



## Ежедневный мониторинг СМИ

04 АПРЕЛЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.04.04; МИЛОНОВ ПОПРОСИЛ ГЛАВУ МИНТРАНСА ПРОВЕРИТЬ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В АВИАКОМПАНИЯХ.....	6
ВЕСТИ.ТУРИЗМ; 2019.04.04; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО МИХАИЛ ВАСИЛЕНКО НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ ДРУЖБЫ .....	6
ГУДОК; 2019.04.03; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: «ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПОЯВЯТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ».....	7
РУБЕЖ; 2019.04.03; 5 МЛРД ЗАПИСЕЙ ВКЛЮЧИЛА В СЕБЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ .....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.04.03; АВТОБАН ДО НИЖНЕГО; В РОССИИ ПОСТРОЯТ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ АВТОМАГИСТРАЛЬ .....	12
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.03; БОЛЕЕ 250 МЛРД РУБЛЕЙ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ НА РАЗВИТИЕ ВСМ МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД В 2019-2021 ГГ.....	13
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2019.04.03; МИНТРАНС РОССИИ ПЛАНИРУЕТ РАСШИРЯТЬ СЕТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАМАРШРУТОВ .....	13
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.03; ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИНВЕСТИТОРОВ ПОРТОВЫХ ПРОЕКТОВ НУЖНО ЗАКРЕПИТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО – ДИТРИХ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ТАТАРСТАН В 2019Г ПЛАНИРУЕТ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ИЗ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮДЖЕТА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОДНЫХ ПУТЕЙ .....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МИНТРАНС РФ НЕ НАМЕРЕН ОГРАНИЧИВАТЬ БЕСПЛАТНУЮ РУЧНУЮ КЛАДЬ АВИАПАССАЖИРОВ ПО ГАБАРИТАМ – ЗАММИНИСТРА .....	15
ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; 2019.04.03; ЯМАЛЬСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ОТМЕЧЕНЫ В ЧИСЛЕ ПРИОРИТЕТНЫХ НА КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА В МОСКВЕ 3 АПРЕЛЯ .....	16
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЧЕМОДАНОВА КСЕНИЯ, ЧЕРНУХИНА КСЕНИЯ; 2019.04.03; ПРОПИСКОЙ НЕ ВЫШЛИ. ПОЧЕМУ РОСАВИАЦИЯ НЕ ДОПУСКАЕТ К ПОЛЕТАМ САМОЛЕТЫ BOEING И AIRBUS.....	17
АЕХ.RU; 2019.04.03; МАКСИМ АКИМОВ НАГРАДИЛ СОВЕТНИКА ГЕНДИРЕКТОРА «ВНУКОВО» ВАСИЛИЯ АЛЕКСАНДРОВА ОРДЕНОМ АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО.....	18
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА СОЛОВЬЕВА; 2019.04.03; ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ПРОЕКТАМ НЕ ХВАТАЕТ ЦЕЛЕЙ .....	19
RNS; 2019.04.03; МИНТРАНС НАЗВАЛ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ В РОССИИ В 2018 ГОДУ .....	21
ТАСС; 2019.04.03; НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖИТЬ РАЗВИТИЕ АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ В ДФО – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА.....	22

ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; СТРОИТЬ БОЛЬШОЙ АЭРОПОРТ В СЕВАСТОПОЛЕ НЕ ИМЕЕТ СМЫСЛА ИЗ-ЗА БЛИЗОСТИ СИМФЕРОПОЛЯ – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА ИВАНОВ .....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ ПРЕДЛАГАЕТ ЗАЧИСЛЯТЬ СРЕДСТВА НА НАЦПРОЕКТЫ В ЯНВАРЕ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ РАБОТ .....	23
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2019.04.03; ОБЩИЙ ОБЪЕМ НЕОСВОЕННЫХ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ, ВЫДЕЛЕННЫХ МИНТРАНСУ РОССИИ, СОСТАВИЛ 53 МЛРД РУБЛЕЙ .....	23
ТАСС; 2019.04.03; МИНТРАНС ПРОДОЛЖАЕТ УБЕЖДАТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО В НЕОБХОДИМОСТИ ПОМОЩИ АВИАКОМПАНИЯМ .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ НА ОТКРЫТИЕ ВПП-3 ШЕРЕМЕТЬЕВО ДО ИЮНЯ ЭТОГО ГОДА – ЗАММИНИСТРА .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ОБРАЩЕНИЕ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ГОССРЕДСТВ НА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП «ДОМОДЕДОВО».....	25
РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; МИНТРАНС ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ЗАПРЕТ УКРАИНЫ НА АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ .....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ С УКРАИНОЙ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ .....	26
ГУДОК; 2019.04.03; ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ ОЦЕНИЛ УСПЕШНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ОАО «РЖД» И МИНТРАНСА; СОВМЕСТНАЯ РАБОТА ВЕДОМСТВА И КОМПАНИИ ПОЗВОЛИЛА РАЗРАБОТАТЬ И СОГЛАСОВАТЬ ДОЛГОСРОЧНУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ .....	26
РЖД ТВ; 2019.04.03; В МИНТРАНСЕ ОБСУДИЛИ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ Ж/Д ОТРАСЛИ .....	27
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.03; РОССИЯ УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК НА 5%.....	27
ПЕРВОЕ ПОДМОСКОВНОЕ РАДИО; 2019.04.03; АВТОДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИТ ПРИВЕСТИ В НОРМУ 226 ТЫС КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС .....	28
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.03; ДОЛЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ, В РОССИИ ВЫРОСЛА ДО 83%.....	29
ГТРК ЯМАЛ; 2019.04.03; ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ВНЕДРЯТ МАЛОЛЮДНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ .....	29
ПРАЙМ; 2019.04.03; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ В I КВАРТАЛЕ НЕ ХУЖЕ ПРОШЛОГО ГОДА .....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; РЖД БУДУТ ИНТЕРЕСНЫ ИНВЕСТИТОРАМ В ПОРТУ ТАМАНЬ КАК МИНОРИТАРИЙ ПРОЕКТА, СЧИТАЮТ В МИНТРАНСЕ .....	30
ТАСС; 2019.04.03; МИНТРАНС К 2020 ГОДУ ПОДГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАСШИРЕНИЮ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА .....	32
ТАСС; 2019.04.03; МИНТРАНС УСКОРИТ ВЫПОЛНЕНИЕ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В ГОРОДАХ.....	32
КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.03; НА ДОРОГИ ВЫДЕЛИЛИ ЕЩЕ 70 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ .....	32
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.04.03; НА ДОРОГИ РЕГИОНАМ ДАЛИ ЕЩЕ 70 МЛРД РУБЛЕЙ\$ ПОЧТИ ПОЛОВИНУ ЭТИХ СРЕДСТВ ПОЛУЧИТ САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 70 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В РЕГИОНАХ.....	34

---

ТАСС; 2019.04.03; ЗАБАЙКАЛЬЕ НАПРАВИТ 205 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА И ПУТЕПРОВОДА В ПОСЕЛКЕ ДАРАСУН.....	35
ТАСС; 2019.04.03; ОКОЛО 480 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИЛИ НА РЕМОНТ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ В КБР В 2019 ГОДУ .....	36
ТАСС; 2019.04.03; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЕТ БОЛЕЕ 178 КМ АВТОДОРОГ .....	36
ТАСС; 2019.04.03; НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО НАПРАВЯТ 370 МЛН РУБЛЕЙ .....	37
ГТРК ТВЕРЬ; 2019.04.03; МАСШТАБНАЯ КАМПАНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ ОЖИДАЕТ ТВЕРСКУЮ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ .....	37
ТАСС; 2019.04.03; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 150 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА.....	38
ТАСС; 2019.04.03; ВЛАСТИ КИТАЯ СООБЩИЛИ О ПРОДВИЖЕНИИ РАБОТ ПО ВВЕДЕНИЮ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР .....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГСС ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПОСТАВКИ SSJ-100 СЛОВЕНСКОЙ ADRIA AIRWAYS ИЗ-ЗА ЕЕ ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМ .....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАЧИНАЕТ ТРЕХДНЕВНУЮ ДИСКУССИЮ С ГУБЕРНАТОРАМИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ .....	40
ТАСС; 2019.04.03; ГОСДУМА ОТКЛОНИЛА ДВА ЗАКОНОПРОЕКТА О ГОСРЕГУЛИРОВАНИИ ЦЕН НА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО .....	40
ТАСС; 2019.04.03; ОБЪЕМ ЭКСПОРТА УСЛУГ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ ДОЛЖЕН СОСТАВИТЬ \$450 МЛН .....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОГРУЖЕНИИ НЕНАЛОГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В НК ВСТУПИТ В СИЛУ ТОЛЬКО С 2021Г – МИНФИН.....	42
КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.03; ГОСЗАКУПКИ УПРОСТЯТ В ДВА ХОДА; МИНФИН РАЗДЕЛИТ РЕФОРМУ ОТРАСЛИ НА БЫСТРЫЕ И СЛОЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ.....	43
ТАСС; 2019.04.03; ПРОЕКТ ОБ УСИЛЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП МОГУТ ВНЕСТИ В ГОСДУМУ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ .....	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2019.04.03; МОЖЕТ ЛИ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ ПЕРЕЙТИ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРПЕТУУМ МОБИЛЕЙ .....	44
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.03; М.ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ЛИНИИ МЕТРО В МОСКВЕ ЗАНИМАЕТ В СРЕДНЕМ ЧЕТЫРЕ-ПЯТЬ ЛЕТ.....	47
ТАСС; 2019.04.03; НА ЭЛЕКТРОБУСАХ ПЕРЕВЕЗЛИ БОЛЕЕ 2,5 МЛН ПАССАЖИРОВ В МОСКВЕ .....	47
ТАСС; 2019.04.03; МЦК ПЕРЕВЕЗЛО БОЛЕЕ 540 ТЫС. ЧЕЛОВЕК 2 АПРЕЛЯ, УСТАНОВИВ НОВЫЙ РЕКОРД .....	47
ТАСС; 2019.04.03; ПОЛНЫЙ ЗАПУСК НЕКРАСОВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО В МОСКВЕ ПЛАНИРУЕТСЯ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА .....	48
ТАСС; 2019.04.03; СТАНЦИИ МЕТРО «ЛУБЯНКА», «КРОПОТКИНСКАЯ» И «КРАСНЫЕ ВОРОТА» ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2019 ГОДУ .....	48
РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; В ПОДМОСКОВЬЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДОРОГУ В ОБХОД ЛОБНИ .....	48
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2019.04.03; ОКНО ДЛЯ ТАКСИСТА: В МФЦ КРЫМА НАЧАЛИ ПРИНИМАТЬ ДОКУМЕНТЫ У ПЕРЕВОЗЧИКОВ .....	49
РБК ПЕРМЬ; 2019.04.03; ПРИКАМЬЮ НАПРАВЛЕНО Р600 МЛН НА РЕАЛИЗАЦИЮ КОНЦЕССИОННОГО ПРОЕКТА .....	49
РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ОРГАНИЗУЮТ ОЛЕНЬИ ПЕРЕХОДЫ.....	50
РЖД-ПАРТНЕР; СОЛНЦЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.04.03; ВЕСОМЫЙ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ .....	50

---

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.03; ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К ПЕРЕВОЗКАМ СОЗДАЕТ РИСК ВОЗНИКНОВЕНИЯ СЕРОГО РЫНКА ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ...	54
ТАСС; 2019.04.03; НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ОБЕСПОКОЕН ЗАТЯГИВАНИЕМ МОДЕРНИЗАЦИИ ОНЕЖСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА.....	55
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ПОДКОМИССИЯ ООН ПРИЗНАЛА ГЕОЛОГИЧЕСКУЮ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ ТЕРРИТОРИЙ АРКТИКИ К ПРОДОЛЖЕНИЮ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА РФ .....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГЛАВА СОВКОМФЛОТА ОЖИДАЕТ ПРИБЫЛЬ В 2019 Г. НА ФОНЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ БАЛАНСА НА ТАНКЕРНОМ РЫНКЕ .....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МУРМАНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ПОСТРОИЛ I ОЧЕРЕДЬ ЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ ОТ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ ЗА 700 МЛН РУБ.....	57
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.04; «ВОЛГОТРАНС» СТАВИТ НА КРЫЛО; ПЕРЕВОЗЧИК НЕФТИ ЗАКАЗАЛ СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ СУДА.....	57
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ФАС РЕКОМЕНДОВАЛА РОСНЕФТИ И ЛУКОЙЛУ ДОГОВОРИТЬСЯ О ТАРИФЕ НА ТРАНСПОРТ НЕФТИ ЧЕРЕЗ ВАРАНДЕЙ – АЛЕКПЕРОВ .....	58
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; АТОМФЛОТ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ РОСТА ГРУЗОПОТОКА ПО СЕВМОРПУТИ ВЫШЕ 80 МЛН ТОНН К 2024Г .....	59
ВЕСТИ ФМ, МОСКВА; АНИСИМОВ ПАВЕЛ; 2019.04.03; РЕЧНЫЕ ПРОГУЛКИ В МОСКВЕ – ПОД УГРОЗОЙ.....	60
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.03; СТРУКТУРА ОАК ВЗЫСКИВАЕТ С АЭРОПОРТА «ЖУКОВСКИЙ» 300 МЛН РУБЛЕЙ .....	60
ИНТЕРФАКС-УКРАИНА; 2019.04.03; УКРАИНСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПРЕТИЛО НЕРЕГУЛЯРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ УКРАИНОЙ И РФ.....	62
РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; НАЗВАНЫ ЛУЧШИЕ АВИАКОМПАНИИ В МИРЕ...62	62
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГЛАВА АЭРОФЛОТА ЗАЯВИЛ О СНИЖЕНИИ СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ В ЕВРОПУ И США В ВАЛЮТНОМ ЭКВИВАLENTE .....	63
ТАСС; 2019.04.03; «АЭРОФЛОТ» РАССЧИТЫВАЕТ «ПОСТАВИТЬ НА КРЫЛО» 200 ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ К 2026 ГОДУ .....	63
РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; В РОСАВИАЦИИ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ О НОВЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К ПОДДЕРЖАННЫМ САМОЛЕТАМ.....	63
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; «ПОБЕДУ» НЕ СТАНУТ ПРИНУЖДАТЬ К ПОКУПКЕ МС-21 ВМЕСТО BOEING – АППАРАТ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА БОРИСОВА .....	64
ТАСС; 2019.04.03; «ПОБЕДА» НЕ БУДЕТ ЗАКУПАТЬ BOEING 737 MAX 8 ДО ВЫЯСНЕНИЯ ПРИЧИН КАТАСТРОФ .....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; AZUR AIR В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ РАСШИРИТ ЧАРТЕРНУЮ ПРОГРАММУ ИЗ РЕГИОНОВ РФ.....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ONUR AIR ЛЕТОМ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ АНАПЫ В СТАМБУЛ.....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ОСПАРИВАЕТ ПЕРЕДАЧУ «ИЖАВИА» В УПРАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ, ПРИНАДЛЕЖАЩЕЙ ЕЕ ГЕНДИРЕКТОРУ .....	66
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОНОВА ТАТЬЯНА; 2019.04.03; ПИЛОТ-ЗАОЧНИК СУДИТСЯ С РОСАВИАЦИЕЙ, ГДЕ ЕГО ДИПЛОМ ПОСЧИТАЛИ НЕПРАВИЛЬНЫМ .....	67
ТАСС; 2019.04.04; ШЕСТЬ ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	67

---

---

ГТРК «НОВОСИБИРСК»; 2019.04.03; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ГРУЗОВОЙ ПЕЗД НАСМЕРТЬ СБИЛ 14-ЛЕТНЮЮ ДЕВОЧКУ .....	67
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; В ОТНОШЕНИИ ТАКСИСТА, СБИВШЕГО СОТРУДНИКА ДПС В МОСКВЕ, ВОЗБУЖДЕНО ВТОРОЕ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО – СК.....	68
РИА НОВОСТИ; 2019.04.04; ВЛАДЕЛЬЦА ЗАТОНУВШЕГО У БЕРЕГОВ КУРИЛ СУДНА ПРИГОВОРИЛИ К ЧЕТЫРЕМ ГОДАМ .....	68
ГТРК «ВОЛОГДА»; 2019.04.03; ПО ФАКТУ СТОЛКНОВЕНИЯ МОТОВОЗА С ГРУЗОВЫМ ПЕЗДОМ ПОД ВОХТОГОЙ ЗАВЕДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО .....	69
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.03; МАСТЕРА РЕМОНТНОГО УЧАСТКА РЖД ОШТРАФОВАЛИ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ДВУХ ПЕЗДОВ У КУРСКОГО ВОКЗАЛА В 2017 Г. ....	69
ТАСС; 2019.04.03; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ ИСК ОТ ОДНОЙ ИЗ ПОТЕРПЕВШИХ ПО ДЕЛУ О ВЗРЫВЕ В МЕТРО .....	70
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.03; В ГЕРМАНИИ ОЗВУЧИЛИ РЕЗУЛЬТАТЫ МЕДЭКСПЕРТИЗЫ ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФЕ .....	70
ИНТЕРФАКС; 2019.04.04; АВИАКАТАСТРОФА САМОЛЕТА ETNIOPIAN AIRLINES МОГЛА ПРОИЗОЙТИ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ С ПОСТОРОННИМ ПРЕДМЕТОМ – СМИ.....	70
ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ПИЛОТЫ РАЗБИВШЕГОСЯ В ЭФИОПИИ «БОИНГА» ПО ИНСТРУКЦИИ ОТКЛЮЧИЛИ СИСТЕМУ СТАБИЛИЗАЦИИ .....	71
РИА НОВОСТИ; 2019.04.04; СМИ РАССКАЗАЛИ О СОЗДАНИИ В США РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОЦЕНКЕ BOEING 737 MAX .....	71
ТАСС; 2019.04.04; REUTERS: BOEING УСПЕШНО ПРОТЕСТИРОВАЛ НОВОЕ ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОДЕЛИ 737 MAX.....	72

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.04; МИЛОНОВ ПОПРОСИЛ ГЛАВУ МИНТРАНСА ПРОВЕРИТЬ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В АВИАКОМПАНИЯХ**

Депутат Госдумы Виталий Милонов попросил министра транспорта РФ Евгения **Дитриха** провести проверку обоснованности изменения ценовой политики ряда отечественных авиакомпаний в связи с введением нового типа билета – «безбагажного билета».

Авиакомпании «**Аэрофлот**» и «Россия» 2 апреля ввели безбагажные тарифы. Пресс-служба «**Аэрофлота**» сообщала, что это позволит снизить стоимость билетов эконом-класса. На некоторых направлениях снижение минимального тарифа составит до 30%.

«У меня и у моих избирателей возникает чувство опасения, что такой ход может быть продиктован не заботой о простых людях, вынужденных пользоваться авиaperевозками, а стремлением повысить прибили. На мой адрес поступает множество обращений, в которых люди выражают подозрения о том, что введение нового типа «безбагажного» билета – обыкновенная маскировка политики повышения цен», – пишет депутат в письме министру, текст обращения находится в распоряжении РИА Новости.

По мнению парламентария, сообщения о том, что одно место багажа, в случае необходимости, будет стоить от 40 до 50 евро, «вводит множество людей в состояние отчаяния».

«Хочу отдельно отметить проблему перелетов и отпусков многодетных семей – для таких категорий граждан перелет без багажа вообще невыносим: одежда, коляски, подгузники, питание, бутылочки – неизменные спутники любой многодетной семьи в большом количестве. В таком случае, для средней многодетной семьи из 5 человек перелет туда-обратно обойдется дополнительно в 400 евро, не считая стоимости самих билетов», – пояснил Милонов.

«В данной связи прошу вас провести проверку обоснованности изменения ценовой политики ряда отечественных авиакомпаний и, в случае обнаружения нарушений, передать материалы в Федеральную антимонопольную службу и правоохранительные органы», – попросил депутат.

<https://ria.ru/20190404/1552369642.html>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/vlast/mintrans-poprosili-proverit/>

### **ВЕСТИ.ТУРИЗМ; 2019.04.04; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО МИХАИЛ ВАСИЛЕНКО НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ ДРУЖБЫ**

Орденом Дружбы, присвоенным Указом Президента России, награжден генеральный директор Международного аэропорта Шереметьево М. М. Василенко, сообщает Дирекция по связям с общественностью аэропорта.

Почетную награду М. М. Василенко вручил **министр транспорта РФ Е. И. Дитрих** на итоговой коллегии Министерства транспорта РФ в Доме Правительства Российской Федерации.

За период с 2005 по 2018 годы пассажиропоток аэропорта Шереметьево вырос в 4 раза, превысив 45,8 миллиона пассажиров.

С 2012 года, в течение шести лет подряд Шереметьево признается лучшим аэропортом Европы по качеству обслуживания.

Аэропорт Шереметьево получил престижный международный статус 5 звезд Skytrax.

Шереметьево стабильно удерживает позиции самого пунктуального аэропорта мира согласно рейтингу OAG. Аэропорт Шереметьево стал одним из десяти крупнейших аэропортов-хабов Европы.

Развитие Международного аэропорта Шереметьево повышает привлекательность столицы России в качестве международного финансового и туристического центра, имеет существенный эффект для прогресса транспортной отрасли, и для экономики страны в целом.

[http://travel.vesti.ru/article\\_46515](http://travel.vesti.ru/article_46515)

### **ГУДОК; 2019.04.03; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: «ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПОЯВЯТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ»**

**Министр транспорта России** выступил на расширенном заседании коллегии ведомства.

Тенденции, которые мы наблюдали в 2018 году и над которыми мы эффективно работали, продолжились и в 2019 году. В первом квартале рост по основному объему грузоперевозок продолжился. Транспортom, железными дорогами перевезено на 2,5 % больше грузов, чем в первом квартале 2018 года. По пассажиропотоку продолжается существенный рост на авиа- и железнодорожном транспорте. По МЦК перевезено на 3,5% больше пассажиров, чем в прошлом году.

В 2018 работа Министерства была сосредоточена на выполнении поставленных руководством страны задач по достижению темпов экономического роста до уровня выше среднемировых и повышению качества жизни граждан России.

В своем Послании Федеральному Собранию Президент России Владимир Владимирович Путин подчеркнул, что для эффективного развития «нам нужно буквально прошить всю территорию России современными коммуникациями».

Хочу отметить, что 2018 год – рубежный, когда надо было не только закончить крупнейшие транспортные проекты, но и разработать и принять целый ряд новых масштабных документов по развитию транспортной инфраструктуры до 2024 года, а также обеспечить начало их реализации через внедрение и развитие системы проектного управления.

Несомненно, среди важнейших проектов – открытие движения автомобильного транспорта по автодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив и транспортное обеспечение чемпионата мира по футболу. Благодаря четким и скоординированным действиям был обеспечен высокий уровень их реализации, в том числе в части обеспечения транспортной безопасности.

Решая эти задачи, мы убедились, насколько важно работать в команде, в тесном взаимодействии с регионами, общественностью и привлекать кадры высокой квалификации.<...>

Важнейшими стратегическими инструментами достижения целей являются федеральные проекты национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, которые составляют основу госпрограммы «Развитие транспортной системы».

В его состав входят девять федеральных проектов, реализация которых позволит решить к 2024 году две основные задачи: 1) повысить экспортный потенциал России на основе развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» и 2) уровень территориальной связанности на основе сбалансированного развития всех видов транспорта.

<...>

Важнейшее влияние на экономику страны и развитие регионов оказывает железнодорожный транспорт.

В ближайшие три года планируется увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба, что обеспечит объем провозной способности до 144 млн. тонн. В 2017 году было 123,4 млн. тонн.

Будут реализованы мероприятия, направленные на сокращение времени доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны, рост скорости и объемов транзитных перевозок. Время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западных границ в 2021 году составит 8 дней. На реализацию этого проекта планируется направить в ближайшие 3 года 652, млрд. рублей, из которых 85 % – внебюджетные средства ОАО «РЖД».

Сегодня транспортная система не может существовать без современных транспортно-логистических центров, позволяющих обеспечить ускоренную обработку грузов, снизить затраты на их доставку, реализовать экспортный и транзитный потенциал нашей страны.

Ввод мультимодальных логистических центров позволит уже в 2021 году обеспечить рост средней коммерческой скорости на железнодорожном транспорте до 400 км/сутки.

В рамках Комплексного плана планируется масштабный проект по строительству первого участка высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород. Рассматриваем этот проект как часть важнейшего сообщения Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. Его реализация позволит разгрузить железную дорогу, переключить часть грузового и пассажирского движений, которые осуществляются в формате скорых поездов, на высокоскоростное движение, и создать принципиально новое качество жизни для наших граждан. Для реализации этого проекта планируется направить более 250 млрд рублей внебюджетных средств.

2019 год – год завершения масштабного проекта по строительству железнодорожной части Крымского моста. Все идет по графику. На сегодня нет сомнений, что вся инфраструктура – и мост, и подходы – заработает, как и планируется, синхронно, к декабрю текущего года.

Новые технологии, которые были применены при строительстве моста, будут использованы и в дальнейшем.

Сегодня ОАО «РЖД» активно занимается продвижением технологий строительства на мировом рынке, реализуя на территории иностранных государств инфраструктурные проекты. В Сербии холдинг завершил работы на 2-х участках скоростной железнодорожной магистрали Белград-Будапешт, был дан старт проекту по электрификации линии в Иране. Планируется завершить технико-экономическое обоснование проекта повышения скоростей на железнодорожной линии в Индии.

Для обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для населения будут продолжены меры его комплексной государственной поддержки. Меры государственного регулирования, в том числе принятые налоговые льготы позволят существенным образом снизить нагрузку на региональные бюджеты и практически решить вопросы финансирования пригородных перевозок.

Со стороны федерального центра будет оказываться существенная поддержка в части обновления пригородного подвижного состава.

В 2019 – 2021 годах запланировано обновление почти 1,5 тыс. вагонов для электропоездов, из них 450 вагонов для электропоездов «Ласточка», что позволит открыть ряд новых маршрутов. Это имеет важное социальное значение, ведь так осуществляется связанность территорий с экономическими центрами страны.

<...>

В рамках реализации федерального проекта «Морские порты России» запланировано в 2019-2021 годах увеличение мощности на 130 млн. тонн.

Наибольший прирост в этом периоде мы планируем в портах Дальневосточного бассейна – почти 44 млн. тонн.

Увеличение портовых мощностей – наиболее масштабное направление для внебюджетного финансирования. Общий объем запланированных средств на эту задачу – почти 512 млрд. рублей, из них внебюджетные средства составят более 89%.

Стратегической задачей является развитие Северного морского пути, грузопоток по которому планируется увеличить в 2021 году до 30 млн. тонн.

Это будет обеспечено за счет вывоза природного газа, газового конденсата, угля и нефти из портов Сабетта, Диксон и Дудинка, реализации транзитного потенциала и привлечения грузовой базы за счет создания Северного широтного хода и сухогрузного района порта Сабетта. Для достижения этих целей федеральным проектом «Северный морской путь» предусмотрено в среднесрочной перспективе строительство 2 атомных ледоколов.

Реализация федерального проекта будет осуществляться с привлечением компетенций наших коллег из Госкорпорации «Росатом». На корпорацию, как инфраструктурного оператора, возложены функции по оказанию государственных услуг в области морской деятельности и управлению госимуществом в районе Северного морского пути. В свою очередь, **Минтранс** реализует функции по навигационно-гидрографическому и нормативно-правовому обеспечению функционирования СМП.

<...>

В декабре 2018 года утвержден паспорт национального проекта «Международная кооперация и экспорт», включающий федеральный проект «Логистика международной торговли», который реализует **Минтранс**. Проектом предусмотрены мероприятия по развитию пунктов пропуска через государственную границу и устранению логистических ограничений, в том числе регуляторных, при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, включая внедрение электронных перевозочных документов.

Проведено комплексное обследование всех 386 установленных пунктов пропуска на предмет их обустройства, оборудования и технического оснащения.

Увеличение пропускной способности пунктов пропуска через государственную границу более чем на 20% будет способствовать росту экспорта транспортных услуг до 22 млрд. рублей.

Государственная программа «Развитие транспортной системы» – сегодня наш основной инструмент по реализации национальных проектов. В рамках программы планируется направить почти 6,9 трлн. рублей на мероприятия по государственной поддержке в сфере транспортного комплекса на реализацию проектов, в том числе из федерального бюджета – 2,9 трлн. рублей. Проектная часть составит более 5,2 трлн. рублей.

Безусловно, в ходе реализации таких масштабных инфраструктурных проектов возникает много проблем, как объективного, так и субъективного характера, которые могут привести к отклонениям в ходе строительства.

В целях минимизации рисков, сдерживающих крупные инфраструктурные стройки, **Минтрансом** России совместно с Минстроем России подготовлен проект поправок в Градостроительный кодекс, предусматривающий право застройщика или заказчика по согласованию с разработчиком проектной документации утверждать изменения в проектную документацию, не затрагивающие конструктивных характеристик надежности и безопасности, без повторной государственной экспертизы.

