



Ежедневный мониторинг СМИ

08 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

БУДУЩЕЕ РОССИИ; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ: НАЦПРОЕКТЫ – ДЕЙСТВИТЕЛЬНО БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ ШАГ ВПЕРЕД; В ЧЕМ ОТЛИЧИЕ НАЦПРОЕКТОВ ОТ СУЩЕСТВОВАВШИХ ДО ЭТОГО ГОСЗАДАЧ, КАКАЯ БУДЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЧИНОВНИКОВ ЗА РЕЗУЛЬТАТ И НУЖНЫ ЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА НАЦПРОЕКТЫ, РАССКАЗАЛ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ	6
ТАСС; 2019.04.06; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ-ПОРТАЛ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ НАЧАЛ РАБОТУ	8
ТАСС; 2019.04.06; ЭКСПЕРТ: ФОРМАТ РАБОЧИХ ГРУПП ПОВЫШАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	10
ТАСС; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ КАБМИН И РЕГИОНЫ К НЕФОРМАЛЬНОЙ И СЛАЖЕННОЙ РАБОТЕ НАД НАЦПРОЕКТАМИ	10
ИНТЕРФАКС; 2019.04.08; МЕДВЕДЕВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ТРЕХЛЕТНИХ СОГЛАШЕНИЙ С РЕГИОНАМИ В РАМКАХ РАБОТЫ НАД НАЦПРОЕКТАМИ.....	11
ТАСС; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ ВЫСОКО ОЦЕНИЛ ФОРМАТ СОВЕЩАНИЯ ПО НАЦПРОЕКТАМ	11
ТАСС; 2019.04.06; ВСТРЕЧИ МИНИСТРОВ И ГУБЕРНАТОРОВ ПО НАЦПРОЕКТАМ СТАНУТ РЕГУЛЯРНЫМИ	12
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ РАССКАЗАЛ О РАСХОДОВАНИИ СРЕДСТВ НА НАЦПРОЕКТЫ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.04.08; НА НАЦПРОЕКТЫ В РФ ВЫДЕЛЯЕТСЯ 25,7 ТРЛН РУБ., ЭТОГО ДОЛЖНО ХВАТИТЬ НА ИХ РЕАЛИЗАЦИЮ – ПРЕМЬЕР.....	13
РБК; ЕВГЕНИЯ МАЛЯРЕНКО; 2019.04.06; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ СРОКИ ДЛЯ СОГЛАШЕНИЙ ПО СУБСИДИЯМ НА НАЦПРОЕКТЫ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.04.08; СИСТЕМА «ЭЛЕКТРОННОГО БЮДЖЕТА» ПОЗВОЛИТ ОТСЛЕЖИВАТЬ ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	14
ТАСС; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОБСУДИТЬ ВОПРОС ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К КОНТРАКТНЫМ ГОСЗАКУПКАМ	15
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.04.08; ЦКАД ОПЯТЬ ПОДОРОЖАЛА; ЭТО БУДЕТ ВЫГОДНО КОНЦЕССИОНЕРУ – КОМПАНИИ «АВТОБАН».....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БЕРЕЗИНА ЕЛЕНА; 2019.04.07; КОБЫЛКИН: РУБЛЬ, ВЛОЖЕННЫЙ В АРКТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ, ПРИВЛЕКАЕТ 15 РУБЛЕЙ	17
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, НАДЕЖДА ФЕДОРОВА; 2019.04.05; АВСТРИЙЦЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ В ШЕРЕМЕТЬЕВО КАНАТНУЮ ДОРОГУ ЗА 10 МЛРД.....	20
РИТМ ЕВРАЗИИ; АЛЕКСАНДР ШУСТОВ; 2019.04.06; ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ.....	22
АРМЕНИПРЕСС; 2019.04.05; ИМЕТЬ НА ГРАНИЦЕ АРМЕНИИ ПРЕДСКАЗУЕМЫЙ МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА ГАЗ: В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ 19-Е ЗАСЕДАНИЕ АРМЯНО-РОССИЙСКОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ	23
РЖД-ПАРТНЕР; ЛЕБЕДЕВ АЛЕКСЕЙ; 2019.04.05; КОЛЕСО САНСАРЫ ОТ ОАО РЖД.....	24

RNS; 2019.04.06; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ВОПРОС ПЕРЕНОСА ГАЗОПРОВОДОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД	28
АВИАПОРТ; 2019.04.05; МГТУ ГА ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РФ	28
ИД ГУБЕРНСКИЕ ВЕДОМОСТИ, САХАЛИН И КУРИЛЫ; СЕРГЕЙ СУХАНОВ, МАКСИМ МАХИН; 2019.04.05; ИЗ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ВЫЛЕТЕЛ ПЕРВЫЙ НОВЫЙ РЕЙС В ШАХТЕРСК	29
КРАСНЫЙ СЕВЕР; ВАДИМ ПОНОМАРЕВ; 2019.04.07; ТРИЛЛИОНЫ РУБЛЕЙ, ТРАНСПОРТНЫЙ БУМ. НА ЯМАЛЕ ОЖИДАЕТСЯ ЖАРКАЯ ПЯТИЛЕТКА	29
КИРОВ НОВЫЙ ВАРИАНТ; 2019.04.07; В ЭТОМ ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ; С 18 АПРЕЛЯ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЁТСЯ МАССОВЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ	30
ПЕНЗАВЗГЛЯД; 2019.04.06; НА ВСТРЕЧЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ ПЕНЗЕНСКИЙ ГУБЕРНАТОР РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ ..	31
УЛЬЯНОВСКАЯ ПРАВДА; 2019.04.06; СЕРГЕЙ МОРОЗОВ ОБСУДИЛ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЕМ ДИТРИХОМ БЕЗОПАСНОСТЬ УЛЬЯНОВСКИХ ДОРОГ	31
ТАСС; 2019.04.06; СТАРТОВАЛ ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП ТРЕХДНЕВНОГО СОВЕЩАНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	32
ТАСС; 2019.04.05; ВЛАСТИ И РЕГИОНЫ ВЫРАБОТАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДЛЯ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ	33
ТАСС; 2019.04.08; РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ БИРА В БИРОБИДЖАНЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ	33
ТАСС; 2019.04.05; БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЛЕНО НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПЕРМИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ	34
ТАСС; 2019.04.05; ПРИАМУРЬЕ ПОЛУЧИТ В 2019 ГОДУ 476 МЛН РУБЛЕЙ ПО НАЦПРОЕКТУ НА РЕМОНТ ДОРОГ	34
ТАСС; 2019.04.05; «СЕВАВТОДОР» РАСШИРИТ ПАРК ТЕХНИКИ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ БОЛЬШЕГО ОБЪЕМА РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ	35
ТАСС; 2019.04.05; В ТАТАРСТАНЕ НА ОБНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ДО 2021 ГОДА НАПРАВЯТ 12,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	35
ТАСС; 2019.04.07; ЧЕЛЯБИНСКОЕ УФАС ПРИОСТАНОВИЛО АУКЦИОН НА РЕМОНТ 18 УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГЕНПРОКУРАТУРА ТРЕБУЕТ ОТ РУКОВОДСТВА РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ЦФО РАЗОБРАТЬСЯ С НАРУШЕНИЯМИ В РАБОТЕ СЛУЖБЫ.....	36
ТАСС; 2019.04.06; ЛАВРОВ ОТМЕТИЛ ПРОГРЕСС В ВОПРОСЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛНОФОРМАТНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ РФ И ЕГИПТА	37
ТАСС; 2019.04.05; ЧАРТЕРЫ ИЗ РФ НА КУОРТЫ ЕГИПТА МОГУТ ВЕРНУТЬ ОСЕНЬЮ 2019 ГОДА – РСТ.....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; В ЭСТОНИИ СОГЛАСОВАЛИ ЭСТОНСКО- РОССИЙСКИЙ ПРОЕКТ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ПРИГРАНИЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДВУХ СТРАН – СМИ.....	38
RNS; 2019.04.05; НА УКРАИНЕ ОТМЕНЯТ САМОЕ ПРИБЫЛЬНОЕ Ж/Д НАПРАВЛЕНИЕ В РОССИЮ	39
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; ПРЕМЬЕР КИРГИЗИИ ВЫРАЗИЛ НАДЕЖДУ НА УРЕГУЛИРОВАНИЕ СИТУАЦИИ НА ГРАНИЦЕ С КАЗАХСТАНОМ	39
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ФИНЛЯНДИИ ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО – ОТЧЕТ	39

РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; «РОСТЕХ» СЕРТИФИЦИРОВАЛ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВК-2500 В КИТАЕ	40
ТАСС; 2019.04.05; БРАЗИЛЬСКАЯ КОМПАНИЯ EMBRAER ПРЕДСТАВИЛА ПРОЕКТ САМОЛЕТА-ТАКСИ	41
ТАСС; ДМИТРИЙ ВАЛЕЕВ; 2019.04.05; В АВСТРИИ УСПЕШНО ИСПЫТАЛИ ВОЗДУШНОЕ ТАКСИ	41
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; TURKISH AIRLINES ЗАВЕРШИЛИ ПЕРЕЕЗД В НОВЫЙ АЭРОПОРТ СТАМБУЛА НА 36% – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР	42
ПРАЙМ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2019.04.05; ТАДЖИКСКИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ТАЛК AIR ТАК И НЕ ВОЗОБНОВИЛ ПОЛЕТЫ	43
БМ24; 2019.04.05; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА: ОПИРАЯСЬ НА ТРАДИЦИИ, ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД	43
ТАСС; 2019.04.05; ЭКСПЕРТЫ: ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ АРКТИКИ ТРЕБУЕТ ПРАКТИКО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ПОДХОДА	47
ТАСС; 2019.04.05; НОВАК ЗАЯВИЛ, ЧТО ИДЕЯ ВВЕДЕНИЯ ПЛАВАЮЩЕГО АКЦИЗА НА ТОПЛИВО ЕЩЕ В СИЛЕ	47
ТАСС; 2019.04.05; ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ КРЫМА МОГУТ ПРОДЛИТЬ ДО 2025 ГОДА	48
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГОСДУМА 11 АПРЕЛЯ РАССМОТРИТ ПОПРАВКИ В ЗАКОН О ГОСЗАКУПКАХ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ – ВОЛОДИН	49
ТАСС; 2019.04.08; ОП РФ НА ПЕРВОМ В 2019 ГОДУ ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ ОБСУДИТ РЕАЛИЗАЦИЮ МАЙСКОГО УКАЗА	49
ТАСС; 2019.04.05; ОКОЛО 15 ТЫС. ДЕТЕЙ ИЗ ЯНАО СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ ЛЬГОТУ НА ПРОЕЗД ДО МЕСТА ОТДЫХА В 2019 ГОДУ	49
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; НАВИГАЦИЯ НА КАНАЛЕ ИМ. МОСКВЫ НАЧНЕТСЯ ПО ГРАФИКУ – 24 АПРЕЛЯ, НАД ТУШИНСКИМ ТОННЕЛЕМ – В ИЮНЕ	50
RNS; 2019.04.05; УСТАНОВЛЕННЫ ПРИЧИНЫ ОБРУШЕНИЯ ТУШИНСКОГО ТОННЕЛЯ В МОСКВЕ	51
РИА НОВОСТИ; 2019.04.08; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С НАИМЕНЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ ДТП В 2018 ГОДУ	51
ТАСС; 2019.04.07; С 7 АПРЕЛЯ АВТОШКОЛЫ ОБЯЗАНЫ БУДУТ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГИБДД ОСНОВНЫЕ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГЕТТ СЛЕДОМ ЗА ЯНДЕКС.ТАКСИ СТАЛ СТРАХОВАТЬ ПАССАЖИРОВ ДОБРОВОЛЬНО НА 2,5 МЛН РУБ. В ПРЕДДВЕРИИ ВВЕДЕНИЯ ТАКОЙ ОБЯЗАННОСТИ ПО ЗАКОНУ	52
РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; «ВЕЗЕТ», «СИТИМОБИЛ» И «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ТЕСТИРУЮТ ОБМЕН ДАННЫМИ О ВОДИТЕЛЯХ	53
ТАСС; 2019.04.05; КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ ОТ МИНТРАНСА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО КИЖЕЙ	54
ПРАЙМ; 2019.04.05; СРЕДНЯЯ ЦЕНА АРЕНДЫ КАРШЕРИНГА В МОСКВЕ В 2019 Г ВЫРАСТЕТ ДО 10 РУБ ЗА МИНУТУ – «АВТОНЕТ»	54
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; ЧЕТЫРЕХПОЛОСНЫЙ ТУННЕЛЬ СВЯЖЕТ ВЕНЕВСКУЮ УЛИЦУ В ЮЖНОМ БУТОВЕ С ВАРШАВСКИМ ШОССЕ	55
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТСТВО СУБПОДРЯДЧИКА ПЕТЕРБУРГСКОГО «МЕТРОСТРОЯ» – «СМУ-11 МЕТРОСТРОЙ»	55
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.05; МЭРИЯ КРАСНОДАРА ПОЖАЛОВАЛАСЬ НА ПОДСТАВНЫЕ ДТП	56
ТАСС; 2019.04.07; ОГРАНИЧЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ЗИМНИКУ ИЗ НАО В ДРУГИЕ РЕГИОНЫ СНЯТО ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ	56

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.08; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» СНИМАЮТ С ГАРАНТИИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО ПРАВИЛА ПРОДАЖИ КОМПАНИИ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ПЛАН РАБОТЫ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НА АПРЕЛЬ 2019 ГОДА ПРЕДПОЛАГАЕТ ПОГРУЗКУ С УЧЕТОМ НОВОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ В ЯКУТИИ НА УРОВНЕ 3,686 МЛН ТОНН В СРЕДНЕМ В СУТКИ	58
ТАСС; 2019.04.05; ПОРЯДКА 88 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПЕТЕРБУРГА	58
RNS; 2019.04.05; РЖД МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ.....	59
ТАСС; 2019.04.05; ГЛАВА ПЕТЕРБУРГА ПОПРОСИЛ РЖД ПОМОЧЬ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ ПРОБЛЕМНОГО ПЕРЕЕЗДА	59
ТАСС; 2019.04.05; В ПЕТЕРБУРГЕ БУДЕТ ПОСТРОЕНО ШЕСТЬ ПУТЕПРОВОДОВ СОВМЕСТНО С РЖД ДО 2024 ГОДА	60
ТАСС; 2019.04.05; ПАРФЕНЧИКОВ: ПРОДЛЕНИЕ МАРШРУТА «ЛАСТОЧКИ» ДО ГОРОДА КЕМЬ ПОВЫСИТ ПОТЕНЦИАЛ КАРЕЛИИ.....	60
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ НА ЯМАЛЕ ПЕРЕНОСИТСЯ НА 2020 ГОД	61
РБК; АННА ТРУНИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.05; ЭЛЕКТРИЧКИ СТАЛИ НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫ ДЛЯ ПОЕЗДОВ ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ В МОСКВУ	62
ТАСС; 2019.04.05; РЖД ВЫДЕЛИТ ГОРОДУ ТЫНДЕ К 45-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ 36 МЛН РУБЛЕЙ	62
РБК; 2019.04.05; УРАЛВАГОНЗАВОД ВОЗОБНОВИТ ВЫПУСК ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ	63
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; УВЗ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД В СВЯЗИ С ПОКУПКОЙ ДОЛИ В ОВК.....	63
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.04.08; ПОРТЫ АРКТИКИ СТАНУТ СВОБОДНЫМИ; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПОДБИРАЕТ ЛЬГОТНЫЙ РЕЖИМ ДЛЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ	64
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГАЗОВЫЕ ПРОЕКТЫ ЯМАЛА ПОЗВОЛЯТ ДОКАЗАТЬ НАДЕЖНОСТЬ СЕВМОРПУТИ – ГУБЕРНАТОР ЯНАО	65
RNS; 2019.04.05; «ТРАНСНЕФТЬ» ОЖИДАЕТ ЗАКРЫТИЯ СДЕЛКИ ПО ПРОДАЖЕ НОВОРОССИЙСКОГО ЗЕРНОВОГО ТЕРМИНАЛА В АПРЕЛЕ	66
ТАСС; 2019.04.05; В АРХАНГЕЛЬСКЕ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ОБ ИСТОРИИ МАЯКОВ БЕЛОГО МОРЯ.....	66
ТАСС; 2019.04.06; БОЛЕЕ 100 СТУДЕНТОВ ВОШЛИ В СОСТАВ ЭКИПАЖА ПАРУСНИКА «ХЕРСОНЕС» В СЕВАСТОПОЛЕ	66
ТАСС; 2019.04.05; КАБМИН ВКЛЮЧИТ ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ АРКТИКИ И С КРАЙНЕГО СЕВЕРА В СПИСОК СУБСИДИРУЕМЫХ.....	67
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; АЭРОПОРТ ПЕТРОЗАВОДСКА МОЖЕТ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ, ЗАЯВИЛ СЕКРЕТАРЬ СОВБЕЗА РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ.....	67
ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА В СИМФЕРОПОЛЕ ТРЕБУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ 3 МЛРД РУБ. – МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ.....	67
ПРАЙМ; 2019.04.05; НОВУЮ МАГИСТРАЛЬНО-РУЛЕЖНУЮ ДОРОЖКУ ЗА 3 МЛРД РУБ ПОСТРОЯТ В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ.....	69
ПРАЙМ; 2019.04.05; «ЮТЭЙР» В 2019 ГОДУ НА ТРЕТЬ УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ВНУТРИ ХМАО – АВИАКОМПАНИЯ.....	69

ПРАЙМ; 2019.04.05; ОБЪЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ВЗЛЕТЕЛ В 1,5 РАЗА	70
РБК; ИВАН ТКАЧЕВ; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2019.04.05; ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ, КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ И РАКЕТ РУХНУЛО В 2018 ГОДУ ГОСОБОРОНЗАКАЗ УМЕНЬШАЕТСЯ, А ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ПРИХОДИТСЯ ИСКАТЬ ЗАМЕНУ КОМПЛЕКТУЮЩИМ ИЗ США	70
ТАСС; 2019.04.08; AMERICAN AIRLINES ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 МАХ ДО 5 ИЮНЯ.....	71
РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; BOEING СОКРАТИЛА ПРОИЗВОДСТВО ПРОБЛЕМНЫХ ЛАЙНЕРОВ 737 МАХ	71
ТАСС; 2019.04.05; В BOEING ЗАЯВИЛИ, ЧТО НОВОЕ ПО И ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ ПИЛОТОВ ПРЕДОТВРАТЯТ СБОИ СИСТЕМЫ MCAS	71
РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; BOEING НАШЛА ЕЩЕ ОДНУ ОШИБКУ В ПРОГРАММНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ 737 МАХ.....	72
ТАСС; 2019.04.07; ТЛЕНИЕ КАБЕЛЯ НА СТАНЦИИ МЕТРО «ЧИСТЫЕ ПРУДЫ» В МОСКВЕ ЛИКВИДИРОВАНО	72
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.07; ПОЕЗД МОСКВА – КОНАКОВО СТОЛКНУЛСЯ С АВТОМОБИЛЕМ НА Ж/Д ПЕРЕЕЗДЕ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ	72
ТАСС; 2019.04.06; УГРОЗА МИНИРОВАНИЯ РЕЙСА МОСКВА – ТОКИО НЕ ПОДТВЕРДИЛАСЬ.....	73
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.05; ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С БЕНЗОВОЗОМ И АВТОБУСОМ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ	73
ТАСС; 2019.04.05; В СК РАССКАЗАЛИ О РАССЛЕДОВАНИИ ТЕРАКТА В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА	73
РБК; 2019.04.05; ПРОКУРАТУРА В ГЕРМАНИИ НАЗВАЛА СРОКИ ДНК- ЭКСПЕРТИЗЫ ТЕЛА ФИЛЕВОЙ.....	74

ПУБЛИКАЦИИ

БУДУЩЕЕ РОССИИ; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ: НАЦПРОЕКТЫ – ДЕЙСТВИТЕЛЬНО БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ ШАГ ВПЕРЕД; В ЧЕМ ОТЛИЧИЕ НАЦПРОЕКТОВ ОТ СУЩЕСТВОВАВШИХ ДО ЭТОГО ГОСЗАДАЧ, КАКАЯ БУДЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЧИНОВНИКОВ ЗА РЕЗУЛЬТАТ И НУЖНЫ ЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА НАЦПРОЕКТЫ, РАССКАЗАЛ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ

Мир не стоит на месте, и Россия готовится совершить «прыжок» в новый технологический уклад. Для осуществления целей развития жизненно важных направлений – экономики, социальной сферы, науки, культуры и спорта были подготовлены 12 национальных проектов.

О том, в чем принципиальное отличие нынешнего механизма национальных проектов от существовавших до этого механизмов реализации госзадач, какая будет ответственность чиновников за результат и нужны ли дополнительные средства на **нацпроекты**, в интервью информационному portalу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информагентство России ТАСС, рассказал председатель правительства РФ Дмитрий Медведев.

- Национальные проекты являются без преувеличения самой масштабной государственной программой за последние 30 лет. Государство и до этого неоднократно предпринимало попытки упаковать решение госзадач в какие-то понятные оболочки с четким финансированием и KPI, однако они не всегда приводили к успеху. В чем принципиальное отличие нынешнего механизма национальных проектов от существовавших до этого механизмов реализации государственных задач: приоритетные проекты, национальные программы, ФЦП?

- **Нацпроекты** – действительно беспрецедентный шаг вперед. Шаг в наше с вами будущее.

В истории новой России никто и никогда не решал такой объем задач.

Если сравнивать государственные программы, федеральные целевые программы и национальные проекты, то последние представляют собой более гибкие управленческие инструменты, которые сфокусированы на достижении конкретных целей развития страны.

- В чем их особенность?

- Во-первых, это в чистом виде проектный подход. Во-вторых, мы ввели персональную ответственность за достижение целевых показателей.

Спрашивать будем с конкретных чиновников.

В-третьих, упростили порядок разработки и согласования актов Правительства. Почти полностью перешли на электронный формат взаимодействия между участниками **нацпроектов**. Как на федеральном, так и на региональном уровне. Проектные документы и отчеты создаются и передаются по интернету. Может быть, в канун третьего десятилетия XXI века это звучит как само собой разумеющееся. Но для нашего госаппарата это действительно серьезный прогресс. Важно, что проектное управление мы используем не взамен чего-то, а в дополнение к существующим механизмам. То есть и ФЦП, и госпрограммы продолжают работать наравне с **нацпроектами**. И тем самым усиливают общий социально-экономический эффект.

- Правительство уже несколько лет внедряет принципы проектного управления. Как показал себя этот опыт? Видите ли вы в нем недостатки, какие пути есть для решения этих проблем?

- Да, принципы проектного управления мы начали внедрять в Правительстве в 2016 году. И они прекрасно себя зарекомендовали. Было разработано и запущено в реализацию 28

приоритетных проектов и программ. Значительная их часть выполнена, есть вполне конкретные результаты. К примеру, мы снизили младенческую смертность, создали десятки тысяч новых школьных мест, благоустроили тысячи городских пространств. Отремонтировали более 26 тыс. километров дорог, которые теперь отвечают стандартам качества и безопасности. Весь этот позитивный опыт приоритетных проектов и программ лег в основу национальных проектов. То есть они не были забыты, а получили логическое продолжение. При этом, конечно, есть существенные отличия.

Масштаб целей и задач сегодня несоизмеримо больший в сравнении с 2016 годом. В разы увеличилось финансирование. Как и ответственность.

- Оценивали ли вы эффективность работы проектных офисов? Считаете ли вы их работу удовлетворительной? Учтен ли опыт этих проектных офисов в реализации национальных проектов?

- Проектные офисы, как и проектные комитеты под руководством вице-премьеров, доказали свою эффективность. И потому мы их усилили. Существенную часть полномочий президиума Совета при Президенте по стратегическому планированию и **нацпроектам**, который я возглавляю, мы делегировали проектным комитетам. К примеру, теперь они курируют федеральные проекты, из которых состоят **нацпроекты**. Также мы наделили дополнительными полномочиями и ведомственные проектные офисы – они стали анализировать отчеты по национальным проектам на предмет их достоверности, актуальности и полноты. А всю информацию аккумулирует Федеральный проектный офис, который располагается в Доме Правительства.

- Национальные проекты являются беспрецедентным для России механизмом, когда все действия власти «закручиваются» вокруг одинаковых для всех, прозрачных и понятных целей, что должно многократно повысить эффективность государственной машины. Вы, как Председатель Правительства, уже почувствовали это, оценивая работу ваших подчиненных над **нацпроектами**? Как будет действовать механизм оценки министров и глав регионов в контексте реализации **нацпроектов**?

- Прошлый год ушел в основном на подготовку. Чтобы вы понимали, сколько сделано – для широкой аудитории это работа зачастую невидимая и непонятная, – скажу, что в течение второй половины 2018 года мы разработали и утвердили паспорта 12 национальных проектов, а также Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Это сложнейшая работа по созданию стройной, логичной, взаимоувязанной структуры задач, мер по их решению и показателей. Это труд сотен людей из десятков министерств и ведомств, регионов, а также экспертного сообщества.

Мы разработали и утвердили паспорта 76 федеральных проектов, на которые раскладываются **нацпроекты** и комплексный план. Я уже не говорю о региональных проектах, которых больше 3,5 тыс. Каждую неделю у меня собирались министры и губернаторы, чтобы соотнести позиции и прийти к оптимальным решениям. В итоге мы дали хороший старт реализации **нацпроектов**. Я уже сказал про персональную ответственность. Это личная ответственность на каждом уровне. Мы сейчас формируем персональные показатели для вице-премьеров и министров. Чтобы у них перед глазами был внятный перечень того, за что они отвечают. То есть не только в целом за развитие той или иной отрасли, как раньше. А каких именно конкретных цифр им нужно достичь. Что же касается губернаторов, то в конце 2018 года президиум Госсовета одобрил перечень показателей для оценки эффективности их работы. К ним, например, относятся численность занятых в малом и среднем бизнесе, доля городов с благоприятной городской средой, уровень бедности, общая продолжительность жизни. Понятно, что регионы живут по-разному и у них разные стартовые условия (промышленная база, демографическая ситуация и так далее). Поэтому у каждой территории своя траектория достижения

конкретных целей. А потом сопоставим запланированные результаты с фактическими. Так появится новый рейтинг губернаторов.

