технологиям, которые необходимо соблюдать и внедрять, чтобы машина могла быть продана и зарегистрирована в ЕС, уточнил он.

Новые функции сначала станут обязательными для новых типов транспортных средств, а затем будут распространены на все новые транспортные средства, представленные на рынке. Установление этих функций на транспортные средства будет обязательным для производителей из ЕС и третьих стран, которые хотят продать автомобиль на рынке Европейского Союза, уточнил собеседник агентства.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6274860>

ТАСС; 2019.03.31; ДОГОВОР О ДРУЖБЕ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ УКРАИНЫ С РФ ПРЕКРАЩАЕТ ДЕЙСТВИЕ

Договор о дружбе, сотрудничестве и партнерстве между Украиной и Российской Федерацией от 1997 года официально прекращает свое действие 1 апреля после того, как Киев в одностороннем порядке решил его не продлевать.

Документ закреплял принцип стратегического партнерства, признания нерушимости существующих границ двух стран, уважения территориальной целостности и взаимного обязательства не использовать свою территорию в ущерб безопасности друг друга.

Как отмечают эксперты, решение не продлевать этот договор фактически разрушило целую систему базировавшихся на нем двусторонних договоров и соглашений, в том числе и Договор о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива от 2003 года.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6280144>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.29; УКРАИНА ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ЕВРОПЕЙСКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПРОЕКТУ СЕФ

Украина присоединилась к проектам в рамках механизма «Соединение Европы» (Connecting Europe Facility, CEF), сообщается на сайте Администрации морских портов Украины (АМПУ) со ссылкой на главу министерства инфраструктуры Владимира Омеляна.

«С сегодняшнего дня Украина может участвовать в совместных с государствами-членами ЕС проектах, касающихся трансграничной инфраструктуры. Например, сооружая или усовершенствуя железнодорожные маршруты, пролегающие по территории Украины, соединяя страну с европейской железнодорожной сетью через соседние Польшу, Румынию, Словакию или Венгрию. Возможно также создание совместных проектов совершенствования портовой инфраструктуры, в том числе в регионах Приазовья», – приводят в сообщении слова В.Омеляна.

Как отмечает АМПУ, бюджет СЕФ в транспортной сфере составляет около 23,5 млрд евро, в то же время в 2020 году он может быть увеличен.

Кроме того, В.Омелян и еврокомиссар по вопросам транспорта Виолетта Бульц обсудили вопросы сотрудничества Украина-ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры, в частности, присоединение Украины к СЕФ, помощь ЕС в восстановлении инфраструктуры Приазовья, развитие транспортных коридоров Рейн – Дунай и Восточно-средиземноморского, относящихся к Европейской базовой транспортной сети TEN-T, а также расширение авиационного и железнодорожного сообщения с ЕС.

Как подчеркнул В.Омелян, важным является открытие новых инвестиционных возможностей по запуску инструмента CEF Transport Blending Facility и платформы для инвестиций в безопасный транспорт.

Со своей стороны В.Бульц и руководство Европейского инвестиционного банка положительно оценили расширение сотрудничества между Украиной и ЕС и пригласили Украину участвовать в проектах в рамках механизма СЕФ.

В то же время европейский комиссар по вопросам транспорта отметила необходимость для Украины усиление работы по принятию Верховной Радой пакета транспортных евроинтеграционных законов. По словам В.Бульц, она посетит Украину летом этого года.

Как сообщалось, Европейская комиссия и Всемирный банк разработали ориентировочный план действий по инвестициям в Трансевропейскую транспортную сеть (TEN-T) для развития транспортного сообщения и обеспечения экономического роста в странах «Восточного партнерства».

В индикативный план строительства TEN-T включены 39 украинских инфраструктурных проектов, предусмотренные национальной стратегией Drive Ukraine 2030.

ТАСС; 2019.03.31; ОПОРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КРАСНОЯРСКА БУДЕТ ГОТОВИТЬ КАДРЫ ДЛЯ АВИАЦИОННОГО ХАБА «АЭРОФЛОТА»

Сибирский государственный университет науки и технологий имени Решетнева, имеющий статус опорного вуза, будет готовить кадры для технического обслуживания самолетов в создаваемом «Аэрофлотом» авиахабе в Красноярске. Об этом в субботу на Красноярском экономическом форуме сообщил журналистам и.о. ректора университета Эдхам Акбулатов.