В целях сокращения сроков заключения концессионных соглашений предлагаем подготовить и внести соответствующие изменения в концессионное законодательство.

Принимая во внимание, что мы активно работаем в проектном формате, необходимо обновить, – а где нужно – создать соответствующие структуры. Это позволит упростить коммуникацию и повысить оперативность реагирования, обеспечить мониторинг реализации федеральных проектов.

В **Минтрансе** России ведомственный проектный офис сформирован, в ближайшее время необходимо формализовать работу с соответствующими структурами на уровне агентств для более оперативного решения вопросов, связанных с проектами.

Выстраивание взаимодействия проектных команд – один из наших приоритетов. Координация данной работы – ответственность руководителей и администраторов проектов. Сегодня в процессе реализации проектов мы четко видим целый ряд вопросов, которые возникают с точки зрения реализации действующих процедур. Эти процедуры сложны, во многом дублируются, иногда не дают нам возможности провести те или иные действия оперативно. Нами подготовлены предложения по оптимизации процедур и направлены в Правительство РФ.

В условиях сохраняющихся внешних и внутренних угроз безопасности нашего государства крайне актуальными являются вопросы повышения эффективности реализации требований по антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Только в прошлом году количество утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры увеличилось на 53 %.

В 2019 году планируется завершить оснащение техническими средствами обеспечения безопасности железнодорожной составляющей Крымского моста и подходов к нему.

Одним из ключевых условий обеспечения транспортной безопасности является ее информационная составляющая.

Уже более пяти лет функционирует Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности.

Система развернута во всех федеральных округах. К ней подключено более 8,5 тыс. перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры всех видов транспорта из 137 стран. С ее помощью обеспечен сбор и обработка более 5 млрд. записей о пассажирах в целях предотвращения актов незаконного вмешательства на транспорте.

В период подготовки и проведения крупных международных мероприятий, таких как Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Универсиада в Красноярске, Система эффективно и непрерывно обеспечивала информационную поддержку деятельности уполномоченных государственных органов, что внесло свой вклад в проведение таких значимых мероприятий на достойном уровне.<...>

Развитие отрасли сегодня невозможно представить без сквозных цифровых технологий, беспилотных транспортных средств и применения искусственного интеллекта.

Правительством России было поддержано предложение **Минтранса** о разработке ведомственного проекта по цифровизации транспорта и логистики, в рамках которого будет создано единое доверенное защищенное пространство на основе внедрения экосистемы цифровых платформ.

Реализация проекта позволит трансформировать рынок перевозок грузов и пассажиров, изменить подходы к управлению инфраструктурой и обеспечению безопасности на транспорте, внедрить беспилотные технологии, обеспечить интеграцию с цифровым пространством стран ЕАЭС.

Работа по этим направлениям будет базироваться на передовых отечественных технологиях.

При этом «приватизация» и неправомерное блокирование данных о транспортном комплексе будут исключены. Всем заинтересованным участникам рынка будет гарантирован недискриминационный доступ к этим данным.

Особо отмечу, что такой подход позволит сохранить наш национальный суверенитет над информационными потоками в транспортном комплексе.

Для успешной реализации намеченных планов мы поддержали создание Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», которая должна стать центром компетенций по цифровой трансформации транспортного комплекса.

Участниками Ассоциации стали ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», Госкомпания «Автодор» и другие ведущие компании – лидеры цифровой трансформации.

Первые результаты цифровой трансформации появятся в ближайшее время, а завершить переход своей деятельности на новый технологический уклад транспортный комплекс страны планирует к 2024 году.

Инновационный транспорт требует новых компетенций. Нами принят ряд приоритетных решений в целях развития подготовки кадров для транспортной отрасли. Координатором работы по развитию образования определен Российский университет транспорта. Создаваемый на его базе многофункциональный технологический кластер «Образцово» будет полигоном для решения инновационных технических задач развития транспортного комплекса.

В заключении хочу вновь отметить возрастающую роль транспорта в жизни современного общества.

Последние 20 лет развитие транспорта в России рассматривалось преимущественно как статья расходов, которые не дают видимого эффекта. Высокая капиталоемкость транспортной инфраструктуры, сложность регулирования и тот факт, что основные эффекты формируются вне транспортной сферы, приводили к недоучету влияния транспорта на социально-экономическое развитие страны.

Сегодня отношение к транспорту изменилось. Выступая в 2018 году на Съезде транспортников России Президент подчеркнул, что сбалансированное, уверенное развитие транспорта – это безусловный приоритет нашей политики, приоритет государства, это задел, основа для развития экономики.

Мы уверены, что, несмотря на внешние и внутренние вызовы, стабильно работающая транспортная отрасль внесет свой вклад в решение поставленных главой государства задач и обеспечит достижение целевых показателей к 2024 году в части темпов роста инвестиций, производительности труда, объемов несырьевого экспорта и вхождение Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира.

Уверен, что поставленные перед транспортным комплексом задачи социальной и экономической направленности могут быть решены только путем концентрации усилий всех ветвей власти, общества и бизнеса.

[https://www.gudok.ru/first\\_person/?ID=1459009](https://www.gudok.ru/first_person/?ID=1459009)

### **РУБЕЖ; 2019.04.03; 5 МЛРД ЗАПИСЕЙ ВКЛЮЧИЛА В СЕБЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ**

5 млрд записей о пассажирах и перевозчиках содержит Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Цифрой поделился **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, выступая на итоговом расширенном заседании Коллегии **Минтранса** России 3 апреля 2019 года.

По словам руководителя транспортного ведомства, сегодня к ЕГИС ОТБ подключены информационные системы **Минтранса**, МВД и ФСБ России, а также других федеральных исполнительных органов власти. Данные в систему передают 8500 перевозчиков из 137 стран.

**Евгений Дитрих** также отметил меры по оперативному развитию системы в преддверии Чемпионата мира по футболу FIFA-2018. В апреле 2018 года введен в действие мобильный сервис онлайн-проверки автоперевозчиков в части предоставления данных о пассажирах в ЕГИС ОТБ, рассказал министр. С помощью приложения за время соревнований обработано более 290 тыс. уведомлений о планируемом въезде в города проведения ЧМ-2018. Инспекторами Госавтодорнадзора с использованием мобильного сервиса проведено более 8500 внеплановых рейдовых проверок.

Во время проведения чемпионата к ЕГИС ОТБ оперативно подключены 85 территориальных органов МВД России, 57 территориальных управлений ФСБ России, 9 территориальных органов надзора на транспорте. Доступом к системе были обеспечены более 600 сотрудников ФОИВов и их территориальных подразделений. 430 перевозчиков зарегистрировались в системе впервые.

Справочно:

Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) разработана Министерством транспорта Российской Федерации во исполнение Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р. Основная задача создания системы – информационное обеспечение мер, направленных против совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса России. Ресурс включает в себя автоматизированные централизованные базы данных о пассажирах и экипаже транспортных средств. Оператором ЕГИС ОТБ является подведомственное **Минтранс** России ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

<https://ru-bezh.ru/gossektor/news/19/04/03/5-mlrd-zapisej-vklyuchila-informacionnaya-sistema-obespecheniya>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.04.03; АВТОБАН ДО НИЖНЕГО; В РОССИИ ПОСТРОЯТ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ АВТОМАГИСТРАЛЬ**

**Министр транспорта Евгений Дитрих** поручил подготовить пятилетний план капитального ремонта путепроводов. На проведение этих работ, по его оценке, потребуется около 330 миллиардов рублей. Из них 190 миллиардов готовы профинансировать регионы, уточнил министр на заседании **коллегии** ведомства.

Он также призвал регионы быстрее заключать госконтракты для получения федеральных субсидий на ремонт дорог в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Этого еще не сделали 13 регионов. «А в муниципалитетах из 220 контрактов по передаче денег подписано всего 38», – сказал **Евгений Дитрих**. Он указал, что госконтракты на обслуживание и ремонт дорог должны быть заключены к 15 мая.

В ближайшие пять лет в России предстоит построить и модернизировать более 1400 километров федеральных автодорог, в том числе 690 километров скоростных, добавил министр. Это позволит снизить нагрузку на существующие автодороги.

Впрочем, задача ставится значительно шире. В ближайшие годы Россия может провести коренное технологическое преобразование транспортного комплекса, заявил вице-премьер **Максим Акимов**. Реконструкция и строительство новых автодорог, морских портов и аэропортов наряду с внедрением цифровых технологий поможет сделать путешествия россиян комфортнее, а движение грузов быстрее. До 2024 года в отрасль в рамках **нацпроекта** будет направлено 4,8 триллиона рублей.

И еще по Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры выделят около семи триллионов.

«Огромные ресурсы, которые предоставлены для решения инфраструктурных задач, – это шанс создать лучшую инфраструктурную стройку не только в стране, но и в мире», – сказал вице-премьер. Но средства нужно расходовать эффективно, нельзя допустить перегрева отрасли, то есть роста цен, предостерег **Акимов**. Что касается развития современной сети автодорог, то в 2019-2021 годах планируется, например, строительство первого участка высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород. «Рассматриваем это проект как часть важнейшего сообщения Санкт-Петербург – Москва – Нижний-Новгород», – сказал министр. Она позволит разгрузить железную дорогу.

Для развития регионального авиасообщения правительство выделит более 25 миллиардов рублей. Субсидироваться и дальше будут авиаперевозки в труднодоступные регионы, на дальневосточных направлениях, в Калининград и Крым, отметил **Евгений Дитрих**. Для обновления авиапарка предусмотрено три миллиарда рублей для субсидирования программ авиализинга. И к 2021 году на региональных маршрутах должны будут перевозить до 20 миллионов пассажиров.

<https://rg.ru/2019/04/03/v-rossii-postroi-at-vysokoskorostnui-avtomagistral.html>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/bolee-tysyachi-puteprovodov-na-seti-dorog-rf-nakhodyatsya-v-avariynom-sostoyanii/>

<https://www.mskagency.ru/materials/2877487>

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/bolee-250-mlrd-rublej-vnebyudzhethnykh-sredstv-planiruetsya-napravit-na-razvitie-vsm-moskva-nizhniy-n/>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/mintrans-rossii-planiruet-rasshiryat-set-mezhregionalnykh-aviamarshrutov/>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.03; БОЛЕЕ 250 МЛРД РУБЛЕЙ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ НА РАЗВИТИЕ ВСМ МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД В 2019-2021 ГГ.**

В горизонте 2019-2021 гг. на развитие ВСМ Москва – Нижний Новгород планируется направить более 250 млрд руб. внебюджетных средств, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на итоговом расширенном заседании **коллегии Минтранса России**.

По его словам, в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры планируется масштабный проект по строительству первого участка высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород.

«Рассматриваем, что этот проект как часть высокоскоростного сообщения по маршруту Москва – Нижний Новгород – Санкт-Петербург. Полагаем, что его реализация позволит разгрузить железную дорогу. На реализацию этого проекта в 2019-2021 гг. планируется направить более 250 млрд руб. внебюджетных средств», – заключил министр.

### **РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2019.04.03; МИНТРАНС РОССИИ ПЛАНИРУЕТ РАСШИРЯТЬ СЕТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАМАРШРУТОВ**

К 2021 году планируется существенно расширить сеть межрегиональных авиамаршрутов, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

По его словам, в 2021 году доля межрегиональных авиамаршрутов, минуя Москву, должна составить более 44%. Объем внутренних перевозок на таких маршрутах должен увеличиться на 30% и составить почти 20 млн пассажиров. Количество субсидированных прямых маршрутов возрастет практически на 24%. Достигнуть этого результата, по словам **Е. Дитриха**, планируется с использованием механизма субсидирования маршрутов и лизинга судов.

### **ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.03; ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИНВЕСТОРОВ ПОРТОВЫХ ПРОЕКТОВ НУЖНО ЗАКРЕПИТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО – ДИТРИХ**

Обязательства инвесторов, реализующих портовые проекты и вкладывающихся в наращивание портовых мощностей необходимо закрепить законодательно, заявил на годовой **коллегии Минтранса РФ** глава ведомства **Евгений Дитрих**.

В своем докладе **Дитрих** отметил, что рамках реализации проекта «Морские порты России» в 2019-2021 годах запланировано увеличение мощностей портов на 130 миллионов тонн, наибольший прирост в этом периоде планируется в портах Дальневосточного бассейна – наращивание мощностей почти на 44 миллиона тонн.

«Увеличение портовых мощностей – наиболее масштабное направление для внебюджетного финансирования. Общий объем запланированных средств на эту задачу – 512 миллиардов рублей, из них внебюджетные средства составят более 89%», – сказал глава **Минтранса** РФ.

«Хотел обратиться с просьбой и с поручением к своим коллегам, которые реализуют этот проект («Морские порты России» – ред.). Нам необходимо в ближайшее время будет разработать механизмы... зафиксировать в договорной базе и законодательстве обязательства, которые берут на себя по финансированию этих проектов наши частные инвесторы. Мы не должны оказаться в ситуации, когда федерация профинансировала свою часть работ по развитию портовой инфраструктуры, а по какой-то причине наши коллеги-инвесторы не успели выполнить свою часть», – сказал **Дитрих**.

Любая ошибка в этом процессе приведет к тому, что достичь целей **нацпроекта** будет невозможно, добавил он. Соответствующие механизмы, которые позволят закрепить обязательства инвесторов и обеспечить синхронизацию работ по реализации портовых проектов, должны быть разработаны в ближайшее время.

Мощности морских портов РФ, согласно утвержденному правительством комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, должны быть увеличены к 2024 году до 1,3 миллиарда тонн грузов. В частности должны быть реализованы такие проекты, как строительство портов «Тамань» (Краснодарский край) и угольного терминала «Лавна» (Мурманск), строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Дальний Восток) и ряд других.

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/obem-finansirovaniya-razvitiya-portovykh-moshchnostey-v-2019-21-gg-mozhet-prevysit-89/>

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77969>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ТАТАРСТАН В 2019Г ПЛАНИРУЕТ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ИЗ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮДЖЕТА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

Татарстан в 2019 году планирует выделить из регионального бюджета финансирование на развитие инфраструктуры внутренних водных путей в регионе, сообщил **министр транспорта** РФ **Евгений Дитрих**.

«В период навигации 2018 г. был отработан механизм софинансирования из региональных бюджетов. Такие механизмы были реализованы в Алтайском крае и Туве. В навигацию 2019 г. планируется также применить данный механизм софинансирования с Татарстаном», – сказал **Е. Дитрих** на **коллегии Минтранса**.

Развитие судоходства невозможно без выполнения в полном объеме мероприятий по содержанию внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, пояснил министр.

«По внутренним водным путям наше предложение по восстановлению средств на организацию этой работы поддержано. В проекте (они – ИФ) предусмотрены. Пусть это не 100%, на которые мы рассчитывали, а всего лишь 75%. Тем не менее, эти средства нужно использовать с толком. Во взаимодействии с регионами, которые предлагают нам по отдельным мощностям перевозку грузов по внутренним водным путям и обещают обеспечить соответствующий грузопоток, необходимо, возможно, на базе таких же соглашений, которые сегодня подписывает российская железная дорога с грузоотправителями, планировать работы по дноуглублению и по развитию причальных стенок на реке», – сказал он.

«Нами разработана соответствующая концепция по развитию внутренних водных путей. Я просил бы по итогам ее обсуждения подготовить предложения по ее представлению для рассмотрения на правительственной комиссии по транспорту», – резюмировал **Е. Дитрих**.

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/tatarstan-vydelit-byudzhetye-sredstva-na-razvitiye-vnutrennikh-vodnykh-putey/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МИНТРАНС РФ НЕ НАМЕРЕН ОГРАНИЧИВАТЬ БЕСПЛАТНУЮ РУЧНУЮ КЛАДЬ АВИАПАССАЖИРОВ ПО ГАБАРИТАМ – ЗАММИНИСТРА**

- **Минтранс** РФ не намерен ограничивать бесплатную ручную кладь авиапассажиров по габаритам, заявил замглавы ведомства Александр **Юрчик**.

«Мы изучали возможность ввести какие-то габариты – это практически невозможно, технологически невозможно. Существует огромное количество модификаций, комплектаций воздушных судов. Каждый тип имеет разную комплектацию, разное количество кресел (...) Поэтому чуть ли не под каждое воздушное судно пришлось бы делать эти минимальные (габариты – ИФ)», – сказал А.**Юрчик** журналистам в кулуарах коллегии **Минтранса**.

О планах установить минимальные габариты ручной клади для провоза в салонах самолетов вместимостью более 98 пассажирских кресел, ранее заявляли в пресс-службе ведомства.

«Полагаем целесообразным рассмотреть вопрос о внесении изменений в федеральные авиационные правила в части регламентации минимального размера ручной клади пассажира исходя из критериев безопасного размещения ручной клади (...) Для воздушных судов пассажироместимостью свыше 98 пассажирских кресел считаем целесообразным рассмотреть ограничение размеров ручной клади, разрешенной к провозу на борту воздушного судна, в размере не менее 115 см в сумме трех измерений», – сообщали в **Минтрансе** в середине марта.

«Думаю, мы будем просто очень внимательно следить, чтобы отдельные перевозчики не злоупотребляли нашим добрым к ним отношением», – заявил А.**Юрчик** журналистам в среду.

Ранее из-за федеральных правил провоза ручной клади на борту для невозвратных тарифов с **Минтрансом** судилась низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»). Действующую редакцию правил **Минтранс** утвердил в конце 2017 года. По ним авиакомпании вправе установить бесплатную норму ручной клади, но не менее 5 кг, а сверх нее обязаны принимать для перевозки в салоне ряд личных вещей пассажиров: дамские сумки и портфели, букеты цветов, верхняя одежда и костюмы в портпледах, детское питание и т.д.

Сама же «Победа» установила иные правила: в салон можно взять бесплатно все, что помещается в калибратор 36х30х27 см (93 см в сумме трех измерений). Такой багаж, по заключению компании Boeing, помещается на полки самолета Boeing-737-800 в комплектации на 189 пассажиров (парк «Победы» состоит только из них), заявляли в авиакомпании. Перевозка вещей сверх нормы «небезопасна и противоречит действующему законодательству», утверждал на одном из судебных заседаний гендиректор «Победы» Андрей Калмыков. Однако суд не увидел угрозы для пассажиров в установленных **Минтрансом** правилах, отклонив сначала административный иск, а затем и апелляционную жалобу «Победы».

После этого «Победа» получила предписание **Ространснадзора** привести свои правила по ручной клади в соответствие с федеральными. Перевозчик не стал отменять прежние нормы, но с 18 февраля добавил к ним еще один вариант перевозки. При выборе второго способа предлагается только одно место ручной клади весом не более 10 кг с габаритами 36х30х4 см, а также вещи по перечню, определенному федеральными правилами. «Мы буквально в точности до запятой исполнили требования федеральных авиационных правил согласно решению Верховного суда. Но я знаю, что наши клиенты были

абсолютно довольны прежними правилами, именно поэтому прошу их не беспокоиться о нововведениях: в их интересах мы сохраняем действующую и привычную клиентам редакцию – без ограничений по весу, количеству мест и внешнему виду перевозимых предметов», – говорил при этом А.Калмыков.

Но в конце февраля **Минтранс** вновь потребовал от **Ространснадзора** проверить законность правил «Победы», заявляя, что «подобное понуждение пассажира к выбору противоречит федеральным авиационным правилам». Глава **Минтранса Евгений Дитрих** в беседе с журналистами заявлял, что проверка должна завершиться к 12 апреля. «Договорились с руководством «Победы» о конструктивном взаимодействии по этому вопросу. Я уверен, что и в ходе проведения проверки, и в ходе дополнительных разъяснений, которые они, я надеюсь, сделают, мы сможем пояснить пассажирам, почему выбраны те или иные форматы. Если будут необходимы какие-то изменения в правила, они будут подготовлены и внесены», – говорил министр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6291921>

<https://ria.ru/20190403/1552360907.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ca4d4729a794714a023a0d1>

<https://www.kommersant.ru/doc/3932330>

<https://rg.ru/2019/04/03/mintrans-ne-podderzhal-ideiu-vvesti-ogranichenie-na-gabarity-ruchnoj-kladi.html>

<https://iz.ru/863773/2019-04-03/mintrans-rf-otkazalsia-ogranichit-razmer-besplatnoi-ruchnoi-kladi>

<https://www.m24.ru/news/transport/03042019/71598>

[https://www.gazeta.ru/social/news/2019/04/03/n\\_12824173.shtml](https://www.gazeta.ru/social/news/2019/04/03/n_12824173.shtml)

<https://www.kp.ru/online/news/3436666/>

<https://360tv.ru/news/transport/mintrans-poobeschal-ne-vvodit-ogranichenie-na-gabarity-ruchnoj-kladi/>

<https://www.ntv.ru/novosti/2175044/>

[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/201904031912-qbo6.htm](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201904031912-qbo6.htm)

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/119642>

### **ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; 2019.04.03; ЯМАЛЬСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ОТМЕЧЕНЫ В ЧИСЛЕ ПРИОРИТЕТНЫХ НА КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА В МОСКВЕ 3 АПРЕЛЯ**

Развитие ямальских дорог одна из главных задач не только округа – всей России. Наши инфраструктурные проекты отмечены в числе приоритетных на сегодняшней **коллегии Минтранса**, участие в которой принял и губернатор Ямала Дмитрий Артюхов. Среди крупнейших и первоочередных, конечно, Северный широтный ход. Он попал во все необходимые стратегические документы и отмечен во всех выступлениях, как ключевой проект на ближайшие годы. Его осуществление обеспечит к 2025 году беспрепятственный пропуск дополнительных объёмов перевозок в размере порядка двадцати четырёх миллионов тонн в год.

Это одна из задач, которые озвучил **министр транспорта Евгений Дитрих. Евгений Дитрих – министр транспорта РФ**: «Стратегической задачей является развитие Северного морского пути, грузопоток по которому планируется увеличить к 2021 году до тридцати миллионов тонн. Это будет обеспечено за счёт вывоза природного газа, газового конденсата, угля и нефти из портов Сабетта, Диксон и Дудинка. Реализация транзитного потенциала и привлечение грузовой базы за счёт создания Северного широтного хода и сухогрузного района порта Сабетта».

По итогам **коллегии** губернатор Ямала отметил – в округе в ближайшие годы предстоит большая работа по созданию современной инфраструктуры как для грузовых, так и для

пассажирских перевозок. Дмитрий Артюхов – губернатор ЯНАО: «Так же отмечены другие наши планы, которые будут реализовываться. Это и порт Сабетта – преобразование его в универсальный порт, в связи с реализацией проекта «Северный широтный ход – 2», который сегодня активно обсуждается всеми участниками процесса. Так же были поставлены задачи по развитию авиации, особенно в отдалённые районы – это и Дальний Восток, и конечно, Арктика».

<http://yamal-region.tv/news/36172/>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЧЕМОДАНОВА КСЕНИЯ, ЧЕРНУХИНА КСЕНИЯ; 2019.04.03; ПРОПИСКОЙ НЕ ВЫШЛИ. ПОЧЕМУ РОСАВИАЦИЯ НЕ ДОПУСКАЕТ К ПОЛЕТАМ САМОЛЕТЫ BOEING И AIRBUS**

**Росавиация** ужесточила требования для возрастных иностранных бортов. Ведомство уже приостанавливало на некоторое время полеты трех воздушных судов производства Boeing и Airbus, ссылаясь на их небезопасность. На деле чиновники пытаются принудить таким способом перевозчиков регистрировать самолеты в России и делать выбор в пользу отечественных судов, уверены участники рынка. Как споры авиалиний и регулятора могут отразиться на пассажирах, разобрался «360».

**Росавиация** остановила эксплуатацию трех бортов. Ограничения коснулись двух авиакомпаний: Nordwind и Azur Air. Первой ведомство запретило использовать на своих маршрутах один Boeing-777 и один Airbus-A330, а второй – один Boeing-777, сообщает «Коммерсант».

Как рассказали изданию, запрет связан с недавней проверкой этих судов, в ходе которой были найдены нарушения. Так, сотрудники ведомства указывают на то, что на Boeing-777, эксплуатируемый Azur Air, было установлено аварийно-спасательное оборудование, не соответствующее стандартам безопасности. «Также были выявлены несоответствия конструкции судна типовой конструкции, сертифицированной в РФ, связанные с изменением компоновки салона для увеличения вместимости в ущерб комфортабельности перевозок», – подчеркнули в ведомстве.

Однако представители авиакомпании заявили в разговоре с «360», что проблема с этим уже решена. «Да, были некоторые сложности по внесению второго самолета Boeing 777-300ER в сертификат эксплуатанта. Но начиная с 7 марта самолет успешно выполняет рейсы и перевозит пассажиров. Это прекрасная машина с совершенно новым салоном, в котором установлены новые кресла эконом- и бизнес-класса с установленной в спинки кресел системой развлечений», – отметили в пресс-службе Azur Air.

«360» отправил запрос в Nordwind, но к моменту написания материала получить оперативный комментарий от перевозчика не удалось.

#### **Иностранное базирование**

В Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) подобные действия ведомства называют нарушением международных обязательств. По словам заместителя исполнительного директора ассоциации Бориса Шокурова, текущая ситуация противоречит требованиям ИКАО, что вынудило организацию отправить письмо министру транспорта **Евгению Дитриху** с просьбой разобраться в ней.

«По условиям Чикагской конвенции Россия имеет ряд обязательств перед международными партнерами. К примеру, действия **Росавиации** противоречат статье 83 bis, которая касается вопроса поддержания летной годности эксплуатируемых судов. Дело в том, что за безопасность и отзыв самолета в случае неполадок отвечает страна, где борт был зарегистрирован. Поэтому наше ведомство, по сути, не имело права этого делать», – подчеркнул собеседник «360».

По данным АЭВТ, российские авиалинии примерно 95% перевозок проводят на иностранных самолетах, которые находятся в лизинге. В 2018 году отечественные

авиакомпания эксплуатировали свыше 700 бортов иностранного производства, зарегистрированных за территорией РФ.

Чаще всего воздушные суда ставят на учет на Бермудских островах и в Ирландии. Выбор этих локаций российскими перевозчиками неслучаен: РФ заключила с ними соглашение о поддержании летной годности. То есть российская сторона признает, что техническое обслуживание, которое здесь проводится, соответствует ее стандартам, поясняют опрошенные «360» эксперты.

Сложившаяся тенденция обусловлена тем, что авиаперевозчики не хотят регистрировать взятые в лизинг самолеты в российском реестре, отметил в беседе с «360» независимый аналитик Дмитрий Адамидов. По его словам, условия на тех же Бермудах являются более привлекательными для владельцев летных бортов.

«Нормы летной годности на Бермудах практически под копирку списаны с норм, принятых в ЕС и США. В свою очередь, российские нормы летной годности отличаются, в том числе и в плане налогообложения. Иностранцы перевозчики хотят получать прибыль и не хотят вникать в новые условия. Вдобавок регистрация у нас самолета, как правило, занимает больше времени, чем за рубежом, что также негативно сказывается на дивидендах владельцев судов», – объяснил эксперт.

К тому же, продвигая запреты на полеты на иностранных судах, **Росавиация** пытается расчистить дорогу для отечественных производителей, добавляет эксперт. «Сейчас у нас в активную фазу входит работа над проектом гражданского самолета МС-21, который развивается, несмотря на санкционное давление со стороны США. Также они хотят поспособствовать продвижению Sukhoi Superjet 100 на российском рынке и подтолкнуть отечественных перевозчиков к использованию именно наших самолетов, а не иностранных судов. По сути, столь «тщательными» проверками ведомство хочет показать зарубежным производителям, что им не стоит в будущем рассчитывать на российское небо», – заключил Адамидов.

Между тем российские транспортные власти уже не первый раз отзывают летные документы на иностранные борты. Так, летом прошлого года **Минтранс** запретил авиакомпании «Якутия» эксплуатировать Boeing-737, которым по документам владела американская фирма Fortress. Тогда ведомство посчитало самолет 20-летней давности слишком старым и небезопасным для перевозок пассажиров.

Пропиской не вышли. Почему **Росавиация** не допускает к полетам самолеты Boeing и Airbus

<https://360tv.ru/news/tekst/propiskoj-ne-vyshli-pochemu-rosaviatsija-ne-dopuskaet-k-poletam-samolety-boeing-i-airbus/>

### **АЕХ.RU; 2019.04.03; МАКСИМ АКИМОВ НАГРАДИЛ СОВЕТНИКА ГЕНДИРЕКТОРА «ВНУКОВО» ВАСИЛИЯ АЛЕКСАНДРОВА ОРДЕНОМ АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО**

Сегодня в Большом зале Дома Правительства Российской Федерации состоялось итоговое расширенное заседание **коллегии** Министерства транспорта Российской Федерации под руководством министра Евгения Ивановича **Дитриха**. На заседании обсуждались итоги деятельности **Минтранса** в 2018 году, цели и задачи на 2019 год, а также реализация плана законопроектной деятельности ведомства. Об этом сообщает пресс-служба аэропорта «Внуково».