- Вы неоднократно говорили, что на реализацию этих проектов государство выделяет беспрецедентные суммы. Прошел уже почти год с момента подписания майского указа и несколько месяцев с утверждения паспортов национальных проектов. Учли ли вы все потребности? Не появляются ли какие-то дополнительные потребности, которые не были учтены? Достаточно ли у Правительства ресурсов, чтобы реализовать качественно и в срок все **нацпроекты**?

- Действительно, мы выделяем колоссальную сумму – около 25,7 трлн рублей.

Это и федеральные средства, и деньги регионов, и внебюджетные источники. В целом ресурсов хватает. По крайней мере так это видится из 2019 года. То есть на сегодня задачи и результаты, которые включены в утвержденные паспорта национальных проектов, финансово обеспечены. Но преимущество проектного метода в том, что мы можем гибко реагировать на изменение ситуации и при необходимости вносить коррективы. При формировании федерального бюджета мы финансируем **нацпроекты** в приоритетном порядке. А дополнительные доходы, которые образуются в ходе его исполнения, также можем направлять на реализацию **нацпроектов**. Я уже не говорю о том, что мы вправе перераспределять средства между **нацпроектами**. Однако сегодня меня больше волнует другая тема – своевременное расходование средств на реализацию **нацпроектов**. Вот с этим проблемы. Я уже дал поручения, чтобы ведомства как можно быстрее довели до регионов бюджетные деньги, предусмотренные на 2019 год. И еще мы готовы сделать так, чтобы соглашения с регионами о субсидиях из федерального бюджета заключались на весь срок реализации национальных проектов. Это позволит региональным властям мыслить и планировать на перспективу.

- Как будет выстроена комплексная система контроля и оценки хода реализации проектов? Будут ли результаты такого мониторинга публичными? Станет ли ход реализации **нацпроектов** основанием для каких-то кадровых решений?

- Мы постоянно контролируем и оцениваем реализацию **нацпроектов** на заседаниях президиума совета, совещаниях в Аппарате Правительства.

С участием губернаторов проводятся рабочие группы Государственного совета, выездные мероприятия, селекторные совещания. Следим за реализацией национальных проектов и при помощи «Электронного бюджета». Это специальная информационная система управления финансами, в которой, например, заключаются соглашения с регионами о предоставлении субсидий. На основе этих и других данных мы будем принимать управленческие решения, а работа над национальными проектами будет абсолютно публичной.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/185289>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6302903>

ТАСС; 2019.04.06; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ-ПОРТАЛ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ НАЧАЛ РАБОТУ

Информационный портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, начал свою работу в субботу. Его открывает интервью председателя правительства РФ Дмитрия Медведева, посвященное ходу и особенностям реализации национальных проектов.

Презентация ресурса проходит на выездном совещании «Национальные проекты – этап «Реализация», в котором участвуют представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, институтов развития и эксперты. Новый ресурс на этом мероприятии представили генеральный директор информагентства ТАСС Сергей Михайлов и его заместитель – главный редактор агентства Максим Филимонов.

«Мы постараемся сделать информацию о реализации национальных проектов доступной максимальному количеству СМИ и максимально широкой аудитории, – подчеркнул Михайлов. – Портал будет расти и развиваться, мы будем постоянно добавлять в него новую информацию, новые мультимедийные сервисы, удобные и доступные всем».

Портал «Будущее России. Национальные проекты» (<http://futureussia.gov.ru>) станет частью комплексного плана освещения всех аспектов реализации **нацпроектов**, включающего информационное освещение во всех форматах и на всех платформах, проведение на площадках ТАСС в Москве и регионах пресс-конференций, экспертных круглых столов, разъяснение основных направлений работы на крупных всероссийских и региональных форумах, в социальных сетях. Новый интернет-ресурс станет одним из инструментов информирования общественности о ходе достижения целей развития. Задача проекта – просто и доступно рассказывать о том, что делается в стране для развития жизненно важных направлений – экономики, социальной сферы, науки, культуры, спорта, – по которым были подготовлены национальные проекты.

Портал состоит из 13 самостоятельных разделов, которые посвящены каждому национальному проекту, а также комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Ресурс будет постоянно развиваться. Планируется дополнить портал рядом мультимедийных сервисов, в частности интерактивной картой реализации национальных проектов, по которой можно будет следить за ходом строительства и реконструкции новых больниц, школ, детских садов, объектов науки, инфраструктуры и связи.

Национальные проекты

Паспорта 12 **нацпроектов** («Демография», «Культура», «Здравоохранение», «Образование», «Жилье и городская среда», «Экология», «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Повышение производительности труда и поддержка занятости», «Наука», «Цифровая экономика», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Международная кооперация и экспорт») и комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры были утверждены для выполнения задач, поставленных в майском указе президента РФ Владимира Путина. Их планируется реализовать до 2024 года. Общий бюджет **нацпроектов** составит 25,7 трлн рублей.

ТАСС – ведущее государственное информационное агентство России. За 114 лет работы сотрудники агентства передали миллионы новостных сообщений из самых разных уголков земного шара. 68 зарубежных представительств в 63 странах мира и 70 региональных центров и корпунктов в России позволяют агентству оперативно получать информацию из любой точки планеты. Более 1500 сотрудников агентства в режиме реального времени создают картину событий, происходящих в России и во всем мире.

Сегодня ТАСС выпускает более 100 информационных продуктов о политической, экономической, общественной, культурной и спортивной жизни страны и мира на русском и английском языках. Ежесуточный объем информации, передаваемой агентством, составляет 300 полноформатных газетных полос. Информационные продукты ТАСС получают более 5 тысяч корпоративных подписчиков в России и за рубежом, в том числе более тысячи СМИ, 200 диппредставительств, более 250 финансовых компаний и банков, более 2000 промышленных предприятий, научных и учебных заведений, библиотек. ТАСС – информационный партнер крупнейших конференций, форумов, выставок в России и за рубежом.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6302894>

ТАСС; 2019.04.06; ЭКСПЕРТ: ФОРМАТ РАБОЧИХ ГРУПП ПОВЫШАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Формат рабочих групп с участием представителей правительства, министерств и регионов повышает эффективность реализации национальных проектов. Такое мнение в беседе с ТАСС в субботу выразил гендиректор Института региональных проблем (ИРП) Дмитрий Журавлев.

4 апреля правительство РФ начало серию совещаний по реализации **нацпроектов** в регионах России. Они проходят в Корпоративном университете Сбербанка в Подмосковье и завершатся 6 апреля итоговым заседанием с участием всего состава кабмина под руководством премьер-министра России Дмитрия Медведева. В конце 2018 года такой формат работы задал Госсовет, сформировав рабочие группы по темам **нацпроектов** и запустив регулярные встречи по ним.

«Создание рабочих групп уже на уровне правительства, губернаторов – это следующий шаг, который повышает эффективность происходящего, потому что невозможно все время работать просто через министерство. У нас слишком большая страна, слишком много специфических сторон в решении одних и тех же вопросов в каждом регионе. Это очень важно, потому что это позволяет сконцентрировать усилия на самых важных участках», – сказал Журавлев.

По его словам, формат рабочих групп поможет определить, какие **нацпроекты** являются наиболее приоритетными для конкретного региона. «В одном регионе важен один **нацпроект**, в другом – другой в большей степени, и вот эта информация тоже должна дойти до правительства, причем в регулярном режиме. Давайте, например, в одном регионе больше сил, времени, внимания уделим реализации этого проекта, а в другом – вот этого. То есть управление из вертикального административного становится проектным, это всегда повышает его эффективность», – пояснил гендиректор ИРП.

Журавлев отметил, что такой механизм позволяет работать над реализацией **нацпроектов** на постоянной основе. «Губернатор не набегаешь к премьеру на прием, и у премьера нет времени с каждым губернатором встречаться постоянно <...> У вас все время есть рабочие группы, которые отслеживают ситуацию, которые готовят предложения по решениям, причем с учетом мнения региональных руководителей. У вас, с одной стороны, есть прямой контакт «премьер – губернатор», с другой стороны, этот контакт не превращается в нечто огромное, что забирает массу времени и сил, а становится нормальным рабочим контактом», – добавил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6303529>

ТАСС; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ КАБМИН И РЕГИОНЫ К НЕФОРМАЛЬНОЙ И СЛАЖЕННОЙ РАБОТЕ НАД НАЦПРОЕКТАМИ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, подводя итоги трехдневного выездного совещания «Национальные проекты – этап «Реализация», призвал кабинет министров и региональные власти к постоянному и неформальному контакту в рамках работы по национальным проектам.

Прежде у некоторых губернаторов были проблемы со взаимодействием с некоторыми министрами, отметил он, «проще говоря, дозвониться тяжело».

«Но вот сейчас как раз тот этап, когда общение между руководителями регионов и федеральным правительством должно быть абсолютно неформальным, абсолютно безостановочным», – сказал премьер, призвав коллег к открытому и оперативному стилю работы.

На протяжении трех дней министры, экспертное сообщество и региональные власти в режиме тематических круглых столов обсуждали старт реализации национальных проектов. Каждый из сформированных девяти круглых столов, обсудив свою тему, предложил пути ее развития и лучшей практической реализации.

Цель этой встречи заключалась не только в формировании идей, заметил премьер, напомнив, что многие идеи поднимались уже не раз. «Мне кажется, это лишь один из результатов. А может быть, еще более важный результат заключается именно в том, что вы в таком режиме, глядя друг другу в глаза, я имею в виду федеральное правительство, ведомства и руководителей регионов, обсуждали самые важные для страны вопросы», – заметил Медведев.

Он подчеркнул, что такой формат может быть эффективнее, чем стандартные совещания. В рамках работы по **нацпроектам** все участники сидят «и за одним столом, и в одной лодке», – отметил Медведев. «В наших силах сделать так, чтобы эта лодка действительно шла в правильном направлении», – напомнил он.

Важно, чтобы участники процесса – кабмин, губернаторы и правоохранительные органы – не превратились в лебедя, рака и щуку, и не тянули в разных направлениях, отметил премьер. «Я думаю, что это может получиться, если мы все будем работать приблизительно так, как работали сегодня. Именно как коллеги, как товарищи, взаимодействовали в неформальном ключе, не стеснялись задавать друг другу вопросы, отвечать на них», – заключил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6303463>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190406/1552446404.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.08; МЕДВЕДЕВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ТРЕХЛЕТНИХ СОГЛАШЕНИЙ С РЕГИОНАМИ В РАМКАХ РАБОТЫ НАД НАЦПРОЕКТАМИ

Премьер РФ Дмитрий Медведев поддержал инициативу участников трехдневного выездного совещания «Национальные проекты – этап «Реализация» обязать федеральные власти заключать с регионами трехлетние соглашения по предоставлению субсидий в рамках финансирования **нацпроектов**.

«Трехлетка при работе с регионами – да, безусловно, все с этим согласны, и даже ведомство, которое должно занимать максимально консервативную позицию – я имею в виду министерство финансов – уже с этой мыслью смирилось», – сказал Д.Медведев.

На «круглом столе», где обсуждалась тема экономического развития страны, губернатор Пермского края Максим Решетников предложил обязать главных распорядителей бюджетных средств – федеральные органы власти – заключать трехлетние соглашения с регионами в рамках работы над **нацпроектами**.

«Иными словами, перевести это из плоскости права федеральных органов власти в их обязанность в том случае, если бюджетом на три года деньги распределены», – сказал губернатор.

Первый вице-премьер – министр финансов РФ Антон Силуанов также отметил, что такая возможность есть.

«Если уж мы имеем все объемы ассигнований, мы знаем, на что должны тратиться деньги, есть соответствующие распределения в бюджете, то конечно нужно заключать соглашения сразу на три года или на пять лет. Такие возможности есть», – сказал он.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190406/1552447136.html>

ТАСС; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ ВЫСОКО ОЦЕНИЛ ФОРМАТ СОВЕЩАНИЯ ПО НАЦПРОЕКТАМ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев считает полезным формат состоявшегося в Подмосковье трехдневного выездного совещания, посвященного реализации национальных проектов. Как сообщил журналистам пресс-секретарь главы кабмина Олег

Осипов, по мнению Медведева, такая работа позволяет обеспечить полное вовлечение в процесс всех, кто занимается воплощением **нацпроектов** в жизнь.

«Председатель правительства остался доволен и форматом и качеством работы», – сказал Осипов.

«Во время обеда, на котором присутствовали участники совещания – члены правительства и губернаторы, председатель правительства еще раз поблагодарил всех за работу. При этом он особо подчеркнул, что нельзя забывать о том, что все вместе занимаются одним делом», – рассказал пресс-секретарь Медведева. «Важно, чтобы все это услышали, поняли и никто не говорил, что, мол, напридумывали там что-то в Москве, а другим исполняй», – привел он слова премьер-министра.

Серия совещаний для региональных чиновников, ответственных за исполнение **нацпроектов** на местах, стартовала 4 апреля на площадке Корпоративного университета Сбербанка в Аносине и завершилась 6 апреля. В завершающем этапе совещания «Национальные проекты – этап «Реализация» принял участие глава правительства России. В первые два дня серии правительственных совещаний работа была организована в интерактивном режиме – аудитория активно вовлекалась в происходящее. Выступления спикеров перемежалось «разминками», когда участники могли отвечать на предлагаемые модератором вопросы, а также активно задавать свои через специальное приложение.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6303838>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190406/1552450357.html>

ТАСС; 2019.04.06; ВСТРЕЧИ МИНИСТРОВ И ГУБЕРНАТОРОВ ПО НАЦПРОЕКТАМ СТАНУТ РЕГУЛЯРНЫМИ

Правительство РФ намерено на регулярной основе наладить обсуждение с представителями регионов практических вопросов, связанных с реализацией национальных проектов, неформальные встречи членов кабинета и губернаторов по этой тематике будут продолжены, сообщил журналистам заместитель главы аппарата правительства РФ Анатолий Кириенко.

«Эта работа будет постоянной, потому что значительная часть всего процесса – это работа регионов. Нельзя из федерального центра построить школу в каждом селе. Поэтому мы с регионами будем встречаться на постоянной основе», – сказал Кириенко журналистам в кулуарах совещания «Национальные проекты – этап «Реализация», которое проходит на площадке Корпоративного университета Сбербанка в Аносине.

На третий день форума приехали все члены правительства и подавляющее число губернаторов. Позже ожидается приезд главы правительства Дмитрия Медведева.

Как отметил Кириенко, обсуждение с регионами «будет продолжено и в таком большом формате, и в формате отдельных национальных проектов». «Нам важно взять все лучшее из того, что есть в регионах. Регионы у нас очень креативные, там работают умные люди. И зачастую те вещи, которые из федерального центра кажутся неразрешимыми, в регионах уже реализованы», – констатировал он.

В качестве примера Кириенко привел презентованный на форуме проект «Портал поставщиков», который рассказывает о том, как в Москве, Подмосковье и Татарстане решаются практические вопросы госзакупок.

«Мы будем эти практики собирать и стараться максимально тиражировать по всем регионам», – подчеркнул замглавы аппарата правительства.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6303045>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190406/1552442546.html>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ РАССКАЗАЛ О РАСХОДОВАНИИ СРЕДСТВ НА НАЦПРОЕКТЫ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявил о готовности сделать так, чтобы соглашения с регионами о субсидиях из федерального бюджета заключались на весь срок реализации национальных проектов. Об этом он рассказал в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты».

«Однако сегодня меня больше волнует другая тема – своевременное расходование средств на реализацию **нацпроектов**. Вот с этим проблемы. Я уже дал поручения, чтобы ведомства как можно быстрее довели до регионов бюджетные деньги, предусмотренные на 2019 год. И еще мы готовы сделать так, чтобы соглашения с регионами о субсидиях из федерального бюджета заключались на весь срок реализации национальных проектов», – рассказал Медведев.

По его словам, это позволит региональным властям мыслить и планировать на перспективу.

Ранее Медведев подписал ряд поручений, направленных на организацию работы по использованию в текущем году средств из бюджета на реализацию **нацпроектов**

<https://rns.online/economy/Medvedev-rasskazal-o-rashodovanii-sredstv-na-natsproekti-2019-04-06/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190406/1552441164.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.08; НА НАЦПРОЕКТЫ В РФ ВЫДЕЛЯЕТСЯ 25,7 ТРЛН РУБ., ЭТОГО ДОЛЖНО ХВАТИТЬ НА ИХ РЕАЛИЗАЦИЮ – ПРЕМЬЕР

Средств на реализацию национальных проектов хватает, проектный метод позволяет при необходимости вносить коррективы и перераспределять средства между ними, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

«Действительно, мы выделяем колоссальную сумму – около 25,7 трлн рублей. Это и федеральные средства, и деньги регионов, и внебюджетные источники. В целом ресурсов хватает. По крайней мере, так это видится из 2019 года», – сказал Д.Медведев в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты».

Таким образом, заметил премьер, на сегодняшний день «задачи и результаты, которые включены в утвержденные паспорта национальных проектов, финансово обеспечены».

«Но преимущество проектного метода в том, что мы можем гибко реагировать на изменение ситуации и при необходимости вносить коррективы», – отметил глава правительства.

При формировании федерального бюджета **нацпроекты** финансируются в приоритетном порядке, но и дополнительные доходы, которые образуются в ходе его исполнения, также можно будет направлять на их реализацию, пояснил Д.Медведев. «Я уже не говорю о том, что мы вправе перераспределять средства между **нацпроектами**», – добавил глава правительства.

При этом главный вопрос, подчеркнул премьер, – это своевременное расходование средств, выделяемых на реализацию **нацпроектов**. «Вот с этим проблемы. Я уже дал поручения, чтобы ведомства как можно быстрее довели до регионов бюджетные деньги, предусмотренные на 2019 год. И еще мы готовы сделать так, чтобы соглашения с регионами о субсидиях из федерального бюджета заключались на весь срок реализации национальных проектов. Это позволит региональным властям мыслить и планировать на перспективу», – сказал Д.Медведев.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190406/1552441131.html>

РБК; ЕВГЕНИЯ МАЛЯРЕНКО; 2019.04.06; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ СРОКИ ДЛЯ СОГЛАШЕНИЙ ПО СУБСИДИЯМ НА НАЦПРОЕКТЫ

Соглашения о предоставлении субсидий на реализацию **нацпроектов** между регионом и муниципалитетами должны заключаться в течение 15 дней, считают в Министерстве финансов. Закрепить подобные сроки для этого предложил глава ведомства, первый вице-премьер Антон Силуанов. Такую инициативу он выдвинул, выступая на выездном совещании в подмосковном Аносино, передает ТАСС.

«Мы предлагаем, чтобы было 15 календарных дней с даты заключения соглашений между Россией и регионом. Заключили федерация и регион соглашение – дается полмесяца на то, чтобы регион заключил соглашение с муниципалитетом», – сказал чиновник, заметив, что сейчас законодательно регулируются только сроки заключения таких соглашений между федерацией и регионом.

Всего в России сегодня существуют паспорта **нацпроектов** по 12 направлениям (среди них – демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, **безопасные и качественные автомобильные дороги**). Все они были подготовлены в соответствии с задачами, поставленными майским указом президента России Владимира Путина. Его глава государства подписал в мае прошлого года. Реализовать указанные в нем цели власти, согласно документу, должны до 2024 года.

В целом бюджет **нацпроектов** оценивается в 25,7 трлн руб., из них 13,158 трлн руб. будет выделено из федерального бюджета, еще 7,515 трлн руб. – из внебюджетных источников.

Ранее, в феврале, председатель российского правительства Дмитрий Медведев утверждал, что правительство и регионы заключили 95% соглашений по субсидиям на год перед реализацией **нацпроектов**. Субъекты федерации должны будут выполнить существенную часть **нацпроектов**: на их полномочия, в частности, приходится почти 5 трлн руб. расходов за шесть лет. В основном профинансировать эти расходы за счет трансфертов должен федеральный центр. По словам первого вице-преьера и министра финансов Антона Силуанова, в целом федеральный центр несет 98% бюджетных расходов на **нацпроекты**, а регионы – лишь 2-3%.

Подпишитесь на рассылку РБК. Рассказываем о главных событиях и объясняем, что они значат.

<https://www.rbc.ru/economics/06/04/2019/5ca8a0e29a79477dda4ba162>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.08; СИСТЕМА «ЭЛЕКТРОННОГО БЮДЖЕТА» ПОЗВОЛИТ ОТСЛЕЖИВАТЬ ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Для контроля за реализацией национальных проектов разработан модуль «электронного бюджета», который позволит пошагово отслеживать все действия властей на местах, для оперативного обсуждения возникающих в регионах вопросов в нем появится внутренний чат, сообщил журналистам замглавы аппарата правительства Анатолий Кириенко.

«Важнейшая вещь при реализации **нацпроектов** – это контроль. Здесь нельзя передавать, сделать так, чтобы коллеги (в регионах) бесконечно отвечали перед различного рода контролерами. Но, тем не менее, мы поставили жесткую сквозную систему. Разработан модуль «электронного бюджета», в нем видно все, каждый объект, выведены контрольные точки его реализации», – сказал А.Кириенко журналистам в кулуарах совещания «Национальные проекты – этап «Реализация».

В субботу, третий день форума, на него приехали все члены правительства и подавляющее число губернаторов.

Представитель аппарата правительства разъяснил действие «электронного бюджета» на примере строительства школы. «Мы не можем построить школу, если мы не отвели землю, не сделали проектно-сметную документацию, не поставили коробку. Это все заложено в системе автоматически. И мы не будем мучить коллег никакими запросами.

Если где-то поднимется красный флажок, если, например, вовремя не сдана проектно-сметная документация, значит, они вовремя не сдадут школу», – сказал А.Кириенко.

По его словам, в правительстве РФ «все это будут видеть и индивидуально разбираться с каждым случаем – будет разбираться правительство, министерство, губернаторы».

А.Кириенко подчеркнул, что «система «электронный бюджет» уже запущена и в нее подключены все участники национальных проектов». «Она разрабатывалась беспрецедентно быстро – в течение полугода», – добавил он.

А.Кириенко рассказал, что в дальнейшем к этой системе «будут подключаться новые модули». «В том числе по результатам общения мы поняли, что очень сильно не хватает площадки, на которой мы можем оперативно обмениваться информацией. Мы сделаем в этой системе свой чат», – сказал замглавы аппарата правительства.

При этом он подчеркнул, что уже сегодня «на федеральном, региональном и муниципальном уровнях все, кому это необходимо, имеют доступ к системе, имеют электронную подпись, все проекты системы заведены».

ТАСС; 2019.04.06; МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОБСУДИТЬ ВОПРОС ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К КОНТРАКТНЫМ ГОСЗАКУПКАМ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев предложил губернаторскому корпусу совместно с правительством обсудить вопрос об ужесточении требований к компаниям, выдвигающим себя на конкурс в рамках 44-го федерального закона о контрактной системе в сфере госзакупок.

Выступая на форуме «Национальные проекты – этап «Реализация», Медведев подвел итоги трехдневного обсуждения, в котором участвовали представители регионов и члены правительства, прокомментировал итоговые выступления участников девяти круглых столов, сформированных в ходе этого совещания.

В частности, губернатор Тульской области Алексей Дюмин, говоря о 44-м федеральном законе, предложил дополнить процедуру отбора претендентов на госконтракты их предварительной проверкой. Глава региона сослался на опыт госкорпорации «Росатом», у которой такая система предварительной проверки существует.

«По поводу предквалификационных требований это было предложено, как я понял, для того, чтобы отсеять заведомо жуликов <...> Если нужно это сформулировать более жестко и конкретно, давайте это сделаем», – сказал глава правительства, отвечая на выступление тульского губернатора.

При этом Медведев подчеркнул, что «это не должно превратиться в обратную крайность, чтобы на место нормальной конкуренции не пришел оголтелый региональный протекционизм – вот этот [поставщик] мне нравится, он будет, а этот, из другой губернии, его не будет».

«Здесь нужно найти баланс между антимонопольным регулированием и в то же время отсеять очевидных жуликов с плохой репутацией. Поработайте над формулировками вместе с правительством», – попросил премьер участников совещания.

Медведев отнес вопрос о реформировании законодательства о закупках к вопросам, которые им «идеологически разделяются».

«Реформирование законодательства о закупках, о госконтрактах, 44-го и других законов, безусловно, должно быть проведено в самые кратчайшие сроки. Это необходимость. Но просьба сконцентрировать все усилия сейчас так, чтобы через полгода снова не пришлось возвращаться к этому вопросу и вносить какие-то очередные дополнения», – призвал премьер-министр.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6303424>

На ту же тему:

<https://rns.online/economy/Medvedev-predlozhit-obsudit-uzhestochenie-trebovanii-k-kompaniyam-uchastnitsam-goszakupok-2019-04-06/>

<https://ria.ru/20190406/1552446195.html>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.04.08; ЦКАД ОПЯТЬ ПОДОРОЖАЛА; ЭТО БУДЕТ ВЫГОДНО КОНЦЕССИОНЕРУ – КОМПАНИИ «АВТОБАН»

Министр транспорта Евгений Дитрих анонсировал очередное увеличение стоимости ЦКАД – на 2,6 млрд руб. подорожает четвертый участок – и объяснил, что это из-за дополнительных работ, переноса сетей. Не допустить увеличения стоимости ЦКАД в 2018 г. поручал президент Владимир Путин.

Министр заверил (передало ТАСС), что дополнительные траты понесут частные инвесторы, а не государство, а концессионное соглашение изменится.

Концессионер проекта, «Юго-восточная магистраль», не только не потеряет от этого, а даже выигрывает: государство компенсирует ей и дополнительные затраты, и доходность на дополнительные инвестиции, рассказал начальник управления «Автобана» Дмитрий Стерлягов. «Автодор» вернет средства из платы за проезд по ЦКАД, сообщил представитель госкомпании. Представитель Минтранса не ответил на запрос.

100% акций АО «ДСК «Автобан» – в косвенном владении гендиректора Алексея Андреева (данные отчета за IV квартал 2018 г. «дочки» ДСК – «Автобан-финанс»). По ЕГРЮЛ, «Автобан» владеет 100% «КСК № 1» и контролирует 60% «Юго-восточной магистрали», эти доли заложены Россельхозбанку. 40% «Юго-восточной магистрали» – у РФПИ.

Концессионер должен построить, содержать и ремонтировать дорогу, продолжает Стерлягов, и за это получить от государства инвестиционный платеж, из которого с доходностью вернет собственные и кредитные вложения, а также расходы на эксплуатацию и ремонт.