Как ожидается, авиахаб группы «Аэрофлот» создадут в Красноярске в 2020 году. Планируется, что через три года после этого годовой пассажиропоток компании «Аэрофлот» в Красноярске сможет достичь 1 млн человек. В субботу в рамках форума было подписано соглашение о сотрудничестве между университетом и компанией «А-Техникс», входящей в группу «Аэрофлот» и занимающейся техническим обслуживанием самолетов.

«Для того, чтобы обеспечить функционирование хаба, нужны кадры. Целью соглашения является подготовка специалистов по подготовке техники», – сообщил Акбулатов, добавив, что подготовка в ВУЗе таких специалистов будет ориентирована на получение практических знаний.

<https://tass.ru/ekonomika/6277500>

ТАСС; 2019.03.29; КОТЮКОВ: УНИВЕРСИТЕТЫ СТАНУТ ДРАЙВЕРАМИ РОСТА ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ И ПОДГОТОВКИ КАДРОВ

Университетские комплексы благодаря реализации национального проекта «Наука» станут драйверами роста городских агломераций России, за счет которых, в свою очередь, будет осуществляться экономический рост всей страны. Такое мнение высказал на Красноярском экономическом форуме (КЭФ) министр науки и высшего образования РФ Михаил Котюков.

«Мы понимаем, что агломерации будут являться драйвером роста экономики всей страны, а уже внутри агломерации университетские комплексы будут являться драйвером роста подготовки кадров и реализации тех крупных инвестиционных проектов, которые должны быть сформированы», – сказал он.

Достичь такого результата, по словам министра, возможно при создании предусмотренной национальным проектом «Наука» кооперации.

«Третье направление национального проекта – это кооперация. Кооперация университетов, научных организаций, промышленных компаний. Кооперация в вопросах подготовки кадров, проведения исследований и кооперация в вопросе достижения общих результатов. Такие центры – это задача не только столицы, и, может быть, даже не столько столицы – это задача развития крупных городов», – добавил Котюков.

Научная инфраструктура

Созданная в России научная инфраструктура уникальна, благодаря чему сфера науки имеет большое конкурентное преимущество, отметил Котюков.

«Говоря о конкурентоспособности, я не могу не отметить те факторы, которые у нас на сегодняшний день есть <...> Первое, в России сформирована достаточно уникальная, по мировым меркам, научная инфраструктура. Она позволяет проводить самые серьезные эксперименты. Второе, за последние несколько лет Россия продемонстрировала один из самых высоких в мире темпов роста результатов научных исследований». «Пока мы говорим о публикациях, которые стали результатом фундаментальных работ, – пояснил министр, – но эти публикации формируют тот самый интеллектуальный задел, из которого можно черпать технологические решения».

Котюков отметил, что российская система профессионального образования уже «включается в глобальную конкурентную борьбу за интеллектуальные ресурсы, за те самые примерно 1,5% – 2% студентов, которые активно готовы ездить по миру». В международные рейтинги, напомнил министр, на сегодняшний день входят 47 российских университетов, хотя несколько лет назад их было всего два.

Котюков подчеркнул необходимость продолжать развитие научной инфраструктуры. «Это касается уникальных научных установок, это касается и научно-исследовательского флота – Россия обладает сегодня одним из самых развитых в мире научных флотов, и мы будем <...> создавать новые корабли и модернизировать существующие. Мы должны серьезным образом обновить приборный парк научных институтов и университетов, в первую очередь это будет касаться, конечно, тех организаций, которые демонстрируют лучшие показатели и являются ведущими», – сообщил он.

Министр также напомнил о том, что отдельное внимание в рамках национального проекта «Наука» уделяется подготовке кадров. «Это и создание новых лабораторий, таких лабораторий у нас ожидается 900, и эти лаборатории должны включать молодых

исследователей, и ими же возглавляться», – добавил Котюков, пояснив, что для работы в этих лабораториях планируется подготовить не менее 35 тыс. молодых ученых.

Развитие дополнительного профессионального образования

Глава Минобрнауки также заявил, что сектор дополнительного профессионального образования будет в ближайшее время развиваться интенсивно, что является серьезным вызовом для системы образования, так как потребует быстрого реагирования на спрос со стороны рынка.