В президиум **коллегии** вошли заместитель председателя Правительства Российской Федерации М.А. **Акимов**, специальный представитель Президента Российской Федерации по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта С.Б. Иванов, помощник Президента Российской Федерации И.Е. **Левитин**, **министр транспорта** Российской Федерации Е.И. **Дитрих**, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта В.Ф. **Басаргин**, аудитор Счетной палаты Российской Федерации В.Н.

Богомолов, председатель комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Е.С. **Москвичев** и председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Д.Ф. Мезенцев.

Заседание началось с церемонии награждения, в рамках которой М.А. **Акимов** по поручению Президента Российской Федерации и от его имени лично вручил государственную награду – орден Александра Невского – советнику генерального директора по управлению АО «Международный аэропорт «Внуково» Василию Егоровичу Александрову, отметили в аэропорту.

В апреле 2004 г. В.Е. Александров был назначен генеральным директором аэропорта Внуково. Под руководством В.Е. Александрова в 2004 г. во Внуково были начаты работы по реализации комплексной Программы реконструкции и стратегического развития Внуковского аэропортового комплекса. За эти годы полностью завершена реконструкция аэродрома, включая: взлетно-посадочные полосы, место их пересечения, места стоянки воздушных судов и перрон. В результате сегодня аэродром Внуково сертифицирован для приема всех типов воздушных судов в самых сложных метеоусловиях. Введение в строй в 2012 г. нового пассажирского терминала А общей площадью 270 тыс. кв. м и пропускной способностью до 35 млн пассажиров в год позволило привлечь крупнейших международных авиаперевозчиков, что привело к существенному росту производственных показателей предприятия. В результате обновления инфраструктуры аэропортового комплекса и повышения качества предоставляемых услуг пассажиропоток аэропорта Внуково за время руководства В.Е. Александрова вырос более чем в 7 раз – с 2,5 млн в 2004 г. до рекордных 18,2 млн авиапассажиров в 2017 г.

<https://www.aex.ru/news/2019/4/3/195910/>

### **НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА СОЛОВЬЕВА; 2019.04.03; ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ПРОЕКТАМ НЕ ХВАТАЕТ ЦЕЛЕЙ**

К правительственным **нацпроектам** с каждым днем появляется все больше вопросов. Теперь сомнения экспертов пополнились и опасениями относительно реализации проекта «Комплексный план модернизации и расширение магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». За шесть лет власти должны будут «модернизировать инфраструктуру» на 6 трлн руб. План утвержден еще осенью прошлого года, львиную долю его составляют масштабные проекты по строительству и реконструкции дорог, портов и терминалов. Однако с тех пор мало что было сделано. Документ выглядит сырым и рамочным, что, с одной стороны, дает властям возможности для маневров, а с другой – риск не уложиться в сроки, отмечают эксперты. Убедительного экономического обоснования по новым мегастройкам также не было представлено.

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» был утвержден осенью прошлого года и будет действовать до конца 2024 года. Всего на его исполнение власти намерены потратить 6,3 трлн руб. При этом 3,3 трлн руб. пойдут из федерального бюджета, 58,7 млрд руб. – из консолидированных бюджетов субъектов РФ и 3,3 трлн – из внебюджетных источников.

В рамках реализации плана предполагается развитие к 2024 году транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также повышение «уровня экономической связанности территории РФ посредством расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры».

Комплексный план включает в себя девять федеральных проектов: «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Транспортно-логистические центры», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути», «Железнодорожный транспорт и транзит» и «Коммуникации между центрами

экономического роста». При этом на два последних проекта власти намерены потратить больше всего: 1,2 трлн руб. и 1,7 трлн руб. соответственно.

В рамках реализации комплексного плана предполагается, в частности, строительство новой автодороги «Москва – Нижний Новгород – Казань» и автодорожного обхода города Тольятти с мостом через Волгу. Предполагаются также развитие портовой инфраструктуры, строительство ледокольного флота, развитие автодорожных подходов к морским портам, а также увеличение суммарной пропускной и провозных способностей Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (в 1,5 раза, или до 182 млн т; 129 пар грузовых поездов в сутки).

Кроме того, действующий проект предполагает и строительство первого этапа высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Железнодорожный-Гороховец.

В результате за шесть лет реализации плана объемы экспорта транспортных услуг в РФ должны вырасти с 16,9 до 25 млрд долл., ожидают власти. Транспортная подвижность населения на транспорте общего пользования должна увеличиться с 8,2 тыс. пассажиро-километров на человека в год в 2017 году до 9,5 тыс. пассажиро-километров на человека в год в 2024 году. Кроме того, транзитный контейнеропоток должен вырасти в четыре раза, а время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы РФ составит семь дней.

Формально план модернизации инфраструктуры стартовал еще в прошлом году, однако до сих пор он существует фактически лишь на бумаге. К такому же выводу приходят и многие эксперты. В частности, исследователи из РАНХиГС и Института Гайдара в новом выпуске «Мониторинга экономической ситуации в России» отмечают несомненную важность и необходимость подобных проектов, но в то же время обращают внимание и на отсутствие сколько-нибудь ясных «счетных моделей для анализа транспортной инфраструктуры в России». Эксперты полагают, что реализации запланированных российским правительством инфраструктурных мегапроектов может в итоге оказаться недостаточно для обеспечения населения и бизнеса необходимыми транспортными связями. «В остальном проекты – лишь малая доля тех усилий, которые необходимы для того, чтобы преодолеть нехватку транспортных связей», – указывают экономисты.

С критикой комплексного плана выступали ранее и аналитики из компании InfraOne. Они прямо назвали масштабную программу инфраструктурного строительства сырой. И отмечали, что инвестиции в рамках комплексного плана пойдут на те расходы, которые и так делаются ежегодно. «Например, ремонты дорог и субсидии транспортным компаниям. По нашим расчетам, в следующие три года добавится только 150-280 млрд руб. ежегодно сверх стандартных трат федерального бюджета (около 600 млрд руб. в год). Эти деньги кардинально ситуацию на рынке не изменят и не перекроют минимальную дополнительную потребность отрасли даже наполовину к концу 2021 года», – сообщали они.

В итоге, продолжают аналитики, 90% всех вложений – это или уже существующие на рынке проекты, или обыкновенные текущие траты. «По нашим расчетам, из той части комплексного плана, что уже конкретизирована, всего 10% объема инвестиций приходится на новые проекты, 60% составляют инициативы, которые обсуждаются годами (в том числе мегапроекты), а еще около 30% – стандартные ежегодные направления расходов (например, ремонты дорог)», – сообщают аналитики. «То есть наполнение плана маскирует дефицит проектов, но не решает проблему их нехватки», – делают вывод они.

В целом действующая версия комплексного плана – документ очень рамочный, резюмируют исследователи. «В большинстве случаев в него вошли не конкретные проекты, а направления для финансирования, которые могут включать множество составляющих», – считают в компании. С одной стороны, такой подход властей дает

широкое поле для маневра в будущем, а с другой – принятие решений откладывается на неопределенный период и грозит срывом сроков.

О сырости плана властей по развитию территорий говорят и заявления самих чиновников по поводу перспектив строительства ВСМ Москва-Казань. Ранее СМИ сообщали, что президент РФ Владимир Путин ставит под сомнение необходимость строительства ВСМ Железнодорожный-Гороховец. Позднее эти сообщения комментировал пресс-секретарь президента Дмитрий Песков. «Существует несколько вариантов. Окончательное решение не принято. Работа продолжается. Это сложный процесс. Конечно, с бухты-барухты принимать решение было бы неверным», – говорил он.

Напомним, проект строительства ВСМ в России существует несколько лет. Но решение по этому проекту долгое время тормозилось в силу высокой стоимости и неуверенности в оценке прогнозного пассажиропотока. В итоге в комплексный план вошел лишь первый участок ВСМ Железнодорожный-Гороховец. Однако и его реализация теперь ставится под сомнение.

Складывается такое ощущение, что с содержательным наполнением **нацпроектов** у нас сегодня большие проблемы, замечал в «Эхе Москвы» директор Института стратегического анализа ФБК Игорь Николаев. Он, в частности, вспоминает заявления главы Счетной палаты (СП) Алексея Кудрина об отсутствии планов достижения национальных целей. «Как это? Они же уже реализуются? Без планов? Или СП не дают планов?» – задавался вопросами экономист. «И если Счетная палата не имеет планов реализации проектов, если контракты по конкретным мероприятиям не заключаются, то есть ли они вообще?» – рассуждает Николаев.

Пока что комплексный план модернизации инфраструктуры скорее имеет форму рамочного документа, призванного определить направления для распределения финансирования, считает главный аналитик «БКС Премьер» Антон Покатович, замечая, что столь рамочный подход к данному инфраструктурному плану не позволяет оценить экономический эффект от реализации самих мегапроектов. «Выводы о реальном положении вещей в отношении объемов финансирования, направленного в данные проекты, а также стадии их реализации можно будет сделать лишь в конце 2019 года», – не исключает эксперт.

«Масштабные проекты оживляют экономику, но дадут ли они тот положительный эффект, который от них ждут?» – задается вопросом завкафедрой Российского экономического университета имени Плеханова Руслан Абрамов. «Срок реализации для таких крупных проектов очень мал. Возможно, что-то из проектов реализуют, но получить сразу большой эффект вряд ли удастся», – сомневается он. Не слишком уверен эксперт и в возможности реализации проектов через государственно-частное партнерство.

И самое важное – эффективность. «Нигде нам не представлена эффективность данных проектов. Начиная от сроков окупаемости и до возможной прибыли. Кроме того, всем ясно, что санкции через шесть лет не снимут. А они также дадут сдерживающий фактор для ожидаемого эффекта», – напоминает экономист, добавляя, что и без реализации инфраструктурных проектов развивать экономику довольно сложно.

[http://www.ng.ru/economics/2019-04-03/2\\_7547\\_objective.html](http://www.ng.ru/economics/2019-04-03/2_7547_objective.html)

### **RNS; 2019.04.03; МИНТРАНС НАЗВАЛ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ В РОССИИ В 2018 ГОДУ**

Объем перевозок пассажиров в России всеми видами транспорта по итогам 2018 года составил 18 млрд человек, также было перевезено 7 млрд тонн грузов, следует из презентации **Минтранса**, представленной в ходе итогового заседания коллегии ведомства.

«В прошлом году всеми видами транспорта перевезено 7 млрд тонн грузов, порядка 18 млрд пассажиров. Экспорт транспортных услуг составил \$18,7 млрд», – говорится в презентации.

Авиатранспортом перевезено более 116 млн пассажиров, из которых 69 млн – на внутренних линиях. По программе субсидирования авиаперевозок было перевезено 1,4 млн человек, а объем субсидий составил 7,5 млрд рублей, следует из презентации.

«Железные дороги перевезли 1,3 млрд тонн грузов, а также 1,6 млрд пассажиров», – говорится в материалах **Минтранса**.

За 2018 год построено и реконструировано 560 км федеральных автодорог, отремонтировано около 8900 км трасс.

«За весь период работы по Крымскому мосту проехало уже 4,5 млн транспортных средств», – отмечается в материалах.

[https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-obemi-perevozok-passazhirov-i-gruzov-v-Rossii-v-2018-godu--2019-04-03/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-obemi-perevozok-passazhirov-i-gruzov-v-Rossii-v-2018-godu--2019-04-03/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

На ту же тему:

<https://www.vestifinance.ru/articles/117291>

### **ТАСС; 2019.04.03; НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖИТЬ РАЗВИТИЕ АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ В ДФО – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА**

Развитие аэродромной сети на Дальнем Востоке должно стать инструментом ликвидации транспортного неравенства. Об этом на итоговой коллегии **Минтранса РФ** сказал спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

«Более-менее нормализовалась ситуация с опорными, крупными аэропортами Дальнего Востока. А вот с местными авиалиниями, небольшими аэропортами ситуация оставляет желать лучшего, – отметил Иванов. – Поэтому в ближайшие годы надо обратить внимание на расширение и улучшение аэродромной сети на Дальнем Востоке». По его словам, развивать малую авиацию и аэродромную сеть необходимо для ликвидации транспортного неравенства.

«Другого транспорта там нет и не будет, там только авиационное сообщение. Нам для того, чтобы население привлекать, нужны качественные аэропорты, чтобы люди могли перемещаться», – добавил Иванов.

Ранее сообщалось, что работы по модернизации 13 нуждающихся в реконструкции аэропортов на Дальнем Востоке планируется начать в 2019 году. В августе 2018 года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что министерство предложило включить в магистральный план развития инфраструктуры реконструкцию и строительство более 30 аэропортов на Дальнем Востоке до 2025 года. По его данным, в 2019 году работы начнутся в ряде городов и поселков, среди которых аэропорты Чокурдах (Якутия), Среднеколымск (Якутия), Тикси (Якутия), Сокол (Магаданская область), Новый (Хабаровск) и Игнатьево (Благовещенск).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; СТРОИТЬ БОЛЬШОЙ АЭРОПОРТ В СЕВАСТОПОЛЕ НЕ ИМЕЕТ СМЫСЛА ИЗ-ЗА БЛИЗОСТИ СИМФЕРОПОЛЯ – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА ИВАНОВ**

Расширять действующий аэропорт Севастополя «Бельбек» не имеет смысла из-за близости аэропорта Симферополя, считает специальный представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

«Строить большой аэропорт в Бельбеке я, кстати, смысла большого не вижу, потому что уж слишком близко Симферополь», – заявил С.Иванов на заседании **коллегии Минтранса РФ**.

«А для небольших самолетов, включая бизнес-джеты, вполне возможно использование ныне действующей полосы в Бельбеке», – добавил он.

Аэропорт «Бельбек» построен в 1941 году как военный аэродром, в 1980-х годах его стали использовать для приема правительственных самолетов. После присоединения Крыма к

России власти Севастополя подписали с министерством обороны РФ договор о совместном использовании аэропорта. Согласно распоряжению правительства РФ, в 2018 году «Бельбек» стал филиалом АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС»).

Минобороны в ноябре 2018 года заявило о завершении реконструкции взлетно-посадочной полосы длиной 3,45 км в «Бельбеке». ВПП стала полосой двойного назначения – для военных и гражданских самолетов, может принимать все типы воздушных судов, включая тяжелые транспортные самолеты.

В начале марта заместитель министра экономического развития РФ Сергей Назаров говорил, что строительство гражданского сектора севастопольского аэропорта планируется начать в этом году, завершение работ намечено на конец 2020 – начало 2021 года.

«Терминал – это отдельный инвестор, соучастники того же симферопольского аэропорта. Они выполняют сегодня проектирование терминала («Бельбека» – ИФ), привокзальной площади», – отмечал С.Назаров.

Инвестором и основным владельцем аэропорта Симферополя является ООО «Аккорд Холдинг», собственники которого – член совета директоров РНКБ Олег Жестков (60%) и банк «Россия» (40%).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ ПРЕДЛАГАЕТ ЗАЧИСЛЯТЬ СРЕДСТВА НА НАЦПРОЕКТЫ В ЯНВАРЕ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ РАБОТ**

Государственные средства для реализации национальных проектов должны поступать субъектам РФ в январе, чтобы с учетом сроков проведения конкурсных процедур работы не тормозились, считает глава комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ Евгений Москвичев.

«Особое внимание мы уделяем в 2019 г. федеральному закону N44. Я хочу сказать спасибо (Минтрансу – ИФ) за поправки, которые подготовлены, обсуждены на рабочей группе и завтра в 15:00 будут уже в завершении. Я думаю, что они все будут услышаны субъектами РФ, нашими законодателями и будут поддержаны», – заявил депутат на расширенной коллегии министерства транспорта РФ в среду.

«Я думаю, у нас не (нужно – ИФ) будет по 45 дней ждать конкурса, потом на конкурс никто не заявляется, еще 45 дней – лето прошло, и деньги потом возвращаются назад в бюджет. Этого не будет», – пояснил он.

«Есть одна проблема. Мы считаем, что деньги 10-15 января на все национальные проекты должны попадать субъектам РФ. И мы это завтра у Дмитрия Анатольевича (Медведева, премьер-министра РФ – ИФ) будем ставить на совещании и на отчете 17 апреля. Деньги должны прийти своевременно, бизнес должен понимать, какие конкурсы проводить, чтобы контрольно-надзорные органы не приходили, и не говорили: «как так?», – добавил Е.Москвичев.

### **РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2019.04.03; ОБЩИЙ ОБЪЕМ НЕОСВОЕННЫХ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ, ВЫДЕЛЕННЫХ МИНТРАНСУ РОССИИ, СОСТАВИЛ 53 МЛРД РУБЛЕЙ**

По итогам 2018 года объем неосвоенных Министерством транспорта РФ и подведомственными агентствами бюджетных ассигнований составил 53 млрд рублей, сообщил аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов.

Общий объем неосвоенных бюджетных средств, выделенных Минтрансу России, составил 53 млрд рублей

По его словам, утвержденные законом бюджетные ассигнования не всегда исполняются подведомственными Минтрансу России агентствами на должном уровне. Спикер

пояснил, что традиционно на низком уровне исполнение расходов Росавиацией. Лидирующая позиция по неисполнению расходов по итогам 2018 года перешла к **Росморречфлоту**. Предусмотренные агентству бюджетные ассигнования использованы только на 78%.

Уменьшился уровень исполнения расходов и **Росавтодором**. А общий объем неосвоенных бюджетных средств **Минтрансом** России и подведомственными ему главных распорядителями составил около 53 млрд рублей.

«Такое положение дел с освоением средств бюджета представляется недопустимым, с учетом масштабных задач по модернизации транспортной инфраструктуры страны», – заключил он.

<http://www.rzd-partner.ru/other/news/obshchiy-obem-neosvoennykh-byudzhethnykh-sredstv-vydelennykh-mintransu-rossii-sostavil-53-mlrd-rublej/>

### **ТАСС; 2019.04.03; МИНТРАНС ПРОДОЛЖАЕТ УБЕЖДАТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО В НЕОБХОДИМОСТИ ПОМОЩИ АВИАКОМПАНИЯМ**

**Минтранс** продолжает убеждать правительство РФ в том, что авиакомпании по итогам прошлого года попали в непростую экономическую ситуацию из-за роста цен на авиатопливо, и им нужна поддержка. Об этом журналистам сообщил **замминистра** транспорта, курирующий авиаотрасль, Александр **Юрчик**.

«**Минтранс** продолжает работу по убеждению финансово-экономического блока в том, что авиакомпании действительно находятся по итогам прошлого года в очень непростой экономической ситуации – и не по своей вине, а в силу сложившихся причин. И мы готовим обоснование наших предложений», – сказал он.

По словам **Юрчика**, **Минтранс** предлагает нескольких мер, но не все из них могут быть приняты. Он также напомнил, что некоторые предложения уже рассматриваются правительством, например, обнуление ставки НДС на внутренних рейсах.

«Мы стараемся, чтобы это произошло как можно быстрее. Потому что для авиакомпаний очень важно получить сейчас, в низкий сезон, поддержку. Потому что в летний сезон, который уже наступит через несколько месяцев, им в момент станет чуть легче. Но авиакомпании вышли из прошлого летнего сезона в сложной ситуации, попали в низкий сезон в сложной ситуации. И то, что они сейчас выходят на высокий сезон, может быть, позволит только залатать те предыдущие дыры. И то, если все будет развиваться достаточно успешно», – заключил **Юрчик**.

В феврале правительство поручило Минфину совместно с **Минтрансом**, Минэкономразвития и ФАС разработать и представить предложения о мерах по стабилизации и улучшению финансово-экономического состояния авиаперевозчиков.

В прошлом году авиакомпании заявили о резком росте стоимости авиакеросина, в связи с чем **Минтранс** предложил компенсировать им часть убытков. Так, в 2018 году возросшие затраты авиаперевозчиков предлагалось возместить через единоразовую компенсацию в 22,5 млрд рублей, а с 2019 года – через увеличение объема возмещения по акцизам.

<https://tass.ru/ekonomika/6292694>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ НА ОТКРЫТИЕ ВПП-3 ШЕРЕМЕТЬЕВО ДО ИЮНЯ ЭТОГО ГОДА – ЗАММИНИСТРА**

**Минтранс** РФ рассчитывает, что третья взлетно-посадочная полоса (ВПП-3) аэропорта «Шереметьево» откроется и начнет функционировать до июня этого года.

«Мы очень надеемся, что это произойдет до июня. Мы работаем над этим», – заявил замглавы **Минтранса** Александр **Юрчик** журналистам в кулуарах **коллегии** ведомства в среду.

ВПП-3 «Шереметьево» строится с 2009 года, в декабре гендиректор аэропорта Михаил Василенко анонсировал ее открытие в апреле 2019 г.

Ранее сообщалось, что запуск ВПП-3 позволит увеличить количество взлетно-посадочных операций в аэропорту с 55 до 90 в час.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6292148>

<https://www.kommersant.ru/doc/3932301>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ОБРАЩЕНИЕ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ГОССРЕДСТВ НА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП «ДОМОДЕДОВО»**

**Минтранс** РФ готовит обращение в правительство о восстановлении госфинансирования на завершение строительства второй взлетно-посадочной полосы и перронов в аэропорту «Домодедово».

«Мы подготовили обращение в правительство на восстановление тех средств, которые не были доосвоены из-за банкротства подрядчика (компания «СУ-1» – ИФ)», – заявил замглавы **Минтранса** Александр **Юрчик** журналистам в кулуарах **коллегии** ведомства в среду.

Он уточнил, что речь идет о сумме более 12 млрд руб.

Также **А.Юрчик** отметил, что новый подрядчик еще не выбран – как раз потому, что пока не выделены деньги из госбюджета.

«Мы надеемся, что правительство, его финансово-экономический блок, откликнется на наше обращение достаточно быстро, потому что все понимают, что нельзя оставить незавершенным один из крупнейших аэропортов страны», – сказал он.

Насколько это сдвинет сроки сдачи объектов в «Домодедово», **замминистра** затруднился сказать. По его словам, это будет зависеть от того, когда будут выделены деньги и, более того, в какое время года – зимний или летний сезон.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6292114>

<https://www.rbc.ru/business/03/04/2019/5ca4c08c9a79470b31545383>

<https://www.m24.ru/news/gorod/03042019/71588>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; МИНТРАНС ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ЗАПРЕТ УКРАИНЫ НА АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ**

Объем авиаперевозок между РФ и Украиной практически нулевой, а Киев, вводя запрет на нерегулярные рейсы с территории страны в Россию, еще больше ужесточил возможность чартерных полетов между странами, заявил журналистам **замминистра** транспорта РФ Александр **Юрчик**.

Кабинет министров Украины на заседании в среду ввел запрет на совершение нерегулярных рейсов между Украиной и РФ за исключением полетов, необходимых для обеспечения миссий ООН, ОБСЕ и МККК.

«К сожалению, объем перевозок в воздушной сфере между нашими странами практически нулевой. И то, что они сейчас попытались залатать еще одну небольшую существующую возможность... Нам трудно сказать, как они ее интерпретировали. Но они еще больше ужесточили возможность чартерных полетов, не регулярных, вот именно одноразовых полетов», – сказал **Юрчик**.

«Я пока не вижу никакого ухудшения, как не было воздушного сообщения, так его и нет. Но если они пытаются ужесточить его, то это на совести руководства Украины. Мне не очень понятно, зачем они это делают. Могу предположить, что это идет в интересах небольшой группы, предвыборной гонки», – добавил он.

С октября 2015 года между Россией и Украиной полностью отсутствует авиасообщение, этот шаг стал инициативой Киева. Пассажирские поезда еще ходят, но их число уменьшилось в разы по сравнению с тем, что было до госпереворота на Украине. В

государственной администрации железнодорожного транспорта Украины сообщили ранее, что самым прибыльным украинским поездом по итогам 2017 года стал поезд «Киев – Москва», он принес почти 6 миллионов долларов прибыли.

<https://ria.ru/20190403/1552360163.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ca4b9389a794706add1377a>

<https://spbdnevnik.ru/news/2019-04-03/v-mintranse-prokomentirovali-zapret-ukrainy-na-lyuboe-aviasoobschenie-s-rossiey>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ С УКРАИНОЙ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ**

Росавиация предлагает провести переговоры с Украиной о возобновлении авиасообщения между странами.

«В ответ на запрет прямого чартерного воздушного сообщения властей Украины между нашими странами предлагаем провести переговоры и возобновить воздушное сообщение на регулярной и чартерной основе между Россией и Украиной в полном объеме», – заявили в российском ведомстве.

«Уверены в том, что такое решение отвечает интересам наших народов и авиапассажиров», – отметили в Росавиации.

Регулярное авиасообщение между РФ и Украиной закрыто по инициативе украинской стороны с 2015 года.

Ранее в среду сообщалось, что правительство Украины запретило нерегулярные (чартерные) авиарейсы между своими городами и Россией, за исключением полетов, необходимых для обеспечения действий миссий международных организаций.

«Предлагается установить запрет на осуществление нерегулярных рейсов перелета между Украиной и государством-агрессором за исключением рейсов полетов, необходимых для обеспечения действий миссий международных организаций, ООН, ОБСЕ и Красного креста», – говорится в тексте предложения, внесенного министром внутренних дел Украины Арсеном Аваковым, которое было поддержано правительством.

Замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик**, комментируя введенный Украиной запрет, в свою очередь заявил: «Я пока не вижу никакого ухудшения: как не было воздушного сообщения, так его и нет. Но если они пытаются ужесточить его, это, так сказать, на совести руководства Украины».

«Мне не очень понятно, зачем они это делают – могу предположить, что это идет в интересах небольшой группы предвыборной гонки», – сказал **А.Юрчик** журналистам в среду.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-predlozhila-vozobnovit-aviasoobschenie-mezhdu-Rossiei-i-Ukrainoi-2019-04-03/>

### **ГУДОК; 2019.04.03; ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ ОЦЕНИЛ УСПЕШНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ОАО «РЖД» И МИНТРАНСА; СОВМЕСТНАЯ РАБОТА ВЕДОМСТВА И КОМПАНИИ ПОЗВОЛИЛА РАЗРАБОТАТЬ И СОГЛАСОВАТЬ ДОЛГОСРОЧНУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ**

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег **Белозёров**, выступая на итоговом заседании коллегии **Министерства транспорта РФ**, отметил, что Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» включает все необходимые мероприятия для решения задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сообщает пресс-центр «Российских железных дорог».

По словам главы холдинга, утверждение Долгосрочной программы развития стало одним из ярких итогов совместной с **Минтрансом** РФ работы в прошлом году.

«Это уникальный результат и качественно новая страница в истории компании», – подчеркнул он.

С учетом задач, которые стоят перед компанией в рамках ДПР, Олег **Белозёров** отдельно остановился на вопросах нормативно-правового регулирования отрасли, отметив это направление в качестве одного из приоритетных.

Он подчеркнул, что практически за каждым принятым нормативно-правовым актом следуют существенные экономические эффекты для компании. Например, только изменения в Налоговый кодекс в части возможности принятия НДС к вычету по бюджетным инвестициям дают до 2025 года совокупный эффект в 60 млрд рублей.

По словам главы ОАО «РЖД», в 2019 году необходимо завершить пилотные проекты по отработке технологии информационного моделирования для объектов капитального строительства – BIM-технологии, и на этой основе внести необходимые изменения в законодательную базу.

«Подобный инструмент позволит существенно сократить инвестиционный цикл инфраструктурных объектов. Для этого нами подготовлены предложения по совершенствованию процедуры проведения подготовительных работ», – сказал Олег **Белозёров**.

По его словам, необходимо законодательно закрепить право проведения подготовительных работ до выдачи разрешения на строительство с даты заключения договора на проведение государственной экспертизы. Подобная правовая конструкция, отметил он, применялась при реализации проектов олимпийской программы.

Он добавил, что компанией также подготовлены предложения по совершенствованию законодательства в сфере транспортной безопасности, и попросил **Минтранс** РФ поддержать данные инициативы.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1458977>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Viruchka-RZHD-za-yanvar-mart-virosla-na-58--do-4564-mlrd-rublei-2019-04-03/>

### **РЖД ТВ; 2019.04.03; В МИНТРАНСЕ ОБСУДИЛИ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ Ж/Д ОТРАСЛИ**

Нормативно-правовое регулирование отрасли – одна из приоритетных задач, которую РЖД и **Минтранс** должны решать ближайшие 4 года. Такое заявление сделал глава холдинга Олег Белозеров, выступая на итоговой расширенной коллегии **Минтранса**. В первую очередь речь идет об актуализации документов, принятых еще Министерством путей сообщения.

<http://www.rzdrtv.ru/2019/04/03/v-mintranse-obsudili-pravovoe-regulirovanie-zh-d-otrasli/>

### **ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.03; РОССИЯ УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК НА 5%**

По итогам прошедшего, 2018 года общий объем международных автомобильных перевозок грузов у России составил 32,6 млн т и вырос на 4,9%.

Такие данные приведены в докладе, подготовленном Росавтотрансом и представленном 3 апреля его генеральным директором Алексеем **Двойных** на итоговой коллегии **Минтранса**.