Доходность собственных средств инвестора рассчитывается так: индекс потребительских цен (ИПЦ) плюс 8,5% годовых, доходность заемных – ИПЦ плюс 5,5%, объясняет Стерлягов. Премия инвестора средняя, оценивает партнер КРМГ Степан Светанков.

Инвесторы должны вложить не менее 10% от этих 2,6 млрд руб., остальное можно взять в кредит. Правительство скорректирует паспорт и предусмотрит в концессионном соглашении дополнительные средства, говорит Стерлягов.

Концессионное соглашение на строительство четвертого участка ЦКАД подписано в 2017 г., в 2019 г. срок исполнения перенесен на осень 2021 г. С учетом индексации и с НДС стоимость строительства – 88 млрд руб., говорит Стерлягов, государство вложит 49,7 млрд руб. на этапе строительства, это капитальный грант.

Плата за содержание дороги, включая ремонт и капитальный ремонт, на срок действия концессионного соглашения (30 лет, до 2047 г.) определена в 20,7 млрд руб., говорит Стерлягов, но сумма будет зависеть от инфляции. Дополнительные работы выполнит генподрядчик участка – «КСК № 1», 100%-ная «дочка» «Автобана», говорит Стерлягов.

Не предусмотренные проектной документацией коммуникации – даже магистральные газо- и нефтепроводы – были выявлены проектными компаниями и других участков ЦКАД, рассказывали строители «Ведомостям». Еще и на расширение узких мест на ЦКАД потребуется дополнительно 44-45 млрд руб., иначе дорога встанет в пробках, говорили собеседники «Ведомостей»: госкомпания объявила конкурсы на проектирование.

РФПИ пытается привлечь иностранного инвестора в проект – компанию ANAS. Сделка находится в высокой степени готовности, новый гендиректор ANAS International назначен на прошлой неделе, ожидается его визит в Москву для обсуждения сделки.

Представитель РФПИ отказался от комментариев.

Кто должен платить за перенос дополнительно обнаруженных сетей, зависит от распределения рисков между государством и инвесторами в проекте, это обычно указано в концессионных соглашениях, говорит управляющий партнер Arthur D Little Russia

Александр Ованесов. Когда возникает особое обстоятельство, частный инвестор обычно проводит работы за свой счет, а потом все компенсируется, как правило, с доходностью, знает Светанков, обычно за скрытые коммуникации отвечает государственная сторона.

Увеличение стоимости ЦКАД выгодно «Автобану»: государство оплатит и дополнительные расходы на проект, и доходы инвестора

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/07/798520-tskad>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БЕРЕЗИНА ЕЛЕНА; 2019.04.07; КОБЫЛКИН: РУБЛЬ, ВЛОЖЕННЫЙ В АРКТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ, ПРИВЛЕКАЕТ 15 РУБЛЕЙ

Холодный расчет

В понедельник в Санкт-Петербурге открывается V Международный арктический форум, который определит приоритеты развития этого региона до 2030 года. Как нарастить логистический потенциал Северного морского пути и стимулировать бизнес активнее заняться геологоразведкой на шельфе? И что вообще значит Арктика для России, в интервью «РГ» рассказал министр природных ресурсов и экологии РФ Дмитрий Кобылкин.

Дмитрий Николаевич, объем грузовой базы Севморпути к 2024 году должен составить 80 миллионов тонн. Окончательная ли это цифра?

Дмитрий Кобылкин: Грузовой потенциал Севморпути не ограничится 80 миллионами тонн, в этом у меня нет сомнений. У нас гораздо больший потенциал, и полагаю, что динамика будет позитивной. Мы стартовали от пяти миллионов тонн перевалки груза, а сегодня уже уходим за 35 миллионов тонн.

Основной объем грузов связан с минерально-сырьевой базой в Арктике. Она огромна, но все зависит от внешних рынков, от себестоимости добычи и формирования конечного продукта. Безусловно, компаниям надо помогать в Арктике, нужно будет давать государственные льготы, как это было сделано на проекте «Ямал СПГ» в части разгрузки налогов. Создание части инфраструктуры – дноуглубительные работы, формирование портовой инфраструктуры, авиационного сообщения – государство должно взять на себя. Все инвестиции с лихвой окупятся. Один рубль, вложенный в арктические проекты, привлекает еще 15 рублей, это хорошая пропорция, которую мало какой сегмент экономики может дать.

Возможно ли возрождение такого механизма, как соглашение о разделе продукции (СРП)?

Дмитрий Кобылкин: Считаю, что любой механизм, в том числе и СРП, возможен в Арктике, если это позволит России занять свободные ниши на мировых рынках.

Не видите ли вы климатических рисков в связи с бурным развитием Севморпути?

Дмитрий Кобылкин: Не вижу, потому что мы заточены на зеленое топливо в Арктике, у нас уникальные атомные ледоколы, которые не дают ни капли мазута, ни капли выбросов. Те проекты, которые реализует в Арктике «НОВАТЭК», тот же «Ямал СПГ», полностью соответствуют международным стандартам. И многие иностранные компании были поражены тем, насколько Россия продвинулась вперед в части технологий и зеленого топлива – сжиженного природного газа, который практически не наносит ущерба атмосфере.

Как изменился климат в Арктике за последние годы?

Дмитрий Кобылкин: Климат в Арктике можно отследить только по многолетним исследованиям.

При строительстве дорог в Арктике мы наблюдаем незначительное потепление в виде оттаивания вечной мерзлоты. Там становится теплее, но это не говорит о том, что мы не попадаем в какую-либо цикличность, как это происходит, например, с уровнем воды в реках. Живя на Ямале, я наблюдал, как практически 12 лет уровень воды падает, а потом восстанавливается.

Как потепление повлияло на местную фауну?

Дмитрий Кобылкин: Уже видна миграция определенных видов животных; лиса стала выше продвигаться, уже появляется за Полярным кругом. Меняется среда обитания леммингов, мышей-полевков, за ними движутся и другие виды. Изменения идут и требуют анализа и наблюдений. Я рад, что в Арктику возвращаются постоянные научные стационары и экспедиции. Причем работают группы международных команд, это для России ценно. Мы открыты для гуманитарного сотрудничества.

Какие программы по сохранению биоразнообразия в Арктике будут реализованы?

Дмитрий Кобылкин: У нас много региональных программ в Арктическом регионе, которые субъекты АЗРФ финансируют за счет своих бюджетов. Речь и о развитии научной базы, и о сохранении биоразнообразия. Участвуют нефтегазовые компании. Минприроды помогает по мере возможности, если есть такая необходимость.

У государства есть федеральные особо охраняемые природные территории и уникальные объекты, которые находятся в плачевном состоянии и требуют немедленного вмешательства и финансирования. Тот же Байкал находится в очень тяжелом положении. Сегодня это объект нашей особой заботы.

Какие исследования климатических изменений ведутся сейчас в Арктике?

Дмитрий Кобылкин: В марте стартовала полярная экспедиция «Трансарктика-2019», которая должна усовершенствовать систему гидрометеорологической безопасности морской деятельности России в Арктике. На исследования выделено почти 870 миллионов рублей.

Проект уникальный, мы давно не занимались такими исследованиями, и дело в том, что нам сегодня это по большому счету жизненно необходимо. Исследования будут касаться в первую очередь изучения потенциала Северного морского пути. В указе президента определен серьезный объем груза, который мы планируем по нему перевезти. Для того чтобы его обеспечить, мы должны полностью понимать и владеть всей информацией, связанной с изменением климата, с движением льда и метеоданными – там очень много разных параметров, которые могут помешать при круглогодичной загрузке Севморпути.

Очень хорошую фразу сказал однажды генеральный директор «Газпром нефти» Александр Дюков: «Мы добыли первую тонну цифровой нефти в Арктике». Я решил в ней разобраться, понять, что такое «цифровая нефть», и когда я увидел, какую тщательную работу провела компания для продвижения своих судов с нефтью от Новопортовского месторождения в европейскую часть страны, был приятно удивлен. Создана большая база данных – по движению льдов, по ветрам, по нагрузкам, по приливам-отливам, по подъемам воды, по балльности системы в морях. Именно это позволило им практически беспрепятственно, не срывая контрактов, вовремя доставлять нефть потребителям.

Иногда танкер попадает в непредсказуемую ледовую обстановку и вместо пяти дней доходит до пункта назначения за 20-30 дней. Этого допустить нельзя. Когда мы транспортируем углеводородное сырье в Арктической зоне, очень важна своевременная доставка. На это обращают внимание все наши партнеры. Не исключение и северный завоз в наши труднодоступные территории, куда мы обязаны прийти вовремя.

Что препятствует развитию туризма в Арктике?

Дмитрий Кобылкин: Это очень эксклюзивный и дорогостоящий туризм, позволить себе который могут немногие. Слишком дорого обходится доставка людей на архипелаг Земля Франца-Иосифа и другие территории российской Арктической зоны. Массового туризма, я думаю, мы здесь не получим по крайней мере еще очень долго. Туристы приезжают сюда на крупных круизных кораблях, которых в принципе немного. Круизные суда ледокольного класса Arc7, которые самостоятельно смогут плавать по разреженным льдам, пока только разрабатываются. Но есть альтернатива: три часа от Москвы самолетом – и вы на Ямале. Уникальная земля, территория коренных хранителей Арктики

– малочисленных народов Севера. Это не экстремально, как в северных морях, но это магия, которая запомнится на всю жизнь. Российская Арктика – уникальна.

Дмитрий Кобылкин: В Арктике целесообразно формировать из сжигаемого мусора электроэнергию.

Может быть, стоит сделать упор на авиасообщение?

Дмитрий Кобылкин: У нас есть определенные планы в отношении существующих аэропортов, недавно мы обсуждали их с министром транспорта Евгением Дитрихом. В принципе, большинство из них уже позволяет организовывать туристические маршруты, однако очень многие объекты посещать туристам не получится – это режимные производственные площади. Например, Сабетта. С одной стороны, прилететь сюда можно, с другой стороны – посетить объект «Ямал СПГ» нельзя. Что тогда там делать?

Строить ли взлетно-посадочные полосы в национальных парках – большой вопрос. Например, не связанный с арктической территорией есть поручение построить аэропорт в Кисловодске, а многие специалисты говорят, что этого делать не стоит. По мнению экспертов, нельзя увеличивать транспортную нагрузку в тех местах, где находятся национальные парки. Спорная ситуация, конечно, инфраструктура нужна, но важно просчитать все риски.

Каковы шансы на положительное решение ООН по заявке на расширение зоны арктического шельфового пояса? С какими странами могут возникнуть сложности?

Дмитрий Кобылкин: Для меня задача достигнута, когда виден конечный результат, остальное – всего лишь путь, который нам предстоит пройти. Пока мы его проходим. У России нет стран, с которыми могут возникнуть сложности. Это у других стран есть к нам вопросы, на которые мы стараемся ответить в рамках наших полномочий.

С 2016 года действует мораторий на выдачу лицензий на шельфе России. Какие условия должны сложиться, чтобы его можно было снять?

Дмитрий Кобылкин: Добыча углеводородного сырья в Арктике сегодня имеет очень большую себестоимость. От того, что мы либерализуем этот рынок, она не станет дешевле. «Газпрому» и «Роснефти» стоит соблюдать лицензионные обязательства.

Сейчас обязательства не соблюдают?

Дмитрий Кобылкин: Соблюдают, но не так активно, как хотелось бы. Они должны понимать свою ответственность. Пока очень много белых пятен, связанных с сейсморазведкой, с применением 3D-технологий, которые мы уже можем использовать. У нас есть прекрасные суда Совкомфлота и «Росгеологии», которые могут и должны проводить эту работу. Если мы этим займемся в ближайшие годы, детализируем и актуализируем нашу сырьевую базу в Арктической зоне. Это важный момент, мы на это формируем отдельный проект.

Сколько потратили в 2018 году на геологоразведку (ГРП) недропользователи и федеральный бюджет? Каков прогноз на 2019 год?

Дмитрий Кобылкин: Конечно, основные инвестиции в геологоразведку идут от недропользователей. Их объем в 2018-м по предварительным данным составил около 380 миллиардов рублей. Мы видим рост. В 2019 году можно ожидать объемы инвестиций от недропользователей в сопоставимом масштабе. Федеральные объемы средств значительно меньше. Поэтому есть острая необходимость в интенсификации геологоразведки, скорейшей проработке мер поддержки и технологическом обеспечении освоения и разработки месторождений, в том числе трудноизвлекаемых запасов. Если говорить про вложения в АЗРФ, то здесь сосредоточена почти половина инвестиций.

При какой цене ГРП в Арктике себя оправдывает?

Дмитрий Кобылкин: Эксперты говорят, что 100 долларов за баррель нефти и выше.

Обращались ли компании в минприроды с просьбой увеличить сроки ГРП на шельфе до 15 лет?

Дмитрий Кобылкин: Инициатива была, рассматриваем.

В конце 2018 года минприроды подготовило законопроект с дополнительными мерами стимулирования работ при реализации сложных и рискованных геологоразведочных проектов. Какова его судьба?

Дмитрий Кобылкин: Мы прорабатываем его более детально. Сегодня нет проблем с добычей углеводородного сырья. У нас даже нет необходимости добывать больше, чем мы сейчас добываем. Мы полностью сориентированы на внешний рынок, но он ограничен, поэтому конкурировать на нем мы можем только демпингом цены. Однако снизить стоимость нефтяных продуктов практически невозможно, потому что формула цены давно сформирована, есть ОПЕК и определенные ограничения. Мы должны обеспечить горизонт в 53 года, этим мы спокойно занимаемся, тем не менее компании взятые на себя обязательства должны выполнять.

Как в регионах Арктики стартовала мусорная реформа?

Дмитрий Кобылкин: Недавно я встречался с экспертами, которые рассказали, что на Ямале меньше всего получили звонков на «горячую линию» от населения. А это одна из самых тяжелых по доступности территорий с большими расстояниями между поселками и деревнями. На примере Ямала могу сказать: возможно все предусмотреть, продумать, инвестора привлечь, если работать над вопросом.

Понятно, что у каждой территории своя специфика. У арктических регионов тем более, но надо искать решения. Знаю, что некоторые сдерживают рост тарифов за счет компенсации потерь по обоснованным тарифам. Но понятно, что не все территории это могут себе позволить.

В Арктике целесообразно было бы формировать из сжигаемого мусора для деревень электроэнергию, пока таких технологий нет, но они разрабатываются. Точнее, они есть в виде экспериментальных моделей, но не готовы к массовому производству. Мы только в самом начале пути. И от региональных Кулибиных идут предложения.

Насколько велик потенциал возобновляемых источников энергии (ВИЭ) в Арктике?

Дмитрий Кобылкин: Пока не вижу, что ВИЭ могут появиться в Арктике в каких-то больших масштабах. В виде экспериментов, конечно. Например, есть проекты по развороту солнечных батарей в сторону льда и снега, чтобы получать энергию за счет отражения лучей солнца. Но солнца очень мало, световой период очень маленький.

Ключевой вопрос

Каковы ваши ожидания от Арктического форума?

Дмитрий Кобылкин: Арктика для России – важное звено, которое может потянуть всю экономическую цепь страны. Именно такую задачу ставит перед нами президент России. Проработанные инициативы регионов и компаний Арктической зоны РФ запустят новый маховик развития перспективных инновационных уникальных проектов для нашего государства, повлечет за собой и тяжелую промышленность, и производство металлургии, и развитие судостроения. Очень большая синергия у арктических проектов, и, безусловно, их нужно поддерживать и доводить до реализации. В конце концов у нас с вами в России – один океан, пусть он и во льду, и мы не можем позволить освоить его кому-то другому.

<https://rg.ru/2019/04/07/kobylkin-rubl-vlozhennyj-v-arkticheskie-proekty-privlekaet-15-rublej.html>

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, НАДЕЖДА ФЕДОРОВА; 2019.04.05; АВСТРИЙЦЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ В ШЕРЕМЕТЬЕВО КАНАТНУЮ ДОРОГУ ЗА 10 МЛРД

На строительство рельсовой дороги между терминалами Шереметьево появился новый претендент – австрийская Doppelmaug, которая предложила использовать канатную тягу. Ранее свой проект более чем за 10 млрд руб. представили РЖД
Рельсы с канатами

Австрийская компания Doppelmaug направила на рассмотрение в Шереметьево проект строительства наземной рельсовой дороги, соединяющей северный и южный терминальные комплексы аэропорта, сообщил РБК источник, близкий к одной из сторон переговоров. Представитель Doppelmaug это подтвердил. По его словам, компания предложила проект рельсовой дороги с использованием канатной тяги.

Стоимость проекта оценивается в 10 млрд руб., добавил источник, близкий к одной из сторон переговоров.

Южный терминальный комплекс включает существующие пассажирские терминалы D, E и F и терминал «Аэроэкспресса», а северный комплекс – недавно построенный терминал В и строящиеся С1 и С2, а также терминал А, который обслуживает пассажиров деловой авиации.

У Doppelmaug уже есть опыт реализации проектов в Шереметьево. В мае 2018 года, когда был открыт терминал В, северный и южный терминальные комплексы аэропорта соединила подземная канатная рельсовая дорога. Именно Doppelmaug победила в конкурсе на поставку оборудования и запуск канатной дороги. Новый проект, который она направила в Шереметьево, предполагает строительство дороги на том же маршруте, но на этот раз наземной.

Уже построенная канатная дорога состоит из двух независимых путей под аэропортом, по которым на скорости 13 м/с в каждую сторону движется по одному безмоторному составу из четырех вагонов. Время в пути и интервал движения – четыре минуты. Один вагон вмещает 27 пассажиров, один поезд – 108. В итоге мощность дороги, по данным компании, составляет около 26 млн пассажиров в год (с учетом остановок на плановое обслуживание дороги).

Этого достаточно, чтобы обслужить полную загрузку действующего в северной зоне терминала В, чья пропускная способность составляет 20 млн пассажиров в год. Но в ноябре – декабре 2019 года запланирован ввод терминала С1, после чего мощность северного комплекса вырастет до 40 млн пассажиров в год, а запуск С2 (ожидается в конце 2021 года) увеличит его до 65 млн. Общая пропускная способность Шереметьево сейчас составляет 55 млн пассажиров в год, но в результате запуска двух новых терминалов северного комплекса она вырастет почти вдвое – до 100 млн, говорил в интервью «Ведомостям» в конце марта гендиректор аэропорта Михаил Василенко. Тогда же он отмечал, что аэропорт уже «очень продуктивно» работает с РЖД и строительство соединительного пути между северным и южным комплексами должно быть завершено до конца года.

РБК направил запрос в пресс-службу Шереметьево.

Между РЖД и «Аэроэкспрессом»

Новый проект, который предлагает построить Doppelmaug, должен обеспечить перевозку дополнительных пассажиров в северной зоне Шереметьево. В отличие от уже построенной дороги (платформа подземной канатной дороги находится между терминалами D и E) новая позволила бы пассажирам с платформы «Аэроэкспресса» пересаживаться сразу на наземную канатную дорогу без необходимости заходить в аэропорт и спускаться под землю.

В проекте наземной дороги, представленном австрийской компанией, предусмотрено, что постоянно будут курсировать три состава по пять вагонов каждый, сказал РБК ее представитель. «Транспортные системы на основе канатного транспорта являются перспективным решением для внедрения на территориях, где выделение дополнительной площади под транспорт проблематично», – добавил он.

Спрос на возможность напрямую доехать из Москвы в северные терминалы есть и будет в дальнейшем расти, сказал РБК директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Решить, каким образом это будет реализовано (напрямую из Москвы в северные терминалы или с пересадкой в южных терминалах. –

РБК), – задача разработчиков. Мировой опыт показывает, что сообщение между терминальными комплексами в пределах одного авиационного хаба традиционно рассчитано на пересадку пассажиров.

Но между арендатором («Аэроэкспресс») и арендодателем (РЖД) есть разногласия по вопросу следования «Аэроэкспресса» в Шереметьево, напоминает Блинкин. Летом 2018 года РЖД заявили о планах инвестировать более 10 млрд руб. в строительство нового ответвления от главной железнодорожной ветки «Аэроэкспресса» Москва – Шереметьево до северной зоны аэропорта. Осенью компания предложила назначить ее перевозчиком пассажиров в Шереметьево вместо «Аэроэкспресса» либо поднять плату за пользование железнодорожной инфраструктурой в 4,3 раза, чтобы окупить строительство путей до нового терминала. Проект компании предполагал строительство ответвления от путей основной дороги к южным терминалам на север длиной 3,8 км. Он был одобрен на совещании у министра транспорта Евгения Дитриха. Тогда «Аэроэкспресс» заявил, что решение по этому вопросу еще не принято.

Гендиректор «Аэроэкспресса» Алина Бисембаева сообщила РБК, что компания тесно сотрудничает с РЖД по проекту строительства ответвления от действующей ветки железной дороги к новым терминалам Шереметьево. «Мы рассчитываем, что по результатам строительства железнодорожной ветки к [северным] терминалам «Аэроэкспресс» будет оперировать на этом участке, как и на остальных участках дорог к аэропортам», – сказала она. «Мы принимаем участие в экспертной группе по вопросу строительства железнодорожной ветки и остановочного пункта в северной зоне Шереметьево, где даем рекомендации с учетом нашего опыта осуществления пассажирских перевозок между аэропортом и городом», – добавила представитель компании.

РБК направил запросы в пресс-службы Минтранса и РЖД.

<https://www.rbc.ru/business/05/04/2019/5ca5efd69a794780b819446c>

РИТМ ЕВРАЗИИ; АЛЕКСАНДР ШУСТОВ; 2019.04.06; ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Экономические итоги недавнего визита Владимира Путина в Бишкек подводятся экспертами с большой осторожностью, а часть из них вообще выражает в отношении его результатов откровенный скепсис, обвиняя киргизскую бюрократию в непрофессионализме и безынициативности. Между тем перечень достигнутых в ходе визита договоренностей все же не говорит об отсутствии результатов, что открывает для дальнейшего развития двусторонних отношений ряд возможностей.

Главным экономическим событием визита стала VIII Российско-киргизская межрегиональная конференция. По ее итогам, как сообщает информационный ресурс 24.kg, было подписано 53 документа на общую сумму 6 млрд. долл. Наиболее крупные контракты (на 2,5 млрд. долл.), по словам заведующего отделом политики стратегического развития, экономики и финансов аппарата президента Киргизии Данияра Иманалиева, были подписаны в сфере энергетики, на которую приходится почти половина суммы по заключенным соглашениям. Кроме того, в ходе переговоров были достигнуты договоренности по развитию нефтегазодобычи, газотранспортной системы, горнодобывающей промышленности и железнодорожной сети. ***

Планируется и сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта. Одновременно с соглашением по Джерую 28 марта в Бишкеке министр транспорта РФ Евгений Дитрих, глава РЖД Олег Белозёров, министр транспорта и дорог Киргизии Жанат Бейшенев и генеральный директор «Кыргыз темир жолу» Канатбек Абдыкеримов подписали меморандум о сотрудничестве по развитию железнодорожной сети республики. В нем предусматривается совместная работа по подготовке технико-экономического

обоснования плана развития киргизских железных дорог, первый этап которого был завершен в феврале.

Среди возможных проектов отмечена железная дорога Китай – Киргизия – Узбекистан, которая пройдет через южные регионы страны, и соединение железной дорогой северных и южных регионов Киргизии. Кроме того, перспективными направлениями сотрудничества двух стран, как отметил О. Белозеров, являются аренда локомотивов, поставки вагонов, грузовые и пассажирские перевозки.

Дальнейшему наращиванию инвестиций должны способствовать и соглашения между специализированными инвестиционными компаниями. Так, Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Российско-Киргизский фонд развития и Агентство по продвижению и защите инвестиций Киргизии подписали соглашение о сотрудничестве по увеличению объема взаимных инвестиций. По словам гендиректора РФПИ Кирилла Дмитриева, КР заинтересована в создании суверенного фонда по российской модели, а сам РФПИ готов инвестировать в совместные проекты 100 млн. долл.

В тот же день была подписана дорожная карта сотрудничества Киргизии с Евразийским банком развития (ЕАБР) на 2019-2021 гг. Банк, до сих пор работавший в республике не особо активно, рассматривает возможность участия в проектах по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, модернизации парка транспортных средств, электроэнергетики, горно-металлургического комплекса и АПК, покупки правительственных ценных бумаг и участия в капитале коммерческих банков.

Слишком быстрой отдачи от большинства из этих проектов, за исключением тех из них, что предусматривают наращивание объемов двухсторонней торговли, ждать не стоит. Крупные инфраструктурные проекты, по словам Данияра Иманалиева, будут реализованы в течение двух-пяти лет. А долгосрочный эффект, скорее всего, будет ощущаться через еще более длительный отрезок времени.

Верно то, что многие из заключенных соглашений представляют собой меморандумы о намерениях, которые еще предстоит довести до стадии конкретных проектов. Но эти договоренности создают пространство возможностей, практическая реализация которых во многом будет действительно зависеть от инициативы и предприимчивости киргизской стороны.

<https://www.ritmeurasia.org/news--2019-04-06--что-нужно-чтобы-российские-инвестиции-пошли-в-киргизию-42020>

АРМЕНПРЕСС; 2019.04.05; ИМЕТЬ НА ГРАНИЦЕ АРМЕНИИ ПРЕДСКАЗУЕМЫЙ МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН НА ГАЗ: В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ 19-Е ЗАСЕДАНИЕ АРМЯНО-РОССИЙСКОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ

4 апреля в Москве под руководством сопредседателей межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между Республикой Армения и Российской Федерацией – вице-преьера РА Мгера Григоряна и министра транспорта РФ Евгения Дитриха состоялось 19-е заседание Армяно-Российской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству. Как сообщили «Арменпресс» в офисе вице-преьера Армении Мгера Григоряна, с армянской стороны приняли участие министр образования и науки Араик Арутюнян, **министр транспорта**, связи и информационных технологий Акоп Аршакян и первый заместитель министра энергетических инфраструктур и природных ресурсов Гарегин Баграмян.

В начале заседания сопредседатели отметили, что в результате совместной работы соответствующих ведомств двух стран, решения предыдущего заседания в целом были выполнены.

В ходе заседания межправительственной комиссии были обсуждены возможности развития двустороннего сотрудничества в сферах высоких технологий, радиоэлектронной

промышленности, транспорта, безопасности пищевых продуктов, здравоохранения, образования и науки. Сопредседатели подчеркнули, что необходимо уделить особое внимание развитию сферы туризма, которая является значимым направлением армяно-российского торгово-экономического и гуманитарного сотрудничества. С этой целью была отмечена важность программы мероприятий по сотрудничеству соответствующих ведомств.