«Дополнительное профессиональное образование – тот сектор, который будет в ближайшее время развиваться очень интенсивно. Нам нужно научиться быть активными на рынке профессионального образования. Быстро открывать программы, которые нужны сегодня и будут нужны завтра. И быстро закрывать те программы, к которым потерял спрос. Это серьезный вызов для системы, которая привыкла работать в достаточно консервативном режиме с долгосрочной разработкой и реализацией учебных программ», – процитировала пресс-служба выступление Котюкова.

В ходе сессии «Сообщество лидеров как новая управленческая диагональ. Сработает ли ставка на способных и мотивированных?» обсуждались общемировые тренды в системе высшего образования, которыми, как отметили участники дискуссии, сегодня являются персонализация, цифровизация, внедрение прогрессивных методов обучения, новые инструменты оценки квалификационных работ и так далее.

По словам Котюкова, перед системой высшего образования в настоящее время стоит много задач вызовов.

«Сегодня идёт серьёзная дискуссия, насколько образование соответствует ожиданиям тех, кого мы учим. Важно помнить, что профессиональное образование должно давать, в первую очередь, базовый объем фундаментальных знаний. Вторая очень важная задача – это компетенции. Выпускник высшей школы, не важно, будет это базовая или дополнительная программа, должен уметь распорядиться знаниями, применив их к решению практических текущих задач. И разумное сочетание первого и второго должно давать определённый качественный результат», – сказал министр.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6273171>

ТАСС; 2019.04.01; АКЦИОНЕР S7 НАТАЛИЯ ФИЛЕВА РАЗБИЛАСЬ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ГЕРМАНИИ

Представитель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) в понедельник вылетит в Германию на место авиакатастрофы, в которой разбилась председатель совета директоров S7 Group Наталия Филева. Об этом ТАСС сообщил в воскресенье заместитель председателя МАК Сергей Зайко.

Пилот разбившегося в Германии небольшого самолета, на борту которого находились, предположительно, двое россиян, мог потерять контроль над машиной во время выполнения маневра поворота. Такое мнение высказал в воскресенье в беседе с корреспондентом ТАСС представитель Германской службы безопасности полетов (ДФС). Акционер S7 Наталия Филева разбилась в авиакатастрофе на частном самолете Epic-LT в Германии. Об этом сообщает пресс-служба компании.

«31 марта 2019 года при заходе на посадку частного самолета Epic-LT в аэропорт Эгельсбах (Франкфурт-на-Майне) в возрасте 55 лет погибла акционер S7 Airlines Филева Наталия Валерьевна. Обстоятельства трагедии пока неизвестны», – говорится в сообщении пресс-службы.

По данным компании, международная комиссия займется расследованием обстоятельств гибели Филевой вместе с российскими авиавластями.

«Расследование происшествия будет проводиться международной комиссией в установленном порядке при участии российских авиационных властей», – говорится в заявлении компании.

«Команда холдинга S7 Group выражает глубочайшие соболезнования семье и близким. Образ Наталии Валерьевны как яркого неравнодушного лидера и прекрасного человека навсегда останется в памяти сотрудников, это невосполнимая утрата для всего коллектива», – добавили в S7.

По данным полицейского управления Южного Гессена, были среди погибших в самолете могут быть двое россиян.

«Вместе с пилотом на борту, скорее всего, были еще два человека. По предварительным данным, речь могла идти о российских гражданах», – отметили правоохранительные органы. Они уточнили, что самолет следовал из Франции. Идентификация жертв трагедии ожидается на следующей неделе.

По данным газеты Bild, самолет марки ERJС вылетел из Канн. Самолет по неизвестной причине рухнул на поле рядом с коммуной Эгельсбах (федеральная земля Гессен). В посольстве РФ в ФРГ пока не прокомментировали случившееся.

<https://tass.ru/proisshestviya/6279703>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/6279904>

<https://tass.ru/proisshestviya/6280004>

<https://iz.ru/862602/2019-03-31/nazvana-vozmozhnaia-prichina-krusheniia-samoleta-s-sovladelitsei-s7-v-germanii>

<https://ria.ru/20190331/1552273045.html>

ТАСС; 2019.04.01; В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА ЗАДЕРЖАНЫ 15 РЕЙСОВ

Полтора десятка авиарейсов оказались задержаны на вылет и прилет в аэропорт Владивостока из-за тумана, который пришел в район воздушной гавани утром. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе международного аэропорта Владивосток.