На фоне снижения грузопотоков из Европы Россия увеличила в прошлом году объемы экспортных автомобильных грузоперевозок почти на 12% (фото: ГК «Автодор»)

Как следует из доклада, в структуре международных перевозок в прошлом году преобладали импортные грузопотоки, объем которых составил 16,6 млн т (или 50,9%) против 16 млн т экспорта (49,1%). Однако если объем импортных грузопотоков в Россию

за прошедший год практически не изменился (-0,8%), то экспортные перевозки увеличились сразу на 11,7%.

При этом на долю российских перевозчиков пришлось 14,7 млн т всех перевезенных грузов (45,1% от общего объема грузов), на зарубежных транспортных операторов – 14,1 млн т (43,4%), на паритетных игроков – 3,8 млн т (11,6%). Характерно также, что отечественные компании перевезли на 6% грузов больше, чем годом ранее.

Если говорить о конкретных странах, то самым востребованным направлением перевозок в прошлом году стала Финляндия, на которую пришлось 14% всех грузовых отправок. Также в первую пятерку вошли Польша (10%), Украина (10%), Китай (9%) и Германия (8%).

Наибольший прирост за год отмечен по перевозкам с Китаем (+13,5%), Германией (+11,0%), Литвой (+6,4%), Италией (+4,0%) и Латвией (+4,0%). «Снижение объемов имеет место по Польше. Продолжают увеличиваться объемы перевозок и большинством стран СНГ», – отмечается в докладе.

В то же время обращает на себя внимание некоторое расхождение в статистических показателях с данными Евростата. В частности, первую пятерку европейских торговых партнеров России по грузовым автоперевозкам, по его данным, составили соответственно Германия, Финляндия, Польша, Италия и Венгрия.

<http://truckandroad.ru/business/rossija-uvelichila-obem-mezhdunarodnyh-gruzovyh-avtoperevozok-na-5.html>

### **ПЕРВОЕ ПОДМОСКОВНОЕ РАДИО; 2019.04.03; АВТОДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИТ ПРИВЕСТИ В НОРМУ 226 ТЫС КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС**

Благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году более 226 тысяч км региональных трасс будут соответствовать нормативам. Такая задача стоит перед регионами-участниками национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом стало известно на заседании Коллегии Федерального дорожного агентства, которое состоялось в Москве.

Как подчеркнул руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк**, в итоге должны появиться сильные региональные команды в сфере управления дорожным хозяйством.

Так, в 2019 году 83 субъектам предстоит привести в нормативное состояние 6,4 тыс км региональных дорог. Благодаря этому к концу года общая протяжённость таких трасс достигнет 44,3% (226,4 тыс км с учётом дорожной сети Москвы и Санкт-Петербурга, не принимающих участие в проекте).

Аналогичный показатель по дорогам городских агломераций к концу года планируется увеличить до 57,2 тыс км или 63,8%. При этом прирост дорожной сети в нормативе за счёт средств федеральной поддержки составит 9 тыс км.

«Дорожникам всех уровней необходимо объединить усилия для получения заметного для граждан России результата. Поэтому прошу принимать самое активное участие в этой работе и привлекать к ней наших региональных коллег. Только так мы сможем добиться намеченных целей», – сказал начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта **Росавтодора** Дмитрий Лаптев.

На ремонтно-восстановительные работы в регионах будет направлено 106,2 млрд рублей. Еще 5 млрд рублей запланировано на капиталоемкие мероприятия в городских агломерациях: на аварийных и уникальных мостовых сооружениях, железнодорожных переездах и путепроводах, магистральных участках улиц, крупных транспортных развязках.

<http://radio1.news/article/avtodorozhnyj-natsproekt-pozvolit-privesti-v-normu-226-tys-km-regionalnyh-trass-27579>

### **ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.03; ДОЛЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ, В РОССИИ ВЫРОСЛА ДО 83%**

По итогам дорожно-ремонтного сезона 2018 года доля протяженности федеральных трасс, соответствующих нормативным требованиям, в России выросла до 83,1%. Это на 0,3% больше, чем сообщалось ранее.

Как рассказал в ходе прошедшего 2 апреля заседания Коллегии **Росавтодора** начальник Управления строительства и эксплуатации автодорог Андрей Шилов, в 2018 году на подведомственной федеральной дорожной сети в результате строительства и реконструкции было введено в эксплуатацию 300 км дорог. Это на 275 км – или на 9% – превысило плановые показатели.

В результате доля протяженности федеральных дорог, соответствующих нормативным транспортно-эксплуатационным показателям, достигла 83,07 %.

В 2018 году в результате строительства и реконструкции **Росавтодором** было введено в эксплуатацию 300 км федеральных дорог (фото: ФКУ Упрдор «Прикамье»)

Напомним, что еще в начале года в руководстве **Росавтодора** сообщали о соответствии нормативам 82,8%. Как теперь выяснилось, это был запланированный показатель на дорожно-ремонтный сезон 2018 год.

В ведомстве пояснили, что итогового увеличения показателей удалось добиться за счет досрочного ввода в эксплуатацию автодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив. «При этом завершение строительства автодорожного моста было синхронизировано с совершенствованием подходов к нему: на территории Краснодарского края осуществлен ввод участка автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керченский пролив протяженностью 40 км и транспортной развязки в разных уровнях на 73-м км данной трассы», – пояснил представитель **Росавтодора**.

Кроме того, в прошлом году было завершено строительство и реконструкция шести мостовых сооружений взамен ремонтнепригодных мостов. После капремонта и ремонта введены в эксплуатацию участки трасс общей протяженностью более 8400 км, отремонтированы 27,4 тыс. пог. м искусственных сооружений.

Стоит напомнить также, что общая протяженность сети федеральных автодорог, находящихся в ведении **Росавтодора**, по итогам 2018 года превысила 51 тыс. км. Прирост за 12 месяцев составил более 1000 км.

федеральная дорога А-151

<http://truckandroad.ru/roads/dolja-federalnyh-dorog-sootvetstvujushhih-normativam-v-rossii-vyrosla-do-83.html>

### **ГТРК ЯМАЛ; 2019.04.03; ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ВНЕДРЯТ МАЛОЛЮДНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

2 апреля состоялся научно-технический совет по практическим вопросам строительства Северного широтного хода в ОАО «РЖД». В нем приняли участие губернатор Ямала Дмитрий Артюхов, руководитель **Федерального агентства железнодорожного транспорта РФ Владимир Чепец**, представители ПАО «Газпром», компании-концессионера ООО «Северный широтный ход», транспортные ученые, специалисты ОАО «РЖД».

«Новая магистраль придаст дополнительный импульс интенсивному освоению ресурсов Арктического региона и, как следствие, развитию и укреплению экономики России. Более чем на 760 км сократится расстояние, а значит, и сроки доставки грузов с месторождений северных районов Западной Сибири и Тюменской области», – заявил в приветственном слове генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

По словам главы ОАО «РЖД», строительство Северного широтного хода ставит перед всеми сторонами целый ряд вызовов, связанных с условиями особыми климатическими условиями в этом регионе.

«Широкое применение должны найти инновационные материалы, обеспечивающие надежную эксплуатацию при низких температурах. При этом необходимо учитывать долгосрочный прогноз климатических изменений, ведь эта магистраль, уверен, будет работать и в следующем столетии», – сказал Олег Белозеров.

Участники Совета отметили, что Северный широтный ход оптимально подходит для реализации малолюдных технологий. В частности, новая линия должна быть оснащена самыми современными малообслуживаемыми системами автоматики, телемеханики и связи, обеспечена надежным энергоснабжением. Совместно с машиностроителями будут разработаны специальные модификации путевых машин для работы в условиях Крайнего Севера.

Концессионное соглашение по созданию железнодорожного Северного широтного хода было подписано в октябре 2018 года. Новая ветка обеспечит значительное сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Кроме того, реализация проекта СШХ будет способствовать решению проблемы перегруженности существующего южного маршрута, выходящего на Транссибирскую магистраль.

Осуществление проекта обеспечит к 2025 году беспрепятственный пропуск дополнительных объемов перевозок в размере 23,9 млн тонн в год.

[https://www.vesti-yamal.ru/ru/vjesti\\_jamal/hod176899](https://www.vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/hod176899)

### **ПРАЙМ; 2019.04.03; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ В I КВАРТАЛЕ НЕ ХУЖЕ ПРОШЛОГО ГОДА**

**Росморречфлот** ожидает, что грузооборот морских портов РФ по итогам первого квартала 2019 года будет не хуже, чем в первом квартале 2018 года, сообщил журналистам глава ведомства – **замминистра** транспорта РФ **Юрий Цветков**.

Грузооборот морских портов РФ в первом квартале 2018 года составил 189,61 миллион тонн, прирост по отношению к 2017 году составлял 3,4%.

«Мы ожидаем, что будет не хуже, чем в прошлом году. ...Надеемся, что он будет больше, чем в прошлом году», – сказал **Цветков**, не конкретизировав ожидания по динамике.

Грузооборот морских портов РФ в январе-феврале вырос на 5,4%, до 131,71 миллиона тонн. **Росморречфлот** в материалах к своей годовой **коллегии** указывал, что грузооборот портов по итогам 2019 года должен вырасти на 5,3%, до 859,8 миллиона тонн.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; РЖД БУДУТ ИНТЕРЕСНЫ ИНВЕСТИТОРАМ В ПОРТУ ТАМАНЬ КАК МИНОРИТАРИЙ ПРОЕКТА, СЧИТАЮТ В МИНТРАНСЕ**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) будут интересны инвесторам проекта строительства сухогрузного порта Тамань как миноритарий проекта, считает замглавы **Минтранса** – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) **Юрий Цветков**.

«Они (РЖД – ИФ) хотят замкнуть всю цепочку и участвовать в портовых проектах, и мне кажется это вполне логичным, чтобы они были миноритарием, либо имели контрольный пакет с точки зрения управляемости проектом, взаимодействия между портовиками и железнодорожниками. Я считаю, что это очень положительно, что если они будут участвовать не только в этом (порт Тамань – ИФ), но и в других инфраструктурных проектах, и я думаю, что даже инвесторы будут заинтересованы, чтобы у них соинвестором миноритарным РЖД были и они могли бы взаимодействовать на всей технологической цепочке», – сказал журналистам **Ю.Цветков**.

Отвечая на вопрос о предполагаемом участии РЖД в проекте строительства порта Тамань, он отметил, что это было бы «логичным и правильным».

**Ю.Цветков** напомнил, что проект порта Тамань находится на рассмотрении Аналитического центра правительства РФ. «Разные варианты предлагаются, и они

рассматриваются», – отметил он. «Мы настроены на то, чтобы этот проект пошел, через ГТЛК или каким-то другим механизмом», – сказал **замминистра**. По его словам, **Росморречфлот** считает концессию одним из возможных инструментов реализации проекта, при этом решение по нему будет принято после определения дорожной карты и экспертизы проекта.

Как сообщалось, материалы проекта строительства сухогрузного района порта Тамань после корректировки первоначальной модели переданы в Аналитический центр правительства РФ для прохождения дополнительной экспертизы. «По Тамани работа ведется, есть потенциальные инвесторы, среди них есть и стратегические инвесторы. Менялся состав потенциальных участников, есть заинтересованность, есть новые участники, другие виды грузов, есть в связи с этим корректировка проекта», – говорил **Ю.Цветков** в конце марта, отмечая, что реализация проекта планируется полностью за счет внебюджетных средств, в режиме концессии.

В начале марта **Минтранс** направил вице-премьеру Максиму **Акимову** актуализированную организационно-правовую и финансовую модель проекта развития сухогрузного района порта Тамань, сообщил «Коммерсантъ». По данным издания, в рамках новой модели изменяются масштаб и этапность проекта. На первом этапе в 2024 году должны быть введены в строй семь терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн. Речь идет об угольных терминалах «Кузбассразрезугля» (МОЕХ: KZRU) (КРУ) на 20 млн тонн и СУЭК на 12 млн тонн, терминале металлогрузов УК «Металлоинвест» (9 млн тонн), зерновом терминале ЭФКО на 20 млн тонн, терминале сортового угля «СДС-Угля» (5 млн тонн), бункеровочной базы «РН-Бункер» (входит в «Роснефть») (МОЕХ: ROSN), 0,9 млн тонн) и небольшом терминале спецназначения «Ростеха».

На втором этапе (2027-2030 годы) мощности должны быть увеличены еще на 37 млн тонн: предполагается строительство контейнерного терминала на 1,8 млн тонн и терминала минудобрений на 12 млн тонн. Однако решение о реализации второго этапа «будет приниматься в 2025-2030 годах с учетом рыночной конъюнктуры, внешних факторов и подтверждений намерений операторов терминалов», отмечало издание.

Затраты в рамках первого этапа должны составить 171,1 млрд руб., в том числе 54,9 млрд руб.- инвестиции в объекты концессии, 25,8 млрд руб. – имущество концессионера. Частные инвесторы вложат в терминалы 90,4 млрд руб. Ранее затраты оценивались в 232 млрд руб. Чистая приведенная стоимость проекта на первом этапе составит 12,7 млрд руб., внутренняя норма доходности – 22,24%, срок окупаемости – 11,2 года (дисконтированный – 15 лет), ставка дисконтирования – 15,7%. При этом концессионер несет полную ответственность не только за сроки и стоимость объектов концессии, но и за грузооборот порта, который также является одним из основных условий инвестсоглашений с операторами терминалов.

Для ускорения проекта, а также опираясь на опыт порта Лавна, **Минтранс** предложил до заключения концессионного соглашения, запланированного на первый квартал 2020 года, продать ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) 75% в «РМП-Тамань» (принадлежит ФГУП «Росморпорт»). Далее, в период действия соглашения, эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам – КРУ, СУЭК, «Металлоинвесту», а также РЖД которое изъявляло такое намерение в декабре 2018 года.

В декабре **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявил, что строящийся морской порт «Лавна» в Мурманске нужно развивать как порт нового поколения, в котором всеми процессами управляет единая компания, при этом решения по проекту должны приниматься на основе долгосрочного прогноза потенциальных грузопотоков с учетом разных видов грузов.

### ТАСС; 2019.04.03; МИНТРАНС К 2020 ГОДУ ПОДГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАСШИРЕНИЮ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА

Минтранс РФ до конца 2019 года подготовит предложения по увеличению финансирования **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» (БКАД) для 22 регионов РФ, у которых целевая доля качественных дорог ниже средней в 50%. Об этом сообщил на итоговой **коллегии** министерства глава **Минтранса Евгений Дитрих**.

«К 2020 году представим предложения по увеличению объемов финансирования (в рамках **нацпроекта** – прим. ТАСС) на эти цели с тем, чтобы большинство из этих субъектов РФ достигли показателя в 50% региональной сети в нормативном состоянии», – сказал министр.

**Дитрих** отметил, что речь идет о 22 субъектах РФ, которые согласно модели **БКАД** не достигнут к 2024 году среднего для всех целевого уровня – более 50% дорог в нормативном состоянии. Он пояснил, что стартовые условия в этих субъектах таковы, что в ненормативном состоянии у них находится свыше 5 тыс. км дорог.

«В этом году мы будем прорабатывать все возможные механизмы, – отметил **Дитрих**. – Как механизмы дополнительного ресурсного обеспечения таких регионов, так и вопрос передачи части дорог регионального значения на территории таких регионов в федеральную собственность».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6291900>

### ТАСС; 2019.04.03; МИНТРАНС УСКОРИТ ВЫПОЛНЕНИЕ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В ГОРОДАХ

Минтранс РФ рассчитывает к концу 2021 года довести долю качественных городских дорог до 75% – на два года раньше, чем предусмотрено целями **нацпроекта** «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом рассказал глава министерства **Евгений Дитрих** на итоговой **коллегии**.

«К концу 2021 года в нормативное состояние должно быть приведено почти 46% автомобильных дорог регионального значения и 75% дорожной сети городских агломераций», – отметил он, говоря о планах министерства.

**Дитрих** пояснил, что цифра, заложенная в паспорте **нацпроекта**, 60% к концу 2021 года, «устарела». «Мы будем двигаться по обеспечению работы с уличной дорожной сетью быстрее и это будет именно 75%», – сказал он. В паспорте **нацпроекта** достижение такого уровня качественных городских дорог запланировано только к концу 2023 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6291768>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/primerno-46-dorog-regionalnogo-znacheniya-planiruetsya-privesti-v-normativnoe-sostoyanie-k-kontsu-20/>

### КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.03; НА ДОРОГИ ВЫДЕЛИЛИ ЕЩЕ 70 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Правительство выделило более 70 млрд руб. на дорожные нужды в регионах. Средства пойдут, в частности, на ремонт уникальных мостов в Дагестане и Северной Осетии и строительство обходов Тулы, Иваново, Саранска. Отдельным документом более 30 млрд руб. выделяется на строительство обхода Самары, который должен стать частью единой дороги Европа – Западный Китай.

Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал четыре распоряжения правительства о выделении более 70 млрд руб. субъектам федерации на различные дорожные нужды. Документы опубликованы на сайте правительства РФ.

12,5 млрд руб. в 2019 году распределяют между бюджетами регионов на «развитие автодорог регионального, межмуниципального и местного значения». Больше всего получают Хабаровский край (5,7 млрд руб.), Пермский край (600 млн руб.), Новосибирская

область (580 млн руб.), Камчатский край (550 млн руб.). Адыгея, Дагестан, Карачаево-Черкесия, Северная Осетия, Липецкая область получают по 100 млн руб. на реконструкцию и ремонт «уникальных дорожных искусственных сооружений», находящихся в аварийном состоянии. Республика Алтай, Бурятия, Тыва, Камчатский край получают деньги для реализации «крупных, особо важных для социально-экономического развития России проектов» в области дорожного строительства. Каких конкретно, не уточняется.

14,7 млрд руб. в 2019-2021 годах получают восемь регионов для выполнения показателей федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» (является частью комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры). Больше всего средств из федерального бюджета получают Приморский край (4,38 млрд руб.), Воронежская область (2,67 млрд руб.) и Нижегородская область (2,35 млрд руб.). Еще 7,8 млрд руб., согласно распоряжению, числится «нераспределенными средствами», однако в **Минтрансе** пояснили: средства пойдут в 2021 году на ликвидацию 49 одноуровневых пересечений автомобильных и железных дорог.

Отдельным распоряжением более 30,9 млрд руб. в 2019-2021 годах выделяется Самарской области на строительство обхода вокруг Тольятти и 3,7-километрового моста через Волгу. Объекты должны стать частью транспортного коридора Европа – Западный Китай. Проект моста уже готов: губернатор Самарской области Дмитрий Азаров заявил, что объект планируется открыть к 2024 году.

5 млрд руб. будет выделено в 2019 году 15 субъектам федерации для ремонта и реконструкции различных искусственных сооружений. Больше всего – по 500 млн руб. – получают Башкирия (на реконструкцию моста в Уфе), Мордовия (на строительство обходов Саранска и Рузаевки), Нижегородская область (на развязку около деревни Ольгино). Татарстан получит 350 млн руб. на строительство Большого Казанского моста, Брянская область – 180 млн руб. на реконструкцию моста через Десну, Ивановская область – 405 млн руб. на строительство западного обхода Иваново, Орловская область – 285 млн руб. на реконструкцию моста в Орле, Тульская область – 150 млн руб. на обход Тулы и мост через реку Упу, Иркутская область – 355 млн руб. на реконструкцию путепровода в Иркутске, ЕАО – 350 млн руб. на реконструкцию моста через реку Бира в Биробиджане.

Деньги выделяются в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**, который реализуется с конца прошлого года. Вице-премьер **Максим Акимов** (курирует **нацпроект**) назвал выбор объектов для распределения средств «непростым».

5 млрд руб. на эти объекты выделяется из «резерва межбюджетных трансфертов», пояснили в **Минтрансе**.

Ранее в правительстве заявляли, что в 2019 году регионам выделят финансовую помощь в размере 111 млрд руб. для выполнения федерального проекта «Дорожная сеть» (является частью **нацпроекта БКАД**). 106,2 млрд руб. из них пойдет непосредственно на ремонт, пояснили позже в **Росавтодоре**, остаток – на отдельные «капиталоемкие» мероприятия: ремонт и восстановление мостов, путепроводов в регионах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3932366>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ca444129a7947543e757142>

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2019/04/03/798249-na-dorogi-70-mlrd-rublei>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.04.03; НА ДОРОГИ РЕГИОНАМ ДАЛИ ЕЩЕ 70 МЛРД РУБЛЕЙ\$ ПОЧТИ ПОЛОВИНУ ЭТИХ СРЕДСТВ ПОЛУЧИТ САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Премьер-министр Дмитрий Медведев выделил регионам почти 71 млрд руб. на новые дороги и реконструкцию аварийных мостов, говорится в распоряжениях, опубликованных правительством.

Больше всего – более 30 млрд руб. – до 2021 г. получит Самарская область на строительство моста через Волгу с обходом Тольятти. «Уверены, что мост будет построен, есть поручение президента», – сказал «Ведомостям» губернатор Самарской области Дмитрий Азаров. Мост нужен всей стране – участок станет частью международного транспортного коридора Европа – Западный Китай, напоминает он. Проект моста с обходом включен в комплексный план развития магистральной инфраструктуры, его стоимость оценивалась в 120–130 млрд руб. Нужно привлечь и частных инвесторов, они еще не определены, говорит Азаров.

Еще 12,5 млрд руб. регионы получают на развитие дорог регионального, межмуниципального и местного значения. 18 регионов получают примерно 5 млрд руб. на особо важные для социально-экономического развития страны проекты.

Средства пойдут на обеспечение дорожной деятельности регионов, говорит представитель Минтранса. Например, Мордовия завершит строительство дороги в обход г. Саранска, Татарстан – строительство Большого Казанского кольца, говорится на сайте нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Общая стоимость проекта – 4,8 трлн руб. за шесть лет.

Еще три региона получают почти 7 млрд руб. на содействие проектам с привлечением частных инвестиций (ГЧП). Деньги могут пойти на строительство мостов – в Перми и Новосибирске, а в Хабаровском крае – на строительство обхода столицы, говорит исполнительный директор национального центра ГЧП Максим Ткаченко. Также правительство решило поддержать строительство коммуникаций между центрами экономического роста. На этот проект будет выделено 22,4 млрд руб. Власти ликвидируют одноуровневые развязки: на реконструкцию 49 пересечений автомобильных и железных дорог будет выделено почти 8 млрд руб. в 2021 г.

Главная цель – увеличить долю автодорог регионального значения, соответствующих нормативам. С 43,1% в 2017 г. они должны вырасти до 50,9% к концу 2024 г. А доля дорожной сети городских агломераций в нормативном состоянии должна увеличиться в 2 раза до 85%. В 2 раза должно снизиться и число мест концентрации дорожно-транспортных происшествий к концу 2024 г. Правда, для руководителей 22 регионов такой КРІ (доведения дорог в нормативном состоянии до 50%) не предусмотрен. Для регионов, у которых цель по нормативному состоянию дорог ниже 50%, Минтранс подготовит предложения по увеличению финансирования нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» до конца 2019 г., говорит министр транспорта Евгений Дитрих (его слова приводит ТАСС).

Средства выделены на инфраструктуру, которая находится уже в критическом состоянии, говорит директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: в России много аварийных мостов, это серьезная проблема. Еще хуже ситуация с одноуровневыми развязками – они есть даже в окрестностях Москвы, на них не только часами стоят автомобили, но и происходят самые тяжелые аварии, рассказывает он.

Необходим и новый мост через Волгу в Самарской области, считает Блинкин: таких мостов мало и часто машины едут по плотинам, которые от этого разрушаются.

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2019/04/03/798249-na-dorogi-70-mlrd-rublei>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАПРАВЛЕТ БОЛЕЕ 70 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В РЕГИОНАХ**

Правительство РФ направляет более 70 млрд руб. на развитие дорожного хозяйства и транспортной сети в регионах.

Как говорится в сообщении **Минтранса** РФ, соответствующие распоряжения подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

Так, 12,5 млрд руб. иных межбюджетных трансфертов, выделяемых из федерального бюджета на финансовое обеспечение дорожной деятельности субъектов, распределены следующим образом:

- 40% от общего объема трансфертов – на осуществление крупных особо важных для социально-экономического развития России проектов в объеме 5 млрд руб. 18 субъектам РФ (республикам Адыгея, Алтай, Бурятия, Дагестан, Тфва, Камчатскому и Пермскому краям, Архангельской, Вологодской, Кемеровской, Кировской, Нижегородской, Орловской, Псковской, Самарской, Свердловской, Томской областям и Ненецкому автономному округу);

- 60% – на достижение целевых показателей региональных программ, предусматривающих мероприятия в формате ГЧП в объеме 6,9 млрд руб. трем субъектам (Пермскому и Хабаровскому краям, Новосибирской области).

Также 600 млн руб. выделяется на достижение целевых показателей региональных программ, предусматривающих реконструкцию, капремонт и ремонт уникальных искусственных сооружений, находящихся в предаварийном или аварийном состоянии 6 субъектам (республикам Адыгея, Дагестан, Северная Осетия – Алания, Карачаево-Черкесской республике, Липецкой и Псковской областям).

На реализацию национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** регионы получают дополнительно 5 млрд руб. из резерва межбюджетных трансфертов. Так, предусмотрены средства на реконструкцию и строительство дорожных объектов, в том числе мостов, в городских агломерациях 8 регионов. Кроме того, за счет дополнительных средств в 6 субъектах капитально отремонтируют и реконструируют 6 искусственных сооружений, находящихся в аварийном состоянии. Еще в одной области увеличат пропускную способность региональной дорожной сети за счет ввода в эксплуатацию 2 новых объектов.

Порядка 30,9 млрд руб. направляется в 2019-2021 гг. бюджету Самарской области на строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Проект реализуется в рамках федерального проекта «Европа-Западный Китай» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

На реализацию федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» направляется 22,4 млрд руб. иных межбюджетных трансфертов. За счет этого будут обеспечены транспортные коммуникации между центрами экономического роста в рамках Комплексного плана. 14,8 млрд руб. получают в 2019-2021 гг. 7 субъектов РФ (республики Коми и Северная Осетия – Алания, Красноярский и Приморский края, Амурская, Воронежская, Нижегородская области). На мероприятия по ликвидации 49 одноуровневых пересечений автомобильных и железных дорог выделено 7,6 млрд руб. в 2021 г.

### **ТАСС; 2019.04.03; ЗАБАЙКАЛЬЕ НАПРАВИТ 205 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА И ПУТЕПРОВОДА В ПОСЕЛКЕ ДАРАСУН**

Забайкальский край получил 205 млн руб. из бюджета РФ на реконструкцию моста через реку Ингода и автомобильного путепровода над Транссибом в поселке Дарасун в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила в среду пресс-служба регионального Министерства территориального развития.

Поселок находится в 65 км к юго-востоку от Читы, здесь живет почти 7 тыс. человек. Путепровод и мост построили в Дарасуне в 1939 году, они признаны аварийными и закрыты из-за угрозы обрушения. Из-за этого для жителей разных частей поселка стали труднодоступными больница, поликлиника, школа и другие социальные объекты.

«Забайкальскому краю из федерального бюджета выделено 205 млн руб. в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные**

**дороги**». Средства пойдут на реконструкцию путепровода через железную дорогу и моста через реку Ингода в поселке Дарасун», – говорится в сообщении.

По словам министра территориального развития региона Виктора Паздникова, общая стоимость восстановительных работ превысит 1,6 млрд руб.: 1,1 млрд руб. требуется на реконструкцию моста и почти 530 млн – на ремонт путепровода. Реконструкцию моста планируется завершить в 2022 году, путепровода – в 2021. «Все работы будут проходить с согласованием с РЖД, чтобы не затруднять движение поездов. К реконструкции мы планируем приступить уже в этом году», – цитирует его пресс-служба.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6290605>

### **ТАСС; 2019.04.03; ОКОЛО 480 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИЛИ НА РЕМОНТ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ В КБР В 2019 ГОДУ**

Около 15 км муниципальных дорог будут отремонтированы и реконструированы в 2019 году в городском округе Нальчик (Кабардино-Балкария) в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», стоимость работ составит 480 млн рублей. Об этом ТАСС в среду рассказал заместитель начальника управления ЖКХ городского округа Нальчик Мурат Карданов.

«Республика в 2019 году участвует в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», в рамках которого в Нальчике будут отремонтированы улицы общей протяженностью около 15 км. В текущем году 16 улиц у нас будут отремонтированы. В общем, на все объекты выделено 480 млн рублей, в том числе 48 млн рублей из регионального бюджета», – сказал собеседник агентства.

Улицы, по его словам, отобраны с учетом мнения горожан и карты, составленной активистами проекта ОНФ «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог». В 2019 году будут реконструированы улица Кирова (от улицы Атажукина до улицы Идарова) и проспект Шогенцукова (от улицы Осетинской до улицы Толстого). Реконструкция будет включать в себя устройство линий канализаций, работы по замене асфальто-бетонного покрытия, устройство съездов, пояснил Карданов.

До конца года 2019 года будет проведен ремонт на участках улиц Гагарина, Ватутина, Муртазовская, Урожайная, Аргуданская, Черекская, Титова, Аэропортная, 2-я Надречная, Курчатова, Некрасова, Коммунистическая и Жданова.