В ходе заседания сопредседатели с удовлетворением констатировали положительную динамику торговли между Арменией и Россией, отметив, что стороны продолжают совместную работу по расширению сотрудничества. Товарооборот между двумя странами по итогам 2018 года составил около 2 млрд долларов США и увеличился на 11,2% по сравнению с 2017 годом.

Была особо подчеркнута идея создания Армяно-Российского бизнес-совета, что, по словам сопредседателей, будет способствовать углублению эффективного сотрудничества бизнес-сообществ двух стран, а также послужит платформой для рассматривания вопросов повестки и проблем, стоящих перед бизнесом. Была достигнута договоренность о создании института заместителей сопредседателей, который будет представлять бизнес-сообщество. Обе стороны приветствовали договоренность о создании Армяно-Российского инвестиционного фонда в сфере высоких технологий, подчеркнув роль Евразийского банка развития в этом процессе.

Сопредседатели придали особую важность развитию межрегионального сотрудничества и организации ежегодного армяно-российского межрегионального форума.

В результате переговоров с российской стороной был зафиксирован прогресс в вопросе устранения проблем преподавания армянского языка как родного и обязательного предмета для армянских школьников в российских общеобразовательных школах. Была достигнута договоренность о том, что Министерство просвещения РФ, заинтересованные органы управления образованием РФ и Министерство образования и науки РА окажут содействие развитию преподавания армянского языка в общеобразовательных организациях РФ, находящихся в местах компактного армянского населения, как родного языка и обязательного учебного предмета.

Российская сторона в ходе заседания сообщила, что с целью увеличения пропускной способности КПП «Верхний Ларс», планирует в 2019 – 2021 гг. осуществить программу реконструкции Верхнего Ларса.

Был затронут также вопрос поставок природного газа в Армению, было отмечено, что необходимо разработать формулу, которая позволит иметь стабильный и предсказуемый механизм формирования цены на газ на границе с Арменией.

На заседании межправительственной комиссии была достигнута и договоренность о том, что российская сторона предпримет шаги по изменению указанной в миграционных картах цели без выезда из страны.

Согласно договоренности, российская сторона также проведет работы по ускорению процесса законодательных изменений по взаимному признанию водительских прав в ходе осуществления трудовой деятельности.

<https://armenpress.am/rus/news/970222.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ЛЕБЕДЕВ АЛЕКСЕЙ; 2019.04.05; КОЛЕСО САНСАРЫ ОТ ОАО РЖД

Наш сайт уже сообщал о подготовленном в ОАО «РЖД» законопроекте «О внесении изменений в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава, уточнения прав и обязанностей перевозчика и отдельных связанных с этим вопросов организации перевозочного процесса), который существует в виде письма

министру транспорта Евгению Дитриху от генерального директора компании Олега Белозерова. Предлагаемые изменения в законодательство серьезно меняют акценты дальнейшего развития железнодорожного транспорта, позволяя некоторым участникам рынка говорить о грядущем перерождении ОАО «РЖД» в некое квази-МПС, объединяющее в себе функции перевозчика и регулятора.

Большой 32-страничный документ датирован еще 4 марта 2019 года, но стал доступен полностью только сейчас. Как сообщает пояснительная записка, в законопроекте предлагается закрепить новые термины, появление которых соответствует поручениям президента и правительства РФ, а также федеральным программам последнего времени.

Собственно, круг этих терминов, при толковании которых происходит перераспределение правовых и финансовых полномочий участников рынка железнодорожных перевозок, и предлагается юридически закрепить новым законом. Речь, в частности, идет об определении правового статуса оператора железнодорожного подвижного состава; требования об обязательном членстве оператора в единой саморегулируемой организации, которая должна утвердить стандарты и правила деятельности операторов; порядке заключения и условиях договоров об организации перевозок, в том числе содержащих инвестиционные условия развития инфраструктуры; порядке обеспечения перевозок особо значимых грузов вагонами операторов, в том числе с использованием электронной торговой площадки; особенностях организации и осуществления перевозок грузов на направлениях (на участках) с ограниченной пропускной и перерабатывающей способностью инфраструктуры; приоритетности и очередности перевозок социально значимых грузов.

Перевозчик. Один-единственный

В действующей редакции закона, который принимался в самом начале реформ, предполагается возможность наличия нескольких перевозчиков или перевозчика, который не располагает собственными локомотивами, а только инфраструктурой железных дорог. В предлагаемом законопроекте речь идет уже о наличии единственного перевозчика, для этого в пункт первый ст. 12 «Основные требования к перевозчику» № 17-ФЗ от 10 января 2003 года «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предлагается внести изменения. В пояснительной записке к проекту говорится, что старые редакции законов всю ответственность за процесс перевозки возлагали на перевозчика, который в то время был одновременно собственником вагонов. Но сегодня подвижной состав для грузовых перевозок находится в собственности операторских компаний, которые и должны взять на себя необходимую ответственность в рамках услуги по предоставлению вагонов для перевозки. При этом существующее в законе понятие «оператор железнодорожного подвижного состава» должно включить себя аспекты его деятельности в процессе организации перевозки.

Обязанности перевозчика в новом проекте невелики. Он обязан располагать лицензиями на виды деятельности, подлежащие лицензированию; содержать квалифицированный штат; владеть локомотивами, моторвагонным подвижным составом, а также вагонами для перевозки пассажиров и багажа, и заключить договоры по оказанию услуг на пользование инфраструктурой. Владение грузовыми вагонами для перевозчика не предусматривается. При этом перевозчик может заключать договоры на пользование чужой инфраструктурой, что подразумевает наличие не только государственных железных дорог, но и магистралей, находящихся в иной форме собственности. Об ответственности перевозчика в проекте закона не упоминается. Возможно, ряд обязанностей и функций перевозчика, зафиксированных в действующей редакции законов, планируется оставить без изменения. Ревизия Устава железнодорожного транспорта продолжает закрепление в правовом поле существующего статус-кво, как это говорится и в долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года, не только при грузовых перевозках, но и при пассажирских. Так, проект ст. 5 устава предполагает, что перевозки пассажиров и багажа железнодорожным

транспортом осуществляются в вагонах перевозчиков. Ни о каких частных пассажирских операторах нет даже и речи.

Об операторах

Кроме уже сказанного, ст. 12 закона о железнодорожном транспорте дополняется пунктом «Основные требования к оператору железнодорожного подвижного состава, контейнеров и его деятельности». Список обязанностей, которые предложено сообщить операторским компаниям, гораздо шире, чем у перевозчика, а упоминания об их правах отсутствуют.

Согласно проекту документа, оператор обязан: соблюдать положения федеральных законов и иных нормативных правовых актов, а также нормативных технических документов в сфере железнодорожного транспорта; владеть на праве собственности или ином праве грузовыми вагонами и (или) контейнерами; обеспечивать пономерной учет железнодорожного подвижного состава в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта; содержать свои вагоны и контейнеры в надлежащем техническом состоянии и предоставлять их для перевозок в исправном состоянии; заключить соответствующие договоры с владельцами инфраструктуры и (или) железнодорожных путей необщего пользования, регулирующие вопросы нахождения порожних грузовых вагонов, контейнеров на железнодорожных путях общего и необщего пользования вне перевозочного процесса; выполнять обязанности в области организации и осуществления перевозочного процесса, возложенные на оператора, в том числе как на владельца вагона; быть членом саморегулируемой организации операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров; иметь в штате квалифицированных работников; предоставлять грузовые вагоны, контейнеры для перевозок грузов, грузобагажа железнодорожным транспортом в порядке и на условиях, установленных нормативными актами и законами.

Стоит отметить, что при столь широком списке обязанностей полного определения понятия «оператор железнодорожного подвижного состава» так и не приводится. В проекте закона его авторы сразу переходят к его обязанностям.

Практически за каждой из перечисленных обязанностей лежат финансовые обязательства, возложенные на оператора. Но если с оплатой труда работников или ремонтом неисправных вагонов все и так ясно, то теперь заключение договоров на отстой порожних вагонов или на пользование инфраструктурой переходит из договорной в законодательную область. А нарушение законов чревато разной степенью ответственности, вплоть до уголовной.

Например, согласно правкам в п. 2 ст. 12, оператор обязан предоставлять грузовые вагоны или контейнеры на недискриминационной основе. То есть отказаться от перевозки груза при наличии порожняка нельзя. Новый закон отменяет в пределах своей компетенции даже право частной собственности.

О единственной СРО операторов

Еще более неожиданно звучит третий пункт указанной статьи: «В Российской Федерации действует единая саморегулируемая организация операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров...» До сих пор в федеральном законе о саморегулируемых организациях не было подобного требования о наличии в какой-либо сфере деятельности всего лишь одной СРО.

Главной обязанностью единой операторской СРО станет разработка и принятие стандартов и правил, регламентирующих порядок обеспечения вагонами и контейнерами перевозок социально значимых грузов, список которых, в свою очередь, будет определен постановлением правительства. При постулируемом подходе владение вагонами, не задействованными в перевозках, будет, видимо, правонарушением или даже преступлением. Потому что проект закона обязывает операторскую СРО предоставлять государственному перевозчику информацию об их наличии. Кроме того, предложенные поправки в Устав железнодорожного транспорта РФ указывают, что оператор обязан

предоставить вагоны, контейнеры грузоотправителям для перевозок особо значимых грузов.

Согласно проекту закона, создание единой СРО возложено на **Минтранс**, который должен выбрать из существующих некоммерческих партнерств операторов одно, члены которого располагают долей не менее 60% от общего парка вагонов и контейнеров. В случае невозможности выбора по указанному критерию **Минтранс** в одностороннем порядке назначает единственной наиболее массовую организацию.

После этого все остальные СРО операторов считаются незаконными и подлежат исключению из реестра. А юридические лица, не входящие в «правильную» организацию, получают запрет на занятие операторским бизнесом.

О приоритетном предоставлении инфраструктуры

В проекте изменений, подготовленном в ОАО «РЖД», планируется закрепить сформулированный в госмонополии принцип приоритетного предоставления возможностей инфраструктуры избранным грузовладельцам, за что ее критиковал ИПЕМ, эксперты которого указали на наличие потенциальной коррупционной составляющей такого подхода к перевозкам. Тем не менее проект изменений предлагает в новой редакции ст. 10 Устава железнодорожного транспорта закрепить право грузоотправителей и перевозчиков на заключение долгосрочных договоров об организации перевозок при систематическом осуществлении перевозок грузов: «Условия договоров в части объемов, сроков и направлений перевозок согласовываются с владельцем инфраструктуры, если он не является перевозчиком». В данных формулировках перевозчик законодательно получает право на получение дополнительного вознаграждения в рамках договора об организации перевозки, не довольствуясь стандартной платой за тариф и технологические операции. При этом на грузоотправителей возлагается финансовая ответственность за необеспечение заявленных объемов груза, а на перевозчика – за необеспечение их перевозки. При этом бросается в глаза, что преференции перевозчика в данном проекте весьма широки. Он имеет право брать предоплату за тариф при необходимости инвестиций в инфраструктуру, данные договоры могут содержать особый порядок тарификации и наличие разного вида платежей.

Проект закона закрепляет положение о том, что перевозки по этим договорам осуществляются в приоритетном порядке. Очевидно, что на особый порядок могут рассчитывать только самые крупные грузовладельцы. Согласно пояснительной записке к законопроекту, указывается, что этот пункт вносится для обеспечения экспортных перевозок отечественных угольных компаний. Однако, судя по ситуации с погрузкой отдельных видов грузов за последние годы, можно предположить, что к ним могут быть отнесены и строительные или зерновые грузы.

Похожий порядок излагается в ранее не существовавшей ст. 10.1 Устава железнодорожного транспорта, посвященной перевозкам на направлениях с ограниченной пропускной и провозной способностью. Перевозчику принадлежит инициатива обращаться в территориальные и федеральные органы власти для установления правил согласования перевозок на таких направлениях, в том числе и причин отказа в перевозках. Кроме того, перевозчик вправе самостоятельно проводить переадресовку грузов или порожних вагонов.

Резюме

Резкое расширение регуляторных прав перевозчика, которым сегодня по факту является ОАО «РЖД», и серьезное ограничение прав операторов, на деятельность которых накладывается возросшая финансовая нагрузка и серьезные ограничения в виде невозможности отказа от членства в определенной СРО или предоставления вагонов под указанный перевозчиком или регулятором груз, напоминает реставрацию нового МПС, которое возрождается, как колесо сансары, на новом витке истории. Законопроект предлагает юридически закрепить сложившуюся к настоящему времени систему и уходит

от требований, зафиксированных в формально действующей программе структурной реформы на железнодорожном транспорте. Создается впечатление, что ОАО «РЖД» задумало с его помощью решить весь комплекс проблем с инфраструктурой, накопившийся за почти 20 лет реформ. Кроме указанных положений, проект от ОАО «РЖД» содержит множество других важных нововведений, серьезно влияющих на процесс железнодорожных перевозок и обязанности его участников. О них мы будем говорить подробнее, привлекая для обсуждения наших читателей и экспертов.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/koleso-sansary-ot-oao-rzhd/>

RNS; 2019.04.06; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ВОПРОС ПЕРЕНОСА ГАЗОПРОВОДОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

Минтранс России обсуждает вопрос переноса газопроводов для дальнейшего строительства пятого участка Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), сообщается на сайте ведомства.

Обсуждение проходило на выездном совещании оперативного штаба правительства РФ по строительству пятого пускового комплекса ЦКАД, которое проводил первый **замминистра** транспорта Иннокентий **Алафинов**.

«На совещании обсуждался также вопрос переноса газопроводов для дальнейшего строительства. Всего на пятом пусковом комплексе 49 газопроводов», – говорится в сообщении.

По словам **Алафинова**, на пятом пусковом комплексе много узких мест, которые предстоит расширить, чтобы после запуска движения автомобиля двигались там беспрепятственно.

Пятый пусковой комплекс прокладывают по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и городского округа Звенигорода Московской области.

<https://rns.online/transport/Mintrans-obsuzhdaet-vopros-perenosa-gazoprovodov-dlya-stroitelstva-TSKaD-2019-04-06/>

АВИАПОРТ; 2019.04.05; МГТУ ГА ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РФ

Ректор Московского государственного технического университета гражданской авиации, Член коллегии Федерального агентства воздушного транспорта Борис Елисеев принял участие в заседании итоговой расширенной коллегии Министерства транспорта. На коллегии был заслушан доклад Министра транспорта Евгения **Дитриха** «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2018 год, целях и задачах на 2019 год и плановый период до 2020 года».

В организации этого серьезного мероприятия, согласно традиции последних лет, приняли участие студенты-волонтеры МГТУ ГА. Они встречали и провожали гостей, регистрировали участников и оказывали другую помощь работникам **Минтранса**.

«Особое место в докладе занимает гражданская авиация, показавшая в 2018 году новые рекорды грузопассажирских перевозок. Заседание коллегии Министерства транспорта подводит черту, с которой начинается выполнение новых задач. Приятно осознавать, что новые амбициозные цели перед отраслью ставятся в присутствии наших студентов!» – отметил ректор МГТУ ГА Борис Елисеев.

<https://www.aviaport.ru/digest/2019/04/05/583321.html>

ИД ГУБЕРНСКИЕ ВЕДОМОСТИ, САХАЛИН И КУРИЛЫ; СЕРГЕЙ СУХАНОВ, МАКСИМ МАХИН; 2019.04.05; ИЗ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ВЫЛЕТЕЛ ПЕРВЫЙ НОВЫЙ РЕЙС В ШАХТЕРСК

На Сахалине запустили долгожданный рейс из областного центра в Шахтерск. Теперь два или три раза в неделю до поселка угольщиков можно будет долететь примерно за час, тогда как поездка на автобусе занимает не менее шести.

Рейсы в Шахтерск отменили из-за низкой рентабельности направления еще два года назад. Весной 2019 года их вернули, а стоимость билета частично субсидирует островное правительство.

- Конечно, это очень удобно. Сравните: час полета или шесть часов трястись на автобусе, тем более по таким дорогам, – делится пассажирка рейса Екатерина Кацуба. – И по цене нормально. Либо на самолете 2000, либо на автобусе 1100 – разница небольшая.

Главное – чтобы хватало билетов. Потому что, например, до Охи и обратно сейчас улететь непросто, необходимо «ловить» свободные места на борту. Пассажиры покупают билеты заранее – не рискуют оставлять все на последний день.

Количество рейсов на север острова по поручению главы региона увеличат. Кроме того, запустили самолет от областного центра до Ноглик. Он будет летать до пяти раз в неделю. С 1 июня полетят рейсы до Благовещенска, Петропавловска-Камчатского, Советской Гавани и Комсомольска-на-Амуре. Тарифы на все эти полеты фиксированные и не зависят от прописки граждан.

Но все еще нужно решить проблему с взлетно-посадочной полосой на курильском острове Шикотан. Чтобы ее построить, нужно найти правильное место и самолеты, которые взлетают через шестьсот метров. Этот вопрос, как писало РИА «Сахалин-Курилы», обсуждали на днях в Москве Валерий Лимаренко, спецпред президента РФ по вопросам экологии и транспорта Сергей Иванов и министр транспорта Евгений Дитрих.

<https://skr.su/news/post/122511/>

КРАСНЫЙ СЕВЕР; ВАДИМ ПОНОМАРЕВ; 2019.04.07; ТРИЛЛИОНЫ РУБЛЕЙ, ТРАНСПОРТНЫЙ БУМ. НА ЯМАЛЕ ОЖИДАЕТСЯ ЖАРКАЯ ПЯТИЛЕТКА

В ближайшие несколько лет в стране развернутся большие транспортные стройки. И Ямал окажется в центре событий. Местных специалистов ждет много работы, национальную экономику – ускорение, а региональный бюджет – дополнительные поступления.

Как прозвучало на расширенном заседании коллегии Минтранса, в развитие транспортной инфраструктуры России с 2019 по 2021 годы будет вложено почти семь триллионов рублей, из которых почти три выделит федеральный бюджет. До 2024 года сумма вырастет до 10 триллионов рублей.

- У нас за пятилетку более 10 триллионов рублей придет в транспортную стройку. Это не только возможности, но и колоссальный вызов для экономики транспортного комплекса, – считает вице-премьер Максим Акимов.

Севморпуть разогреют у Сабетты

Одним из главных вызовов станет наращивание грузооборота по Северному морскому пути, причем огромные возможности открываются и для машиностроения.

- Там стоит задача по совершению технологического рывка: сквозной цифровизации процессов, управление жизненным циклом изделий, – сообщил вице-премьер.

Развитие транспортного сообщения в центре Российской Арктики – на Ямале, занимает одно из центральных мест в государственной стратегии. Именно наши проекты должны обеспечить выполнение целевых показателей по повышению загрузки Северного морского пути с 19 миллионов тонн в 2018 году до 80 миллионов тонн в 2024 году.

Это произойдет, по словам министра транспорта РФ Евгения Дитриха, в первую очередь путем развития портовых мощностей в Сабетте и привлечения дополнительной грузовой базы за счет создания Северного широтного хода.

Общий объем инвестиций в строящиеся объекты – Северный широтный ход, автодорога Надым – Салехард, реконструкция аэропорта Новый Уренгой, мост через Пур, и планируемые объекты – Северный широтный ход – 2, расширение порта Сабетта, создание терминала по перевалке нефти в Ямбурге, аэродром «Арктик СПГ 2», порт в Харасавэе – приближается к триллиону рублей. Это колоссальные вложения, как для экономики округа, так и в масштабах страны.

Строительство на Ямале Северного широтного хода стало приоритетной задачей не только автономного округа, но и федерального правительства. Вместе с линией «Обская – Бованенково» и СШХ-2 эта магистраль окажет решающее значение для формирования в центре Российской Арктики крупнейшего заполярного транспортного хаба

Другим регионам пример

В то же время ямальские проекты – это не только много работы и доходы, но и новый опыт. В пилотном режиме у нас отрабатываются механизмы создания крупных инфраструктурных объектов на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП).

Самый крупный федеральный транспортный проект – Крымский мост, напомним, строился на деньги федерального бюджета. Сабетта и СШХ создаются на принципах ГЧП, то есть с участием частного капитала. В первом случае – «НОВАТЭКа», во втором – специальной проектной компании (концессионера проекта). Также, по концессии, модернизируется аэропорт Нового Уренгоя и возводится мост через Пур.

Времена, когда государство полностью финансировало создание транспортной инфраструктуры на Крайнем Севере, очевидно, безвозвратно прошли. Поэтому ямальский опыт будет использоваться для создания на принципах ГЧП «второй волны» инфраструктурных проектов в северных регионах – моста через Лену в районе Якутска, железнодорожную магистраль «Белкомур» (она должна соединить прямым сообщением Пермский край и Архангельскую область через Республику Коми), порта Индига в Ненецком автономном округе и т. д. Все эти проекты, как и ямальские, есть в стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации, но пока не реализуются из-за отсутствия источников финансирования.

Кроме того, как прозвучало на недавнем научно-техническом совете «Российских железных дорог» (РЖД), ямальские проекты станут полигоном для отработки наилучших технологий создания и эксплуатации инфраструктурных объектов в Заполярье.

Мало кто знает, но «Газпром» и «РЖД» планируют задействовать на перевозке грузов по северным магистралям принципиально новый тип локомотивов – на сжиженном природном газе. А уровень автоматизации, который задуман на СШХ, наводит на мысль о том, что когда-нибудь на Крайнем Севере могут появиться поезда, полностью управляемые автоматическими системами. Этот технологический опыт также будет тиражироваться по всей стране.

<https://ks-yanao.ru/ekonomika/trilliony-rublej-transportnyy-bum-na-yamale-ozhidaetsya-zharkaya-pyatiletka.html>

КИРОВ НОВЫЙ ВАРИАНТ; 2019.04.07; В ЭТОМ ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ; С 18 АПРЕЛЯ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЁТСЯ МАССОВЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ

В 2019 году на ремонт дорог в Кировской области направят 2 млрд 312 млн рублей. Деньги пойдут на ремонт 50 км дорог местного значения вокруг Кирова и 70 км дорог регионального или межмуниципального значения. Также эти миллиарды направят на текущее содержание дорог. А в целом до конца 2024 года на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** из федерального бюджета будет направлено 17 млрд рублей. Это позволит в два раза увеличить долю дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям. Эти меры, надеются власти, позволит снизить смертность на дорогах в результате аварий в 3,5 раза.

Данная тема стала основной в разговоре губернатора Игоря Васильева с министром транспорта РФ Евгением Дитрихом. Встреча прошла 6 апреля на форуме «Национальные проекты – Этап «Реализация».

Напомним, что Кировская городская агломерация с 2017 года входит в приоритетный федеральный проект «Безопасные и качественные дороги». В 2017 году в рамках этого проекта было отремонтировано 125 км дорог в районе Кирова, в 2018 году – 130 км. Это увеличило уровень соответствия дорог норме с 40% до 57%.

<https://new-variant.ru/archives/145915>

ПЕНЗАВЗГЛЯД; 2019.04.06; НА ВСТРЕЧЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ ПЕНЗЕНСКИЙ ГУБЕРНАТОР РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Мероприятие проходило в Подмосковье.

Пензенский губернатор стал участником форума «Национальные проекты – этап «реализация»», который проходил в Подмосковье. На встрече с министром транспорта России Евгением Дитрихом Иван Белозерцев рассказал о том, что по проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в регионе в этом году будет отремонтировано более 138 километров дороги.

Губернатор Пензенской области рассказал о том, что в планах – реконструкция Бакунинского и Бригадирского мостов, путепровода в поселке Монтажный и дороги на улице Алой.

В пресс-центре областного правительства отметили, что также речь шла о финансировании национальных проектов в регионах. Иван Белозерцев отметил, что на эти цели в ближайшие пять лет будет потрачено более 30 миллиардов рублей.

<https://penzavzglyad.ru/news/71196/na-vstreche-s-ministrom-transporta-rf-penzenskiy-gubernator-rasskazal-o-o-planah-po-remontu-dorog>

На ту же тему:

<https://www.penza.kp.ru/online/news/3439708/>

УЛЬЯНОВСКАЯ ПРАВДА; 2019.04.06; СЕРГЕЙ МОРОЗОВ ОБСУДИЛ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЕМ ДИТРИХОМ БЕЗОПАСНОСТЬ УЛЬЯНОВСКИХ ДОРОГ

Всероссийский форум «Национальные проекты – этап «реализация» проходил в необычном формате круглых столов.

- Это свидетельство того, что в стране в новой форме выстраиваются взаимоотношения между представителями различных уровней власти. Это по-настоящему командная работа, когда все собираются для обсуждения наиболее важных проблем и ярких идей, которые помогут исполнить Указ Президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Разговор прошёл максимально продуктивно, я участвовал в круглом столе, посвящённом экономическому развитию страны. Наши коллеги услышали ряд предложений, направленных на снижение нагрузки на бизнес, отказ от устаревших требований.

Радует, что разговор был продуктивным. Например, сегодня с министром транспорта России Евгением Дитрихом мы обсуждали ход реализации проекта «Безопасные и качественные дороги». Мы должны улучшить качество дорог, свести к минимуму смертность. Каждый регион должен не только освоить средства, а их будет выделяться больше, но и быть готовым использовать при строительстве дорог новые технологии и материалы. Я обратил внимание министра и коллег на то, что необходимо выделить дополнительное финансирование для обеспечения безопасности дорожного движения, оказания помощи пострадавшим. Например, на приобретение специализированного

транспорта и проведение профилактических мероприятий. Мы договорились, что проведём обстоятельный разговор на эту тему, – сообщил губернатор Сергей Морозов. Обсуждали тему безопасности дорог и с общественными организациями Ульяновска. Подвели итоги дорожной деятельности 2018 года, а также качество проведения работ и планы, стоящие перед нами в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на заседании общественного совета федерального партийного проекта «Народный контроль».