«Утром был сильный туман, из-за чего многие рейсы были задержаны. Некоторые самолеты, которые должны были уже приземлиться у нас, до сих пор находятся на запасных аэродромах, например в Хабаровске. Сейчас туман рассеялся, и рейсы постепенно вылетают», – сообщили в пресс-службе. Согласно информации с электронного табло аэропорта, задержано 15 международных, российских и внутрикраевых рейсов.

<https://tass.ru/obschestvo/6280429>

ТАСС; 2019.04.01; ЗАДЕРЖАННОЕ В НАХОДКЕ СУДНО OCEAN CROWN ПОКИНУЛО ПОРТ ПОСЛЕ ОТКАЗА КОМАНДЫ ОТ ПРЕТЕНЗИЙ

Судно под флагом Кипра Ocean Crown, которое было на прошлой неделе задержано в приморском порту Находка по жалобе экипажа на низкую зарплату и скудное питание, направилось в Китай после отзыва командой претензий к судовладельцу. Об этом сообщила Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ).

Ранее сообщалось, что 28 марта капитан порта Находка задержал судно по просьбе профсоюза, который получил письмо от экипажа. В нем моряки жаловались на маленькую зарплату, неоплату сверхурочных за работу в выходные, скудное питание и плохое качество питьевой воды, а также на невыдачу аванса наличными на борту судна с приходом в порт. В пятницу моряки сообщили профсоюзу, что больше не имеют претензий к судовладельцу.

«Теплоход Ocean Crown после снятия ареста в порту находка направился в порты Китая. Арест с судна Ocean Crown был снят, но греческая судоходная компания была внесена в черный список морских профсоюзов. Проверить, правдиво ли сообщение моряков об улучшении ситуации, не удалось, так как по приказу капитана был поднят трап, и представители профсоюза не смогли подняться на борт. По мнению инспекторов ДВРО

РПСМ, есть подозрения, что моряки написали это письмо под давлением капитана», – приводятся в сообщении слова председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова.

Уточняется, что оператором и фактическим судовладельцем судна является компания Global Carriers Ltd из Афин. Для контроля за ситуацией все пять судов этой судоходной компании будут проверять в тех портах мира, где есть инспекторы Международной федерации транспортников.

<https://tass.ru/obschestvo/6280459>

ТАСС; 2019.04.01; ЭКИПАЖ СТОЯЩЕГО В ПУСАНЕ СУДНА «ПАРТИЗАН» СНОВА ОТСЕЛЯЮТ В ОТЕЛЬ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ТОПЛИВА

Руководство компании «Гудзон», которой принадлежит стоящий в Южнокорейском порту Пусан теплоход «Партизан», снова приняло решение отселить экипаж в отель, так как на борту заканчивается топливо. Об этом ТАСС сообщил заместитель директора «Гудзона» Валерий Улискин.

У судов компании «Гудзон» осенью 2018 года были проблемы с заходом в южнокорейские порты: судовые агенты отказывались заниматься их постановкой к причалу, ссылаясь на внесение компании в санкционный список Минфина США по КНДР. Власти Южной Кореи отрицали какие-либо ограничения для судов «Гудзона». «Партизан» уже имел проблемы с недостатком топлива, из-за чего экипаж временно переселялся в отель, но в прошлый раз руководству компании удалось найти организацию, которая согласилась бункеровать (заправить топливом) теплоход.

«Ситуация опять повторяется, нас отказываются запрашивать, и сегодня команда дожигает последние остатки топлива. Будем переселять людей в отель, как в прошлый раз, потому что жить на обесточенном судне нельзя. Мы уже предупредили капитана порта, написали в МИД и **Минтранс**, поскольку ситуация ненормальная. Если коммерческие компания отказываются нас снабжать, пусть это сделают государственные структуры», – заявил Улискин.

Он добавил, что судну нужно всего пять-семь тонн топлива, чтобы дойти до Владивостока. Уже принято решение продать «Партизан», однако пока переговоры о покупке осложняют те же санкции, которые пугают бункеровщиков. Потенциальные покупатели судна просят предоставить гарантии того, что оно будет исключено из списка.