Порядка 12 участков проблемных автомобильных дорог, выявленных в КБР активистами проекта ОНФ «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», планируется отремонтировать в 2019 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6292308>

### **ТАСС; 2019.04.03; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЕТ БОЛЕЕ 178 КМ АВТОДОРОГ**

Дорожные службы Омской области в 2019 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные дороги**» отремонтируют более 178 км дорог, сообщается в среду на сайте правительства региона. На эти цели будет направлено из бюджетов всех уровней 3,2 млрд рублей.

«На автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Омской области в 2019 году планируется выполнить ремонт 18 участков автомобильных дорог общей протяженностью 138,1 км, общая расчетная планируемая площадь ремонта дорог в городе Омске в 2019 году составляет 598,9 тыс. кв. м, протяженность – 40,22 км», – говорится в сообщении.

Всего в 2019 году в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» сибирский регион направит 2 млрд рублей на дороги омской агломерации и 1,2 млрд рублей на автомобильные дороги в сельских районах, добавили в правительстве. Помимо ремонта,

будет установлено шесть светофорных объектов для ликвидации мест концентрации ДТП, а на 24 трассах будет нанесена дорожная разметка из термопластика.

В омском Минстрое ТАСС сообщили, что благодаря реализации мероприятий **нацпроекта** в 2019 году протяженность дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличится с 37,9 до 39,3%, дорог омской городской агломерации – с 58,7 до 64,4%. Всего на реализацию **нацпроекта** до 2024 сибирский регион направит 26 млрд рублей, из которых более 20 млрд рублей – средства федерального бюджета.

Ремонт омских дорог активизировался в 2016 году после того, как жительница города в ходе «Прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. В тот же год дорожный фонд Омской области за счет федеральной поддержки составил 7,7 млрд рублей – это в полтора раза больше, чем выделялось на эти цели в предыдущие годы.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6291953>

### **ТАСС; 2019.04.03; НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО НАПРАВЯТ 370 МЛН РУБЛЕЙ**

Власти Петропавловска-Камчатского направят 370 млн руб. на ремонт и строительство дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил в среду глава краевого центра Виталий Иваненко.

«В 2019 году в Петропавловске-Камчатском начнется реализация национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В рамках проекта в этом году предусмотрено выделение 333 млн руб. из средств федерального бюджета и 37 млн руб. из средств городского бюджета», – сказал он журналистам на пресс-конференции в Петропавловске-Камчатском.

По словам главы города, работы в рамках данного проекта включают ремонт магистральных дорог Петропавловска-Камчатского. «С 20 апреля в городе будет запущен асфальтовый завод, который даст возможность подрядным организациям начать ремонт. Работы, если позволят погодные условия и температурный режим, начнутся в этом году раньше обычного», – сказал Иваненко.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6289850>

### **ГТРК ТВЕРЬ; 2019.04.03; МАСШТАБНАЯ КАМПАНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ ОЖИДАЕТ ТВЕРСКУЮ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ**

В 2019 году в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 83 субъектам страны предстоит привести в нормативное состояние 6,4 тыс. км региональных дорог, 104 км из них – в Тверской области.

На эти цели региону из федерального бюджета направлено свыше 1,2 млрд рублей, более 760 млн рублей – софинансирование из областной казны.

«В приоритете дороги, важные для развития экономического потенциала региона, туристические направления, трассы, имеющие высокое социальное значение», – обозначил Губернатор Игорь Руденя.

В 2019 году отремонтируют участки региональных дорог: «Торжок – Осташков» общей протяженностью 25 км, «Осташков – Селижарово – Ржев» – более 30 км, «Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна» – 25 км, «Красномайский – Фирово» – порядка 23 км.

Губернатор Игорь Руденя поставил задачу при проведении работ на дорожных объектах ключевое внимание уделить созданию инфраструктуры для обеспечения безопасности движения.

Реализация **нацпроекта** стала одной из тем заседания Коллегии Федерального дорожного агентства, которое прошло в Москве. Среди главных вопросов обсуждения – выстраивание эффективного взаимодействия между всеми участниками проектной

деятельности, в частности федеральными дорожниками и профильными ведомствами регионов для достижения целевых показателей.

Также на совещании были определены показатели по ремонту дорог городских агломераций. К концу 2019-го планируется отремонтировать до 57,2 тыс. км дорожного полотна.

На проведение дорожно-ремонтной кампании в столице Верхневолжья в этом году направят 840 млн рублей, из них 672 млн рублей – средства федерального бюджета, 126 млн рублей – областного, 42 млн рублей – местного. Запланировано выполнение работ на 21 объекте общей протяжённостью более 33 км.

Всего из федерального бюджета на выполнение мероприятий в 2019 году регионы получают 111,2 млрд рублей. На ремонтно-восстановительные работы территориям будет направлено 106,2 млрд рублей. Еще 5 млрд рублей запланированы на капиталоемкие мероприятия в городских агломерациях: на аварийных и уникальных мостовых сооружениях, железнодорожных переездах и путепроводах и других объектах. Задача, стоящая в настоящий момент перед регионами – обеспечение 100%-ой контрактации заявленных объемов работ на 2019 год в срок – до конца мая.

Между тем в Тверской области, на заседании Правительства, которое прошло 2 апреля, Губернатор Игорь Руденя поручил Министерству транспорта Тверской области перенести старт ремонтной кампании на более ранний срок, чем планировалось изначально и уже в мае приступить к проведению дорожных работ, чтобы завершить основные работы до начала сентября.

Справочно: До 2024 года в рамках реализации **нацпроекта** в Тверской области планируется отремонтировать 1244 километра автодорог регионального значения. В целом по итогам реализации **нацпроекта** на 50% должно снизиться количество мест на дорогах региона, где наиболее часто происходят ДТП.

Всего в 2019 году объём областного Дорожного фонда составит 10,6 млрд рублей – на 45% больше, чем в 2018 году, в 2,5 раза – по сравнению с 2016-м.

1,3 млрд рублей направят на ремонт дорог и дворов в районах Тверской области. При финансовой поддержке области будут приведены в порядок 159 объектов в 41 муниципальном образовании.

<https://vesti-tver.ru/dailynews/masshtabnaya-kampaniya-po-remontu-dorog-ozhidaet-tverskuyu-oblast-v-2019-godu/>

### **ТАСС; 2019.04.03; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 150 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА**

Правительство РФ выделило Тульской области дополнительно 150 млн руб. на реализацию в 2019 году национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Средства будут направлены на строительство путепровода с мостом через реку Упу в Туле, сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«По распоряжению правительства РФ 15 регионов в 2019 году получают дополнительное финансирование по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» на сумму 5 млрд руб. Тульской области выделено 150 млн руб., которые направят на второй этап строительства в Туле восточного обхода с мостом через реку Упу и через железную дорогу», – сказали в пресс-службе.

Общая стоимость строительства второй очереди путепровода составляет 819 млн руб. «Планируется, что в ближайшее время будут проведены публичные слушания по этому проекту, заключить контракт на строительные-монтажные работы намечено до 1 июня», – отметили в пресс-службе.

Восточный обход – часть кольцевой дороги вокруг Тулы. Строительство первой очереди завершилось в 2006 году, протяженность участка составила 3,2 км. «Сейчас транспорт движется по двум полосам, вторая очередь подразумевает возведение моста длиной около

225 м, двухполосного путепровода и реконструкцию существующего участка дороги до четырех полос», – сказали в пресс-службе.

Всего по национальному проекту в Тульской области в 2019 году планируется отремонтировать 197 км дорог, общий объем финансирования превысит 2,3 млрд руб.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6291818>

### **ТАСС; 2019.04.03; ВЛАСТИ КИТАЯ СООБЩИЛИ О ПРОДВИЖЕНИИ РАБОТ ПО ВВЕДЕНИЮ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР**

Работы по подготовке к введению в эксплуатацию первого российско-китайского моста через Амур из села Нижнеленинское Еврейской автономной области в городской уезд Тунцзян на северо-востоке Китая активно продвигаются. Об этом проинформировала в среду администрация граничащей с Россией провинции Хэйлунцзян.

«К настоящему моменту объект в целом завершен. На следующей стадии по мосту проложат рельсы, – говорится в сообщении, опубликованном на сайте администрации. – После того, как все работы будут закончены, произойдет соединение железнодорожной сети Северо-Восточного Китая с российским Дальним Востоком, начнет действовать полностью новый международный транспортный канал».

Как отметили в администрации провинции, правительство КНР рассчитывает, что данное сооружение ускорит продвижение сотрудничества двух стран по проектам инициативы «Один пояс – один путь», а также будет способствовать активному взаимодействию между Китаем, Россией и Монголией в ходе формирования совместного экономического коридора трех государств.

В марте рабочие соединили пролет моста Тунцзян-Нижнеленинское, а ко 2 апреля осуществили монтаж вспомогательных металлических конструкций. На текущем этапе они прокладывают рельсы, которые будут полностью готовы к 20 мая. Сообщение по транспортному объекту планируется открыть к концу июля.

Мост, связывающий Нижнеленинское и Тунцзян, – первый в своем роде железнодорожный объект между Россией и Китаем. Его длина превышает 2,2 тыс. метров, из них более 300 м приходится на российскую сторону. Соглашение о его строительстве было подписано в 2013 году, стоимость первоначально должна была составить 9 млрд рублей.

Позднее работы потребовали дополнительных ассигнований, которые были увеличены на 15-20%. На 25% объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% – Российский фонд прямых инвестиций через российско-китайский фонд. Через мост в Китай планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

<https://tass.ru/ekonomika/6289423>

На ту же тему:

<https://iz.ru/863513/2019-04-03/ukladku-relsov-na-mostu-cherez-amur-mezhdu-rf-i-kr-zavershat-do-iunia>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГСС ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПОСТАВКИ SSJ-100 СЛОВЕНСКОЙ ADRIA AIRWAYS ИЗ-ЗА ЕЕ ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМ**

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) отказалось от поставки 15 самолетов SSJ-100 словенской авиакомпании Adria Airways из-за ее финансовых проблем, сообщил производитель.

«В ноябре 2018 года была достигнута предварительная договоренность о поставке в 2019 году 15 самолетов SSJ-100 в Adria Airways. Соглашение требовало перевода договоренностей в твердый контракт. Структуры, обеспечивающие финансирование сделки, рассмотрев финансовые результаты деятельности авиакомпании Adria Airways за 2018 год, рекомендовали компании «Гражданские самолеты Сухого» отказаться от

сделки, чтобы исключить получение убытков. Рекомендации приняты, и работа по заключению контракта была остановлена», – говорится в сообщении.

«Без подписания твердого контракта поставка самолетов состояться не может», – добавили в ГСС.

Ранее предполагалось, что самолеты будут передаваться Adria Airways в долгосрочный лизинг. Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров, комментируя соглашение, говорил, что его планируется финансировать из средств «европейских финансовых институтов». Стороны также планировали создать совместное предприятие по техническому обслуживанию и ремонту «суперджетов» в аэропорту Любляны.

Adria Airways, по данным открытых источников, основана в 1961 году, базируется в аэропорту Любляны. Выполняет регулярные авиаперевозки в Европу и Ближний Восток. Входит в авиационный альянс Star Alliance.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАЧИНАЕТ ТРЕХДНЕВНУЮ ДИСКУССИЮ С ГУБЕРНАТОРАМИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ**

Правительство РФ в течение трех дней – 4-6 апреля – будет обсуждать с руководителями регионов конкретные вопросы, касающиеся реализации национальных проектов.

Как ранее рассказал журналистам источник в аппарате правительства, начался практический этап реализации национальных проектов, и в процессе этой работы неизбежно возникают шероховатости, которые необходимо снимать.

Он пояснил, что эта работа невозможна без участия региональных руководителей, поскольку значительный объем задач по выполнению **нацпроектов** приходится именно на субъекты РФ.

«Мы пригласили коллег, которые возглавляют проектные офисы в регионах, и в первый день обсудим с ними механизмы контроля за реализацией национальных проектов. Выступит глава Минфина со своим видением этого вопроса, а затем в свободной форме будем обсуждать с коллегами, как нам этот процесс контролировать, что можно улучшить и, может быть, даже премировать тех (чиновников в регионах), которые добьются хороших результатов уже в этом году», – сообщили в аппарате правительства.

Во второй день совещания, по словам источника, соберется ряд министров и губернаторов, а также люди, которые в регионах непосредственно занимаются реализацией **нацпроектов**, ответственные за те или иные направления этой работы.

«Цель обсуждения во второй день – подготовить кейс барьеров (препятствующих работе по **нацпроектам**) и обсудить, что надо сделать правительству, а что регионам, чтобы эти барьеры снять», – отметил источник.

Третий день совещания, по его словам, будет самым важным, это будет фактически встреча всего состава правительства с губернаторами, он пройдет в формате «круглых столов». Не исключено и участие главы премьер-министра РФ.

«Руководители правительства пройдут по всем «круглым столам», посмотрят на принятые участниками встречи решения и выставят свои оценки. В конце состоится некая презентация того, что мы сгенерировали за предыдущие два дня и что должны в ближайшие сроки сделать», – пояснил представитель аппарата правительства.

Такой формат работы правительства с регионами будет использован впервые. Ранее в СМИ сообщалось, что данное мероприятие состоится в корпоративном университете Сбербанка, где регулярно организуются семинары для региональных властей.

### **ТАСС; 2019.04.03; ГОСДУМА ОТКЛОНИЛА ДВА ЗАКОНОПРОЕКТА О ГОСРЕГУЛИРОВАНИИ ЦЕН НА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО**

Госдума отклонила в первом чтении два законопроекта, касающиеся введения государственного регулирования цен на автомобильный бензин и дизельное топливо.

Авторами одного законопроекта выступила группа депутатов от «Справедливой России», второго – от КПРФ.

Первый законопроект предполагал введение государственного регулирования розничных цен в отношении подакцизных видов топлива: автомобильного бензина, дизельного топлива, прямогонного бензина, бензола, параксилола, ортоксилола, авиационного керосина, средних дистиллятов. При этом рост розничных цен на такие нефтепродукты ежегодно не может превышать прогнозируемый уровень инфляции, установленный законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период.

«Анализ структуры формирования цены моторного топлива показывает, что в России чрезвычайно высокие наценки как в розничном, так и в оптовом сегменте, составляющие около 20% его стоимости, тогда как в мире объем указанных наценок составляет около 10%», – указывается в пояснительной записке к документу.

Согласно тексту второго законопроекта, с 1 января 2019 года предлагалось ввести государственное регулирование розничных цен на бензин автомобильный (всех видов) и на дизельное топливо, а также торговых надбавок (наценок) к ценам на них путем установления их предельных уровней. Авторы документа предполагали наделить правительство полномочиями по установлению порядка такого государственного регулирования.

«Как показала ситуация с налоговым маневром, была сделана ставка на поддержку экспортеров нефти и нефтепродуктов, в то время как рядовые потребители попали в уязвимое положение. Рост цен на ГСМ происходит на фоне сложно социально-экономической ситуации в стране», – считают депутаты от КПРФ.

Комитет Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству выступил против принятия законопроектов. По мнению членов комитета, предлагаемые нормы не соответствуют предпринимаемым на высшем государственном уровне мерам и противоречат международным обязательствам РФ, поскольку Россия, являясь государством – членом ЕАЭС, в соответствии со статьей 79 «Взаимодействие государств – членов в сфере энергетики» договора о Евразийском экономическом союзе призвана соблюдать принципы обеспечения рыночного ценообразования на энергетические ресурсы.

<https://tass.ru/ekonomika/6291075>

### **ТАСС; 2019.04.03; ОБЪЕМ ЭКСПОРТА УСЛУГ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ ДОЛЖЕН СОСТАВИТЬ \$450 МЛН**

Предприятия Архангельской области к 2024 году должны экспортировать услуги на сумму порядка \$450 млн, сообщил ТАСС региональный министр экономического развития Иван Кулявцев.

«К 2024 году объем экспорта услуг, оказываемых региональными предприятиями-экспортерами, должен достичь \$450 млн», – сказал Кулявцев.

Он отметил, что до 2018 года Центробанк России не вел статистику экспорта отдельных видов услуг по субъектам РФ.

По его словам, сейчас перед регионом стоит задача сформировать реестр предприятий, у которых есть потенциал в сфере оказания транспортных, строительных, информационных и интеллектуальных услуг, услуг в сфере туризма и отдыха, здравоохранения и образования. Кроме того, для каждого направления должен быть разработан комплекс первоочередных мер по развитию экспорта.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6289821>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОГРУЖЕНИИ НЕНАЛОГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В НК ВСТУПИТ В СИЛУ ТОЛЬКО С 2021Г – МИНФИН**

Законопроект о погружении ряда неналоговых платежей в Налоговый кодекс РФ, который вызвал вопросы у бизнеса, вступит в силу только после истечения переходного периода.

Это одна из договоренностей, достигнутых по итогам совещания по неналоговым платежам с участием представителей бизнес-объединений, которое провел в среду первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, сообщил журналистам его представитель Андрей Лавров.

«Была достигнута договоренность о том, что перевод регулирования неналоговых платежей в Налоговый кодекс в случае его одобрения парламентом должен вступить в силу не ранее 1 января 2021 года. Таким образом, налогоплательщики и налоговые органы должны получить достаточно времени для того, чтобы адаптироваться к новым условиям. Представители бизнеса эту инициативу поддержали», – сказал он.

Члены рабочей группы согласились с необходимостью регулирования целого ряда неналоговых платежей законодательством о налогах и сборах и поддержали предложение о внесении правительством пакета соответствующих законопроектов в Госдуму до окончания весенней сессии, «чтобы провести максимально широкое публичное обсуждение разработанных по просьбе бизнеса новаций на площадке парламента совместно с Основными направлениями бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на очередную трехлетку», сказал А.Лавров.

В рамках пакета законопроектов, переводящих регулирование неналоговых платежей в Налоговый кодекс, будут также предусмотрены изменения в Бюджетный кодекс с тем, чтобы сохранить целевое расходование поступлений платежей, регулирование которых предполагается упорядочить.

Предлагаемые новации не предполагают ни введения принципиально новых сборов, ни увеличения размера налоговой нагрузки – они направлены на создание понятных и предсказуемых условий ведения бизнеса, систематизируют уже существующие сегодня платежи, ограничивают федеральные и региональные власти во введении новых сборов или изменении их размеров, передал А.Лавров слова А.Силуанова на совещании. Ставки предлагаемых вместо уже существующих платежей налогов не будут увеличены, а в разрабатываемом пакете будет предусмотрен 10-летний мораторий на уголовную ответственность за нарушение налогового законодательства в отношении пяти платежей.

Также в ходе заседания А.Силуанов поддержал предложение бизнеса о введении дополнительного моратория на взимание штрафов за нарушение законодательства о налогах и сборах в части рассматриваемых платежей. В ходе доработки законопроектов с ФНС будут обсуждаться механизмы администрирования платежей.

Кроме того, было решено, что пакет законопроектов будет предусматривать введение ряда новых сборов, которые заменят действующие в настоящее время различные платежи за госуслуги, сообщил А.Лавров.

Законопроект о переносе ряда неналоговых платежей в НК Минфин внес в правительство в марте. Представители крупного бизнеса не раз высказывали обеспокоенность этим законопроектом, тема, в частности, обсуждалась на съезде РСПП с участием президента Владимира Путина. Речь идет о плате за негативное воздействие на окружающую среду, об обязательных отчислениях операторов сети связи общего пользования, о плате в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой свыше 12 тонн, а также об утилизационном, экологическом и курортном сборах.

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.03; ГОСЗАКУПКИ УПРОСТЯТ В ДВА ХОДА; МИНФИН РАЗДЕЛИТ РЕФОРМУ ОТРАСЛИ НА БЫСТРЫЕ И СЛОЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ**

Минфин проведет работу по упрощению системы госзакупок в два этапа. Первый пакет поправок, затрагивающий закупки строительных работ, на которые приходится половина госзаказа, власти рассчитывают принять до 1 июля. Документ сегодня будет рассмотрен на заседании правительства — в частности, он предполагает переход от заявки на участие в торгах к согласию на выполнение работ, предусмотренных техзаданием. Параллельно ведомство готовит более обширный законопроект с новациями, на которые согласны все регуляторы. Он включает упразднение ненужных процедур, полную цифровизацию учета всех этапов исполнения контракта и расчета цен и упрощение планирования. Ранее регуляторы рассчитывали на его принятие до конца года.

Вчера на форуме «Госзаказ. За честные закупки» регуляторы рынка — Минфин, ФАС и Казначейство — рассказали о том, как будет проходить реформа отрасли, нацеленная на упрощение и автоматизацию рутинных процедур. Сначала предполагается реализовать наиболее простые меры — по словам заместителя главы Минфина Алексея Лаврова, среди них — упрощение закупочных процедур в сфере строительства (на отрасль приходится половина всех госзакупок). Сегодня этот законопроект Минфина будет рассмотрен на заседании правительства, разногласий по нему нет, рассказал господин Лавров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3932341>

### **ТАСС; 2019.04.03; ПРОЕКТ ОБ УСИЛЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП МОГУТ ВНЕСТИ В ГОСДУМУ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ**

Законопроект об усилении ответственности для водителей, совершивших ДТП в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее гибель людей, может быть внесен уже на следующей неделе. Об этом журналистам сообщил в среду один из авторов инициативы, глава думского комитета по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев.

Он уточнил, что это зависит от получения отзывов от правительства и Верховного суда. «Мы надеемся, что это будет уже в ближайшее время, и внесем, я полагаю, на следующей неделе», — сказал он. Депутат отметил, что текст инициативы был отправлен на отзывы заблаговременно и срок их подготовки истекает на этой неделе.

Пискарев подчеркнул, что законопроект разработан «парламентариями по поручению председателя Госдумы» Вячеслава Володина. Поправки предлагается внести в статьи 263 и 264 Уголовного кодекса РФ.

«Речь идет о том, чтобы существенно увеличить уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортного происшествия лицами, которые находятся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью гражданина или смерть гражданина», — продолжил глава комитета. Он уточнил, что «предлагается увеличить наказание до 15 лет лишения свободы, когда речь идет о гибели двух и более людей, до 12 лет, если [ДТП повлекло] гибель одного человека и до семи лет, если человек получает тяжкий вред здоровью». Более того, это коснется не только водителей, но и лиц, управляющих маломерными судами и легкомоторными самолетами.

«Ежегодно под колесами пьяных водителей у нас в стране погибает примерно 4,5 тыс. граждан. Это половина от всего количества погибших на дорогах Российской Федерации. Это огромное, колоссальное количество погибших, и примерно более 20 тыс. получают тяжкий вред здоровью», — резюмировал депутат.

<https://tass.ru/obschestvo/6289787>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2019.04.03; МОЖЕТ ЛИ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ ПЕРЕЙТИ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРПЕТУУМ МОБИЛЕЙ

Самолет на солнечных батареях уже облетел вокруг земли. По Москве бегают электробусы, а по Петербургу - троллейбусы, умеющие складывать «рога» и проезжать значительные отрезки дистанции своим ходом. Но это пока еще транспорт, полностью зависимый от источников питания и подзарядки. В ближайшее время на улицах вполне могут появиться рейсовые транспортные средства, которые будут почти независимыми от энергии городских сетей, и это будет достигнуто за счет правильной организации систем рекуперации и зарядки с использованием солнечной энергии, считает эксперт по энергоэффективности транспорта, управляющий директор компании «Лиотех» Салават Халилов.

Солнечные зайчики

Может ли городской транспорт перейти на использование перпетуум мобильных?

Салават Халилов: «Перпетуум мобиле» - понятие условное. Пока стоит говорить про экономичное отношение к запасенной на борту электробуса энергии и о снижении ее расхода, а также про использование альтернативных источников энергии для подзарядки. В первую очередь я бы делал ставку на рекуперацию. Как движется городской автобус? Он отъезжает от остановки, разгоняется, едет вперед, приближается к следующей остановке, тормозит, останавливается. Огромная 18-тонная махина, снижающая скорость - это же настоящая динамо-машина! На недавно запущенном в Санкт-Петербурге электробусе провели замеры, и первая статистика показывает, что так теоретически возможно возвращать до 20 процентов использованной энергии. Я думаю, в условиях реального городского движения цифра будет на уровне 10 процентов, но и это уже очень серьезный ресурс.

Сейчас электробусы заряжают на конечных станциях. А что будет, если им на крышу добавить солнечную батарею?

Салават Халилов: Это более трудный путь. Крыша электробуса и так перегружена накопителями энергии и другим оборудованием, если туда добавить еще и солнечную панель с сопутствующим оборудованием, центр масс будет расположен очень высоко, это плохо с точки зрения безопасности. Солнечную батарею надо чистить, зимой убирать с нее снег, это тоже непросто. А самое главное - тут надо просто посчитать - сколько киловатт-час можно будет снять с панели такой площади. Условно говоря, если для 1 километра пробега необходимо 2 киловатт-часа энергии, а в среднем скорость городского автобуса составляет около 20 км/ч, значит, нам надо за 3 минуты, которые займет движение по этому отрезку, выработать те самые искомые 2 киловатт-час, что, конечно же, не достижимо при нынешнем уровне развития техники.

Но прогресс не стоит на месте, ученые уже изобрели солнечные панели с КПД больше 40 процентов. Очевидно, что скоро эта цифра еще вырастет на порядок. Нам надо просто дождаться этого момента?

Салават Халилов: Есть и другой путь. Сейчас в курортных городах Черного моря используются дизельные автобусы. При этом там очень яркое солнце и много ясных дней в году. Есть все предпосылки для развития электробусов. Ведь солнечную панель не обязательно возить на крыше автобуса, ее можно установить на конечной станции. Там она будет под охраной, контролем, с постоянным доступом для обслуживания. А на борту электробуса останется только аккумулятор, так мы еще и на массе машины сэкономим. Он вернулся с маршрута, встал на полчаса на отстой, перезарядил свой накопитель и отправился в новый рейс.

Что делать в других городах? Например, в столице?

Салават Халилов: Одним из главных потребителей энергии в Москве, да и во многих других крупных городах является метрополитен. Но, при этом, он теоретически может и стать ее источником. Поезд с огромной массой идет всегда по одному и тому же маршруту, у него есть точно известные места торможения и остановки. Представляете, сколько энергии сейчас уходит просто в тепло? Ее можно собрать и направить или в накопители на борту вагона или передавать по проводам, проложенным вдоль туннеля, и выводить ее на поверхность.

Рубли и Ватты

Кроме рекуперации и солнечного света, есть другие источники энергии, открывающие такие же перспективы для городского транспорта?

Салават Халилов: На данный момент существует ряд конкурирующих технологий - топливные водородные элементы и аккумуляторы разных систем. Они пока не слишком распространены и дороги. Нам в любом случае нужен электрический ток и аккумулятор для его хранения. На сегодня оптимален литий-ионный аккумулятор. Когда-то, в конце девятнадцатого века сжигание углеводородов в двигателях внутреннего сгорания, как это ни странно звучит, спасло крупные города от экологической проблемы: сотен тонн навоза, оставляемого на улицах лошадьми. Теперь пришло время замещать сжигание углеводородов в двигателях внутреннего сгорания. Это сделает электричество, накопленное в литий-ионных аккумуляторных батареях на борту транспортных средств. При этом электричество будет вырабатываться как на традиционных, гидро- и тепловых электростанциях, на АЭС и за счет альтернативных источников. При этом надо учесть, что даже традиционные тепловые электростанции, стоящие вдали от городов, намного экологичнее для людей, чем дизельный или бензиновый двигатель автомобиля рядом с детским садиком.

Использование электротранспорта обходится дешевле, чем с двигателем внутреннего сгорания.

Салават Халилов: Есть мировая статистика: при среднем суточном пробеге автобуса 200 км стоимость 1 километра что дизельного автобуса, что электрического примерно 1 доллар. Правда, для электробусов в эту сумму уже входит работа по созданию и обслуживанию инфраструктуры. Если же рассматривать российские цены и считать чистый расход топлива или заряда, получаются такие цифры:

- дизельный автобус тратит на 100 км пробега около 40 литров дизельного топлива, в пересчете на каждый километр пути мы получаем в среднем 17-18 руб. на топливо;
- электробус тратит на 1 километр пробега 2-3 киловатт\*час электроэнергии, что обойдется от 4 до 12 руб. в зависимости от используемого тарифа и времени подключения к сети.

Более того, в Китае посчитали, что 1 тысяча электробусов каждый день экономит стране 500 баррелей нефти. Вроде бы цифра не сильно впечатляет, но ведь это же каждый день. Сейчас парк электробусов в Поднебесной уже больше 100 тысяч машин, а это уже более 18 млн баррелей или более 1 млрд долларов в год.

Но электробусы сами по себе дороже дизельных автобусов. Получится окупить их покупку за счет меньших издержек на линии?