- Мы выполнили все показатели, которые были заложены проектом БКД в 2018 году. Теперь перед нами стоят более масштабные задачи, для решения которых будут задействованы новые технологии, материалы и оборудование. Акцент на безопасность дорожного движения. Вместе с ремонтом дорожного полотна важно провести мероприятия по установке дорожных знаков, разметки, барьерного ограждения, уличного освещения на транзитных участках через населенные пункты. Об этом на заседании сказал и председатель общественного совета федерального дорожного партийного проекта Денис Владимирович Хлыстун. Говорили и о текущем весеннем обследовании дорог, который должен завершиться к 1 июня в Ульяновске и до 10 июня на областных участках. Скоро дорожники начнут ремонт струйно-инъекционным методом. Таких комплексов в городе восемь, скоро закупят еще два, на региональных дорогах – двенадцать и один в Димитровграде. В этом году мы переходим на применение европейских стандартов в дорожной деятельности. Поэтому закупаем оборудование, в лаборатории будут оценивать качество битума, щебня, асфальтобетона по новым требованиям и показателям. И, конечно, на заседании отметили особую роль общественного контроля, начиная с этапа формирования плана работ и заканчивая приемкой объектов, – пояснил министр промышленности и транспорта региона Дмитрий Вавилин.

<http://ulpravda.ru/rubrics/gov/sergei-morozov-obsudil-s-ministrom-transporta-rossii-evgeniem-ditrikhom-bezopasnost-ulianovskikh-dorog>

ТАСС; 2019.04.06; СТАРТОВАЛ ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП ТРЕХДНЕВНОГО СОВЕЩАНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Работа в рамках заключительного дня трехдневного выездного совещания «Национальные проекты – этап «Реализация» началась в субботу в Аносине. Как и в предыдущий день, она проходит в формате круглых столов.

Серия совещаний с участием региональных чиновников, отвечающих за выполнение **нацпроектов** на местах, стартовала 4 апреля на площадке Корпоративного университета Сбербанка в Аносине.

6 апреля работа продлится около пяти часов. Как сообщили ранее в пресс-службе правительства РФ, в первой половине дня участники «обсудят выработку решений, необходимых для достижения запланированных в 2019 году результатов в рамках региональных проектов и достижения национальных целей к 2024 году как на федеральном, так и на региональном уровнях». Позднее к дискуссии присоединится премьер-министр России Дмитрий Медведев.

В мероприятии также принимают участие первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, вице-премьеры Константин Чуйченко, **Максим Акимов**, Юрий Борисов, Татьяна Голикова, Ольга Голодец, Алексей Гордеев, Дмитрий Козак, Виталий Мутко, Юрий Трутнев, федеральные министры, главы регионов и руководители региональных проектных офисов. Кроме того, на дискуссию приглашены представители бизнес-сообщества и руководители государственных институтов развития, которые совместно выступают в качестве исполнителей в деле реализации национальных проектов.

В первые два дня серии правительственных совещаний работа была организована в интерактивном режиме – аудитория активно вовлекалась в происходящее. Выступления

спикеров перемежались «разминками», когда участники могли отвечать на предлагаемые модератором вопросы, а также активно задавать свои через специальное приложение.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6302935>

ТАСС; 2019.04.05; ВЛАСТИ И РЕГИОНЫ ВЫРАБОТАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДЛЯ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Участники выездного совещания «Национальные проекты – Этап «Реализация» в формате круглых столов обсудили предложения для успешной реализации национальных целей к 2024 году как на федеральном, так и на региональном уровне.

Участие во втором дне совещания приняли министр труда Максим Топилин, министр строительства и ЖКХ Владимир Якушев, министр науки и высшего образования Михаил Котюков, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр экономического развития Максим Орешкин, министр природных ресурсов Дмитрий Кобылкин, а также представители региональных органов власти и эксперты.

Участники круглого стола, посвященного промышленному развитию, отметили необходимость снятия административных барьеров: уже в текущем году будут согласованы первые пакеты регуляторных изменений (облегчение экспортных режимов, упрощенная система таможенного регулирования), облегчается валютное законодательство для экспортеров. ***

Участники отметили необходимость подобных форматов встреч и их эффективность. Некоторые из них предложили продолжить такие обсуждения на регулярной основе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6302152>

ТАСС; 2019.04.08; РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ БИРА В БИРОБИДЖАНЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Ремонт моста через реку Бира в Биробиджане начнется в 2019 году, на ремонтные работы Еврейская автономная область получит трансфер в размере 350 млн руб. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в областном правительстве.

«Ожидается трансфер в размере 350 млн руб. в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Средства будут направлены на ремонт моста через реку Бира в Биробиджане, мост является одной из артерий города, связывает две его части», – сказал представитель Управления автомобильных дорог и транспорта Еврейской АО.

Ремонтные работы начнутся летом 2019 года, уточнили в администрации. «Мост требует капитального ремонта, он будет разобран до опор, будет сделано новое полотно с более широкой проезжей частью, будет также увеличена грузоподъемность моста до 10 тонн. Во избежание транспортного коллапса в городе рядом будет построена временная переправа», – пояснил первый заместитель мэра города по вопросам ЖКХ, энергетики и дорожного строительства Андрей Пивенко, добавив, что ремонт продлится два года.

Он также сообщил, что на ремонтные работы необходимо в общей сложности 560 млн руб., местные власти намерены дополнительно запросить у правительства РФ оставшуюся сумму.

3 апреля было опубликовано распоряжение кабмина, в котором сообщалось о том, что правительство России выделит 15 регионам 5 млрд руб. на обеспечение дорожной деятельности в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году. Федеральную поддержку, помимо Еврейской АО, получают Башкирия, Мордовия, Татарстан, Забайкальский край, Брянская, Ивановская, Курганская, Иркутская, Курская, Нижегородская, Орловская, Самарская, Тульская и Ярославская области.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6305566>

ТАСС; 2019.04.05; БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЛЕНО НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПЕРМИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ

Более 600 млн рублей направлено из федерального бюджета на ремонт дорог в городе Перми в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», это позволит отремонтировать 302 тыс. кв. м дорог. Об этом сообщается на сайте администрации города Перми.

«Всего в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в этом году в Перми будет отремонтировано 25 дорожных объектов общей площадью 302 тыс. кв. м. Федеральное финансирование составит 615 млн рублей», – сказано в сообщении.

По информации на сайте, в 2018 году в Перми благодаря федеральной программе было отремонтировано 23 дорожных объекта, общая площадь ремонта составила более 506 тыс. кв.м. По итогам 2018 года в нормативном состоянии в Перми находятся 55,2% автомобильных дорог, это на 2,5 % больше, чем в 2017 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6300810>

ТАСС; 2019.04.05; ПРИАМУРЬЕ ПОЛУЧИТ В 2019 ГОДУ 476 МЛН РУБЛЕЙ ПО НАЦПРОЕКТУ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Региональный дорожный фонд Амурской области в 2019 году получит федеральные средства в размере 476 млн руб. на выполнения задач по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Кроме того, на эти цели регион добавит из областного бюджета 99 млн руб., говорится в сообщении, размещенном в понедельник на сайте правительства региона.

«Подписав соглашение с федеральным дорожным агентством в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» региональный дорожный фонд на дорожный сезон 2019 года получит средства целевого назначения в размере 476 млн руб. На выполнение задач, поставленных **нацпроектом**, кроме федеральных средств регион добавит из областного бюджета 99 млн рублей. В 2019 году нам нужен результат: довести до нормативного состояния 68% дорог, вошедших в Благовещенскую агломерацию, снизить аварийность и повысить безопасность на улично-дорожной сети Благовещенска», – цитируются в сообщении слова губернатора Амурской области Василия Орлова.

Амурская область вошла в **нацпроект** «Безопасные и качественные дороги». Благодаря этому будет увеличено финансирование ремонта улично-дорожной сети Благовещенска (основного ядра агломерации) практически в два раза. За шесть лет область получит на эти цели около 2,5 млрд руб.

В рамках работы по **нацпроекту** в предстоящий дорожный сезон планируется привести в нормативное состояние 12 объектов дорожной инфраструктуры агломерации. Будут отремонтированы не только дороги и тротуары, но и установлены светофоры, леерные ограждения, смонтированы дорожные знаки, обустроены ливневая канализация и сети наружного освещения.

«Мы обязаны снизить количество аварийно-опасных участков, для этого мы взаимодействуем с ГИБДД, следим за статистикой уровня аварийности на тех или иных участках, разрабатываем совместно меры по ликвидации потенциальных мест концентрации ДТП. Каждое решение по мероприятиям ремонта обосновано, учитывалась интенсивность транспортного потока, наличие объектов социальной инфраструктуры, плотность жилой застройки и прохождение маршрутов общественного транспорта», – цитирует сайт заместителя председателя правительства области Павла Матюхина.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, которые входят в городскую Благовещенскую агломерацию, составляет 279,47 км: автомобильные дороги федерального значения – 15 км, автомобильные дороги регионального значения – 83,5 км, ядро агломерации Благовещенск – 169,37 км. Из них, по экспертной оценке, в

нормативном состоянии – 65%, к 2024 году планируется достичь целевой показатель по городской Благовещенской агломерации в 85%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6305495>

ТАСС; 2019.04.05; «СЕВАВТОДОР» РАСШИРИТ ПАРК ТЕХНИКИ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ БОЛЬШЕГО ОБЪЕМА РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ

Госучреждение «Севастопольский Автодор» расширит парк техники и увеличит штат, что позволит выполнять в Севастополе большой объем работ по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги». Об этом сообщил ТАСС директор городского департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Евгений Исаков.

«Сейчас вся дорожная деятельность погружена в национальный проект – мы определили объем работ, которые необходимо провести для достижения целевого показателя, перечень объектов. [Планируется закупка] более 80 единиц техники, но этой всей – и машин, и прицепов, и навесного оборудования, и прочего. Крупной строительной техники – два десятка, не меньше, а это грейдеры, самосвалы, катки и прочая необходимая техника», – сказал Исаков.

Модернизация предприятия ведется с 2017 года. Помимо обновления парка техники идет подбор квалифицированных сотрудников и тех рабочих, которые занимаются непосредственно ремонтом и содержанием дорог и улиц в городе. В ближайшее время вновь запланировано расширение штата, чтобы «Севавтодор» мог выполнить большой объем работ – до 60-70% в части ремонта дорог.

По данным главы департамента, госучреждение выполняет практически все работы в городе по содержанию и уборке трасс и улиц. Из 64 км дорог, на которых запланирован ремонт, организация выполнит работы на 37 км. При этом для правительства удобнее сотрудничать с «Севавтодором» из-за его статуса государственного бюджетного учреждения: качество и сроки ремонта дорог проще контролировать, а в рамках госзадания не нужно проводить конкурс, и значит, можно значительно быстрее приступить к работам.

Как уточнили ТАСС в «Севавтодоре», в 2019-2020 годах планируется приобрести 88 единиц техники, на что будет направлено около 500 млн рублей. Деньги будут выделены из бюджета города Севастополя и получены в качестве межбюджетных трансфертов от правительства Москвы.

На реализацию **нацпроекта** до 2024 года Севастополь только по соглашению с «Росавтодором» получит 827 млн рублей. По словам Исакова, в настоящее время доля дорог в нормативном состоянии около 37% из 1,1 тыс. км, а в результате реализации **нацпроекта** показатель должен превысить 80% в городской части Севастополя и достичь 50% в пригороде. При этом исполнителем значительной части контрактов по объектам **нацпроекта** выступает «Севавтодор».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6300745>

ТАСС; 2019.04.05; В ТАТАРСТАНЕ НА ОБНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ДО 2021 ГОДА НАПРАВЯТ 12,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Более 12 млрд руб. будет направлено на реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Татарстане до 2021 года. Об этом сообщил ТАСС в пятницу министр экономики республики Фарид Абдулганиев.

«В целях реализации **нацпроекта** в Татарстане утвержден один региональный проект. На его реализацию в течение трех лет будет выделено всего 12,7 млрд руб., в том числе 6,9 млрд руб. из федерального бюджета», – сказал собеседник агентства.

Благодаря реализации проекта к 2024 году планируется привести в нормативное состояние 85% дорожных сетей трех городских агломераций республики – казанской, камской и альметьевской.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6299612>

ТАСС; 2019.04.07; ЧЕЛЯБИНСКОЕ УФАС ПРИОСТАНОВИЛО АУКЦИОН НА РЕМОНТ 18 УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ

Аукцион на проведение в Челябинске в 2019 году ремонта 18 улиц был приостановлен управлением ФАС по Челябинской области по заявлению победившей в торгах компании. Об этом ТАСС в пятницу сообщили в пресс-службе управления.

«Аукцион по выбору подрядчика на выполнение работ по ремонту объектов улично-дорожной сети Челябинска (18 улиц – прим. ТАСС) в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в части заключения контракта приостановлен челябинским УФАС. Дальнейшая судьба аукциона будет решена по итогам разбирательств», – сказали в пресс-службе.

В УФАС уточнили, что с жалобой в антимонопольный орган обратилось признанное победителем аукциона ООО ТПК «ЯКК». Компания утверждает, что заказчик закупки – Управление дорожного хозяйства администрации Челябинска – якобы предписало использовать для выполнения ремонта материал, который не предусмотрен техническим регламентом.

По данным УФАС, аукцион был объявлен в феврале 2019 года. Начальная цена контракта составила 827 млн рублей.

Комментарием представителя Управления дорожного хозяйства администрации Челябинска ТАСС не располагает.

На реализацию национального проекта в 2019 году в Челябинской области из федерального бюджета выделено 1 млрд 884 млн рублей, с учетом софинансирования – 3 млрд 460 млн рублей. В регионе 612 км дорог федерального значения, 8 тыс. 702 км – регионального значения и 17 тыс. 875 – муниципального значения. Из них соответствует нормативному состоянию 52,5% сети. К концу 2024 году в челябинской агломерации должны соответствовать нормам 54,1% сети.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6299548>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГЕНПРОКУРАТУРА ТРЕБУЕТ ОТ РУКОВОДСТВА РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ЦФО РАЗОБРАТЬСЯ С НАРУШЕНИЯМИ В РАБОТЕ СЛУЖБЫ

Генеральная прокуратура РФ выявила нарушения в работе Центрального межрегионального управления **Ространснадзора**, руководителю ведомства внесено представление.

«Заместитель Генерального прокурора Российской Федерации Юрий Пономарев по результатам плановой проверки соблюдения законодательства о лицензировании деятельности по осуществлению перевозок пассажиров автомобильным транспортом внес представление руководителю Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора **Ространснадзора**», – сообщает в пятницу надзорное ведомство.

Так, по данным Генпрокуратуры, в ходе проверки выявлены факты несвоевременного оформления лицензий и их вручения соискателям, выявлены нарушения при оформлении удостоверений допуска юридических лиц к осуществлению международных автомобильных перевозок, повлекшие невозможность эксплуатации транспортных средств на международных маршрутах.

«Имели место случаи выдачи удостоверений допуска субъектам предпринимательской деятельности, не имеющим квалифицированных специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении», - отметили в Генпрокуратуре. При проведении плановых и внеплановых проверок допускались нарушения требований Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», – добавили там.

Прокурорские проверки также выявили факты неосуществления контроля за исполнением выданных предписаний об устранении выявленных в ходе проверок нарушений, нарушения законодательства при производстве по делам об административных правонарушениях.

«В представлении поставлен вопрос об устранении выявленных нарушений закона и привлечении виновных лиц к ответственности», – заявили в надзорном ведомстве.

Накануне в результате столкновения микроавтобуса и грузовика в Подмоскowie погибли шесть человек. По данному факту расследуется несколько уголовных дел, ход расследований взят на контроль областной прокуратурой.

По данным **Ространснадзора**, «водитель микроавтобуса – частное лицо – осуществлял нелегальную перевозку, дублируя маршрут легального перевозчика «Тула – Москва». Какие-либо документы на перевозку пассажиров отсутствуют».

В связи со случившимся **Ространснадзор** объявил о проверке маршрута «Тула – Москва» с целью выявления нелегальных перевозчиков.

ТАСС; 2019.04.06; ЛАВРОВ ОТМЕТИЛ ПРОГРЕСС В ВОПРОСЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛНОФОРМАТНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ РФ И ЕГИПТА

Министр иностранных дел России Сергей Лавров отметил положительные сдвиги в вопросе возобновления полноформатного авиасообщения между РФ и Египтом.

В интервью египетской газете Al-Ahram он сообщил, что во время предстоящей в Каире встречи с главой МИД Египта Самехом Шукри намерен обсудить планы дальнейшего расширения отношений между двумя странами. «Рассмотрим актуальные вопросы торгово-экономических связей, которые имеют значительный потенциал, – сказал глава дипведомства. – В русле усилий по интенсификации культурно-гуманитарных обменов значительное внимание будет уделено организации и проведению Года гуманитарного сотрудничества России и Египта в 2020 году».

«Разумеется, затронем проблематику возобновления полноформатного авиасообщения, – подчеркнул Лавров. – Тем более, что на этом направлении наметились положительные сдвиги». Министр при этом указал, что «важнейшей предпосылкой для скорейшего возвращения россиян на прекрасные курорты Красного моря остается обеспечение должного уровня их безопасности».

Глава МИД РФ также отметил, что плотная внешнеполитическая координация между Москвой и Каиром «играет важную стабилизирующую роль на всем ближневосточном пространстве». «Планируем провести углубленный обмен мнениями по ситуации в Сирии, Ливии, Йемене, а также на палестинских территориях, включая усилия по достижению единства палестинских рядов, где АРЕ играет особую роль, – продолжил он. – Обсудим пути снижения уровня конфликтного потенциала в регионе, в том числе перспективы создания на Ближнем Востоке зоны, свободной от оружия массового уничтожения». Лавров добавил, что важное место на переговорах займет тематика противодействия терроризму и экстремизму, а также будет обсуждаться ход подготовки к запланированному на октябрь в Сочи первому в истории саммиту Россия – Африка.

<https://tass.ru/politika/6302603>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Glavi-MID-Rossii-i-Egipta-obsudili-vozobnovlenie-aviasoobscheniya-v-polnom-obeme-2019-04-06/>

ТАСС; 2019.04.05; ЧАРТЕРЫ ИЗ РФ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА МОГУТ ВЕРНУТЬ ОСЕНЬЮ 2019 ГОДА – РСТ

Возобновление авиасообщения с египетскими курортами Хургадой и Шарм-эш-Шейхом стоит ожидать осенью 2019 года. Об этом ТАСС рассказал вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин.

«Сейчас по Египту открыто только регулярное сообщение с Каиром, но мало кто пользуется им с туристической целью. Летать через Каир получается дороже, чем через Турцию или третьи страны. Без обеспечения безопасности по утвержденному обеими сторонами плану египетское направление вряд ли откроется, потому что меры должны быть исчерпывающими. Но в перспективе можно говорить, что, возможно, к осени будет обеспечен безопасный перелет в Шарм-эш-Шейх и Хургаду, и вопрос будет решен», – сказал Юрий Барзыкин.

Он также добавил, что летом египетское направление не будет востребовано российскими туристами из-за высокой конкуренции с другими курортами, в частности, с Турцией.

В апреле 2018 года Россия возобновила авиасообщение с Египтом после более чем двухлетнего перерыва, вызванного крушением лайнера А321 над Синайским полуостровом. На данный момент рейсы выполняются авиакомпаниями «Аэрофлот» и EgyptAir только между Москвой и Каиром.

На ту же тему:

<https://iz.ru/864526/2019-04-05/v-rst-nazvali-sroki-vozvrashcheniia-charterov-iz-rossii-na-kurorty-egipta>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; В ЭСТОНИИ СОГЛАСОВАЛИ ЭСТОНСКО-РОССИЙСКИЙ ПРОЕКТ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ПРИГРАНИЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДВУХ СТРАН – СМИ

Руководство эстонской приграничной волости Сетомаа (Setomaа) и координатор эстонско-российского приграничного сотрудничества с эстонской стороны подписали проект поддержки SME Access, согласно которому будут совместно реконструированы 20 км приграничных автомобильных дорог, парковки, построены легкие дороги и торговые площади, сообщила в пятницу газета Postimees.

Так, на территории Эстонии будет положено черное покрытие на отрезке шоссе Вярска-Саатсе (Varska-Saatse) до погранпункта Саатсе. В волости Сетомаа будут проложены три дороги с легким покрытием и реконструированы три парковки.

На российской стороне будет завершен первый этап реконструкции шоссе Гверстонь-Крупп-Кулье (Gverston-Krupp-Kulje) в Печорском районе. В городе Печоры будет построена торговая площадь, на торговой площади в эстонском Вярска будут установлены торговые места, где более чем 30 предпринимателей и местных крестьян из Эстонии и из России смогут использовать в своей предпринимательской деятельности как места для торговли, так и новые подъездные дороги.

С эстонской стороны, кроме волости Сетомаа, участвует также министерство шоссейных дорог. С российской координирует проект комитет по экономическому развитию и инвестиционной политике Псковской области, а также участвует администрация Печорского района и комитет транспорта и дорожной сети Псковской области.

Стоимость проекта составляет 5,05 млн евро, из которых 80% или 4,04 млн евро финансируется из средств программы эстонско-российского трансграничного сотрудничества.

Целью этой программы на 2014-2020 годы является развитие приграничного сотрудничества между Эстонией и Россией, содействие развитию социально-экономическому развитию по обе стороны границы.

RNS; 2019.04.05; НА УКРАИНЕ ОТМЕНЯТ САМОЕ ПРИБЫЛЬНОЕ Ж/Д НАПРАВЛЕНИЕ В РОССИЮ

Поезда из Киева и Львова в Москву украинские власти отменят через несколько лет, заявил министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян в ходе брифинга. Об этом сообщает УНН.

Чиновник вновь заявил, что это направление «умирает» само по себе. По его словам, в 2018 году на Украине впервые пассажиропоток в направлении Евросоюза был больше, чем в восточном направлении.

«Мы пошли естественным эволюционным путем. Я думаю, еще несколько лет и мы закроем этот поезд», – сказал Омелян.

Ранее, в феврале 2019 года, «Украинские новости» со ссылкой на данные «Украинских железных дорог» («Укрзалізниця») сообщали, что поезд «Киев – Москва» стал самым прибыльным международным направлением Украины в 2018 году.

Министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян ранее заявил, что железнодорожное сообщение с Россией может прекратиться и без решения правительства, поскольку пассажиропоток между странами «умирает» сам по себе.

<https://rns.online/transport/Na-Ukraine-otmenyat-samoe-pribilnoe-zhd-napravlenie-v-Rossiyyu-2019-04-05/>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; ПРЕМЬЕР КИРГИЗИИ ВЫРАЗИЛ НАДЕЖДУ НА УРЕГУЛИРОВАНИЕ СИТУАЦИИ НА ГРАНИЦЕ С КАЗАХСТАНОМ

Премьер-министр Киргизии Мухаммедкалый Абылгазиев надеется на скорейшее урегулирование возникшей на границе с Казахстаном ситуации, где скопилось около трехсот грузовых автомобилей. Об этом он заявил в пятницу в Бишкеке во время заседания кабинета.

«В ближайшее время обстановка на пунктах пропуска на границе с Казахстаном должна нормализоваться», – сказал он. По его словам, на эту тему уже проведены ряд консультаций с казахстанским правительством.

Как считает Абылгазиев, в ходе этих переговоров представителям двух республик «удалось договориться». В противном случае, продолжил премьер, Бишкек вынужден будет добиваться соблюдения условий Евразийского экономического союза (ЕАЭС), участниками которого также являются Киргизия и Казахстан, на уровне данной организации.

Ситуация на киргизско-казахстанской границе начала осложняться с 19 марта нынешнего года, когда на двух контрольно-пропускных пунктах со стороны Казахстана появились очереди из грузовых автомашин. На сегодняшний день, по данным Киргизии, на границе двух государств их насчитывается около 300 единиц. Ранее власти Казахстана объяснили скопление автомашин на границе с Киргизией усилением борьбы с контрабандой, в результате чего на досмотр автотранспортных средств требуется больше времени.

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ФИНЛЯНДИИ ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО – ОТЧЕТ

Строительство Восточной железной дороги в Финляндии, которая сократила бы путь до Санкт-Петербурга, потребует крупных инвестиций и экономически не совсем

целесообразно. Об этом заявило в пятницу **Министерство транспорта** и связи Финляндии со ссылкой на подготовленный по его заказу экспертный отчет.

Предлагаемая железная дорога могла бы пройти из столичного аэропорта Хельсинки-Вантаа через город Порвоо в Коуволу, откуда поезда следовали бы дальше через границу с Россией в Санкт-Петербург.

«Транспортные коммуникации на востоке и на юге Финляндии, а также между Хельсинки и Санкт-Петербургом будут улучшены с помощью Восточной железной дороги. Она бы сократила и ускорила путь между Хельсинки и Коуволой. Однако время в пути уменьшится незначительно по сравнению с теми инвестициями, которых потребует проект», – говорится в сообщении.

По оценке Агентства транспортной инфраструктуры Финляндии, «стоимость нового 106-километрового участка железной дороги составила бы 1,7 млрд евро». В настоящее время «проект не был бы полностью экономически целесообразен», указали в **Минтрансе**.

В нем пояснили, что Восточная железная дорога не охватит новые районы между Хельсинки и Коуволой, которые в настоящий момент не связаны со столицей, а только сократит путь между двумя городами. При скорости движения поезда в 220 км в час путь из Хельсинки в Коуволу, который сейчас занимает минимум 1 час 22 минуты, сократился бы на 13 минут, а из Хельсинки в Санкт-Петербург (по существующему маршруту поезд «Аллегро» на скорости 220 км в час преодолевает расстояние за 3,5 часа) – на 9 минут. Если поезда будут следовать по маршруту со скоростью 300 км в час, то добраться в Коуволу и Санкт-Петербург можно будет быстрее на 19 и 15 минут соответственно.

В отчете подчеркивается, что в настоящее время в бюджете нет достаточных средств на финансирование проекта, но их предлагается изыскать за счет кооперации с различными организациями на местах.

История вопроса

Ранее в министерстве сообщали, что разработка проекта Восточной железной дороги является одной из наиболее важных в транспортной сфере наряду с работой над проектами более скоростного сообщения между Хельсинки и Тампере, а также Хельсинки и Турку.

В прошлом году к финским властям обратились представители администраций восточных регионов Финляндии с просьбой рассмотреть возможность открытия скоростного сообщения между Хельсинки и городами Куопио и Йоэнсуу, чтобы время в пути составляло три часа вместо нынешних четырех. Для этого требовался новый участок железной дороги, который как раз должен был бы идти от Хельсинки до Коуволы.

От Санкт-Петербурга до столицы Финляндии и обратно уже несколько лет курсирует скоростной поезд «Аллегро». От аэропорта Хельсинки-Вантаа в настоящий момент поезда дальнего следования не ходят, на электричке оттуда можно добраться до центрального железнодорожного вокзала Хельсинки или одной из пересадочных станций.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; «РОСТЕХ» СЕРТИФИЦИРОВАЛ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВК-2500 В КИТАЕ

Вертолетный турбовальный двигатель ВК-2500 получил сертификат типа в Китае, что позволяет начать программу модернизации российских вертолетов в КНР, сообщили журналистам в пресс-службе Ростеха.