<https://tass.ru/obschestvo/6280348>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.30; В ТАТАРСТАНЕ ВЕРТОЛЕТ МИ-2 СОВЕРШИЛ ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ

Вертолёт Ми-2 совершил вынужденную посадку вблизи населённого пункта в Татарстане, никто не пострадал, сообщили в МЧС региона.

«От Самарского зонального центра единой системы организации воздушного движения... поступило сообщение, что в 19:09 30 марта вертолёт Ми-2, следовавший из села Студенцы в посёлок Песчаные Ковали, который облетал нефтепровод Холмогоры – Клин, совершил вынужденную посадку вблизи населённого пункта Старое Шигалеёво Пестречинского района. (Люди) в медицинской помощи не нуждаются», – говорится в сообщении ведомства.

МЧС региона информирует, что силами предприятия-эксплуатанта организована охрана вертолёта. Решение по ремонту авиасудна или эвакуации с места происшествия будет приниматься 31 марта.

«На место для сбора информации направлена оперативная группа Пестречинского пожарно-спасательного гарнизона. Причина происшествия устанавливается», – сообщает ведомство.

<https://ria.ru/20190330/1552255277.html>

ТАСС; 2019.03.30; ВЕРТОЛЕТ ДОСТАВИЛ В БОЛЬНИЦУ ПОСТРАДАВШЕГО В ДТП С АВТОБУСОМ И ГРУЗОВИКОМ В НОВОЙ МОСКВЕ

«ДТП на Киевском шоссе, 26 км: водитель автовоза врезался в стоящий на «аварийке» автобус, со слов водителя грузовика, «отвлёкся на летящий самолет во Внуково». Пострадало пять пассажиров автобуса (не тяжело) и водитель автовоза», – говорится в сообщении.

Санитарный вертолет эвакуировал в больницу одного из пострадавших в аварии участием автобуса и грузовика в Новой Москве. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе столичного департамента по делам гражданской обороны, ЧС и пожарной безопасности.

«Экипаж дежурного санитарного вертолета Московского авиационного центра вылетел на 26-й км Киевского шоссе, где произошло ДТП с участием фуры, автобуса и двух легковых автомобилей. С места происшествия одного пострадавшего доставили в специализированное лечебное учреждение Москвы», – сказал собеседник агентства.

На борту пострадавшего сопровождала авиамедицинская бригада.

Ранее в пресс-службе столичного управления ГИБДД сообщили ТАСС, что на пересечении Киевского шоссе и улицы Атласова в районе города Московский произошло столкновение автобуса, грузового и легкового автомобилей. По предварительным данным, пострадали четыре пассажира автобуса и водитель фуры.

Как уточнил источник ТАСС в экстренных службах, автобус следовал по маршруту № 911. Из-за ДТП были перекрыты три полосы Киевского шоссе в сторону Москвы.

<https://tass.ru/proisshestiya/6279152>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.29; ПОД ЛИПЕЦКОМ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ ПОСТРАДАЛИ ДЕСЯТЬ ЧЕЛОВЕК

Десять человек пострадали в результате столкновения микроавтобуса с грузовиком в Липецкой области, сообщил РИА Новости представитель экстренных служб региона.

По данным управления МЧС по Липецкой области, авария произошла в 06.40 мск 29 марта на 369-м километре трассы М-4 «Дон» близ населенного пункта Пальна-Михайловка Становлянского района.

<https://ria.ru/20190329/1552213213.html>

ТАСС; 2019.03.29; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ УДАРЕ МОЛНИИ В ПРИЗЕМЛЯВШИЙСЯ САМОЛЕТ

В аэропорту Волгограда опровергли появившиеся в СМИ сообщения об ударе молнии в заходивший на посадку самолет.

«Это был не удар молнии, а переизбыток статического напряжения. В воздухе с самолетами такое бывает не так уж редко, это же произошло и на борту Airbus 320 компании «Аэрофлот», выполнявшего рейс Москва – Волгоград и совершавшего заход на посадку в аэропорту Волгограда. Он приземлился в четверг без происшествий», – рассказала представитель пресс-службы аэропорта.

Она уточнила, что специалисты провели осмотр воздушного судна и не обнаружили никаких повреждений. Тем не менее пассажиров, которые должны были на этом самолете вылететь из Волгограда в Москву, распределили по другим рейсам.