Салават Халилов: Сейчас в России есть госсубсидия на закупку электротранспорта - от 7,5 до 8 млн рублей на каждую машину. При этом электробус с завода стоит 24 миллиона рублей (то есть регионам они обходятся в 16 млн руб.), а дизельный городской автобус - 12 миллионов рублей. Растущие экологические требования приводят постепенному удорожанию дизельных машин. У электробуса - обратная зависимость. Почти треть стоимости электробуса составляют литий-ионные аккумуляторные батареи, стоимость которых, в соответствии с многолетней мировой статистикой, снижается. Несложно подсчитать, что стоимость дизельных и электрических автобусов выровняется в начале следующего десятилетия и выгода от покупки электробуса для муниципального бюджета

будет очевидна. Кроме того, автобусные парки тратят значительные суммы на закупку моторных масел, фильтров, обслуживание двигателей внутреннего сгорания. У электрических машин этих расходов просто нет.

Как соотносятся эксплуатационные характеристики у дизельной и электротехники?

Салават Халилов: Максимальные пробеги электробусов зависят от типа зарядки и тех батарей, которые используются в машинах. На сегодняшний день наиболее распространенными являются так называемые электробусы с динамической зарядкой (In-Motion-Charging, IMC), которые очень похожи на традиционные троллейбусы, но при этом имеют возможность двигаться без контактной сети. Их пробег может достигать 20-30 километров. Вторая группа - это электробусы с ультрабыстрой зарядкой (Opportunity-Charging, OC). Они сейчас бегают по Москве. Их пробег может достигать 30-40 верст на одной зарядке, которая осуществляется на конечных станциях. Большинство выпущенных в мире электробусов используют ночную зарядку (Overnight-Charging, ONC), эти машины имеют запас хода на одной зарядке 200 - 300 километров, столько же за сутки проходит и обычный дизельный городской автобус. С точки зрения скорости и пассажироместности отличия незначительные.

Как долго смогут продержаться на линии современные электробусы?

Салават Халилов: Кузов и шасси рассчитаны на 15 лет, причем тут особых отличий между типами техники нет, строят их на одних и тех же заводах. Ресурс литий-ионных батарей - от 3 тысяч циклов зарядки для литий-железо-фосфатные батарей (LFP) (они используются на машинах с ночной зарядкой) до 10 тысяч циклов зарядки для литий-титанатные батарей (LTO) (такие используются в электробусах с ультра быстрой зарядкой, например, как в столице). Если пересчитать в годы, то это по 7-8 лет в обоих случаях. По истечении этого срока будет достаточно заменить батарею и продолжать эксплуатацию электробуса в штатном режиме.

- Литий-ионная батарея очень похожа на живого человека, - размышляет Салават Халилов. - Она работает, устает, питается, стареет и выходит на пенсию. И очень не любит пиковых нагрузок, регулярная разрядка ниже 20 процентов способна катастрофически сократить ее ресурс. После того как аккумулятор отработал свой ресурс в электробусе, он остается вполне работоспособным, но его емкости уже не хватает для тяжелых условий эксплуатации на дорогах, где вибрации, перепады температур, неустойчивая влажность. Но при этом, как и у военного пенсионера, сил - то есть, номинальной энергоемкости - остается процентов на 80. Просто ему надо сменить профессию. Например, старые аккумуляторы можно использовать для организации бесперебойного питания. Так делают во многих странах, к примеру, в Испании. Там аккумуляторы, снятые с электромобилей, после небольшой профилактики отвозят на футбольные стадионы, чтобы при аварийном отключении электричества зрители могли спокойно и комфортно покинуть трибуны.

Тем временем

Без пилота - дешевле

Исследования показали, что рейсовые электробусы смогли бы сэкономить существенную часть заряда, если бы ими управляли не живые водители, а автопилот. Особенно если подключить систему рекуперации. Просто потому, что автоматическая система с заданным алгоритмом будет аккуратнее вести машину, избегать лишних торможений и ускорений и во всех ситуациях выбирать оптимальный режим энергопотребления. А водителю надо оставить две кнопки: включить и выключить - и, конечно же, педаль аварийного тормоза.

<https://rg.ru/2019/04/03/mozhet-li-gorodskoj-transport-perejti-na-ispolzovanie-perpetuum-mobilej.html>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.03; М.ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ЛИНИИ МЕТРО В МОСКВЕ ЗАНИМАЕТ В СРЕДНЕМ ЧЕТЫРЕ-ПЯТЬ ЛЕТ**

Строительство линии метрополитена в столице занимает в среднем четыре-пять лет, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин в эфире телеканала «Москва 24».

«У нас, если мы вот выполняем все наши нормативы градостроительные и организационные, от идеи до сдачи линии метро со станциями – это восемь лет. Мы в среднем строим за четыре-пять лет. Иногда бывает, что там на полгода задержка происходит. Потому что метро – это не отдельное здание. То есть это связанный технологический процесс. Иногда у нас происходят задержки на полгода. Мы переживаем, что мы на полгода задержались. Но я напоминаю, что мы на самом деле строим не восемь лет, а четыре-пять лет», – подчеркнул М.Хуснуллин.

Он отметил, что такие высокие темпы строительства обусловлены рядом причин. «Когда у нас французы спрашивают, а как вам это удается, я говорю, у нас есть несколько таких причин успеха. Первое: у нас все-таки мэр этим вопросом занимается сам постоянно. И мы все вопросы, которые нужны организационные, решаем. Потому что метро же – это не просто построить тоннель. Это сводить территорию. Это переложить тысячи километров коммуникаций. Вот если посчитать все линии метро, то мы уже переложили несколько тысяч километров коммуникаций. <...> Ну и плюс, мы работаем в круглосуточном режиме. Мы одни из немногих таких стран в мире, где стройка настроена на круглосуточный режим», – заключил заммэра.

<https://www.mskagency.ru/materials/2877669>

### **ТАСС; 2019.04.03; НА ЭЛЕКТРОБУСАХ ПЕРЕВЕЗЛИ БОЛЕЕ 2,5 МЛН ПАССАЖИРОВ В МОСКВЕ**

Московские электробусы перевезли более 2,5 млн пассажиров с момента запуска в сентябре 2018 года. Об этом в среду сообщается на сайте мэра и правительства Москвы.

«Московские электробусы – одни из лучших в мире по техническим характеристикам. По последним данным, ежедневно ими пользуются около 30 тысяч человек. Это на 10 тыс. больше, чем в январе», – приводит портал слова заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта Максима Ликсутова.

Всего в Москве действуют более 60 электробусов, для зарядки которых предусмотрены 62 зарядные станции. До конца 2019 года планируется поставить в столицу 300 электробусов и 98 зарядных станций.

<https://tass.ru/moskva/6289596>

### **ТАСС; 2019.04.03; МЦК ПЕРЕВЕЗЛО БОЛЕЕ 540 ТЫС. ЧЕЛОВЕК 2 АПРЕЛЯ, УСТАНОВИВ НОВЫЙ РЕКОРД**

Свыше 540 тыс. человек во вторник 2 апреля воспользовались Московским центральным кольцом (МЦК), что стало новым суточным рекордом для этого вида транспорта. Об этом сообщается в среду в Twitter столичного Транспортного комплекса.

«У МЦК – новый рекорд. Вчера Московским центральным кольцом воспользовались 543 тыс. человек», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, предыдущий суточный рекорд МЦК, который составлял более 523 тыс. человек, был достигнут в феврале текущего года в дни закрытия пяти станций на Сокольнической линии метро: «Красносельской», «Сокольников», «Преображенской площади», «Черкизовской» и «Бульвара Рокоссовского». Всего в тот период МЦК воспользовались 2,56 млн человек. В настоящее время эти станции повторно закрыты для пассажиров до 5 апреля в связи со строительством северо-восточного участка Большой кольцевой линии.

Всего с момента запуска в сентябре 2016 года МЦК перевезло 300 млн пассажиров.

<https://tass.ru/moskva/6289608>

### **ТАСС; 2019.04.03; ПОЛНЫЙ ЗАПУСК НЕКРАСОВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО В МОСКВЕ ПЛАНИРУЕТСЯ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА**

Некрасовскую линию метро собираются запустить в полном объеме в начале 2020 года. Об этом мэр Москвы Сергей Собянин сообщил журналистам.

«Некрасовская ветка, первая часть ее от Некрасовки до Косино, построена. Идут пусконаладочные работы. От Косино до Авиамоторной идет активное строительство станций», – сказал Собянин.

Он добавил, что работы по прокладке тоннелей ведутся новым для современного строительства метро способом – 10-метровыми щитами. Это дает возможность сэкономить ресурсы, ускорить строительство и обеспечить безопасность дальнейшей эксплуатации. Как отметил мэр, власти полагают, что линия будет запущена в полном объеме начале 2020 года.

В материалах мэрии также отмечается, что строить линию протяженностью 18,6 км с девятью станциями начали еще в 2012 году. Первый участок «Косино» – «Некрасовка» уже готов. Его технический пуск провели 31 августа 2018 года, в середине 2019 года планируется открыть пассажирское движение. Строительство второго участка – «Авиамоторная» – «Косино» – собираются закончить в 2019-2020 годах. После открытия Некрасовской линии метро ожидается улучшение транспортного обслуживания порядка 800 тыс. человек.

<https://tass.ru/moskva/6291055>

### **ТАСС; 2019.04.03; СТАНЦИИ МЕТРО «ЛУБЯНКА», «КРОПОТКИНСКАЯ» И «КРАСНЫЕ ВОРОТА» ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2019 ГОДУ**

Станции Сокольнической ветки московского метро – «Лубянку», «Красные ворота» и «Кропоткинскую» реконструируют в этом году, сообщил в среду на пресс-конференции глава столичного департамента градостроительной политики Сергей Левкин.

«В 2019 году запланированы реконструкция и капитальный ремонт 14 объектов метрополитена, в числе которых станции «Лубянка», «Красные ворота», «Кропоткинская», – сказал Левкин.

Он уточнил, что закрытия станций не потребуется. «Конкретный состав работ будет определен после проекта и экспертизы», – уточни Левкин.

<https://tass.ru/moskva/6290182>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; В ПОДМОСКОВЬЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДОРОГУ В ОБХОД ЛОБНИ**

Объявлен открытый аукцион по выбору подрядчика на проектирование дороги «Северный обход Лобни» в Московской области, говорится в пресс-релизе министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«Строительство северного обхода Лобни позволит разгрузить улично-дорожную сеть города, напрямую связав Рогачевское и Дмитровское шоссе и позволив транспортным потокам Рогачевского направления без задержек обходить городскую застройку», – говорится в пресс-релизе.

Ведомство отмечает, что планируется разработка проекта дороги с шестью полосами движения со строительством транспортной развязки на примыкании к Дмитровскому шоссе.

По данным Минтранса, проектирование работ должно завершиться в 2020 году. Начальная (максимальная) цена контракта составляет 272,2 миллиона рублей.

<https://realty.ria.ru/20190403/1552343882.html>

### **РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2019.04.03; ОКНО ДЛЯ ТАКСИСТА: В МФЦ КРЫМА НАЧАЛИ ПРИНИМАТЬ ДОКУМЕНТЫ У ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

Многофункциональные центры Крыма начали предоставлять услугу по выдаче разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров. Об этом сообщает **Минтранс** Республики.

В четырех городах Крыма МФЦ будут выдавать биометрические паспорта. Как отметили в ведомстве, возможность оформления документов таксистами через МФЦ позволит существенно упростить процедуру и сэкономить время крымчан. Государственная услуга по выдаче разрешений, переоформлению разрешений, выдаче дубликатов разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров на территории Крыма осуществляется министерством транспорта.

РИА Крым: <https://crimea.ria.ru/society/20190403/1116355938.html>

### **РБК ПЕРМЬ; 2019.04.03; ПРИКАМЬЮ НАПРАВЛЕНО 600 МЛН НА РЕАЛИЗАЦИЮ КОНЦЕССИОННОГО ПРОЕКТА**

Пермский край получит из федерального бюджета на развитие транспортной системы порядка 1 млрд рублей. 600 млн рублей из бюджета РФ будут направлены Прикамью на реализацию региональных программ, предусматривающих мероприятия, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства. По данным РБК Пермь, речь идет о бюджетном трансферте на строительство концессионного моста через Чусовую. Кроме того 320 млн рублей из бюджета РФ будут направлены на строительство и ремонт автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Прикамье. Информация опубликована порталом правительства РФ. РБК Пермь попросил пресс-службу регионального **минтранса** уточнить, на реализацию каких дорожных проектов будут направлены данные средства.

Между 28 субъектами РФ будут распределены трансферты в размере 65,8 млрд рублей на развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения и 5 млрд рублей между 15 субъектами Федерации на развитие и модернизацию сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Документ, связанный с реализацией ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» был подписан Медведевым 29 марта 2019 года. В целом более 70 млрд рублей из федерального бюджета направляется в регионы на развитие дорожного хозяйства и транспортной сети.

Строительство автомобильного моста через Чусовую – один из наиболее масштабных инфраструктурных проектов, планируемых к реализации в крае на принципах государственно-частного партнерства. Общая стоимость проекта строительства объекта составит порядка 14 млрд рублей, в том числе более 9,5 млрд рублей – из федерального бюджета, 1,4 млрд рублей будет направлено из региональной казны, 3,1 млрд рублей – средства концессионера. В мае ООО «Пермская концессионная компания» была подписана кредитная документация с ПАО «Российский национальный коммерческий банк».

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5ca44afe9a794756fd1d3900>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ОРГАНИЗУЮТ ОЛЕНЬИ ПЕРЕХОДЫ**

Оленьи переходы будут организованы на всем протяжении Северного широтного хода (СШХ), сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов.

Глава региона выступил с докладом о строительстве Северного широтного хода на заседании научно-технического совета ОАО «РЖД» в Москве под председательством главы компании Олега Белозерова. Артюхов рассказал о текущем статусе проекта, его строительстве и последующей эксплуатации.

«Особое внимание округ уделяет вопросам экологии. Это один из приоритетов при реализации проекта. И речь не только о технологиях строительства, но и о таких традиционных и важных для Севера вещах, как, например, организация оленьих переходов на всем протяжении дороги», – приводятся в сообщении регионального правительства слова Артюхова.

По его словам, Северный широтный ход – один из ключевых проектов для стратегического освоения Арктической зоны. «Участие Российской Федерации в нем – показатель государственной значимости. Правительство округа оказывает всестороннюю поддержку по вопросам предоставления земельных участков, необходимых для строительства СШХ, получения разрешений», – отметил глава региона.

Гендиректор ОАО «РЖД» Белозеров отметил, что новая магистраль придаст дополнительный импульс интенсивному освоению ресурсов арктического региона и, как следствие, развитию и укреплению экономики России. «Более чем на 760 километров сократится расстояние, а, значит, и сроки доставки грузов с месторождений северных районов Западной Сибири и Тюменской области», – цитирует Белозерова правительство округа.

В начале октября прошлого года **Минтранс** РФ сообщил о подписании концессионного соглашения на строительство железнодорожного СШХ, который соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири. Предварительно было решено сформировать синдикат из нескольких банков. Это Газпромбанк, ВТБ, ЕАБР и ВЭБ. Также отдельную заявку подал Сбербанк.

<https://ria.ru/20190403/1552344173.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; СОЛНЦЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.04.03; ВЕСОМЫЙ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ**

В 2019 году тяжеловесными поездами планируется перевезти не менее 80 млн т грузов, или более 6% от общего объема погрузки.

Окупаемые инвестиции

В прошлом году на сети РЖД сформировали более 150 тыс. поездов массой свыше 6 тыс. т, отправка которых позволила перевезти дополнительно 50 млн т грузов, что составило 4% от общего объема погрузки, сообщил заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Павел Иванов. По его словам, тяжеловесное движение повышает эффективность использования пропускной способности существующей железнодорожной инфраструктуры. И график движения на 2018-2019 гг. предусматривает увеличение размеров движения поездов повышенной массы и длины. В 2019-м в таких составах планируется перевезти не менее 80 млн т грузов, или более 6% от общего объема погрузки.

На недавнем заседании Объединенного ученого совета ОАО «РЖД» было отмечено, что при развитии тяжеловесного движения важную роль играет отправка поездов, составленных из вагонов с повышенной осевой нагрузкой. В связи с этим рекомендовалось форсировать исследования ученых АО «ВНИИЖТ» о влиянии данного

подвижного состава на объекты путевой инфраструктуры. Напомним, они проводились в прошлом году на участке Качканар – Смычка Свердловской железной дороги. На основе полученных результатов намечено установить перспективные весовые нормы для грузовых поездов и технические характеристики новых локомотивов, которые предстоит заказывать у заводов-изготовителей в дальнейшем, а также уточнить целевые ориентиры по снабжению сети энергоресурсами, что в значительной мере определит будущую модель организации перевозочного процесса.

Весьма показательно, что перед проведением испытаний **Ространснадзор** проверил состояние верхнего строения пути. Выявленные нарушения были устранены, и затем проблем с испытанием нового парка практически не было. Это указывает на то, что для использования вагонов повышенной грузоподъемности в большинстве случаев вполне достаточно просто привести инфраструктуру в нормативное состояние, то есть, по сути, снять те ограничения, с которыми сейчас приходится сталкиваться на многих участках сети. Это, конечно, приведет к росту расходов ОАО «РЖД», но эти проблемы так или иначе все равно придется решать – вне зависимости от типа используемых вагонов, полагают эксперты.

Таким образом, в целом затраты, связанные с расширением полигонов использования подвижного состава с осевой нагрузкой 27 тс, по большей части укладываются в действующие нормативы по поддержанию пути в рабочем состоянии. А с учетом повышенной надежности современных вагонов можно сделать вывод о том, что не только оператор, но и перевозчик получит экономический эффект.

Этот вывод подтверждается как результатами исследований АО «ВНИИЖТ», так и расчетами департамента госполитики в области железнодорожного транспорта **Минтранса** России. Там разработали методику оценки экономической эффективности эксплуатации инновационных грузовых вагонов на железнодорожной инфраструктуре. Данная методика позволяет увязать между собой четыре основные составляющие расходов: на топливно-энергетические ресурсы при обеспечении тяги поездов, на содержание локомотивов в движении в зависимости от их скорости, на содержание пути и обслуживание вагонов в пути следования.

В последнем случае важнейшим показателем служит количество отцепок в ТОР в расчете на 1 млн вагоно-км пробега. Если применить указанную методику, то оказывается, что в конечном счете эксплуатация вагонов с осевой нагрузкой 27 тс может снизить расходы ОАО «РЖД» на тягу поездов и содержание инфраструктуры, а операторов – на обслуживание вагонов в пути следования. Это, в частности, опровергает мнение о том, что широкое внедрение подвижного состава с повышенной грузоподъемностью не окупается.

### Мифы о вагонах

Можно также развенчать и некоторые другие мифы, возникшие по поводу вагонов с нагрузкой 27 тс. Один из них заключается в том, что их нельзя использовать на путях ППЖТ. Однако на самом деле такие вагоны имеют те же габариты, что и с нагрузкой 25 тс, и легко могут размещаться на путях необщего пользования. Это значит, что после угольных маршрутов на обратном пути они способны заходить за попутными грузами, вместо того чтобы следовать порожними. Другое дело, что есть компании, которые свои вагоны с осевой нагрузкой 27 тс все равно предпочитают перегонять обратно порожними. Почему – это вопрос уже другого рода.

Правда, если в подвижном составе с увеличенной грузоподъемностью клиент захочет перевозить дополнительный груз не только по весу, но и по объему, то вагон должен быть спроектирован под габарит Тпр. В таком случае могут возникнуть некоторые ограничения, но это пока вопрос на перспективу.

Другой миф – мол, поезда из вагонов с нагрузкой 27 тс особо не разгонишь. Проведенные исследования показали, что существующая инфраструктура обеспечивает их движение со скоростью до 100 км/ч. Наоборот, подобное преимущество сложно реализовать, потому

что пока основной парк снабжен тележками модели 18-100, которые не рекомендовано разгонять свыше 60 км/ч. Однако проектная и ремонтная документация УВЗ дает возможность модернизации тележки для увеличения скорости. Кроме того, у перевозчика и операторов появляется дополнительный стимул для обновления парка.

Третий миф заключается в том, что вагоны нового поколения плохо вписываются в кривые на поворотах и это ограничивает полигоны их использования. Но это опять-таки не так.

Правда, пока производители не пришли к общему мнению о том, какой должна быть конструкция перспективного подвижного состава. В УВЗ считают целесообразным увеличить нагрузку на ось до 27 тс за счет внедрения трехосной тележки. Это позволит в дальнейшем вести разработки подвижного состава еще большей грузоподъемности. Минус данной идеи состоит в том, что вагон становится более громоздким и тяжелым. В ОВК продвигают вместо этого вариант сочлененных вагонов на обычных двухосных тележках 25 тс. Плюсов в данном случае гораздо больше. Главное, что подвижной состав сохраняет высокую надежность и маневренность. ГОСТы для систем сочленения уже разработаны – осталось их утвердить. А вот на трех- и четырехосные тележки стандарты еще только планируется сформировать.

«Свои решения вагоностроители представили ОАО «РЖД» и операторам. Теперь должны дать свои заключения в Минтранс и Минэкономразвития. Отрегулировать подобные технологии должно государство. Речь идет о том, какое направление инновационной деятельности следует поддержать», – комментирует президент НП «Объединение вагоностроителей» Александр Плешаков.

Тормоза и автосцепка

Что же еще отличает вагоны, создаваемые для тяжеловесного движения, от обычных? По данным НП «Объединение производителей железнодорожного транспорта» (ОПЖТ), вагоностроители намерены добиться снижения числа отцепок в ТОР. Начальник управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Михаил Сапетов сообщил, что ОПЖТ утвердило соответствующую программу повышения надежности вагонов, реализация которой до 2025 года позволит сократить количество ТОРов на 53%. Ожидаемый экономический эффект, по расчетам экспертов ОПЖТ, должен составить 0,5 млрд руб. в виде дополнительной прибыли РЖД и 2,5 млрд руб. – для операторов.

Прежде всего это станет возможным за счет новых конструктивных решений. Пристальное внимание уделяется повышению прочности литых деталей и отдельных узлов. Как считают ученые, это достижимо путем применения технологии поверхностной закалки и композитных материалов, обеспечивающих улучшенную износостойкость.

Проведены исследования надежности автосцепки и способности ее компонентов выдерживать ударные нагрузки, а также рациональных параметров рессорного подвешивания.

Предполагается установить повышенные требования к таким важным элементам конструкции тележек грузовых вагонов, как скользуны, пятники, фрикционные клинья, буксы и адаптеры для колесных пар. Будет совершенствоваться и целый ряд других направлений, касающихся сферы стандартизации, отметил генеральный директор НВЦ «Вагоны» Юрий Бороненко.

Суть исследований сводится к тому, что в мировой практике накоплен большой опыт проектирования грузовых вагонов и ходовых частей, имеющих усиленные технико-экономические параметры.

В частности, в США, Канаде, Австралии эксплуатируют вагоны, укомплектованные тележками с осевой нагрузкой более 30 тс. В России следует учесть этот опыт. Однако не менее важно, чтобы новые конструкции тележек могли безопасно применяться на

действующей инфраструктуре РЖД – иными словами, без оказания сверхнормативного влияния на существующее устройство верхнего строения пути.

Особое внимание уделяется тормозной системе тележек. В этой сфере имеется немало перспективных разработок.

В частности, интересным представляется вариант вагона производства ТВСЗ с увеличенным до 103 куб. м кузовом и пониженным уровнем пола. Его особенность в том, что такая конструкция не позволяет использовать классическую тормозную рычажную передачу. В связи с этим и было найдено новое решение, при котором исполнительная часть устройства была расположена в межосевом пространстве тележки. Это позволило не только высвободить подкузовное пространство вагона, но и эффективнее защитить тормозное оборудование от рисков внешних воздействий. Именно такие вагоны испытывались на участке Качканар – Смычка.

Нужно учитывать, что при вождении тяжеловесных поездов локомотивы распределяются в составе особым образом, поэтому необходима также распределенная система управления тормозами, что и предъявляет повышенные требования к вагонам. Особенно если в ОАО «РЖД» ставят задачу вождения поездов с достаточно высокой скоростью на перегонах.

Заметим попутно, что поиск более надежных и эффективных тормозных систем ведется в АО «ВНИИЖТ» и для грузовых поездов-экспрессов (в расчете на более высокие скорости – до 140- 160 км/ч). Весьма характерно, что новые системы планируется устанавливать только на вагонах современной конструкции. Дело в том, что повышенное тормозное усилие может приводить к проскальзыванию колесных пар и перегреву тормозных колодок. Это предъявляет новые требования к тормозам – как для тяжеловесных, так и для скоростных грузовых поездов.

Более того, разработки должны учитывать планы ОАО «РЖД» по внедрению на локомотивах электронной системы управления тормозами. Это должно увеличить точность и быстродействие их работы. В дальнейшем подобный подход позволит оптимизировать управление тормозной системой поезда с помощью бортового компьютера, что, в свою очередь, повысит эффективность тяжеловесного движения и увеличит межремонтный пробег вагонов. Программа намечена на 10 лет, сообщили в АО «ВНИИЖТ».

### Тяга и инфраструктура

Для развития тяжеловесного движения в ОАО «РЖД» разработали специальные задания заводам-изготовителям локомотивов. Согласно методике **Минтранса** они должны обеспечить не только повышенную тягу, но и более экономный расход топлива и щадящее влияние на путь (как и новые вагоны).

Этим показателям вполне отвечает линейка новых локомотивов, оборудованных микропроцессорной системой управления и поосным регулированием тяги. Последнее означает, что возможен выбор необходимого количества двигателей, которые требуются для ведения поезда. За счет этого электровоз может экономить энергию, а при необходимости – работать с повышенной производительностью. Это актуально при движении на участках со сложным рельефом. Экономить энергию позволяет также применение асинхронных двигателей на электровозах. В их конструкцию заложены увеличенные по сравнению с локомотивами предыдущих поколений межремонтные пробеги. Здесь можно назвать хорошо известные электровозы как в двухсекционном исполнении (2ЭС5, 2ЭС6, 2ЭС7, 2ЭС10), так и в четырехсекционном (4ЭС5К).

За счет передачи переменного тока с силовой установки принцип поосного регулирования силы тяги применен и в новых тепловозах – 2ТЭ25А с асинхронным двигателем и 2ТЭ25КМ с модернизированным коллекторным приводом (90% комплектующих последнего – отечественного производства). Улучшенные

характеристики имеет трехсекционный тепловоз 3ТЭ116У. На тяжеловесное движение рассчитан также магистральный газотурбовоз.

Для использования более мощных локомотивов (как и вагонов с повышенной нагрузкой на ось) в ОАО «РЖД» принимают меры для снятия инфраструктурных ограничений. В частности, для снабжения тяжеловесных поездов энергией недавно на Транссибе было расшито 12 лимитирующих зон между Байкалом и Приморьем. Также были увеличены приемо-отправочные парки ряда станций, включая Карымскую.

На сети внедрена единая технология технического обслуживания составов, позволяющая ускорить выполнение операций на станциях. Создан автоматизированный передвижной комплекс испытания автотормозов вагонов. На самых грузонапряженных участках все более широкое применение находят системы автоматизированной диагностики на ходу подвижного состава, позволяющие повысить маршрутные скорости поездов. Это посты акустического контроля и многофункциональные комплексы технических средств для выявления дефектов буксовых узлов. Первые это определяют по шуму от вибрации подшипников, а вторые – по излучениям от нагрева букс. Еще одна новинка – автоматизированный диагностический комплекс геометрических параметров колесных пар, позволяющий находить их неисправности. Реализация этих и других проектов поможет и дальше развивать тяжеловесное движение на сети.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/vesomyy-grafik-dvizheniya/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.03; ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К ПЕРЕВОЗКАМ СОЗДАЕТ РИСК ВОЗНИКНОВЕНИЯ СЕРОГО РЫНКА ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Введение понятия особо значимых грузов (их список определяет правительство), обязанность операторов предоставлять вагоны и контейнеры и приоритет тем, кто инвестирует в расширение пропускной способности сети, нарушает фундаментальный принцип недискриминационного доступа к ней, создает риски возникновения серого рынка торговли пропускной способностью инфраструктуры и увеличения транспортных издержек предприятий.

Такое мнение высказал генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян на круглом столе «Механизмы ответственности за обеспечение загрузки создаваемых мощностей Восточного полигона» в Аналитическом центре при правительстве РФ.

Как ранее сообщал РЖД-Партнер, ОАО «РЖД» предложило Министерству транспорта РФ внести поправки в законодательство, которые допускают такой приоритетный доступ. Соответствующее письмо, по данным «Коммерсанта», генеральный директор монополии Олег Белозеров отправил главе **Минтранса** России Евгению **Дитриху**.

В письме, в частности, говорится о возможности заключения с РЖД договоров на условиях take-or-pay (грузоотправитель будет нести ответственность за непоставку согласованных объемов груза, а оператор – за непоставку вагонов под него). Монополии разрешается получать с грузоотправителя предоплату в годовом объеме.

Ю. Саакян отмечает, что создание механизмов возмещения инвестиций для крупных инфраструктурных проектов очень востребовано. Однако такие механизмы не должны дискриминировать кого-либо из участников перевозочного процесса.