«Сертификат типа вертолетного турбовального двигателя ВК-2500 разработки и производства Санкт-Петербургского АО «ОДК-Климов» (входит в ОДК Ростеха) валидирован в Китае. Теперь силовая установка сможет эксплуатироваться в составе российских гражданских вертолетов в КНР, что расширит географию продаж и эксплуатации российских вертолетов «Ми» и «Ка», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190405/1552410508.html>

ТАСС; 2019.04.05; БРАЗИЛЬСКАЯ КОМПАНИЯ EMBRAER ПРЕДСТАВИЛА ПРОЕКТ САМОЛЕТА-ТАКСИ

Проект самолета на электродвигателе продемонстрировала бразильская авиастроительная компания Embraer в ходе крупнейшей региональной оборонной выставки LAAD Defense & Security 2019, проходящей в Рио-де-Жанейро. Об этом в четверг сообщило агентство EFE.

Согласно представленному проекту, судно будет использоваться в качестве воздушного такси для перевозки пассажиров по городу. Разработчики надеются, что с помощью электросамолета удастся снизить загруженность дорог в Рио-де-Жанейро и улучшить экологическую обстановку в мегаполисе. «Мы думаем, что в средне- и долгосрочной перспективе этот самолет будет пользоваться большим спросом», – заявил Маркос Ресенде – управляющий директор компании Atech – «дочки» Embraer.

Планируется, что самолет будет приземляться и взлетать вертикально. При этом Ресенде уточнил, что «проект все еще находится на начальной стадии». «В компании прорабатываются различные конструкторские решения, которые в будущем могут быть использованы при строительстве электросамолета», – сказал представитель бразильской корпорации.

Кроме того, Ресенде отметил, что поездка на данном транспортном средстве должна быть доступна для широкого круга бразильских граждан. В то же время он предупредил, что перед тем, как приступить к эксплуатации судна на электротяге, властям Бразилии следует подготовить соответствующую законодательную базу.

Современные самолеты выбрасывают в воздух большие объемы сажи, двуокиси углерода и водяного пара, способствующих созданию парникового эффекта. По оценкам ряда ученых, на гражданскую авиацию приходится примерно 3,5% от всего антропогенного воздействия, приводящего к потеплению атмосферы Земли. К 2050 году этот показатель может вырасти до 5-15%, если в ближайшие десятилетия самолеты не станут более экологичными.

<https://tass.ru/ekonomika/6299801>

ТАСС; ДМИТРИЙ ВАЛЕЕВ; 2019.04.05; В АВСТРИИ УСПЕШНО ИСПЫТАЛИ ВОЗДУШНОЕ ТАКСИ

В Вене прошли первые испытания автономного воздушного такси EHang 216. Аэромобиль успешно совершил несколько взлетов и посадок с пассажирами на борту на футбольном поле венского стадиона «Дженерали арена».

«Вполне реально, что в 2025 году воздушные такси начнут летать в Австрии. Развитие этой технологии идет очень быстро и технически они работают отлично», – отметил на презентации **министр транспорта**, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер.

Как передает телекомпания ORF, власти Австрии совместно с Европейским агентством авиационной безопасности в настоящее время ведут работу по созданию необходимых правовых условий, которые позволят новому виду воздушного транспорта беспрепятственно совершать полеты. Ведется также подготовка тестовой трассы для начала испытаний нового воздушного такси в городских условиях в Австрии. «Будем проводить свои испытания в Австрии. Уже ведутся переговоры, есть много заинтересованных лиц», – рассказал министр.

Производство аэромобилей китайской компании EHang взял на себя китайско-австрийский авиационный концерн FACC, который готовит воздушное транспортное средство к серийному производству. «Первые серийные воздушные машины мы начнем производить в Австрии во второй половине года», – заверил генеральный директор FACC Роберт Махтлингер. Аэромобили сначала будут поставляться в Азию, откуда поступило уже несколько сотен заказов.

По заявлению производителя, в азиатском регионе перевозки на таком такси начнутся в течение ближайшего года. При этом аэромобили сначала будут использоваться для доставки грузов к нефтяным платформам, что позволит заменить дорогостоящие полеты вертолетов, а также для спасательных миссий в районах, опасных для пилотируемых полетов. Позже аэромобилями смогут воспользоваться туристы, а также можно будет оперативно доставлять донорские органы.

Беспилотный летательный аппарат EHang 216 представляет собой квадрокоптер с восьмью парами соосных винтов по углам и пассажирской кабиной сверху на центральной части корпуса. Аэромобиль стоит порядка €300 тыс., в нем установлены два пассажирских кресла и место для багажа. Максимальная скорость транспортного средства составляет около 160 км/ч. Дальность полета – от 70 до 80 км. Заряд аккумулятора до 80% происходит за четверть часа.

<https://tass.ru/ekonomika/6300064>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; TURKISH AIRLINES ЗАВЕРШИЛИ ПЕРЕЕЗД В НОВЫЙ АЭРОПОРТ СТАМБУЛА НА 36% – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Авиакомпания «Турецкие авиалинии» на 36% завершила переезд из аэропорта им. Ататюрка в новый Аэропорт Стамбула. Об этом сообщил в пятницу генеральный директор национального авиаперевозчика Биалал Эшки на своей странице в «Твиттере».

«Сегодня ночью было выполнено 96 рейсов грузовых автомобилей в рамках нашего большого переезда. Процесс идет согласно нашим планам, переезд завершен на 36%. Кроме того, вчера в Аэропорт Стамбула были доставлены шесть широкофюзеляжных самолетов», – написал Эшки.

Ожидается, что переезд «Турецких авиалиний» продлится 45 часов и завершится завтра до полуночи. В связи с этим в Стамбуле с 22:00 пятницы и до окончания переезда будет из соображения безопасности перекрыта значительная часть автотрасс.

Как ранее сообщал авиаперевозчик, в рамках этого процесса помимо многочисленных самолетов компании в новый стамбульский аэропорт будет доставлено 10 тыс. частей различного оборудования, общий вес которых составляет не менее 47 тыс. тонн.

Министр транспорта и инфраструктуры Турции Джахит Туран 3 апреля сообщил, что по завершении переезда Аэропорт им. Ататюрка больше не будет выполнять коммерческие пассажирские перевозки. Последний рейс из него будет совершен завтра, самолет доставит пассажиров в Сингапур. По словам Турана, после закрытия Аэропорт им. Ататюрка будет использоваться в иных целях, в том числе «для проведения спортивных мероприятий и авиасалонов».

О новом аэропорте

Новый аэропорт Стамбула расположился на черноморском побережье в 35 км от центра города. На первом этапе транспортный хаб, на реализацию которого ушло три года и было выделено 7,2 млрд долларов, будет обслуживать до 90 млн пассажиров в год.

По окончании строительства, которое запланировано на 2023 год, аэропорт достигнет площади в 7,7 гектара, а пропускная способность составит 200 млн человек ежегодно. Таким образом, по замыслу турецкого руководства, стамбульская воздушная гавань получит статус крупнейшего аэропорта в мире, который сейчас закреплен за американским Международным аэропортом Хартсфилд – Джексон в Атланте.

ПРАЙМ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2019.04.05; ТАДЖИКСКИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ТАЎК AIR ТАК И НЕ ВОЗОБНОВИЛ ПОЛЕТЫ

Таджикская национальная авиакомпания Tajik Air так и не возобновила полеты, прекращенные с начала года в связи с финансовыми трудностями, сообщили РИА Новости в авиакомпании.

В начале марта Tajik Air анонсировала возобновление полетов с 31 марта, но ни в этот день, ни позднее самолеты данного авиаперевозчика полетов так и не совершили, также не было продаж билетов на рейсы авиакомпании.

«Сейчас у нас временные сложности, но в данном направлении по возобновлению рейсов ведутся соответствующие работы», – сказали в авиакомпании.

С 4 января Tajik Air прекратила выполнять полеты по всем 13 направлениям. Компания выполняла полеты в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Сургут, Бишкек, Алма-Ату, Самарканд, Худжанд, Мешхед, Тегеран, Дели.

Тогда сообщалось, что полеты Tajik Air отменены по всем направлениям. До конца осенне-зимнего периода вместо нее перевозила пассажиров в российские города частная авиакомпания «Сомон Эйр». 21 января текущего года президент страны Эмомали Рахмон, раскритиковав деятельность руководства компании снял с должности главу Tajik Air Хайрулло Рахимова.

Tajik Air возглавил Дилшод Исматуллозода, ранее занимавший должность замруководителя исполнительного аппарата президента Таджикистана. Судьбу авиакомпании решает правительственная комиссия, возглавляемая премьер-министром Кохиром Расулзода.

БМ24; 2019.04.05; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА: ОПИРАЯСЬ НА ТРАДИЦИИ, ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД

Какие они, образовательные технологии будущего, позволяющие учить и учиться по-новому? Что нас ждет в результате сочетания традиционного высшего образования и цифровых технологий? И как готовить специалиста, который сможет быть в полной мере востребован в 21 веке?

Ответ на эти и другие актуальные вопросы мы попытались получить у руководителя одного из старейших и самых авторитетных технических вузов России, который с 1896 года готовит специалистов для транспортной сферы, ректора Российского университета транспорта Александра **Климова**.

Сегодня вуз, продолжая вековые традиции отечественного транспортного образования и науки, видит свою миссию в том, чтобы стать головным университетом транспортной отрасли, координатором отраслевого транспортного образования, ведущим научным центром мирового уровня.

Александр Алексеевич, вы возглавили университет сравнительно недавно – в ноябре прошлого года. Какие первоочередные задачи вы поставили перед собой в должности ректора?

Цели и задачи университета неразрывно связаны с повесткой деятельности нашего учредителя – Министерства транспорта Российской Федерации. Указом Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 определены приоритеты развития транспортной отрасли нашей страны. Самые значительные средства запланированы на создание безопасных и качественных автомобильных дорог, развитие магистральной транспортной инфраструктуры, формирование глобальных транспортных коридоров, повышение уровня связанности территории Российской Федерации. Это важнейшие приоритеты, как для экономики в целом, так и для каждого отдельно взятого человека. Мы хотим быть мобильными, быстро и безопасно перемещать грузы.

На наших глазах быстро меняются транспортные технологии. Сегодня в рамках кооперации деятельности 17 транспортных вузов России – хороших, стабильно

работающих – обсуждается необходимость разработки новых стандартов и образовательных программ, которые позволят подготовить уникальных специалистов для рабочих мест, которые еще вчера не существовали в транспортной отрасли. **Министр транспорта** поставил эту задачу перед отраслевыми вузами. Сформировать базу новых специальностей и программ с учетом того, что мы – единственный общетранспортный вуз в стране и на нас возложена задача координации этой деятельности. Поэтому ключевой вопрос для нас – запуск новых направлений подготовки, которые обеспечат решение задач, сформулированных в рамках стратегии национальных проектов развития транспортной системы.

Смогут ли ваши абитуриенты уже в этом году начать осваивать новые специальности?

Да, в этом году мы запускаем несколько новых направлений подготовки. Наш вуз исторический, в этом году ему исполняется 123 года, мы всегда были и, надеюсь, останемся в будущем головным вузом по подготовке специалистов для железнодорожного транспорта. С коллегами из ОАО «РЖД», нашего стратегического партнера, сейчас активно обсуждаем вопрос подготовки специалистов для пассажирского комплекса. Сегодняшний пассажир – человек современный, он хочет иметь все сервисы, широкополосный доступ в интернет, оригинальный дизайн. Все то, что соответствует представлению о комфорте 21 века. Наши выпускники и должны сформировать такую среду для пассажиров железных дорог.

Следующее направление – подготовка специалистов, которые смогут с использованием технологий построения «цифровых двойников» разрабатывать элементы современной транспортной инфраструктуры. Так называемые BIM-технологии. В чем они заключаются? Прежде чем что-то построить – автомобильную развязку, мост, атомную электростанцию, небоскрёб – разрабатывается детальное цифровое описание этого объекта. Так называемый цифровой двойник. Причем, это не просто изображение объекта в трехмерном пространстве, а его детальное описание до последнего болта и гайки. Проект проходит экспертизу в цифровом формате и получает заключение о соответствии всем требованиям. Дальше начинается строительство в полном соответствии с цифровым описанием. После сдачи объекта в эксплуатацию цифровое описание используется на протяжении его жизненного цикла. Эту технологию уже использует Росатом для создания атомных электростанций. Она позволяет примерно на 20-30% снизить стоимость с учетом жизненного цикла объекта. К тому же, для запуска беспилотного транспорта, о чем сейчас много говорится, цифровой двойник просто необходим. Как я обычно говорю, интеллектуальный транспорт возможен только в рамках интеллектуальной транспортной инфраструктуры. Специалисты в этой области сегодня в стране практически не готовятся. Мы с этого года возобновляем подготовку кадров, способных строить и поддерживать в работоспособном состоянии гидротехнические сооружения, лицензируем практически все направления, связанные с речным флотом – как в береговой части, так и специальности, связанные с подготовкой судоводителей. Максимально расширяем все линейки наших образовательных продуктов.

В вузе сейчас идет очень серьезная работа по наращиванию компетенций в части автомобильного строительства. Задача использования самых современных технологий строительства и обслуживания автомобильных дорог в российских регионах крайне актуальна. Нам надо использовать мировой опыт на все сто, в том числе – привлекать потенциал исследовательских структур, инжиниринговых компаний. Специалисты насчитывают в этой области более трехсот технологий. У нас пока активно используется около тридцати. Мы недавно создали вместе с РосдорНИИ новый научно-образовательный центр. В рамках этого центра будем накапливать и аккумулировать все те технологии, которые должны использоваться при строительстве федеральных и региональных автодорог, чтобы повысить их долговечность и безопасность, снизить

расходы на строительство и эксплуатацию. Перед центром также поставлена задача разработки и запуска соответствующих новых образовательных программ.

Каковы самые сильные стороны Российского университета транспорта?

За 123 года истории наш университет стал лидером в части создания транспортной инфраструктуры. Это касается, прежде всего, железнодорожных дорог, мостов, тоннелей. За прошедшие годы накоплен уникальный интеллектуальный багаж. Сформированный фундаментальный задел сегодня является базой, которая позволяет нам двигаться вперед.

Мне кажется очень важным, что мы – организация, подведомственная **Минтрансу** России. **Министерство транспорта** Российской Федерации – федеральный орган, который отвечает и координирует деятельность по развитию транспортной системы страны. Работая в плотной связке, взаимодействуя ежедневно с коллегами из различных департаментов **Минтранса** России, мы очень хорошо понимаем современные проблемы нашей отрасли и пути их решения. И, конечно, в качестве серьезного капитала университета я рассматриваю наших партнеров. Мы взаимодействуем с большинством крупнейших и наиболее успешных российских транспортных компаний. Таких, как, например, лидер мирового уровня ОАО «РЖД». Замечу, что в таких компаниях, как в России, так и за рубежом, трудится немало выпускников нашего университета. Мы не стоим на месте! Цифровая экономика, формирование комплексных транспортных систем, глобализация формулируют новые вызовы, к которым мы должны готовить наших выпускников, формировать из них специалистов, способных широко понимать технологические тренды, инструменты развития, геополитические реалии.

Давайте поговорим об одном из трендов последнего времени – ЕГЭ. Как вы считаете, такая форма итоговой аттестации помогает «пробиться» талантливым ребятам в хороший вуз?

Моё личное мнение: у ЕГЭ нет альтернативы. Работая в разных структурах, я убедился, что эта система, действительно, дает талантливым детям, выпускникам школ возможность на конкурсной основе заслуженно получать самое лучшее университетское образование. Безусловно, есть возможность и необходимость совершенствования технологий ЕГЭ, что и делается ежегодно Рособрнадзором.

Транспортная система на уровне всей страны устроена глобально. Если у нас самолет летит из Калининграда во Владивосток, он пересекает территорию, многих регионов. Поэтому в нашей ситуации, мы должны брать выпускников школ со всех регионов на единой конкурсной основе и готовить их как специалистов, которые будут приносить пользу экономике всей страны. Транспорт работает 24 часа в сутки 365 дней в году. К этому надо быть готовым. Наши выпускники несут ответственность за жизнь и здоровье людей. Это обязательно надо учитывать.

Мы активно взаимодействуем со школами. Предуниверсарий, «университетские субботы», конкурсы транспортных проектов школьников. Мы ищем будущих абитуриентов.

Каково ваше отношение к вузовским рейтингам? Они объективны?

Объективные ежегодные исследования подтверждают, что выпускники школ всё больше и больше ориентируются на ту информацию, которую дают ведущие рейтинговые агентства. Высокий рейтинг – это маркетинговое преимущество вуза. Влияет ли это на те процессы, которые идут в университетах? Безусловно. Не так давно **Минтранс России** поручил разработать программу повышения глобальной конкурентоспособности нашего университета. Примерно полтора года такая программа действует. У нас стоит задача войти в глобальные профильные отраслевые или предметные мировые рейтинги. Мы понимаем, что постановка таких целей требует серьёзных изменений практически всех структурных подразделений вуза. От гардероба до ректората.

Например, ни один рейтинг не обходится без учета количества и качества научных публикаций. Мы понимаем, что транспортной отрасли необходим авторитетный журнал,

входящий в международные базы научных цитирований. В России есть научные журналы в сфере транспорта, но ни один из них пока не отвечает всем требованиям. Нужны регулярные публикации ведущих мировых ученых. Нельзя публиковать статьи только своих ученых, даже если у нас их много. Значит, нужно привлекать коллег из-за рубежа. И так далее.

Или количество иностранных студентов – один из важных рейтинговых показателей, который учитывается в ходе оценки. Это очень важный вопрос, ведь идет глобальная конкуренция на мировых рынках за предоставление образовательных услуг. В майском Указе Президента Российской Федерации определено, что к 2024 году численность иностранных студентов в нашей системе образования должна увеличиться в два раза. И есть иностранные студенты, которые готовы платить за обучение. Значит, подготовка востребована, практична и может конкурировать с тем, что предлагается другими вузами. Вообще, рейтинги чем хороши? Они заставляют размышлять о том, каким образом выстраивается деятельность университета в сфере науки и образования, насколько комфортна среда для проживания.

С моей точки зрения, рейтинги – интересная и правильная вещь, потому что они независимы, на них очень сложно влиять. С каждым разом мы видим, как продвигаемся всё выше и выше. Это само по себе ускоряет процесс трансформации тех практик, которые есть в университете.

Александр Алексеевич, к Российскому университету транспорта относится гимназия. Как осуществляется взаимосвязь между вами?

В России не так много вузов, которые имеют полную линейку образовательных программ. В силу нормативного регулирования бюджетной сферы когда-то было принято решение, что университеты должны финансироваться из федерального бюджета, а всё, что связано со школами, – из региональных. В этом есть, безусловно, свои плюсы, но есть и обратная сторона медали. Мы постоянно общаемся с учениками гимназии, и это позволяет сформировать у них вкус к профессиональной деятельности. Необязательно, чтобы все выпускники гимназии шли в Российский университет транспорта. Многие поступают в другие вузы столицы. И это хорошо. Значит, качество обучения в гимназии соответствует самым высоким требованиям. Но примерно половина идет к нам. Сильная сторона нашей гимназии в том, что очень в ней серьезно ведется работа по формированию проектных компетенций. Наши молодые преподаватели руководят проектными работами школьников гимназии. Также наши школьники успешно выступают в различных конкурсах и соревнованиях, например, в чемпионатах WorldSkills.

Я сам имел определенное отношение к развитию системы WorldSkills. Зачастую уровень профмастерства студента может превышать планку требований ведущих российских корпораций. Ежегодно в Екатеринбурге проводится чемпионат среди корпораций по стандартам WorldSkills, где соревнуются молодые работники ведущих предприятий. Студенты колледжа на них зачастую показывают лучшие результаты. Поэтому сама подготовка к различным интеллектуальным соревнованиям дает хороший импульс школьникам, чтобы они начали размышлять – какая профессиональная траектория развития должна у них выстраиваться. Человек начинает думать о себе: а что я хочу? Куда могу двигаться с точки зрения профессионального развития? какие инструменты я должен использовать, чтобы это движение было осмысленным? И наши преподаватели помогают школьникам определяться. Отсюда кумулятивный эффект для университета, который получает заинтересованных абитуриентов с более высокими баллами ЕГЭ.

Какими должны быть современные выпускники школ и преподаватели университета?

Очень много проводится социологических исследований на тему «Кто сегодня может быть более успешным?». Это один из ключевых вопросов, который руководство университета, преподаватели, научные работники должны задавать себе. Мы должны готовить успешных людей для успешной страны. Но что такое успешный человек? Что

его характеризует? Все исследования указывают на то, что существенно растет значение универсальных компетенций, независимо от того, на какой должности вы работаете и кто вы по профессии. Сейчас люди становятся более мобильными, а сфера труда – более проницаемой, уже нет «железобетонных» перегородок между разными областями профессиональной занятости. Сегодня вы занимаетесь маркетингом, а завтра можете сменить точку профессионального приложения и начать рисовать картины или работать учителем в школе. Говорят, что в мире человек на протяжении жизни в среднем 6-7 раз меняет сферу деятельности. Коммуникационные компетенции, навыки организации и управления, способность к самообучению, техники планирования групповой работы. Это то, что в Сингапуре называют компетенциями 21 века. Педагогические навыки также очень востребованы. Цифровая компетентность базовая для тех, кто живет в условиях цифровой экономики. Основы юридических знаний, финансовая грамотность и много чего ещё. В то же время современный выпускник должен быть профессионалом. И лучше – в нескольких областях одновременно. Человек должен быть динамичным, мобильным и стрессоустойчивым. Физически и морально здоровым.

Прислушиваетесь ли вы к мнению подрастающего поколения? Есть чему у них поучиться?

Без этого невозможно. К сожалению, наблюдаю иногда отрыв старшего поколения от молодежной реальности. Мы делаем всё, чтобы наш университет был саморазвивающимся, выстраиваем открытое взаимодействие со студентами. Если учесть, какие задачи перед университетом ставит государство, он просто обязан быть гибким, динамичным и очень креативным.

Ваши пожелания абитуриентам, которые думают связать свою судьбу с Российским университетом транспорта?

Самое важное – это интерес ко всему, что тебя окружает. Любознательность, которая от природы существует в любом ребенке, и ее надо развивать. Стремление понять окружающий мир, объять его и использовать, чтобы принести пользу обществу, людям, своей семье, самому себе – это, по моему мнению, ключевой фактор развития человека. Любознательность я бы поставил на первое место. Всё остальное приложится.

https://bm24.ru/obshchestvo/rossiyskiy_universitet_transporta_opirayas_na_traditsii_dvigatsya_vpered/

ТАСС; 2019.04.05; ЭКСПЕРТЫ: ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ АРКТИКИ ТРЕБУЕТ ПРАКТИКО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ПОДХОДА

Вузовское образование, направленное на подготовку специалистов для арктических территорий в условиях цифровой экономики, требует ориентации на практические дисциплины, считают опрошенные ТАСС представители российских университетов. Вузам следует внедрять для этого отдельные образовательные стандарты и укреплять сотрудничество с компаниями, работающими в северных широтах, отмечают эксперты.

Вопросы подготовки кадров для арктической зоны будут обсуждаться на V Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога», который пройдет в Санкт-Петербурге 9-10 апреля. Участники сессии «Подготовка специалистов для развития региона» обсудят лучшие образовательные практики, кадровый потенциал местного населения и возможности увеличения производительности труда.

<https://tass.ru/obschestvo/6302737>

ТАСС; 2019.04.05; НОВАК ЗАЯВИЛ, ЧТО ИДЕЯ ВВЕДЕНИЯ ПЛАВАЮЩЕГО АКЦИЗА НА ТОПЛИВО ЕЩЕ В СИЛЕ

Предложения о переходе на плавающий акциз на бензин и дизельное топливо, который был бы привязан к ценам на нефть, актуальны и анализируются, но пока решений нет, сообщил журналистам министр энергетики РФ Александр Новак.

«Такие инициативы от компаний поступали и ранее. Ведется анализ предложений – как это будет работать, какие нормативные акты, как повлияет на рынок. В настоящий момент никаких окончательных решений не принято, все предложения в стадии проработки», – сказал министр.

Новак также отметил, что решение по компенсации выпадающих доходов федерального бюджета от демпфера будет принято в ближайшее время, сейчас вопрос обсуждается с Минфином.

«Решение, я думаю, будет принято в ближайшее время. Сейчас идет стыковка по цифрам с Министерством финансов. До конца сейчас дорабатываем, даже сегодня будем с ними обсуждать и работать по цифрам», – сказал он.

Газета «Ведомости» со ссылкой на источники сообщила 1 апреля, что правительство России рассматривает возможность использования 190 млрд рублей из Фонда национального благосостояния (ФНБ) для компенсации расходов бюджета на увеличение льгот нефтяникам. Рассмотреть такую возможность предложено по итогам совещания у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева 21 марта.

Собеседники «Ведомостей» утверждают, что компенсация выпадающих доходов за счет средств ФНБ стоит первой в списке возможных вариантов с пометкой «рассмотреть возможность». Два других варианта предусматривают повышение акцизов на мазут и средние дистилляты (полуфабрикаты) или повышение налога на добычу полезных ископаемых для нефтяников.

Ранее вице-премьер Дмитрий Козак заявлял, что правительство не считает нужным возвращаться к вопросу о введении плавающего акциза на топливо, пока действует демпфирующий механизм.

Демпфирующий механизм – это обратный акциз, принятый в рамках налогового маневра, вкуче с различными коэффициентами. Он компенсирует нефтепереработчикам часть разницы между ценой экспортной альтернативы и внутренней ценой. Размер коэффициента варьируется от 1 до 1,5 и делится на шесть региональных групп.

Механизм компенсаций будет действовать для тех компаний, которые провели модернизацию перерабатывающих производств и намерены взять на себя обязательства за три года модернизировать производство. Кроме того, обратный акциз получают компании, попавшие под санкции США и ЕС.

Налоговый маневр должен завершиться в Россия за шесть лет, начиная с 2019 года. Он подразумевает поэтапное снижение экспортной пошлины на нефть с 30% до 0% от цены нефти, а также сокращение ставок вывозных таможенных пошлин на нефтепродукты параллельно с повышением налога на добычу полезных ископаемых.