«Сам самолет без пассажиров сегодня в три часа ночи вылетел обратно в Москву», – уточнила собеседница агентства.

<https://tass.ru/proisshestiya/6273224>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.29; УПАВШИМ С ТРАПА ПАССАЖИРАМ АЭРОПОРТА В БАРНАУЛЕ ВЫПЛАТИЛИ КОМПЕНСАЦИЮ

Страховая компания выплатила компенсацию пассажирам, пострадавшим во время падения с трапа самолета в Барнауле, а аэропорт возместил расходы за неиспользованные билеты, сообщила РИА Новости одна из пострадавших Дарья Ермолаева.

ЧП произошло рано утром 12 февраля на борту самолета авиакомпании «Уральские авиалинии», который должен был вылететь из Барнаула в московский аэропорт «Домодедово» в 07.30 (03.30 мск). При посадке шесть человек упали с трапа. СК возбудил уголовное дело об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности. По предварительным данным следствия, произошло обрушение верхней площадки автотрапа. «Аэропорт выплатил нам фактически понесенные расходы авиа, железнодорожные билеты, отель – штраф по которому составляет 100% от суммы. Также пришла выплата от страховой компании «Альфа страхование» в сумме 220 тысяч рублей», – рассказала Ермолаева.

По ее словам, материальную компенсацию ей никто еще не выплатил, потому что идут следственные разбирательства.

«Когда следствие и суд выяснят, кто виноват, тогда можно будет думать о компенсации моральной. Пока же у меня прошел месяц постельного режима, я начала передвигаться на костылях, мне даже сидеть еще нельзя в течение двух месяцев», – отметила пострадавшая. В ходе расследования инцидента, следователи выяснили, что трап использовался за пределами сроков эксплуатации, не проходил обследование, срок которого установлен в три и пять лет, в зависимости от видов ремонта.

<https://ria.ru/20190329/1552210221.html>

ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2019.03.29; АЭРОПОРТ «КАЗАНЬ» ПРИНЯЛ БОРТ С ТУРИСТАМИ

Аэропорт «Казань» принял борт с туристами, которые испытывали сложности с возвращением с отдыха из Гоа (Индия) из-за задержки рейса Azur Air, сообщил агентству «Интерфакс-Поволжье» представитель авиакомпании.

ТАСС; 2019.03.29; В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЭКС-ГЛАВА АВТОПРЕДПРИЯТИЯ ПОДОЗРЕВАЕТСЯ В СОКРЫТИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ

Бывший руководитель крупнейшего автопредприятия Псковской области «Псковпассажиравтотранс» подозревается в сокрытии почти 300 млн рублей. Об этом сообщается на сайте следственного управления СК РФ по Псковской области.

«Возбуждено уголовное дело в отношении бывшего руководителя государственного предприятия Псковской области «Псковпассажиравтотранс». Он подозревается в сокрытии денежных средств, за счет которых должно производиться взыскание налогов», – говорится в сообщении.

По данным следствия, к 2018 году у предприятия образовалась задолженность по налогам, штрафам и пени на сумму более 40 млн рублей. С целью избежания принудительного списания средств, с января по сентябрь 2018 года бывший руководитель предприятия создал ситуацию отсутствия средств на счетах компании путем перевода денег расчета с кредиторами через своего контрагента-дебитора государственного предприятия Псковской области «Псковавтотранс», направив за своей подписью распорядительные письма о перечислении денежных средств на расчетные счета кредиторов на общую сумму почти 300 миллионов рублей. Таким образом, экс-руководитель предприятия, используя схему сокрытия денежных средств, вывел из-под государственного контроля деньги, за счет которых в бюджеты различных уровней должна была погашаться недоимка по обязательным платежам.

«Псковпассажиравтотранс» является системообразующим транспортным предприятием, обслуживающим Псков и 17 районов области. Компания обслуживает 400 автобусных маршрутов, ежедневно автобусы выполняют более 3 тыс. рейсов и перевозят свыше 100 тыс. пассажиров, на предприятии работают около 2 тыс. человек. Последние несколько лет компания находится в кризисной ситуации, а автобусный парк, работающий на городских маршрутах, требует полной модернизации.

На 1 декабря 2018 года совокупный долг предприятия составляет почти 0,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/proisshestiya/6273134>

[Вернуться в оглавление](#)