По оценкам ИПЕМ, в направлении Восточного полигона за прошлый год свои грузы направили более 1,5 тыс. компаний с более чем 1,4 тыс. железнодорожных станций, а общий перечень грузов превысил 1,7 тыс. наименований. «В таких масштабах риск того, что чьи-то интересы будут ущемлены в результате закрепления пропускной способности за несколькими компаниями, очень высок, а такой подход противоречит национальным интересам», – отмечает Ю. Саакян.

Глава ИПЕМ напоминает об опыте формирования рынка операторских услуг, когда вместо профессиональных транспортных компаний нишу в результате либерализации заняли финансовые организации со значительными свободными средствами, негативно повлиявшие на перевозочный процесс и существенно увеличившие затраты промышленных предприятий на перевозку грузов.

«Не появится ли у нас рынок торговли пропускными способностями железнодорожной инфраструктуры, которые уже сегодня являются дефицитными? К сожалению, такой рынок обязательно будет серым. Основными бенефициарами могут стать финансовые институты, к которым вместо ОАО «РЖД» выстроится очередь из грузоотправителей, чьи расходы при этом значительно возрастут», – отмечает Ю. Саакян.

Он также подчеркнул, что железнодорожный транспорт должен продолжать развиваться на принципах общего пользования для широкого круга потребителей, без привязки к отдельным грузам, грузоотправителям и без закрепления пропускной способности за отдельными компаниями.

«Не надо делать из железнодорожного транспорта инструмент государственной монетарной политики, перераспределения поддержки и доходов между отдельными компаниями и отраслями. Для этого у государства есть налоговая система и государственные программы с бюджетным финансированием. Недискриминационный доступ к железнодорожной инфраструктуре – это ключевой принцип стабильности работы экономики и важнейший фактор конкурентоспособности российских производителей на внешних рынках», – резюмировал Ю. Саакян.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/prioritetnyy-dostup-k-perevozkam-sozdaet-risk-voznikoveniya-serogo-rynka-propusknoy-sposobnosti-zhe/>

### **ТАСС; 2019.04.03; НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ОБЕСПОКОЕН ЗАТЯГИВАНИЕМ МОДЕРНИЗАЦИИ ОНЕЖСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА**

Секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев обсудил с заместителями министра промышленности и торговли РФ Георгием Каламановым и Алексеем Беспрозванных экономическое развитие Карелии. Об этом сообщили в пресс-службе Совбеза, напомнив, что Патрушев возглавляет Госкомиссию по подготовке празднования 100-летия региона.

«Отмечено, что благодаря вниманию федерального центра проблемам Карелии удалось снизить количество убыточных предприятий, – говорится в сообщении. – В 2018 году появилось 19 тысяч новых высокопроизводительных рабочих мест (их число увеличилось на 30% в сравнении с 2017 годом)». Кроме того, за год на 14 миллиардов рублей увеличилась прибыль предприятий региона. В 2018 году в сравнении с 2016 годом в два раза увеличился экспорт производимой в регионе продукции.

Продолжается реализация проекта организации производства лесозаготовительной техники на площадке Онежского тракторного завода. Выигравшая конкурс белорусская компания создаст здесь новое производство машин для заготовки древесины. На начальном этапе планируется осуществлять сборку техники из белорусских машинокомплектов с поэтапным углублением технологических операций к 2020 году. Реализуются меры по развитию ООО «Литейный завод – Петрозаводскмаш», где налажено производство литых компонентов, используемых на предприятиях различных отраслей экономики.

«В то же время выражена обеспокоенность реализацией выполнения поручения президента РФ о глубокой модернизации Онежского судостроительно-судоремонтного завода с внедрением цифрового сопровождения производства «цифровая верфь», – добавили в Совбезе. – Минтранс РФ, Минпромторгом РФ и Минкомсвязи РФ так и не выработана единая позиция по порядку ресурсного обеспечения проекта модернизации завода».

Ведутся работы, направленные на улучшение экологической обстановки в регионе. В 2019 году будут созданы особо охраняемые природные территории регионального значения: памятник природы «Условно-коренные леса Заонежья» и природно-рекреационная территория «Побережье Онежского озера».

«В завершение встречи подчеркнуто, что важнейшим стимулом социально-экономического развития Карелии должна стать туристическая отрасль, – говорится в сообщении. – Уже на 600 тысяч жителей республики в год приходится более 800 тысяч туристов». Для эффективного использования туристского потенциала Соловецкого архипелага планируется развитие транспортной инфраструктуры. Предусмотрено создание туристических комплексов на 3 инвестиционных маршрутах: «Кемска волость», «Беломорские петроглифы», «Осударева дорога».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ПОДКОМИССИЯ ООН ПРИЗНАЛА ГЕОЛОГИЧЕСКУЮ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ ТЕРРИТОРИЙ АРКТИКИ К ПРОДОЛЖЕНИЮ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА РФ**

Подкомиссия ООН признала геологическую принадлежность части территорий Арктики к продолжению континентального шельфа России, сообщил глава Роснедр Евгений Киселев на коллегии агентства.

«В рамках тех работ, которые выполнялись Роснедрами и Минприроды России в этом году, в частности, на сессиях подкомиссии ООН подготовлены материалы, которые позволят на 49 сессии подкомиссии принять решение, которое является чрезвычайно важным для нас. Подкомиссия заявила о геологической принадлежности территорий, которые мы включаем в расширенные границы континентального шельфа, к структурам продолжения шельфа и континента Российской Федерации», – сказал он.

«Это важнейшее заявление, которое в какой-то степени определяет успешность нашей заявки», – подчеркнул Киселев.

Как сообщалось, Россия в 2015 году подала в ООН заявку на расширение границ континентального шельфа в Арктике, что позволит увеличить площадь российского шельфа в регионе на 1,2 млн км.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГЛАВА СОВКОМФЛОТА ОЖИДАЕТ ПРИБЫЛЬ В 2019 Г. НА ФОНЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ БАЛАНСА НА ТАНКЕРНОМ РЫНКЕ**

Глава «Совкомфлота» ожидает прибыль по итогам 2019 года на фоне улучшения баланса спрос-предложение на танкерном рынке и восстановления фрахтовых ставок.

«Спрос на морские грузоперевозки начнет заметно восстанавливаться в четвертом квартале 2019 года, а 2019-2020 годы обещают быть прибыльными», – заявил журналистам генеральный директор ПАО «Совкомфлот» (СКФ) Сергей Франк в кулуарах СИП-саммита.

«Компания ожидает, что в четвертом квартале 2019 года ситуация на рынке будет постепенно улучшаться, в том числе за счет выравнивания баланса спроса и предложения на глобальные морские перевозки. Ясно, что после трех лет спада, отсутствия заказов мы явно будем иметь положительную коррекцию рынка. Часть судов сдадут на металлолом, а новые поступления еще не подоспеют. В этой ситуации работающие танкеры будут пользоваться повышенным спросом. В текущем и 2020 году рассчитываем на прибыль», – сказал С.Франк.

По словам С.Франка, 2018 год был худшим после 1992 года для танкерных перевозок. «В первую очередь, отчетливо негативный фон был вызван существенным дисбалансом предложения тоннажа и спроса на него. Сократились поставки нефти из Венесуэлы, Ирана, Ливии, т.е. предложение значительно превысило спрос. Этот дисбаланс стал следствием переизбытка спекулятивных заказов на строительство новых судов после

кратковременного всплеска на рынке в 2015 году, а также сокращения добычи нефти в рамках соглашения «ОПЕК+», – пояснил он.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; МУРМАНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ПОСТРОИЛ I ОЧЕРЕДЬ ЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ ОТ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ ЗА 700 МЛН РУБ**

ПАО «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) (ММТП, входит в СУЭК) в среду открыл первую очередь пылеветрозащитных экранов, сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии открытия.

Стоимость проекта составила 700 млн рублей. Моделированием расположения защитных экранов в 2016 году начала заниматься компания «Шанфэн» (Китай), в 2017 году проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы.

Высота экранов составляет 20 м, глубина свай – до 29 м. Протяженность экранов первой очереди – 568 м. В настоящее время идет строительство второй и третьей очередями длиной 636 м и 700 м соответственно. Работы должны быть полностью завершены в середине 2020 года.

По словам генерального директора ММТП Александра Масько, экраны будут снижать скорость ветра и препятствовать проникновению угольной пыли в район жилой застройки, и если ветер будет скоростью 20 м/с, то после прохождения экрана его скорость упадет до 5 м/с.

Как сообщалось ранее, 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 настоящее время в порту действует система пылеподавления из 14 стационарных и 3 мобильных туманообразующих пушек, способных работать при температуре до минус 30 градусов.

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 ММТП 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.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6292456>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.04; «ВОЛГОТРАНС» СТАВИТ НА КРЫЛО; ПЕРЕВОЗЧИК НЕФТИ ЗАКАЗАЛ СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

Самарский «Волготранс», специализирующийся на перевозках нефтяных грузов, выходит в новый сегмент рынка. По информации “Ъ”, компания заказала у ЦКБ им. Алексева через «Машпромлизинг» четыре пассажирских судна на подводных крыльях «Валдай». Их планируется эксплуатировать на Волге, в Нижегородской области, — возможно, уже с этого года. Эксперты называют это выгодной для «Волготранса» диверсификацией бизнеса. Еще два «Валдая» будут поставлены «Северречфлоту» для работы на реках Обь и Иртыш.

Как стало известно “Ъ”, самарская судоходная компания «Волготранс» приобрела четыре пассажирских судна на подводных крыльях «Валдай». Соответствующее соглашение подписано с ЦКБ им. Алексева и кэптивной лизинговой компанией Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) «Машпромлизинг», рассказали “Ъ” источники в отрасли. По их словам, суда будут эксплуатироваться в Поволжье. В компаниях “Ъ” подтвердили заключение соглашения, стоимость контракта они не раскрывают. В ОСК

“Ъ” добавили, что контракт был подписан в декабре 2018 года. В интервью “Ъ” гендиректор ЦКБ Георгий Анцев говорил, что продажная стоимость в обычной комплектации около 100 млн руб. (см. “Ъ” от 7 июня 2018 года).

«Валдай 45Р» — судно на подводных крыльях для перевозки пассажиров. Проект и его строительство ведет Центральное конструкторское бюро имени Алексеева. Максимальная скорость — 75 км в час. Осадка — около 1 м. Длина — 21,3 м, ширина — 5,2 м. Запас хода — в пределах 550 км. Автономность (продолжительность рейса) — восемь часов. Пассажировместимость — 45 человек, два члена экипажа. Первое судно после 30-летнего перерыва было спущено на воду в 2017 году.

В ЦКБ им. Алексеева “Ъ” уточнили, что всего по контракту с «Волготрансом» будет произведено и сдано в эксплуатацию четыре судна — три с июля до конца осени 2019 года, и еще одно — весной 2020 года. Эксплуатироваться суда будут в бассейне Волги, уточняют в ЦКБ. Помимо этого соглашения у компании есть еще одно — тоже с «Машпромлизингом», на поставку двух судов «Валдай», которые будут работать в бассейне Оби и Иртыша. По договорам оба судна будут переданы заказчику весной 2019 года. Эксплуатантом будет АО «Северречфлот», базирующееся в Ханты-Мансийском автономном округе, рассказали в ЦКБ.

Первый заместитель гендиректора «Волготранса» Алексей Пальгов сообщил “Ъ”, что речной пассажирский флот в данном сегменте нуждается в моральном и физическом обновлении, чтобы соответствовать современным стандартам. Он поясняет, что «Волготранс» решил диверсифицировать бизнес в сторону пассажирских перевозок, так как «имеет большой судоходный опыт, профессиональный штат, готовый обеспечить высокие требования с точки зрения безопасности, надежности и гарантий для пассажиров». Суда будут использоваться как на туристических, так и на регулярных рейсах. Маршруты сейчас уточняются, заключили в «Волготрансе».

В конце марта «Деловой квартал Нижний Новгород» со ссылкой на вице-губернатора Евгения Люлина сообщал, что власти региона ведут переговоры о поставке четырех «Валдаев» для возобновления в этом году региональных пассажирских перевозок. Они собираются открыть речные маршруты Нижний Новгород—Городец и Нижний Новгород—Макарьево. По предварительным оценкам, цена билета составит 300–600 руб., сообщало СМИ. Источники “Ъ” в отрасли полагают, что значительную поддержку проекту окажет регион. Без помощи местных властей такой проект вряд ли окупаем, отмечают собеседники.

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что танкерный сегмент в отдельные периоды имеет низкую доходность, при этом развитие пассажирских перевозок довольно перспективно, особенно такого направления, как скоростной транспорт на подводных крыльях. Она напоминает, что «Волготранс» не впервые готов внедрять новые виды судов отечественной постройки — так, компания решила строить танкер-химовоз по проекту, разработанному ОСК. Кроме того, у «Волготранса» большой опыт реализации проектов с «Машпромлизингом», добавляет госпожа Малышева. По ее данным, компании сейчас прорабатывают еще один проект по линии Минприроды для Арктического региона.

<https://www.kommersant.ru/doc/3932375>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ФАС РЕКОМЕНДОВАЛА РОСНЕФТИ И ЛУКОЙЛУ ДОГОВОРИТЬСЯ О ТАРИФЕ НА ТРАНСПОРТ НЕФТИ ЧЕРЕЗ ВАРАНДЕЙ – АЛЕКПЕРОВ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) рекомендовала «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) и «ЛУКОЙЛу» (МОЕХ: ЛКОН) провести переговоры по тарифу на транспорт нефти через терминал Варандей, сообщил журналистам глава «ЛУКОЙЛа» Вагит Алекперов.

Он отметил, что компания получила решение ФАС по Варандею. «В ближайшее время примем решение окончательное. Скорее всего, будет арбитраж», – сказал он.

На вопрос, на сколько рекомендовано снизить тариф, А.Алекперов ответил: «Ничего не указано. Рекомендовано провести переговоры».

Через Варандейский терминал, принадлежащий «ЛУКОЙЛу», «Роснефть» и «ЛУКОЙЛ» поставляют нефть с проекта Требса-Титова, осваивает которое компания «Башнефть-Полюс» (совместное предприятие «Роснефти» и «ЛУКОЙЛа» в Ненецком автономном округе). В прошлом году «Роснефть» подала жалобу в ФАС на тарифы на перевалку нефти в этом терминале. В середине марта стало известно, что ФАС приняла решение в пользу «Роснефти».

В.Алекперов ранее говорил, что «Роснефти» предлагалось несколько вариантов выхода из ситуации, в том числе своп нефти Требса-Титова на тимано-печорское сырье. «Мы предлагали отдавать им нефть на узле учета Уса «Транснефти» (МОЕХ: TRNF). Замещать нашу нефть нефтью Требса и Титова. Предложения были разные – например, привязать формулу цены перевалки к объему производства (на Требса-Титова), как это делается во всем мире, но их это тоже не устроило», – уточнял он. «ЛУКОЙЛ» подал в ФАС документы, обосновывающие цену перевалки в Варандее.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; АТОМФЛОТ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ РОСТА ГРУЗОПОТОКА ПО СЕВМОРПУТИ ВЫШЕ 80 МЛН ТОНН К 2024Г**

ФГУП «Атомфлот» не исключает роста грузопотока по Северному морскому пути (СМП) до объема свыше 80 млн тонн к 2024 году, сообщила руководитель проекта по развитию грузоперевозок в Обском бассейне «Атомфлота» Наталья Лойк на международной конференции «Логистика в Арктике» в Мурманске в среду.

«Есть определенные риски, но наши эксперты постарались и свели все данные к тому, что 80 млн тонн – посильная работа для всего государства, и этот показатель может быть даже превышен», – сказала она.

Как сообщалось ранее, власти РФ хотят уже к сентябрю текущего года иметь определенность с грузовой базой СМП, перевозки по которому, согласно указу президента РФ Владимира Путина, к 2024 году нужно увеличить до 80 млн тонн.

По оценке Минэнерго, транспортировка углеводородов по всему СМП к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн. Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн – на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн – на уголь. Отправителями СПГ станут проекты «НОВАТЭКа» «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», нефть будет транспортироваться, в основном, с Новопортовского месторождения «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) и Пайяхинского проекта «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов. Экспорт угля с западной части полуострова Таймыр будет осуществлять «Востокуголь».

Минприроды считает, что при сохранении инерционного сценария развития нефтегазовой отрасли уровень грузопотока может составить порядка 60 млн тонн к 2024 году. В случае «прорывного сценария» грузопоток по Севморпути только минерального сырья может составить 77 млн тонн.

Замглавы Минтранса Юрий Цветков говорил, что из 80 млн тонн грузопотока, планируемого к 2024 году, 40% должен обеспечить «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) за счет своих арктических СПГ-проектов. Компания уже запустила «Ямал СПГ» с грузопотоком 16,5 млн тонн СПГ и 1 млн тонн конденсата, планируется еще 1 млн тонн СПГ в год. В 2024-2025 годах «НОВАТЭК» планирует запустить три очереди нового СПГ-завода «Арктик СПГ 2» мощностью 19,8 млн т в год. Таким образом, если «Арктик СПГ 2» будет запущен в срок, грузопоток только с проектов «НОВАТЭКа» составит около 40 млн тонн в год.

Полпред президента России в ДФО Юрий Трутнев, возглавляющий Государственную комиссию по Арктике, в интервью «Интерфаксу» заявлял, что задача загрузки Севморпути к 2024 году до 80 млн тонн потребует значительных усилий, для ее

выполнения будут нужны новые проекты. «Однако для начала надо сформулировать модель управления и систему предпочтений. Создать общее управление процессом привлечения инвестиций в арктический регион, чтобы они были выгодными, надежными, обеспечить поддержку каждому проекту. Только тогда можно будет понять, когда и сколько груза каждый проект может дать Севморпути», – говорил Ю. Трутнев.

### **ВЕСТИ ФМ, МОСКВА; АНИСИМОВ ПАВЕЛ; 2019.04.03; РЕЧНЫЕ ПРОГУЛКИ В МОСКВЕ – ПОД УГРОЗОЙ**

Речные прогулки на майские праздники в Москве – под угрозой. Прогулочные суда не смогут попасть в центр из-за закрытого шлюза в Тушине. Напомним, зимой там размыло берег, и сейчас шлюз стоит без воды. По неофициальной информации, ремонт закончат не раньше лета. Судам придется идти в обход с места зимней стоянки. Это потребует больше времени, и они не успеют к началу весенней навигации. Обозреватель «Вестей ФМ» Павел Анисимов представит детали.

Прогулочные кораблики, которые катают туристов мимо Парка культуры и Воробьевых гор, застряли на северных стоянках – это Химкинское водохранилище, Кимры, Белый городок. Они оказались отрезаны от центра города закрытым на аварийный ремонт шлюзом. Флоту придется делать крюк через Рыбинское водохранилище. Переход займет около двух недель. «Рыбинка» открывается для навигации только 5 мая, и прогулочные суда не успеют дойти в Москву к майским праздникам. Комментирует глава московской Ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов.

**ЕВДОКИМОВ** : Срываются уже проданные экскурсии на 9 мая и фактически половину мая. Иными словами, 20% от общего времени сезона они работать не смогут. Речь идет о 30 судах. Что касается транзитных грузов, то здесь – огромные убытки у судовладельцев. Это и порт Коломна, и Южный порт, Кимры. Там речь идет о порядка 2 миллионов тонн не перевезенных грузов.

Шлюз над Тушинским тоннелем размыло в начале января. Протечку быстро устранили, а вот капитальный ремонт затягивается. Руководство Канала имени Москвы уверяло, что все аварийные работы будут закончены к 1 апреля, и ЧП не повлияет на летнюю навигацию. Потом сроки перенесли на середину апреля. Сейчас говорят, что готовы начать ремонт, но до сих пор нет разрешения от **Ространснадзора**. Даже если нужные бумаги придут завтра, шлюз вряд ли отремонтируют до конца весны, полагает Кирилл Евдокимов.

**ЕВДОКИМОВ** : По имеющейся информации, документы нам никто не показывает, там либо произошло размытие гидроизоляции, либо ее просто при строительстве не положили. Соответственно, это нужно устранить кардинально, иначе есть риск дальнейшего прорыва тоннеля.

Что касается многодневных речных круизов с отправлением из Москвы, долгий ремонт тушинского шлюза им не мешает. Большие лайнеры не проходят в центр города по габаритам и сразу отчаливают от северных речных ворот столицы, рассказывает пресс-секретарь «Мостурфлота» Александр Филимонов.

**ФИЛИМОНОВ** : Изначально Северный речной вокзал проектировался таким образом, чтобы круизные теплоходы уходили сразу за МКАД и не мешали навигации на Москве-реке. Поэтому этим шлюзом не пользуются.

Автолюбители тоже не заметят изменений в трафике из-за ремонта аварийной дамбы. Власти обещали не перекрывать Тушинский тоннель на время восстановительных работ.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2156709/>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.03; СТРУКТУРА ОАК ВЗЫСКАВАЕТ С АЭРОПОРТА «ЖУКОВСКИЙ» 300 МЛН РУБЛЕЙ**

Это долг за пользование аэродромом, сумма претензий может вырасти в разы

100%-ная «дочка» Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) – Летно-исследовательский институт им. Громова (ЛИИ) подал иск на 162,6 млн руб. к компании «Рампорт аэро», владеющей и управляющей аэропортом «Жуковский». Об этом говорится в картотеке судебных дел. Арбитражный суд Московской области начнет его рассмотрение 29 апреля. Деталей иска в материалах суда нет.

Иск связан с платой за использование взлетно-посадочной полосы в 2017 г., рассказали представители «Рампорт аэро» и ОАК.

Аэропорт «Жуковский» заработал в сентябре 2016 г. Но он владеет лишь терминалом. Взлетно-посадочная полоса принадлежит ЛИИ. Этот институт является головной организацией российской авиационной отрасли по летным исследованиям и испытаниям летательных аппаратов. В частности, здесь проходил испытания новейший российский среднемагистральный самолет МС-21.

ЛИИ как владелец полосы отказался заключать долгосрочный договор аренды аэродрома, говорит представитель «Рампорт аэро». Вместо этого стороны заключили агентский договор. По нему аэропорт продает авиакомпаниям услуги ЛИИ за взлет-посадку. При этом под угрозой остановки аэропорта, который только-только начал обслуживать первые рейсы, был подписан план по сборам на 2017 г. – 294 млн руб., продолжает представитель «Рампорт аэро».

Но за 2017 г. аэропорт перечислил ЛИИ только 68 млн руб. Это абсолютно все сборы с авиакомпаний за взлет-посадку, ведь пассажиропоток «Жуковского» составил всего 460 000 человек, продолжает представитель «Рампорт аэро». ЛИИ же пытается взыскать разницу между этой суммой и подписанным сторонами планом плюс пени.

Первый иск на 142 млн руб. за часть доходов 2017 г. ЛИИ подал еще в 2017 г. и выиграл в двух инстанциях. Сейчас решение обжалуется в кассации, следует из картотеки арбитражных дел. Сейчас подан иск на вторую часть суммы – 162,5 млн за остаток по платежам за 2017 г.

За 2018 г. аэропорт перечислил ЛИИ 139 млн руб., так как трафик вырос до 1,16 млн человек. Прогноз на этот год – 200 млн руб., говорит представитель «Рампорт аэро».

Аэропорт считает эти отношения кабальными и план по сборам на 2018 и 2019 гг. подписывать отказался. Ведь за этот год ЛИИ хотел получить 280 млн руб. Но теперь ЛИИ не угрожает остановкой, так как аэропорт показывает хорошую динамику выплат, добавляет представитель «Рампорт аэро».

Большинство гражданских аэродромов России принадлежат **Росавиации**. По данным ГосНИИ гражданской авиации, аэропорты с трафиком от 1 млн человек в год и выше платят за аренду аэродрома 10-20 млн руб. Только московские аэропорты, крупнейшие в стране, заплатили больше. Но их трафик во много раз выше.

Все арендаторы еще и несут расходы на содержание аэродромов, уборку снега, у московских аэропортов они могут достигать 1 млрд руб. в год, говорит человек, близкий к ОАК. «Рампорт аэро» как агент на содержание ничего не тратит, добавляет он. А у ЛИИ расходы большие, ведь его полоса – самая длинная в Европе (5 км), а агентская плата «Жуковского» расходы не покрывает.

Аэропорт не раз предлагал сам чистить полосу, это обходилось бы максимум в 120 млн руб. в год, парирует представитель «Рампорт аэро». Но ЛИИ отказывается, ссылаясь на секретность своих объектов.

Это обычный спор хозяйствующих субъектов. Стороны добровольно заключили соглашение, в связи с невозможностью его исполнения со стороны «Рампорт аэро» ЛИИ прибегнул к легитимному инструменту арбитражного разбирательства, говорит представитель ОАК. Невозможность договориться во внесудебном порядке вынудила ЛИИ подать иски. Представитель ОАК не уточняет, планирует ли институт требовать компенсации за 2018-2019 гг. «Ростех» в курсе конфликта, заявил лишь представитель госкорпорации.

Если аэропорт считает соглашение кабальным, то его надо было оспаривать в течение года после заключения, говорит управляющий партнер юрфирмы «Ковалев, Тугуши и партнеры» Сергей Ковалев. Сейчас срок давности истек. Но ответчик может попытаться доказать в суде, что требуемые штрафы несоразмерно велики: если аэропорт как агент делал все возможное для привлечения авиакомпаний, не допускал явных ошибок в деятельности, то штрафы должны быть ниже или вовсе отсутствовать, несмотря на соглашение, добавляет Ковалев.

Структура ОАК взыскивает 300 млн руб. с аэропорта «Жуковский»

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/03/798243-oak-vziskivaet-s-aeroporta-300-mln>

### **ИНТЕРФАКС-УКРАИНА; 2019.04.03; УКРАИНСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПРЕТИЛО НЕРЕГУЛЯРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ УКРАИНОЙ И РФ**

Правительство Украины запретило нерегулярные авиарейсы между Украиной и Россией, за исключением рейсов, необходимых для обеспечения действий миссий международных организаций.

«Предлагается установить запрет на осуществление нерегулярных рейсов перелета между Украиной и государством-агрессором за исключением рейсов полетов, необходимых для обеспечения действий миссий международных организаций, ООН, ОБСЕ и Красного креста», – говорится в тексте предложения, внесенного министром внутренних дел Арсеном Аваковым, которое было поддержано правительством.

А.Аваков отметил, что соответствующее решение принято на основании анализа перелета кандидата в президенты от партии «Оппозиционная платформа – За жизнь» Юрия Бойко в РФ. «Господин Бойко воспользовался лазейкой в нашем законодательстве, получил соответствующее добро ФСБ Российской Федерации на такой прямой перелет», – добавил министр.

В частности, речь идет о том, что ранее принятые запреты не распространялись на нерегулярные рейсы между Украиной и РФ, которые осуществлялись воздушными судами, не зарегистрированными в РФ.

Как сообщалось, президент Украины Петр Порошенко указом от 16 сентября 2015 года ввел в действие решение СНБО от 2 сентября «О применении персональных специальных экономических и других ограничительных мер (санкций)», под которые подпал ряд российских авиакомпаний, в том числе крупнейшая – «Аэрофлот».

Аналогичные санкции введены в отношении госавиакомпаний РФ «224 летный отряд», «ВИМ-Авиа», «Газпром-Авиа», «Донавиа», «Когалымавиа», «Оренбургские авиалинии», «Полет», Red Wings, «Россия», «РусДжет», «РусЛайн», «Сибирь», «Трансаэро», «Уральские авиалинии», «Якутия», «Ямал» и др. 25 сентября Кабинет министров Украины принял решение о запрете полетов в Украину этих российских авиакомпаний.

В свою очередь, **Федеральное агентство воздушного транспорта** (Росавиация) с 25 октября 2015 года ввело полный запрет на использование воздушного пространства РФ для авиакомпаний Украины.

В ноябре того же года Госавиаслужба Украины уведомила российскую сторону о запрете транзита через Украину для авиакомпаний РФ с 26 ноября.

На ту же тему:

<https://tass.ru/info/6291105>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; НАЗВАНЫ ЛУЧШИЕ АВИАКОМПАНИИ В МИРЕ**

Сингапурская Singapore Airlines возглавила рейтинг лучших авиакомпаний мира, составленный агрегатором TripAdvisor за нынешний год на основе оценок пользователей.

Второе и третье место заняли катарская Qatar Airways и тайваньская EVA Air соответственно. Пятерку лидеров замыкают Emirates, штаб квартира которой находится в ОАЭ, и японская Japan Airlines.

Также в топ-10 попали американская Southwest Airlines, бразильская Azul, новозеландская Air New Zealand, британский лоукостер Jet2.com и японская компания All Nippon Airways (ANA).

Помимо этого, пассажиры отметили Emirates за лучший салон первого класса, Qatar Airways – за лучший салон бизнес класса, а Air New Zealand и Singapore Airlines – за лучшие премиум-эконом и эконом классы соответственно.

Среди российских авиаперевозчиков лучшим названа дочка «Аэрофлота» «Россия».