<https://tass.ru/ekonomika/6300697>

ТАСС; 2019.04.05; ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ КРЫМА МОГУТ ПРОДЛИТЬ ДО 2025 ГОДА

Власти обсуждают продление сроков реализации федеральной целевой программы развития Крыма до 2025 года и увеличение ее финансирования на 200 млрд рублей. В нее планируется включить строительство восточного и юго-восточного объезда Симферополя, мостового перехода через Севастопольскую бухту, а также реконструкцию трассы на южном берегу Крыма, сообщил журналистам в пятницу **замминистра** экономического развития РФ Сергей Назаров.

«Рассматривается вопрос дальнейшей пролонгации программы до 2025 года. Есть ряд объектов, которые требуют дополнительной оценки для финансирования и включения в программу, – сказал он. – В Севастополе – мостовой переход Севастопольскую бухту, рокада, которая значительно меняет конфигурацию дорожной сети Севастополя. В Крыму – это реконструкция дороги по южному берегу Крыма и строительство восточного и юго-восточного объезда Симферополя».

Он отметил, что на реализацию ФЦП в 2022-2025 годах предлагается дополнительно выделить около 70 млрд рублей Севастополю и 130 млрд рублей Крыму. По его словам, рассмотреть этот вопрос правительство планирует осенью 2019 года.

Назаров также уточнил, что в программу могут включить реконструкцию трассы Симферополь – Ялта – Севастополь со строительством обхода Алушты.

<https://tass.ru/obschestvo/6298932>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГОСДУМА 11 АПРЕЛЯ РАССМОТРИТ ПОПРАВКИ В ЗАКОН О ГОСЗАКУПКАХ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ – ВОЛОДИН

Закон о госзакупках нуждается в кардинальных изменениях, иначе невозможны эффективная реализация **нацпроектов** и исполнение «майского указа» президента РФ, заявил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

«Сегодня Совет Государственной Думы рассмотрел законодательную инициативу правительства РФ – поправки в закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Совет Госдумы направил законопроект в рассылку и поставил в график рассмотрения в первом чтении на 11 апреля», – сказал парламентским журналистам В.Володин.

Также он отметил, что «в нынешнем виде закон о госзакупках несовершенен». «Без кардинальных изменений невозможны эффективная реализация **нацпроектов** и исполнение «майского указа» президента РФ», – добавил председатель Госдумы.

ТАСС; 2019.04.08; ОП РФ НА ПЕРВОМ В 2019 ГОДУ ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ ОБСУДИТ РЕАЛИЗАЦИЮ МАЙСКОГО УКАЗА

Общественная палата (ОП) РФ шестого созыва соберется в понедельник на первое в этом году пленарное заседание. Его центральной темой станет роль гражданского общества в решении стратегических задач развития страны, определенных майским указом президента РФ Владимира Путина.

«Секретарь ОП РФ Валерий Фадеев расскажет о результатах участия Общественной палаты России и региональных общественных палат в экспертизе механизмов достижения целей указа президента РФ от 7 мая 2018 года и оценит риски и возможные последствия предлагаемых правительством решений», – говорится в сообщении пресс-службы палаты.

Одной из ключевых тем заседания станет участие общественников в разработке путей и механизмов прорывного экономического развития регионов. «Как искоренить явление «работающие бедные», как развить институты защиты трудовых прав граждан, как обеспечить ускоренный темп жилищного строительства, обсудят общественники и эксперты», – отметили в пресс-службе.

Кроме того, члены ОП представят доклады, посвященные развитию Дальнего Востока, реализации реформы системы обращения с отходами, мерам по обеспечению демографического роста, а также работе над программой развития сельских территорий.

Основными докладчиками пленарной сессии станут секретарь ОП Валерий Фадеев, член Совета Федерации Любовь Глебова, уполномоченный при президенте РФ по правам ребенка Анна Кузнецова, уполномоченный при президенте РФ по правам предпринимателей Борис Титов и председатели комиссий Общественной палаты РФ.

<https://tass.ru/politika/6305377>

ТАСС; 2019.04.05; ОКОЛО 15 ТЫС. ДЕТЕЙ ИЗ ЯНАО СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ ЛЬГОТУ НА ПРОЕЗД ДО МЕСТА ОТДЫХА В 2019 ГОДУ

Около 15 тыс. детей из многодетных семей Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) смогут воспользоваться льготным проездом до места отдыха и обратно в 2019 году, на эти

цели будет выделено 120 млн рублей, сообщил в пятницу журналистам на пресс-конференции губернатор округа Дмитрий Артюхов.

«Мы создаем принципиально новый механизм льготного проезда для детей из многодетных семей. <...> Мы выделили в этом году 120 млн рублей. Рассчитываем, что порядка 15 тыс. детей смогут этим воспользоваться, речь идет о детях от двух до 18 лет», – сказал он.

Артюхов добавил, что максимальная стоимость билета не должна превышать 2,5 тыс. рублей, воспользоваться ею можно будет два раза в год по 28 направлениям.

«В апреле должен заработать специальный раздел на сайте, когда во время покупки данные сверяются с данными о многодетных семьях, и человек уже в моменте покупки получает стоимость 2,5 тыс. рублей. Это делается, чтобы не было потребности ходить в какие-то службы, показывать какие-то справки», – отметил он.

По словам главы региона, ранее стоимость билетов для трех детей туда и обратно могла достигать 80 тыс. рублей. После получения льготы затраты сократятся до 15 тыс. рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6300538>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; НАВИГАЦИЯ НА КАНАЛЕ ИМ. МОСКВЫ НАЧНЕТСЯ ПО ГРАФИКУ – 24 АПРЕЛЯ, НАД ТУШИНСКИМ ТОННЕЛЕМ – В ИЮНЕ

Навигация на канале имени Москвы начнется, как и планировалось, 24 апреля, завершить работы на участке, поврежденном в январе над Тушинским тоннелем в Москве, планируется в июне, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ФГУП «Канал имени Москвы» в пятницу.

«Недочеты при проектировании Тушинского тоннеля на Волоколамском шоссе, а также низкое качество строительно-монтажных работ и материалов при его возведении в 2000 году стали причиной январской аварии на дамбе канала имени Москвы. Завершить восстановление поврежденного участка между шлюзами №7 и №8 планируется в июне 2019 года. При этом сроки навигации на внутренних водных путях Московского бассейна не изменятся: перевозки по рекам Центральной России стартуют по графику – 24 апреля», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что причины аварии установлены межведомственной комиссией **Ространснадзора**.

В пресс-службе ФГУП «Канал имени Москвы» сообщили, что при завершении работ на аварийном участке будут взяты проектные решения 2000 года с доработкой и усилением отдельных узлов и элементов, «обеспечивающих надежную работу глиняного экрана». Помимо этого, на участке над тоннелями установят дополнительную контрольно-измерительную аппаратуру.

«Стоимость работ на аварийном участке может составить более 200 млн рублей. Чтобы не допустить простоя на этом участке внутренних водных путей, проект реализуется в кратчайшие сроки: строительно-монтажные работы будут идти в три смены. ФГБУ «Канал имени Москвы» приложит все усилия, чтобы максимально быстро возобновить судоходство и минимизировать эффект от январского техногенного происшествия. Задержка судоходства на этом участке может повлечь за собой срывы контрактов у перевозчиков, убытки, недополученную прибыль и негативные социально-экономические последствия», – подчеркнул собеседник «Интерфакса».

Он уточнил, что на этот участок «Канала имени Москвы» приходится 2,6% от всего объема судопропуска Центральной России. Так, в 2018 году здесь прошло 2,9 тыс. судов, а по всему Московскому бассейну – более 112 тыс. судов. При этом водная магистраль над Волоколамским шоссе используется, в основном, грузовым флотом, который идет транзитом через Москву с юга на север и наоборот. На этом участке транспортируется около 2 млн тонн грузов в год.

RNS; 2019.04.05; УСТАНОВЛЕННЫ ПРИЧИНЫ ОБРУШЕНИЯ ТУШИНСКОГО ТОННЕЛЯ В МОСКВЕ

Ошибки при проектировании Тушинского тоннеля на Волоколамском шоссе и низкое качество выполнения строительного-монтажных работ стали причиной обрушения участка Канала им. Москвы над тоннелем, сообщили в пресс-службе Канала им. Москвы.

«Недочеты при проектировании Тушинского тоннеля на Волоколамском шоссе, а также низкое качество строительного-монтажных работ и материалов при его возведении в 2000 году стали причиной январской аварии на дамбе “Канала имени Москвы”. К таким выводам пришла межведомственная комиссия **Ространснадзора**, проводившая расследование ЧП», – говорится в сообщении пресс-службы.

Отмечается, что завершить восстановление дамбы и начать судоходство между шлюзами №7 и №8 планируется в июне 2019 года. Стоимость выполнения восстановительных работ может составить 200 млн рублей.

10 января этого года в Тушинском тоннеле, проходящем под участком Канала им. Москвы произошел обвал грунта. В тоннеле произошел размыв, который образовал проседание грунта на площади 5 на 15 метров. Тоннель был затоплен, автомобильное движение было восстановлено через несколько часов.

<https://rns.online/society/Ustanovleni-prichini-obrusheniya-Tushinskogo-tonnelya-v-Moskve-2019-04-05/>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.08; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С НАИМЕНЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ ДТП В 2018 ГОДУ

Чукотский и Ненецкий автономные округа стали в 2018 году регионами, где произошло меньше всего дорожно-транспортных происшествий, сообщили в понедельник в Госавтоинспекции МВД России.

Согласно данным ведомства, имеющимся в распоряжении РИА Новости, лидером по числу автоаварий в России стала Москва. Здесь в 2018 году произошло 9 157 ДТП. На втором месте – Краснодарский край (7 008), на третьем – Санкт-Петербург (6 463).

В регионах, которые расположились следом, количество ДТП составило меньше 6 тысяч: Московская область – 5 933, Нижегородская область – 5 528, Татарстан – 4 612, Башкирия – 4 406, Челябинская область – 4 278, Самарская область – 4 021, Ростовская область – 3 925.

Меньше всего ДТП произошло в Чукотском и Ненецком автономных округах – по 32, Ингушетии – 206, Чечне – 227, Магаданской области – 247, Еврейской автономной области – 247, Горном Алтае – 308, Калмыкии – 475, на Камчатке – 505, в Карачаево-Черкессии – 526.

В ГИБДД указали, что всего в 2018 году в ДТП на дорогах России погибли 18 214 человек, пострадали 214 853 человека. Общее количество ДТП составило 168 099.

<https://ria.ru/20190408/1552465702.html>

ТАСС; 2019.04.07; С 7 АПРЕЛЯ АВТОШКОЛЫ ОБЯЗАНЫ БУДУТ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ГИБДД ОСНОВНЫЕ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ

Автошколы и ГИБДД должны будут согласовывать между собой основные программы по обучению будущих водителей. Соответствующий приказ МВД, регулирующий их взаимодействие, вступает в силу 7 апреля. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции России.

<https://tass.ru/obschestvo/6303975>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; GETT СЛЕДОМ ЗА ЯНДЕКС.ТАКСИ СТАЛ СТРАХОВАТЬ ПАССАЖИРОВ ДОБРОВОЛЬНО НА 2,5 МЛН РУБ. В ПРЕДДВЕРИИ ВВЕДЕНИЯ ТАКОЙ ОБЯЗАННОСТИ ПО ЗАКОНУ

СК «Сбербанк страхование жизни» застраховала пассажиров такси, вызванных через мобильное приложение Gett в России, говорится в сообщении страховщика. Страхователем по договору выступает агрегатор поездок Gett, каждый пассажир застрахован от несчастных случаев на время поездки, на ее стоимость страхование не влияет. Пассажиры застрахованы на случай травм, инвалидности I-III группы или ухода из жизни в результате дорожно-транспортного происшествия.

Как пояснили «Интерфаксу» в страховой компании, «страховая сумма на одну поездку установлена исходя из максимального количества разрешенных посадочных мест в транспортном средстве – 10 млн рублей. Лимит страхового обязательства по каждому застрахованному по всем страховым случаям устанавливается в размере 2,5 млн рублей. При наступлении ДТП для всех участников оформляется процессуальный документ МВД, в котором отражаются сведения о ДТП, включая сведения о пострадавших в результате ДТП. Этот документ будет запрашиваться у пострадавшего как раз для того, чтобы подтвердить, что пассажир такси находился в нем и пострадал в результате ДТП».

Поскольку между пассажиром и страховщиком нет прямых договорных отношений, в «Сбербанк страхования жизни» дают следующие рекомендации пассажирам такси Gett о действиях по урегулированию убытка: «Пострадавший может напрямую обратиться в колл-центр страховщика и в службу поддержки Gett. Там ему сообщат, какие конкретно документы он должен предоставить. Кроме того, информацию о ДТП и пострадавших в страховую компанию должен передать и сам Gett».

В компаниях Gett и «Яндекс.Такси» работает система обмена заказами, поэтому по вызову Gett к пассажиру может прибыть машина с символикой «Яндекс.Такси».

«Это ничего не меняет в защите пассажира», – считает представитель страховщика. «Факт поездки через Gett фиксируется в момент вызова такси через приложение», – сказал он, добавив при этом, что «моментами начала и окончания перевозки считаются посадка пассажира в салон транспортного средства и выхода пассажира из салона транспортного средства соответственно».

«ЯНДЕКС.ТАКСИ» БЫЛ ПИОНЕРОМ

Агрегатор «Яндекс.Такси» заключил аналогичный договор в 2018 году, страховыми партнерами по добровольному страхованию пассажиров выступают АО СК «Альянс», СПАО «Ингосстрах» (МОЕХ: INGS) и АО «Группа Ренессанс страхование». В феврале 2018 года «Яндекс.Такси» и Uber закрыли сделку по объединению бизнеса в России и соседних странах. Таким образом, страховщик агрегатора Uber – «ВТБ Страхование» (входит в группу «СОГАЗ» (МОЕХ: SOGP)) также опосредованно стал партнером «Яндекс.Такси». Как сообщалось, ответственность агрегаторов в отношении одного пассажира страховалась на 2 млн рублей.

По итогам 2018 года, согласно статистике ЦБ, в секторе страхования от несчастного случая (НС) в РФ в целом было застраховано 578,8 млн человек. Из этого количества 377 млн человек было застраховано по категории «иных граждан» (или 65% от всех застрахованных лиц по всему рынку НС). Категория «иных граждан» как раз включает застрахованных по НС пассажиров такси.

По итогам 2018 года компания «ВТБ Страхование» застраховало в общей сложности 483,9 млн человек по НС (то есть 83,6% от общероссийского показателя всех застрахованных по НС).

При этом у «ВТБ Страхования» в категории «иных граждан» застраховано 331,6 млн человек, что составляет почти 88% всех застрахованных от несчастного случая в России по данной категории. Таким образом, совокупная ответственность страховщика по договору страхования пассажиров такси оказывается на уровне 649 трлн рублей.

Согласно отчетности за тот же период других страховщиков-партнеров, в категории застрахованных по НС «иных граждан» охват страхованием в сотни раз меньше. У «Ингосстраха» показатель составил 1,7 млн человек, у компании «Ренессанс страхование» – 1,3 млн человек, у компании «Альянс» – 221 тыс. человек.

ВСЕ ЖДУТ ЗАКОНА

Вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар напомнила «Интерфаксу», что депутаты Госдумы выступили с инициативой распространить действие закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков на перевозки такси, был подготовлен соответствующий законопроект, он был принят Госдумой в первом чтении. Однако рассмотрение вопроса о страховании пассажиров такси было отложено «до принятия изменений в профильный закон о такси, работа над которым продолжается комитетом по транспорту Госдумы», сказала она.

Если страхование ответственности такси перед пассажирами станет обязательным, то в закон об ОСГОП внесут соответствующие поправки. По закону, скорее всего, действующие добровольные договоры защиты пассажиров будут перезаключаться по обязательным правилам с последующим зачетом неиспользованной премии, предположила С.Гусар.

В любом случае агрегаторам полезно начать сотрудничество со страховщиками, не дожидаясь принятия закона, чтобы начать отработку взаимодействия по щадящей модели взаимодействия, считает она.

С.Гусар также отметила, что Московский городской суд 4 апреля этого года удовлетворил иск пассажирки Елены Гращенковой к «Яндекс.Такси» о возмещении ущерба в ходе поездки. «Это решение суда считается прецедентным, поскольку оно распространяет ответственность за безопасность пассажира во время перевозки такси не только на самого автоперевозчика, но и на агрегатора как организатора этой поездки. Некоторое время назад на эту тему эксперты транспортной отрасли, страховщики и правозащитники вели ожесточенные споры», – сказала она агентству.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; «ВЕЗЕТ», «СИТИМОБИЛ» И «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ТЕСТИРУЮТ ОБМЕН ДАННЫМИ О ВОДИТЕЛЯХ

онлайн-заказа такси «Везет», «Ситимобил» и «Яндекс.Такси» тестируют систему обмена данными о совокупном времени работы водителей, которая позволит проследить за тем, чтобы водители не перерабатывали, говорится в совместном сообщении компаний.

Как рассказали партнеры, мониторинг будет происходить по всей стране в режиме реального времени. Между «Яндекс.Такси» и «Ситимобил» тестирование началось в Москве и в Московской области, а также в Ярославле. Компания «Везет» находится сейчас в стадии интеграции технологии.

Как только технология пройдет все этапы тестирования и финальной настройки, стороны начнут ограничивать доступ к получению заказов для тех водителей, которые суммарно слишком долго работают на линии – независимо от того, в каком из трех сервисов и в какое время суток они принимали заказы, указывается в сообщении.

Компании приглашают присоединиться к обсуждению инициативы федеральные и региональные онлайн-платформы заказа такси, которые готовы обмениваться данными, заинтересованы в снижении аварийности в сфере такси и хотят повысить безопасность всех участников дорожного движения.

В июне 2018 года в Москве водитель такси въехал на тротуар и врезался в толпу пешеходов. В результате пострадали семь человек. Выступая в суде, водитель рассказал, что работал без полноценного сна много дней и в момент инцидента из-за усталости перепутал газ и тормоз.

<https://ria.ru/20190405/1552409125.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Tri-servisa-taksi-nachali-kontrolirovat-vremya-raboti-voditelei--2019-04-05/>

<https://tass.ru/ekonomika/6298931>

ТАСС; 2019.04.05; КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ ОТ МИНТРАНСА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО КИЖЕЙ

Республика Карелия получит 1 млрд руб. от Министерства транспорта РФ на завершение строительства автодороги до объекта всемирного культурного наследия ЮНЕСКО – заповедника Кижы, сообщил глава республики Артур Парфенчиков на заседании Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Карелии, которое проводит возглавляющий эту комиссию секретарь Совбеза России Николай Патрушев.

Дорогу длиной около 40 км от карельского села Великая губа до деревни Оятевщина строят для организации автомобильного подъезда к Кижам – в настоящее время добраться до острова можно по Онежскому озеру в период навигации.

«С удовлетворением отмечаем, что нашел поддержку у Минтранса России по выделению 1 млрд руб. в течение 2020-2021 годов для завершения строительства дороги до Оятевщины – ближайшей точки до зоны ЮНЕСКО – острова Кижы», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/6300374>

ПРАЙМ; 2019.04.05; СРЕДНЯЯ ЦЕНА АРЕНДЫ КАРШЕРИНГА В МОСКВЕ В 2019 Г ВЫРАСТЕТ ДО 10 РУБ ЗА МИНУТУ – «АВТОНЕТ»

Средняя цена аренды в московском каршеринге в 2019 году повысится до 10 рублей в минуту, подсчитали эксперты НТИ «Автонет».

«В 2018 году средняя стоимость по столице составляла 7-8 рублей за минуту активной аренды. Сейчас показатель находится на уровне 8-9 рублей. В течение года минута активной аренды подорожает еще на один рубль и закрепится на отметке 10 рублей в минуту», – сообщила РИА Новости эксперт НТИ «Автонет» Анна Смирнова.

Рост цен на каршеринг – вполне закономерное явление, так как стартовые на уровне 7 рублей были заниженными, а акционные тарифы со стоимостью от 3 до 6 рублей за минуту – это демпинг чистой воды, отмечает «Автонет». По данным ассоциации, сегодня ни один каршеринг в России не является прибыльным, что является нормой для молодого рынка, продиктованной необходимостью привлечь пользователей.

«У всех основных игроков на рынке сейчас динамическое ценообразование, это значит, что цена постоянно меняется в зависимости от загруженности каждого сервиса, времени суток, ситуации на дороге, количества свободных машин, и т.п. При такой модели сложно комментировать изменение средней цены, не уверена, что такая метрика вообще применима. Тем более непонятно, как давать прогноз на долгосрочную перспективу. Российский каршеринг молодой, очень быстро развивается и меняется, появляются новые правила», – комментирует сооснователь VelkaCar Екатерина Макарова.

Основная задача крупных игроков сейчас – занять максимальную долю рынка, соглашается она. «Автопарки «большой тройки» находятся в фазе активного роста – к концу года московский рынок скорее всего станет первым в мире по количеству машин – предложение для пользователей постоянно увеличивается, и насколько оно будет «давить» на цену, точно пока не могу сказать», – поясняет она.

Каршеринг в Москве уже занял твердые позиции на рынке транспортных услуг и нашел своего клиента, есть возможность подумать о рентабельности бизнеса, а для этого обязательно нужно поднять цены, считают в «Автонет». При этом, важно не переборщить, чтобы каршеринг оставался более выгодным, чем такси, так что показатель 10 рублей за минуту – это вполне адекватная цена для аренды автомобилей класса «Стандарт», заключают эксперты.

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; ЧЕТЫРЕХПОЛОСНЫЙ ТУННЕЛЬ СВЯЖЕТ ВЕНЕВСКУЮ УЛИЦУ В ЮЖНОМ БУТОВЕ С ВАРШАВСКИМ ШОССЕ

Новый автомобильный туннель под железнодорожными путями Курского направления Московской железной дороги свяжет Веневскую улицу в столичном Южном Бутове со 2-й Мелитопольской улицей, по которой машины смогут попадать на Варшавское шоссе. Строительство сооружения начнется в 2021 году, сообщила в пятницу пресс-служба Департамента строительства Москвы.

«Строительство искусственного сооружения через железнодорожные пути Курского направления Московской железной дороги для соединения 2-й Мелитопольской улицы с Веневской улицей начнется в 2021 году. В настоящее время определена подрядная организация, которая выполнит проектно-изыскательские работы», – процитировали в сообщении руководителя департамента Андрея Бочкарева.

Полностью проект включает в себя четырехполосный туннель протяженностью 620 метров, реконструкцию прилегающих дорог, надземный и подземный пешеходные переходы. Всего предстоит построить и реконструировать более 4,7 км пути.

«Цена контракта, предложенная победителем – АО «Капстройсити», составляет 310 млн рублей. Работы должны быть выполнены в течение 20 месяцев с даты заключения контракта», – добавили в пресс-службе департамента.

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.05; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТСТВО СУБПОДРЯДЧИКА ПЕТЕРБУРГСКОГО «МЕТРОСТРОЯ» – «СМУ-11 МЕТРОСТРОЙ»

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области признал субподрядную организацию ОАО «Метрострой» – ЗАО «СМУ-11 Метрострой» банкротом, сообщается в материалах дела, опубликованных в пятницу в картотеке арбитражных дел.

«Признать должника банкротом и открыть конкурсное производство», – говорится в определении суда.

Процедура наблюдения по иску Федеральной налоговой службы была введена в отношении ЗАО «СМУ-11 Метрострой» в июне 2018 года.

Ранее в отношении «Управления-17 Метростроя» была введена процедура банкротства – наблюдение. К «Управлению-9 Метростроя» ФНС предъявило требования на сумму 98,6 млн рублей, еще один иск от ведомства был в отношении «Строительно-монтажного управления 27 Метрострой» с требованием налоговой службы в 3,2 млн рублей, а также к «Управлению-15 Метрострой» (74,9 млн рублей).

Ситуация с «Метростроем»

Ситуация со строительством метро в Санкт-Петербурге вызвала широкий общественный резонанс, когда в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку из-за невыплаты им зарплаты. Акция прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями. Власти 30 декабря сообщили, что долги полностью погашены более чем перед 6,5 тыс. сотрудниками «Метростроя» и его подрядных организаций.

В начале февраля рабочие субподрядной организации «Управления-15 Метрострой» объявили забастовку на строящейся станции «Театральная» в центре Петербурга с требованием погасить долг по зарплате за декабрь 2018 года, однако вскоре завершили ее. Также в феврале строители метро из разных субподрядных организаций вышли на пикет к зданию Смольного, тогда руководство ОАО «Метрострой» сообщило, что выплаты строителям метро поступят до конца недели. Однако в компании не уточняют текущую ситуацию по погашению задолженности.

Власти также намеревались расторгнуть четыре крупных контракта с компанией на работы по строительству городской подземки из-за срывов сроков сдачи новых станций. Компания с этим решением не согласилась и подала в суд. Затем руководство города

объявило об отмене решения о расторжении, если компания сможет в короткие сроки решить финансовые проблемы, а также заключить мировое соглашение с ФНС, которое было подписано 15 февраля.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.05; МЭРИЯ КРАСНОДАРА ПОЖАЛОВАЛАСЬ НА ПОДСТАВНЫЕ ДТП

Власти Краснодара сообщили о 69 подставных дорожно-транспортных происшествиях с начала 2018 года. Общая сумма исков превышает 65 млн рублей.

По данным департамента транспорта и дорожного хозяйства, в ямы и открытые люки в основном попадают элитные автомобили в ночное время вдали от камер видеонаблюдения. По 69 ДТП сумма исков составляет 65,1 млн рублей. Сотрудники администрации указывают, что некоторые автомобили попадали в аварии несколько раз. Ответчиком в исках потерпевшие указывают мэрию Краснодара. Администрация, в свою очередь, обязана взыскать средства с подрядчиков, которые выполняли ямочный ремонт.

<https://iz.ru/864640/2019-04-05/meriia-krasnodara-pozhalovalas-na-podstavnye-dtp>

ТАСС; 2019.04.07; ОГРАНИЧЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ЗИМНИКУ ИЗ НАО В ДРУГИЕ РЕГИОНЫ СНЯТО ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ

Движение по зимнику (сезонной дороге) Нарьян-Мар – Усинск, соединяющему Ненецкий автономный округ (НАО) с другими регионами, восстановлено для большегрузного транспорта. Об этом сообщили ТАСС в диспетчерской предприятия «Нарьян-Мардорремстрой», которое содержит дорогу.