<https://ria.ru/20190403/1552336067.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ГЛАВА АЭРОФЛОТА ЗАЯВИЛ О СНИЖЕНИИ СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ В ЕВРОПУ И США В ВАЛЮТНОМ ЭКВИВАLENTE**

Стоимость билетов «Аэрофлота» на рейсах в Европу и США за последнее время уменьшилась, если пересчитать рублевые цены в валюту, заявил глава компании Виталий Савельев.

«Если возьмете билеты «Аэрофлота» в Европу или Америку, я могу сказать ответственно, что они подешевели, если вы пересчитаете в валюту», – сказал глава авиакомпании на заседании коллегии Минтранса РФ.

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), пояснил он, платит за лизинг воздушных судов, включая отечественные «суперджеты», в валюту, за страховку, питание, хэндлинг – также в валюту.

«Так, а как нам это все компенсировать? – сказал В.Савельев. – Поэтому на самом деле билеты, если вы пересчитаете рубли в валюту, для пассажиров дешевеют».

Он также напомнил про итоги мониторинга цен на авиабилеты, который в начале года проводила Федеральная антимонопольная служба.

«ФАС в марте месяце дала оценку всем авиакомпаниям по подорожанию билетов – в пределах 5%, с чем мы согласны», – заявил глава «Аэрофлота».

### **ТАСС; 2019.04.03; «АЭРОФЛОТ» РАССЧИТЫВАЕТ «ПОСТАВИТЬ НА КРЫЛО» 200 ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ К 2026 ГОДУ**

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» рассчитывает к 2026 году эксплуатировать 200 самолетов отечественного производства, если авиастроители смогут выполнить заявленные производственные цели. Об этом говорится в презентации «Аэрофлота», представленной в ходе выступления главы авиакомпании Виталия Савельева на итоговой коллегии Минтранса.

Он отметил, что компания эксплуатирует уже 50 машин SSJ-100.

«Мы сегодня подписали контракт на 100 воздушных судов SSJ-100 и 50 воздушных судов MC-21, – сказал Савельев. – Если все это произойдет, и наша авиапромышленность все это с успехом выполнит, то к 2026 году каждое второе воздушное судно [в «Аэрофлоте»] в среднем сегменте будет отечественным».

Задача «Аэрофлота» будет заключаться в том, чтобы вывести машины на тот уровень, когда они полностью соответствуют характеристикам, заявленным в контрактах, добавил глава авиакомпании.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.03; В РОСАВИАЦИИ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ О НОВЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К ПОДЕРЖАННЫМ САМОЛЕТАМ**

Росавиация не ужесточала требования к эксплуатации подержанных иностранных самолетов, приостановки эксплуатации – это часть систематической работы ведомства,

направленной, в первую очередь, на безопасность полетов, сообщила РИА Новости представитель Росавиации.

Газета «Коммерсант» в среду написала, что Росавиация ужесточила требования к эксплуатации подержанных иностранных самолетов. В частности, за прошедший месяц была приостановлена эксплуатация минимум трех самолетов авиакомпаний Azur Air и Nordwind.

«Никаких новых подходов у ведомства нет. Росавиация ведет целенаправленную, систематическую работу, направленную, в первую очередь, на безопасность полетов, комфортабельность перевозок, повышение регулярности полетов и обеспечения качества обслуживания для пассажиров», – сказала представитель Росавиации.

Она отметила, что ведомство действительно было вынуждено приостановить эксплуатацию Boeing 777, ввезенного авиакомпанией Azur Air. Причиной послужили выявленные несоответствия конструкции воздушного судна типовой конструкции, сертифицированной в России, которые были связаны с доработками самолета по изменению компоновки пассажирского салона с целью увеличению пассажироместимости в ущерб комфортабельности перевозок, пояснила представитель ведомства.

Также Росавиацией было выявлено несоответствие аварийно-спасательного оборудования воздушного судна действующим стандартам безопасности, установленным компанией Boeing.

«После устранения замечаний воздушное судно было допущено к эксплуатации с некоторыми эксплуатационными ограничениями, в том числе и по пассажироместимости, чтобы обеспечить возможность резервирования его полетов другими воздушными судами, имеющимися в парке авиакомпании Azur Air», – отметила представитель Росавиации.

По данным «Коммерсанта», глава Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун написал письмо министру транспорта Евгению Дитриху, попросив его проконтролировать соблюдение Росавиацией «норм воздушного законодательства». В письме говорится, что регулятор применяет избыточные требования к перевозчикам по надзору за безопасностью полетов, результатом которых стали массовые случаи «неправомерного отказа» в сертификации самолетов.

<https://ria.ru/20190403/1552340193.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; «ПОБЕДУ» НЕ СТАНУТ ПРИНУЖДАТЬ К ПОКУПКЕ МС-21 ВМЕСТО BOEING – АППАРАТ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА БОРИСОВА**

Лоукостер «Победа» не будут обязывать покупать самолеты МС-21 вместо Boeing 737 Max, подтвердили «Интерфаксу» в аппарате вице-премьера РФ Юрия Борисова.

«МС-21 не может быть закуплен «Победой» в качестве альтернативы Boeing 737 Max, поскольку экономика лоукостера подразумевает монопарк самолетов. К такому выводу пришли участники совещания у вице-премьера Юрия Борисова», – сообщили собеседники агентства в среду.

Ранее Минпромторг и ОАК по поручению подкомиссии по ОПК прорабатывали вопрос целесообразности импортозамещения части закупки «Победой» 30 самолетов Boeing 737 Max.

«Все участники совещания, включая руководство «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT), сошлись во мнении, что вынесение на правительственную комиссию по импортозамещению под председательством премьера Дмитрия Медведева вопроса о закупке 30 самолетов Boeing 737 Max с 2022 года до выяснения причин авиакатастроф не актуально», – сообщили в аппарате.

### **ТАСС; 2019.04.03; «ПОБЕДА» НЕ БУДЕТ ЗАКУПАТЬ BOEING 737 MAX 8 ДО ВЫЯСНЕНИЯ ПРИЧИН КАТАСТРОФ**

Российский лоукостер «Победа» не сможет закупить 30 самолетов Boeing 737 MAX 8 до выяснения причин авиакатастроф самолета данного типа, произошедших 10 марта 2019 в Эфиопии и 29 октября 2018 года в Яванском море. К такому выводу пришли участники совещания у вице-преьера РФ Юрия Борисова, сообщили в среду ТАСС в аппарате замглавы правительства.

С 2018 года для развития импортозамещения в авиапроме покупка самолетов стоимостью более 1 млрд рублей должна получить одобрение правкомиссии по импортозамещению.

«Все участники совещания, включая руководство «Аэрофлота», сошлись во мнении, что вынесение на правительственную комиссию по импортозамещению под председательством премьера Дмитрия Медведева вопроса о закупке 30 самолетов Boeing 737 Max с 2022 года до выяснения причин авиакатастроф не актуально», – сказали в аппарате.

Участники совещания также отметили, что MC-21 не может быть закуплен «Победой» в качестве альтернативы Boeing 737 Max 8, поскольку экономика лоукостера подразумевает монопарк самолетов. Ранее Минпромторг и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) по поручению подкомиссии по ОПК прорабатывали вопрос целесообразности импортозамещения части закупки «Победой» 30 самолетов Boeing 737 Max, которые планируются с 2022 года, напомнили в аппарате Борисова.

Источник ТАСС, близкий к участнику совещания у вице-преьера, ранее сообщал, что на эксплуатации MC-21 сосредоточится «Аэрофлот», «Победа» же продолжит выстраивать монопарк на базе Boeing 737. Сейчас у лоукостера 24 самолета Boeing 737-800NG.

<https://tass.ru/ekonomika/6290117>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; AZUR AIR В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ РАСШИРИТ ЧАРТЕРНУЮ ПРОГРАММУ ИЗ РЕГИОНОВ РФ**

AZUR air в летнем расписании этого года (действует с конца марта до конца октября) расширит чартерную программу из регионов РФ.

Так, согласно сообщению перевозчика, с конца апреля и в мае начнутся рейсы в Турцию с вылетами из Махачкалы, Магнитогорска и Орска. В мае запланированы полеты во Вьетнам из Магадана.

«В текущем сезоне увеличится число рейсов на турецком направлении, причем не только в Анталию, но и на побережье Эгейского моря. Из ряда российских регионов в Анталию будут летать более вместительные воздушные суда Boeing-767-300, рассчитанные на перевозку 336 пассажиров в салоне экономического класса. По маршруту Москва – Бодрум (Турция – ИФ) планируется использовать флагман авиакомпании – Boeing-777-300ER, рассчитанный на перевозку 428 пассажиров», – сообщает AZUR air.

Также авиакомпания начинает полеты в Даламан (Турция) из Калининграда и Белгорода, возвращает полеты в Анталию для жителей Тюмени, Сургута и Челябинска. Запланированы полеты в Ларнаку (Кипр) из Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону и Краснодар, в Камрань (Вьетнам) из Сургута. Будет запущена полетная программа из Санкт-Петербурга в Санью (Китай), на Пхукет (Таиланд) и в Энфиду (Тунис). Из Москвы в мае будут рейсы на Крит и Родос.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ONUR AIR ЛЕТОМ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ АНАПЫ В СТАМБУЛ**

Турецкая авиакомпания Onur Air включила в летнее расписание полетов рейсы Анапа-Стамбул, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе российского аэропорта.

«Международные рейсы из аэропорта Анапы начали выполняться только в прошлом году. И сегодня мы активно развиваем это направление. Onur Air стала первой авиакомпанией,

которая начнет выполнять полеты по маршруту Анапа-Стамбул», – сказал сотрудник пресс-службы.

В настоящее время расписание рейсов еще не утверждено.

Между тем авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в летнем сезоне возобновляет полеты по маршруту Анапа-Ташкент.

Всего в рамках летнего расписания авиасообщение с Анапой обеспечат 18 авиакомпаний по 50 внутренним и международным направлениям.

Летнее расписание полетов действует с 31 марта и продлится по 26 октября 2019 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ОСПАРИВАЕТ ПЕРЕДАЧУ «ИЖАВИА» В УПРАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ, ПРИНАДЛЕЖАЩЕЙ ЕЕ ГЕНДИРЕКТОРУ**

Арбитражный суд Нижегородской области назначил на 22 апреля рассмотрение иска Приволжской транспортной прокуратуры к АО «Ижавиа» и ее управляющей компании ООО «Поможем», следует из материалов картотеки арбитражных дел.

В судебном определении сообщается, что заявление подано «о признании сделки недействительной».

Третьими лицами выступают министерство имущественных отношений Удмуртии, Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России и ее управление по Удмуртии.

Старший помощник Удмуртского транспортного прокурора Ксения Лаптева пояснила журналистам, что целью иска является признание недействительной сделки о передаче ООО «Поможем» прав управляющей компании «Ижавиа».

«Конечная цель – чтобы этот договор был расторгнут. Признание сделки недействительной с последующим возвращением друг другу (сторонами – ИФ) всего полученного по этой сделке», – сказала К.Лаптева.

По ее словам, для этой сделки необходимо было получить согласие ФАС, но, по информации прокуратуры, соответствующее обращение в антимонопольную службу направлено не было.

Она добавила, что сумма иска составляет 297 млн рублей, что равняется стоимости контракта с ООО «Поможем» на управление «Ижавиа».

Как пояснила К.Лаптева, по законодательству, согласование сделки в ФАС необходимо, если в ходе нее передаются более 10% имущества, которое задействовано в производстве естественной монополии и при этом в результате его приобретения хозяйствующий субъект получает прибыль более 1% от собственного дохода. Она отметила, что в данном случае естественной монополией у «Ижавиа» являются аэропортовые услуги.

«Было передано в управление все предприятие, весь имущественный комплекс «Ижавиа», в том числе аэропортовый, то есть 100% было передано. И доход хозяйствующего субъекта от этого вида деятельности тоже будет превышать 1% по последнему утвержденному балансу. Для заключения этой сделки необходимо было получение предварительного согласия федерального антимонопольного органа», – сказала старший помощник Удмуртского транспортного прокурора.

В «Ижавиа» и «Поможем» оперативно получить комментарии «Интерфаксу» не удалось.

В январе сообщалось, что АО «Ижавиа» на пять лет передано в управление ООО «Поможем», принадлежащему гендиректору авиакомпании Александру Синельникову. Максимальная сумма контракта с этим ООО за это время составит 297 млн рублей.

В декабре 2018 года «Ижавиа» размещала на сайте госзакупок информацию о закупке у единственного поставщика услуги по передаче полномочий единоличного исполнительного органа управляющей организации, какой именно – в материалах не указано. Максимальная стоимость закупки оценивалась в 297 млн рублей. В материалах госзакупок говорилось, что управляющая компания должна за вознаграждение заниматься вопросами текущей деятельности, совершением сделок, распоряжением имуществом

общества, утверждением договорных цен на продукцию и услуги, вести бухучет. Договор действует до 30 ноября 2023 года.

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОНОВА ТАТЬЯНА; 2019.04.03; ПИЛОТ-ЗАОЧНИК СУДИТСЯ С РОСАВИАЦИЕЙ, ГДЕ ЕГО ДИПЛОМ ПОСЧИТАЛИ НЕПРАВИЛЬНЫМ**

Он пытается доказать, что главное для летчика – это часы, проведенные за штурвалом. Пускать за штурвал самолетов пилотов-заочников не хочет **Росавиация**. Конфликт между летчиком и чиновниками, которые сочли его диплом неправильным, разбирает Верховный суд.

Тяжбу с **Росавиацией** затеял пилот Евгений Саблин. Сотрудники ведомства отказались выдавать мужчине свидетельство пилота коммерческой авиации. Камнем преткновения стал диплом Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, где учился авиатор. Чиновников смутило, что подготовку по профилю «Аэронавигация» он прошел на заочном отделении. Между тем по остальным параметрам пилот полностью соответствовал требованиям. Кроме того, у кандидата имелся достаточный опыт пилотирования воздушных судов различных классов – за свою карьеру истец налетал более 3000 часов. Однако Домодедовский городской суд, который первым разбирался в споре летчика с чиновниками, ответил ему отказом. По мнению судей, диплом заочника говорит лишь о том, что студент получил теоретическую подготовку. Представители ведомства также ссылались на то, что истец получил часы налета не в государственном вузе, а в частном учебном центре. Апелляцию в Мособлсуде летчик выиграл. Суд второй инстанции счел, что разницы между очным и заочным обучением нет. Ведь выпускники в обоих случаях получают одинаковые дипломы единого государственного образца. А значит, все они имеют право претендовать на свидетельство пилота. Чиновники на этом не успокоились и подали жалобу в Верховный суд, который пришел к неоднозначному выводу. Как отметила коллегия высших судей, Воздушный кодекс не раскрывает, что входит в понятие профессиональной подготовки летчика. Масса требований к уровню и качеству этой подготовки содержится в различных ведомственных актах. Из законов ясно лишь то, что обучение пилотажу предполагает теоретическую, тренажерную и летную подготовку. При этом до конца не ясно, может ли пилот обучаться в частных центрах. В связи с этим непростое дело придется вновь пересматривать.

<https://www.mk.ru/social/2019/04/03/pilotzaochnik-suditsya-s-rosaviaciyey-gde-ego-diplom-poschitali-nepravilnym.html>

### **ТАСС; 2019.04.04; ШЕСТЬ ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ В ПОДМОСКОВЬЕ**

Шесть человек погибли в результате ДТП с микроавтобусом в Подмоскowie на трассе «Дон», еще двое пострадали. Об этом ТАСС сообщили в Главном управлении МЧС по Московской области.

«На 65-м км трассы М-4 «Дон» в Домодедове столкнулись фура и микроавтобус. Погибли шесть человек, еще двое получили травмы», – сказал собеседник агентства. Среди пострадавших есть ребенок.

<https://tass.ru/proisshestviya/6293885>

### **ГТРК «НОВОСИБИРСК»; 2019.04.03; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД НАСМЕРТЬ СБИЛ 14-ЛЕТНЮЮ ДЕВОЧКУ**

14-летнюю девочка погибла под колесами грузового поезда на перегоне Жеребцово – Сокур. Об этом сообщает ГТРК «Новосибирск» со ссылкой на Следственное управление на транспорте Следственного комитета Новосибирской области.

Известно, что от полученных травм девушка скончалась на месте. Для выяснения всех обстоятельств происшествия следователи провели экспертизу. Ее результаты станут известны в ближайшее время. По предварительной версии, причиной трагедии мог стать сильный ветер, который затянул школьницу под состав поезда. Расследование дела продолжается.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3133335>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; В ОТНОШЕНИИ ТАКСИСТА, СБИВШЕГО СОТРУДНИКА ДПС В МОСКВЕ, ВОЗБУЖДЕНО ВТОРОЕ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО – СК**

Следователи возбудили новое уголовное дело по факту ДТП, в котором водитель такси сбил сотрудника дорожно-патрульной службы (ДПС) на Третьем транспортном кольце в Москве, сообщила «Интерфаксу» представитель столичного главка Следственного комитета (СК) Юлия Иванова в среду.

«По поручению руководителя Главного следственного управления СК РФ по Москве Андрея Стрижова возбуждено уголовное дело по факту оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности (238 УК РФ)», – сказала Ю. Иванова.

По ее словам, «следователи дадут соответствующую правовую оценку действиям всех лиц, отвечающих за качество предоставления услуг по перевозке пассажиров и соблюдение требований законодательства в сфере осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси».

Представитель столичного главка СКР отметила также, что следствие продолжает расследование ранее возбужденного уголовного дела в отношении 25-летнего водителя такси, которому предъявлено обвинение в совершении преступления по статье 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью).

«По данным медиков, мужчина был за рулем в состоянии наркотического опьянения. При этом водитель настаивал на том, что не видел сотрудника полиции», – сказала накануне Ю. Иванова.

Ранее в пресс-службе столичного главка МВД сообщили, что 31 марта сотрудник ДПС был госпитализирован после наезда водителя на ТТК. По данным полиции, сотрудник оформлял ДТП, когда на него наехал водитель автомобиля «Шкода Рапид». В результате происшествия сотрудник ДПС получил ранения различной степени тяжести.

Накануне Пресненский суд Москвы санкционировал арест на два месяца водителя, сбившего сотрудника ДПС. «В отношении Хусейна Гугаева судом избрана мера пресечения в виде заключения под стражу на срок до 31 мая», – сообщил «Интерфаксу» пресс-секретарь суда Алексей Черников.

Тем самым суд удовлетворил ходатайство следствия.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.04; ВЛАДЕЛЬЦА ЗАТОНУВШЕГО У БЕРЕГОВ КУРИЛ СУДНА ПРИГОВОРИЛИ К ЧЕТЫРЕМ ГОДАМ**

Южно-Сахалинский городской суд назначил 4 года колонии-поселения директору судоходной компании ООО «Сахморфлот», чье судно «Парамушир» в 2015 году опрокинулось, что привело к гибели четырех человек, сообщает в четверг Дальневосточная транспортная прокуратура.

В октябре 2015 года в районе Первого Курильского пролива в результате смещения груза плашкоут «Парамушир» опрокинулся, погибли четыре члена экипажа. По версии следствия, обвиняемый допустил выход судна с груженой металлоломом верхней палубой, не предназначенной для перевозки такого груза. Также следствие полагает, что численность экипажа не соответствовала свидетельству о его минимальном составе: в

инспекцию государственного портового контроля была представлена судовая роль с недостоверными данными.

«Он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного частью 3 статьи 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, повлекшее по неосторожности смерть более двух лиц) ... Виновному назначено наказание в виде 4 лет лишения свободы с отбыванием в колонии-поселении», – говорится в сообщении.

Приговор в законную силу не вступил.

<https://ria.ru/20190404/1552369765.html>

### **ГТРК «ВОЛОГДА»; 2019.04.03; ПО ФАКТУ СТОЛКНОВЕНИЯ МОТОВОЗА С ГРУЗОВЫМ ПОЕЗДОМ ПОД ВОХТОГОЙ ЗАВЕДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО**

В Вологодской области возбуждено уголовное дело по факту столкновения мотовоза с грузовым поездом под Вохтогой. Происшествие случилось 24 февраля на Монзенской железной дороге. Вести35.рф подробно рассказывали об этом.

Мотовоз с 16 московскими туристами ехал из Солигалича. На 5-м километре Монзенской железной дороги он врезался в хвост товарного поезда. В результате ЧП травмы получили 8 человек. До третьего километра ЖД туристов доставили тепловозом. Уже оттуда людей вывозили на машинах скорой и полиции, а из Вохтоги их забрал микроавтобус.

По данным Северо-Западного управления СК на транспорте, мотовоз двигался с превышением скорости. Грузовой же поезд стоял на станции на запрещающем входном светофоре. Уголовное дело возбуждено по статье «Выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей». Расследование продолжается.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3133358>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.03; МАСТЕРА РЕМОНТНОГО УЧАСТКА РЖД ОШТРАФОВАЛИ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ДВУХ ПОЕЗДОВ У КУРСКОГО ВОКЗАЛА В 2017 Г.**

Суд в Москве приговорил к штрафу должностное лицо ОАО «РЖД», допустившее по халатности столкновение двух поездов в районе Курского вокзала, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе Следственного комитета (СК) РФ.

«Собранные следственными органами доказательства признаны судом достаточными для вынесения приговора мастеру участка производства текущего ремонта подвижного состава. Он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1.1 ст. 293 УК РФ («Халатность, повлекшая причинение особо крупного ущерба»). Свою вину в инкриминируемом преступном деянии подсудимый признал в полном объеме, в содеянном раскаялся. Приговором суда мужчине назначено наказание в виде штрафа», – пояснили в ведомстве.

Судом установлено, что в июне 2017 г. в районе Курского вокзала на малом ходу произошло столкновение поезда «Стриж» и электрички Нахабино – Щербинка. В результате собственникам поврежденных вагонов причинен ущерб в размере, превышающем 49 млн руб.

«В рамках расследования уголовного дела установлено, что мастер допустил к эксплуатации электропоезд с техническими недостатками, которые непосредственно повлияли на наступление данного транспортного происшествия. Кроме того, в рамках расследования уголовного дела следователем внесено представление в адрес структурного подразделения РЖД, по результатам рассмотрения которого должностные лица привлечены к дисциплинарной ответственности», – добавили в СК.

После инцидента в целях профилактики в центральной дирекции РЖД установили систему, направленную на автоматизацию процесса контроля допуска технически исправного подвижного состава и подготовленной локомотивной бригады, отметили в ведомстве.

<https://www.mskagency.ru/materials/2877655>

### **ТАСС; 2019.04.03; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ ИСК ОТ ОДНОЙ ИЗ ПОТЕРПЕВШИХ ПО ДЕЛУ О ВЗРЫВЕ В МЕТРО**

Одна из потерпевших по делу о взрыве в метрополитене Петербурга в апреле 2017 года заявила гражданский иск на 1 млн рублей в качестве компенсации морального вреда. Как передает корреспондент ТАСС, соответствующее требование заявительницы огласили в среду на выездном заседании Московского окружного военного суда в Петербурге.

<https://tass.ru/obschestvo/6290513>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.03; В ГЕРМАНИИ ОЗВУЧИЛИ РЕЗУЛЬТАТЫ МЕДЭКСПЕРТИЗЫ ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФЕ**

Прокуратура города Дармштадт (немецкая земля Гессен) озвучила результаты медэкспертизы останков пассажиров бизнес-джета, разбившегося 31 марта во Франкфурте-на-Майне с пилотом и двумя пассажирами на борту – все они оказались гражданами России. Следователи подтвердили, что никакого «воздействия третьей стороны» на авиакатастрофу не было, люди погибли в результате крушения воздушного судна.

Об этом агентству РИА Новости заявили в городской прокуратуре. Напомним, что следствие по этому делу совместно ведут Международный авиационный комитет России и немецкое Управление по расследованию авиaproисшествий. Известно, что в катастрофе, причины которой еще предстоит установить, погибли акционер S7 Наталия Филева, ее отец Валерий Карачев и пилот Андрей Дикун – правда, эта информация пока не получила официального подтверждения, поэтому российские ведомства используют формулировку «предположительно» в контексте идентификации россиян. Частный самолет, на котором они летели, упал при заходе на посадку в аэропорту Эгельсбах.

<https://rg.ru/2019/04/03/v-germanii-ozvuchili-rezultaty-medekspertizy-pogibshih-v-aviakatastrofe.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6290231>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.04; АВИАКАТАСТРОФА САМОЛЕТА ETHIOPIAN AIRLINES МОГЛА ПРОИЗОЙТИ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ С ПОСТОРОННИМ ПРЕДМЕТОМ – СМИ**

Крушение самолета Boeing 737 MAX Ethiopian Airlines, в результате которого погибли 157 человек, могло быть вызвано столкновением с птицей или другим посторонним предметом, сообщает ABC News со ссылкой на источники, знакомые с расследованием авиакатастрофы.

По данным собеседников телеканала, столкновение с неизвестным предметом привело к повреждению «угла атаки» и вызвало активацию системы коррекции маневрирования (MCAS), которая автоматически направила нос самолета вниз.

В результате пилоты не смогли восстановить контроль над самолетом, и он разбился.

Датчики «угла атаки» являются частью системы, предназначенной для предотвращения излишнего крена самолета вверх (MCAS).

Неисправность этой системы считается одной из возможных причин крушения самолета Lion Air в конце октября 2018 года и самолета авиакомпании Ethiopian Airlines 10 марта.

Предварительные результаты расследования крушения, как ожидается, будут обнаружены транспортными чиновниками в Эфиопии в четверг утром.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.04.03; ПИЛОТЫ РАЗБИВШЕГОСЯ В ЭФИОПИИ «БОИНГА» ПО ИНСТРУКЦИИ ОТКЛЮЧИЛИ СИСТЕМУ СТАБИЛИЗАЦИИ**

Пилоты авиалайнера Ethiopian Airlines Boeing 737 MAX 8, потерпевшего катастрофу в марте, после возникновения неполадок во время полета следовали инструкциям и отключили систему стабилизации воздушного судна (MCAS), сообщила в среду газета The Wall Street Journal.

По словам источников газеты, пилоты лайнера после возникновения проблем следовали установленным Boeing процедурам и отключили MCAS, но это не помогло выровнять самолет, и они ее вновь активировали.

Как напоминает WSJ, ранее в Boeing заявили, что пилоты могли бы избежать катастрофы, если бы в соответствии с инструкцией отключили систему MCAS.

MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System, система улучшения маневренных характеристик) разработана, чтобы стабилизировать воздушное судно после взлета. Если нос лайнера поднимается слишком круто, система автоматически немного опускает его. Но, как полагают эксперты, она может неправильно оценивать положение самолета и опускать нос тогда, когда это не требуется. Ее внедрение стало необходимым из-за особенностей конструкции Boeing 737 MAX 8.

По данным властей, именно эта система могла стать причиной катастрофы в Индонезии и Эфиопии.

Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, потерпел крушение 10 марта. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.04.04; СМИ РАССКАЗАЛИ О СОЗДАНИИ В США РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОЦЕНКЕ BOEING 737 MAX**

Федеральное авиационное управление (FAA) США совместно с НАСА и международными авиационными регуляторами работают над созданием рабочей группы, чтобы провести оценку модели Boeing 737 Max, сообщает телеканал CNBC со ссылкой на FAA.

По информации телеканала, техническая группа займется оценкой системы коррекции маневрирования (MCAS). Неисправность MCAS называли возможной причиной крушения самолета в Индонезии 29 октября 2018 года, а также Boeing 737 Max 8 авиакомпании Ethiopian Airlines 10 марта.

Сообщается, что группа также проанализирует «взаимодействие пилотов с системой (MCAS), чтобы определить степень её соответствия нормам и понять, какие улучшения могут потребоваться в будущем», – цитирует телеканал заявление FAA.

Ранее эксперты, участвующие в расследовании крушения самолета Boeing 737 MAX 8 в Эфиопии, пришли к предварительному заключению, что авиакатастрофа могла произойти из-за нарушений в работе системы коррекции маневрирования (MCAS), сообщило издание Wall Street Journal.

<https://ria.ru/20190404/1552369253.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6293688>

<https://www.rbc.ru/society/04/04/2019/5ca56aa49a7947498bfd71b0>

### **ТАСС; 2019.04.04; REUTERS: BOEING УСПЕШНО ПРОТЕСТИРОВАЛ НОВОЕ ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОДЕЛИ 737 MAX**

Авиакомпания Boeing провела успешное испытание обновленного программного обеспечения модели 737 MAX 8. Об этом в среду со ссылкой на заявление компании сообщило агентство Reuters.

«Обновленное программное обеспечение сработало, как было задумано, и пилоты успешно приземлились, – говорится в заявлении. – Boeing проведет дополнительные испытания и демонстрационные полеты, чтобы показать, что мы определили проблему и учли все требования сертификации».

По данным Reuters, изменения были внесены в систему MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System, «Система улучшения характеристик маневренности»). Как отмечает агентство, в ходе испытаний на борту самолета находился главный исполнительный директор Boeing Деннис Меленберг. Обновленное ПО в ближайшие недели представят экспертам Федерального авиационного управления США, уточняется в заявлении.

<https://tass.ru/ekonomika/6293568>

[Вернуться в оглавление](#)