Движение по трассе было приостановлено для всех видов транспорта 7 апреля утром из-за непогоды.

«Зимник открыт только для полноприводных грузовиков, для всех остальных видов транспорта закрыт», – сказали ТАСС в диспетчерской.

НАО не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с большой землей. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации по реке Печоре и морю, а также частично по зимнику. Работы по его сооружению начинаются поздней осенью с приходом морозов, этой зимой проезд по зимнику открыли 29 декабря.

<https://tass.ru/v-strane/6305007>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.08; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» СНИМАЮТ С ГАРАНТИИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО ПРАВИЛА ПРОДАЖИ КОМПАНИИ

Как стало известно “Ъ”, подготовлен проект директивы правительства совету директоров ОАО РЖД по продаже контрольного пакета «Трансконтейнера». Бенефициарами участников аукциона должны быть граждане РФ, не аффилированные с морскими контейнерными линиями, но либо уже имеющие 20% в «Трансконтейнере», либо профессиональные участники рынка, владеющие вагонами или контейнерным терминалом. Несмотря на относительную строгость условий, по данным источников “Ъ”, им соответствуют более 40 компаний. Но еще одним ограничением может стать отказ от гарантий для инвесторов.

Вице-премьер Максим Акимов 5 апреля направил первому вице-премьеру Антону Силуанову согласованный проект директивы правительства по продаже 50% плюс 2 акций «Трансконтейнера». Об этом рассказал источник “Ъ” и подтвердил представитель господина Акимова. Если Антон Силуанов утвердит директиву, говорит источник “Ъ”, совет директоров ОАО РЖД должен будет одобрить условия аукциона и стартовую стоимость с учетом рекомендаций инвестиционного консультанта.

Согласно проекту директивы, в аукционе могут принять участие компании, удовлетворяющие следующим условиям: если их бенефициары – граждане России, не

аффилированы с федеральной или местной властью (контроль менее 30%), не имеют убытков за 2018 год и не находятся под контролем морских контейнерных линий. Также они должны либо владеть не менее 20% акций «Трансконтейнера», либо – не менее 5 тыс. вагонов или контейнерным терминалом на 50 тыс. TEU переработки в 2018 году.

Сейчас, помимо 50% плюс 2 акций, находящихся на балансе подконтрольной ОАО РЖД Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), крупные доли «Трансконтейнера» принадлежат ВТБ (24,84%, имеет форвардный контракт со сторонним инвестором) и «Енисей Капиталу» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (24,74%). Победитель не сможет в течение двух лет уступить контроль над акциями или собственным капиталом под угрозой штрафа в четверть цены сделки. Также он должен будет в течение трех лет (остатка того года, когда произойдет покупка, и двух полных лет после этого) исполнять план по перевозкам, предусмотренный действующей стратегией «Трансконтейнера».

По оценкам источника “Ъ”, условиям удовлетворяют не менее 40 компаний. Как пояснил “Ъ” федеральный чиновник, разработчики документа ставили целью максимально расширить круг участников «при сохранении функциональности «Трансконтейнера»». Это соответствует согласованной позиции Минэкономики, Минтранса, ФАС и ОАО РЖД, зафиксированной в июне 2018 года на совещании у Максима Акимова.

В отличие от варианта, согласованного правительством два года назад, ни государство, ни ОАО РЖД встречных обязательств перед инвестором не берут. В 2017 году обсуждалось, что покупатель заключит с правительством и ОАО РЖД соглашение на семь-десять лет, где будут в том числе закреплены формула индексации тарифов на контейнерные перевозки и гарантии по отсутствию дискриминации по доступу к инфраструктуре ОАО РЖД.

Тарифы монополии по контейнерным перевозкам отстают по темпам роста от средних грузовых, и гарантии сохранения этого, равно как и неизменность технологических, арендных и договорных отношений с ОАО РЖД, минимизировали бы риски покупателя. Об этом в 2017 году писал в контексте аукциона, в частности, UCL Holding Владимира Лисина (см. “Ъ” от 10 августа 2017 года).

Но, как сообщил “Ъ” федеральный чиновник, в директиве подобные гарантии не предусматриваются: «ОАО РЖД сформировало рыночного игрока в лице «Трансконтейнера» и хочет получить за него справедливую стоимость. Кроме того, оно заинтересовано в развитии оператора за счет рыночных механизмов новыми собственниками».

О желании участвовать в аукционе объявляли Первая грузовая компания (ПГК, входит в UCL Holding), которая планировала для этого партнерство с международным контейнерным оператором Mediterranean Shipping Company, группа «Дело» Сергея Шишкарева, купившая 30,75% Global Ports, «Логопер» Александра Кахидзе и французская контейнерная линия CMA CGM (с тех пор купила 50% «Логопера»), РФПИ с инвесторами, а также владевшая пакетом в «Трансконтейнере» FESCO. Но FESCO в итоге отказалась от этих планов и продала свой пакет ВТБ.

Как пояснил “Ъ” чиновник, знакомый с условиями сделки, офшор, если его бенефициары известны и являются гражданами РФ, сможет участвовать в аукционе, но паритетные СП с иностранными бенефициарами, в том числе с контейнерными линиями, – нет. Участие РФПИ под вопросом, так как фонд, входя в капитал компаний, значительную часть средств привлекает у иностранных банков и фондов. В РФПИ отказались от комментариев.

В Invest AG Александра Абрамова “Ъ” сообщили, что примут участие в аукционе, «если условия будут привлекательными». В ПГК говорят, что ждут публикации директивы. В конце 2017 года возглавлявший тогда компанию Олег Букин сообщал, что окончательное

решение, участвовать ли в конкурсе, будет принято после объявления условий. В Millhouse Романа Абрамовича от комментариев отказались.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что отсутствие требования о владении конкретно фитинговыми платформами открывает доступ к аукциону широкому кругу железнодорожных операторов. Запрет участия морских контейнерных линий также оправдан: РФ стратегически нацелена на развитие контейнерного транзита и не хочет рисковать, привлекая не заинтересованного в этом инвестора. В то же время, допускает эксперт, активность на аукционе может оказаться низкой, поэтому премию за контроль нужно включать сразу в стартовую цену пакета.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937389>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ПЛАН РАБОТЫ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НА АПРЕЛЬ 2019 ГОДА ПРЕДПОЛАГАЕТ ПОГРУЗКУ С УЧЕТОМ НОВОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ В ЯКУТИИ НА УРОВНЕ 3,686 МЛН ТОНН В СРЕДНЕМ В СУТКИ

Сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

Это соответствует 110,6 млн тонн в целом за месяц. В апреле 2018 г. этот показатель составлял 3 млн 638,7 тыс. тонн в среднем сутки. Исходя из этого, план РЖД на тот же месяц 2019 г. предполагает увеличение показателя на 1,3%.

Монополия с октября начала представлять статистику с учетом железных дорог Якутии, где является перевозчиком. При этом до конца прошлого года «якутская» погрузка считалась как «новый груз», поэтому сравнение шло с данными за тот же период 2018 г. только по сети «Российских железных дорог». С января статистика дается в сопоставимых числах (в показателях 2017 г. учитывается отправка грузов из республики).

ТАСС; 2019.04.05; ПОРЯДКА 88 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПЕТЕРБУРГА

Порядка 88 млрд рублей будет направлено на развитие железнодорожного транспорта и инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла, сообщил глава компании «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров на встрече с врио губернатора города Александром Бегловым.

«[Премьер-министр РФ] Дмитрий Анатольевич Медведев подписал программу развития РЖД [до 2025 года], <...> где стоят цифры, зафиксированные на развитие в Санкт-Петербурге, это 88 млрд рублей. Эта цифра в себя включает и грузовое направление, то есть развитие потенциала экономического, но что еще более важно – это 22 млрд рублей, которые направляются на развитие пассажирского движения, поскольку город большой, растет, очень активно развиваются территории, и связанность железнодорожный транспорт как раз может дополнительно обеспечить», – сказал он.

Белозеров отметил, что по ряду районов, таких как Сестрорецк, Лисий Нос, Лахта, Новая Деревня и Сертолово планируется решить возможность строительства новых веток и путей. «При этом мы планируем купить и новый подвижной состав, хотим купить 28 поездов, 170 вагонов для того, чтобы люди комфортно могли передвигаться, при этом создать максимальное удобство, в том числе и по тактовому движению. Одно из направлений – это направление на Тосно, где мы хотим проложить два дополнительных пути и установить тактовое движение. Соответственно, это то, что заложено в программу [долгосрочного развития до 2025 года]», – пояснил он.

Как сообщил Беглов, в ближайшее время будет подписано соглашение с РЖД о реализации программы по развитию железнодорожной инфраструктуры города на условиях софинансирования. «В этом соглашении мы прописываем самые главные моменты: это софинансирование, совместная работа. <...> Я думаю, что прямо на Петербургском международном экономическом форуме мы уже сможем подписать

документ», – сказал он, уточнив, что это нужно сделать как можно скорее для формирования бюджета.

Медведев 20 марта подписал программу долгосрочного развития РЖД до 2025 года. Первый заместитель гендиректора компании Вадим Михайлов сообщил ранее, что целевой сценарий программы предусматривает инвестиции в инфраструктуру от 8,8 до 10 трлн рублей. По целевому сценарию инвестпрограммы – это 10 трлн рублей, из них 6 трлн рублей – это средства РЖД, 4 трлн рублей – это средства сторонних инвесторов. По консервативному сценарию – 8,8 трлн рублей, соответственно средства РЖД – 4,8 трлн рублей, средства сторонних инвесторов – 4 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6302184>

RNS; 2019.04.05; РЖД МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

РЖД рассматривает возможность строительства железнодорожного кольца в Санкт-Петербурге, сообщил глава госкомпании Олег Белозеров на встрече с врио губернатора города Александром Бегловым.

«Наши коллеги сейчас обсуждают еще более амбициозные планы – это вопрос строительства железнодорожного кольца, где можно было бы объединить уже существующие направления. При этом мы видим, что это будет удобно и комфортно для жителей, и соответственно мы понимаем, как можно было бы в рамках финансовых моделей сделать это сверх программы. И я уверен, что мы будем просить вас поддержать наше предложение, это точно создаст новую комфортную конфигурацию в Санкт-Петербурге», – сказал Белозеров, слова которого приводит ТАСС.

<https://rns.online/transport/RZHD-mozhet-postroit-zheleznodorozhnoe-koltso-v-Sankt-Peterburge-2019-04-05/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6302198>

ТАСС; 2019.04.05; ГЛАВА ПЕТЕРБУРГА ПОПРОСИЛ РЖД ПОМОЧЬ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ ПРОБЛЕМНОГО ПЕРЕЕЗДА

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов обратился к генеральному директору ОАО «РЖД» Олегу Белозерову с просьбой помочь с реконструкцией железнодорожного переезда на участке от пересечения проспекта Энергетиков с Магнитогорской и Якорной улицами на востоке Санкт-Петербурга, передает корреспондент ТАСС.

Письмо с просьбами жителей Красногвардейского района, которые жалуются на перегруженный трафик в районе переезда, Беглов передал Белозерову на встрече в Москве в пятницу.

«Я бы попросил вас оказать содействие в реконструкции [железнодорожного переезда]. Прошу, чтобы ваши специалисты посмотрели [что можно сделать]. Потому что нам нужно проспект Энергетиков расширять, а у нас получается бутылочное горлышко. <...> К вам обратились 10 тысяч жителей», – сказал он.

В свою очередь, глава РЖД пообещал помочь с решением проблемы. «Обязательно рассмотрим и решим», – сказал Белозеров.

Планы по расширению проспекта Энергетиков, который является ключевой магистралью Красногвардейского района, обсуждаются с 1980-х годов. Проспект резко сужается до одной полосы в каждую сторону перед железнодорожным переездом на участке между Якорной и Магнитогорской улицами. Это приводит к ежедневным пробкам.

<https://tass.ru/v-strane/6302094>

ТАСС; 2019.04.05; В ПЕТЕРБУРГЕ БУДЕТ ПОСТРОЕНО ШЕСТЬ ПУТЕПРОВОДОВ СОВМЕСТНО С РЖД ДО 2024 ГОДА

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов на встрече с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым договорился о строительстве шести путепроводов, которые позволят улучшить дорожную сеть в городе, передает корреспондент ТАСС.

«Мы договорились с вами, что шесть путепроводов уже с вами сделаем до 2024 года, это будет совместное финансирование», – сказал на встрече Беглов.

Он отметил, что всего в Петербурге в ближайшем будущем необходимо построить 17 путепроводов. «По остальным 11 я уже работаю сейчас с правительством по разным направлениям, и будем добиваться того, чтобы нам выделили соответствующие деньги. Но на первые шесть мы договорились», – уточнил он.

Беглов сообщил, что город на эти цели планирует выделить 30 млрд рублей до 2025 года. Один из первых проектов будет реализован в Новой Лахте, там предполагается строительство станции и пешеходного перехода. «В 2019 году мы полностью заканчиваем проектирование и в 2020 году можем начинать уже строительство. Это тоже важная тема для нашего города, потому что нужно развивать дорожную сеть, без ее развития – это и пробки, это и загрузка метро и ряд других проблем, которые возникают на сегодняшний день», – сказал Беглов.

Белозеров подтвердил участие РЖД в этих проектах. «Мы понимаем, что транспортная ситуация зависит не от одного вида транспорта, а от комплексных решений, и мы во всех решениях будем принимать посильное участие», – сказал глава РЖД.

Железнодорожный узел

Санкт-Петербургский железнодорожный узел – крупнейший на Северо-Западе России, второй по величине в стране после Московского, он является частью девятого международного транспортного коридора. Узел включает 423 км железных дорог. Железнодорожные пути и станции занимают в Санкт-Петербурге примерно 4 тыс. га. Грузооборот железнодорожного узла достиг уровня более 110 млн т в год.

Петербургский железнодорожный узел во многом выполняет функции сортировочного центра для внешнеэкономических грузопотоков и предприятий других регионов, направленных в сторону Финляндии, стран Прибалтики и портов Балтийского моря. В состав узла входит пять вокзалов – Балтийский, Витебский, Московский, Ладожский, Финляндский, две сортировочные и две портовые станции, а также 10 пассажирских направлений.

<https://tass.ru/ekonomika/6302106>

ТАСС; 2019.04.05; ПАРФЕНЧИКОВ: ПРОДЛЕНИЕ МАРШРУТА «ЛАСТОЧКИ» ДО ГОРОДА КЕМЬ ПОВЫСИТ ПОТЕНЦИАЛ КАРЕЛИИ

Глава Республики Карелия Артур Парфенчиков предложил решить вопрос о продлении маршрута скоростного поезда «Ласточка» из Санкт-Петербурга до города Кемь. Это повысит доступность, в том числе заповедника Кижи, являющегося объектом культурного наследия ЮНЕСКО, сообщил он на заседании Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Карелии, которое провел секретарь Совбеза России Николай Патрушев, возглавляющий эту комиссию.

Прямой скоростной электропоезд «Ласточка» курсирует между Великим Новгородом и Петрозаводском с августа 2017 года и отправляется ежедневно. В его составе 5 вагонов.

«Предлагаю <...> рассмотреть проработку вопроса о продолжении железнодорожного маршрута «Ласточки» от Санкт-Петербурга через Петрозаводск до города Кемь. Это позволит повысить туристическую привлекательность и доступность таких туристических объектов, как Медвежьегорские укрепительные оборонительные сооружения, в

ближайшей перспективе. Это и прямой маршрут на зону ЮНЕСКО Кижы, Беломорские петроглифы, на Соловецкий архипелаг,» – сказал Парфенчиков.

Глава республики также предложил поручить ОАО «РЖД» решить вопрос приведения в порядок железнодорожных вокзалов в городах Кемь и Беломорск для комфортного обслуживания растущего потока туристов и добавил, что в планах региона реконструкция двух посадочных площадок в городах Сортавала и Костомукша.

В соответствии с решением Государственной комиссии регион также решает вопросы реконструкции причалов в городе Беломорске, поселке Рабочеостровск, Кеми. Кроме того, республиканские власти рассматривают перспективы использования аэродрома Подужемье в Кеми. «Эти проблемы мы, конечно, можем решать только при помощи федерального центра», – сказал Парфенчиков.

Улучшение транспортной инфраструктуры является важнейшим условием развития туристской отрасли в республике, отметил он. Движение скоростного поезда «Ласточка» между Санкт-Петербургом и Сортавалой, Петрозаводском, Великим Новгородом, Псковом, ежедневные авиарейсы компании «Победа» до Москвы и удобные стыковочные автобусные маршруты до Санкт-Петербурга, способствуют притоку туристов в Карелию, но этого, по его словам, недостаточно для полного раскрытия потенциала республики.

<https://tass.ru/obschestvo/6301241>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ НА ЯМАЛЕ ПЕРЕНОСИТСЯ НА 2020 ГОД

Проект по строительству Северного широтного хода (СШХ, железнодорожная магистраль Обская – Коротчаево) проходит корректировку, поэтому начало активного строительства ключевой его части – моста через Обь – задерживается, сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов.

«Наши партнеры, которые занимаются проектом, столкнулись с необходимостью внесения изменений в проект. (. . .) Сейчас будет его корректировка, связано с тем, что идет постоянная борьба за его стоимость. (. . .) Условия финансирования и той концессии, которая была утверждена правительством в августе прошлого года, достаточно жесткие и надо помещаться в финансовые параметры. Компании, одни из наших потенциальных исполнителей, занимаются себестоимостью», – сообщил Д.Артюхов журналистам в пятницу в Салехарде.

По его словам, одним из способов снижения себестоимости является применение апробированных в ходе строительства Крымского моста наработок, часть которых связана с организацией временных сооружений при реализации такого вида проекта. «По той информации, которая у меня есть, это может привести к миллиардным эффектам по экономике. Сейчас это все учитывается», – подчеркнул глава региона.

Глава ЯНАО выразил уверенность, что проект по строительству СШХ будет реализован в ближайшее время.

Он привел пример, что на днях в Москве состоялось совещание заинтересованных сторон, где уже обсуждались такие узкие вопросы, как вид материалов для строительства, места размещения локомотивных бригад и так далее.

«Мне абсолютно очевидно, что мы этот проект реализуем в ближайшие годы. В самое ближайшее время, видимо, мы говорим про активную стройку в следующий зимний сезон, это будет очень интенсивное строительство. В этот сезон строители не смогли выйти (на стройплощадку – ИФ), придется нагонять», – добавил Д.Артюхов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6299963>

РБК; АННА ТРУНИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.05; ЭЛЕКТРИЧКИ СТАЛИ НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫ ДЛЯ ПОЕЗДОК ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ В МОСКВУ

По железной дороге добираются из Подмоскovie в Москву почти половина жителей региона. Чаще всего они ездят так на работу, выяснили аналитики

Наиболее распространенным видом транспорта для поездок между Москвой и Московской областью являются электропоезда. Это следует из доклада Института проблем и естественных монополий (ИПЕМ), который есть в распоряжении РБК. Организация провела опрос, в котором приняли участие 3,4 тыс. респондентов из 73 российских регионов. Исследование проводилось путем анкетирования.

На чем ездят

Почти половина опрошенных (42%) заявили о том, что пользуются железной дорогой не реже нескольких раз в неделю. Вторым по популярности видом транспорта для поездок в Москву стали автобусы: их предпочли 29% респондентов. На личном автомобиле передвигаются 18% жителей столичного региона.

Еще 17% ездят на маршрутках, 9% – на трамвае/троллейбусе (такие маршруты есть между Москвой и городами-спутниками, такими как Химки и Реутов), 6% – на такси, 5% – на велосипеде, 2% пользуются для поездок между Москвой и подмосковными населенными пунктами услугами каршеринговых сервисов.

Зачем ездят

Основной целью поездок респондентов из Москвы в область и обратно стала работа, так ответили 52% опрошенных. Не менее распространенной причиной таких поездок являются встречи с родственниками и друзьями (49%), а также развлечения (49%). Более четверти респондентов совершают такие маршруты, чтобы совершать покупки (31%) или ездить на дачу (28%). Деловые поездки совершают 16% жителей региона, еще 14% ответили, что ездят из Москвы в область и обратно на учебу.

Критерии выбора вида транспорта

Основным критерием выбора вида транспорта для поездок между Москвой и областью стало время в пути. Об этом заявили 78% опрошенных. Следом идут такие факторы, как удобство расписания (60%) и комфорт в транспортном средстве (57%). Стоимость проезда волнует менее половины опрошенных.

Качество работы транспорта

Наиболее высоко респонденты оценили качества личного автомобиля (24%), велосипеда (23%) и каршеринга (15%). Хуже всего опрошенные оценили работу маршрутных такси (25%).

<https://www.rbc.ru/business/05/04/2019/5ca732299a794701a08eed4?from=newsfeed>

ТАСС; 2019.04.05; РЖД ВЫДЕЛИТ ГОРОДУ ТЫНДЕ К 45-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ 36 МЛН РУБЛЕЙ

РЖД выделит к 45-лeтнему юбилею Байкало-Амурской магистрали на благоустройство столицы БАМа – городу Тынде в Приамурье, а также на ремонт спортзала «Локомотив» – 36 млн руб., сообщается в пятницу на сайте регионального правительства.

Ранее на сайте регионального правительства сообщалось, что в Приамурье разрабатывается план праздничных мероприятий на 45-летие БАМа. Часть мероприятий будет проходить в течение всего года, но основные торжества намечены на июль. Уже известно, что на 45-летие БАМа запланировано движение юбилейных и эстафетных поездов, прибытие в его столицу – город Тынду – ветеранов строительства дороги. Также в рамках празднования предусмотрено оказание поддержки социальным объектам в населенных пунктах на трассе БАМа.

«РЖД» выделит к 45-лeтнему юбилею магистрали 36 млн руб. на благоустройство Тынды и ремонт спортзала», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6299214>

РБК; 2019.04.05; УРАЛВАГОНЗАВОД ВОЗОБНОВИТ ВЫПУСК ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ

Уралвагонзавод (УВЗ) намерен возобновить производство инновационных вагонов в августе 2019 года. Об этом журналистам сообщил **директор департамента** развития гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов, передает корреспондент РБК.

«Производство инновационных вагонов в полной мере начнется в августе этого года, и в наших прогнозах оно продлится не менее еще двух лет подряд», – сказал Абакумов.

Главное отличие инновационного вагона от обычного – в увеличенной нагрузке на ось. Если у обычного вагона этот показатель составляет 23,5 т, то у инновационного – 25 т. «В 2020-2021 годы планируем на 90% выйти в инновацию», – добавил он.

Мнение

Фарид Хусаинов Модель без цели: почему в России невообразима железнодорожная конкуренция

По словам Абакумова, производство инновационных вагонов – перспективная тема. «Скоро на дальние рубежи, возможно, будут пускать поезда только с увеличенной осевой нагрузкой, будут отдавать приоритет в сторону наиболее эффективных перевозок», – пояснил выбор компании Абакумов, добавив, что большую часть инновационного подвижного состава будут составлять полувагоны.

Производство инновационных вагонов на Уралвагонзаводе приостановили в сентябре 2018 года. Тогда представитель компании говорил, что на конвейере УВЗ проблематично одновременно выпускать современные и стандартные вагоны, в то время как спрос есть на оба вида. Главный конкурент УВЗ в вагоностроении – Объединенная вагонная компания (ОВК) – выпускает только инновационные вагоны.

В декабре 2018 года стало известно, что госкорпорация «Ростех» покупает 9,33% акций ОВК. В «Ростехе» тогда указывали, что покупка доли ОВК призвана «усилить компетенции дочернего холдинга Уралвагонзавода в производстве железнодорожного подвижного состава». Фактическим покупателем пакета акций выступает структура Уралвагонзавода – «ОмскВагонМаш».

По словам Абакумова, Уралвагонзавод не будет менять модельный ряд выпускаемой продукции после покупки доли у своего конкурента. «Нет, разговор [о пересмотре модельного ряда] не идет абсолютно, конкурировать можно по-разному», – сказал Абакумов.

На вопрос о том, будет ли компания увеличивать долю в ОВК, Абакумов отметил, что любые решения будут приниматься руководством «Ростеха».

<https://www.rbc.ru/business/05/04/2019/5ca74d0a9a79470f70f81be9?from=newsfeed>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; УВЗ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД В СВЯЗИ С ПОКУПКОЙ ДОЛИ В ОВК

«Уралвагонзавод» (УВЗ) не будет пересматривать модельный ряд в связи с недавней покупкой 9,33%-ной доли в прямом конкуренте – ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК).

«На сегодняшний день так разговор не идет абсолютно точно. Конкурировать можно по-разному», – заявил журналистам в пятницу директор по НИОКР и сопровождению жизненного цикла дивизиона гражданской продукции АО «Уралвагонзавод» (УВЗ) Андрей Абакумов в кулуарах конференции «Транспортная отрасль России: железнодорожный сектор», организованной газетой «Ведомости».

В декабре стало известно, что структуры «Ростеха» выкупят долю в «Объединенной вагонной» у группы «ИСТ» Александра Несиса и его партнеров. В январе владельцем этого пакета акций стало АО «Концерн «Уралвагонзавод», согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», являющееся 100%-ной «дочкой» «Ростеха». Компания была

зарегистрирована в Москве в апреле 2018 г., ее генеральным директором является глава АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» Александр Потапов.

Сделка усилит компетенции УВЗ в производстве железнодорожного подвижного состава и будет соответствовать стратегии государственной корпорации, которая предполагает, что доля гражданской продукции в общем объеме производства к 2025 г. должна достигнуть 50%, заявлял в этой связи «Ростех».

«На сегодняшний день ОВК претерпевает определенные организационно-штатные изменения. Пока направления для глобального взаимодействия нами с ними не определено», – заявил, между тем, в пятницу А.Абакумов. На вопрос, планирует ли УВЗ увеличивать долю в «Объединенной вагонной компании», менеджер ответил, что «Уралвагонзавод» будет исполнять решения «Ростеха», которые будут приняты (его – ИФ) руководством».

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.04.08; ПОРТЫ АРКТИКИ СТАНУТ СВОБОДНЫМИ; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПОДБИРАЕТ ЛЬГОТНЫЙ РЕЖИМ ДЛЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

На территорию Арктической зоны предлагается распространить дальневосточный режим свободного порта – такой законопроект разработан Минвостокразвития. Это первая инициатива ведомства по регулированию Арктической зоны, вверенной ему еще в начале года. Ключевые обещания инвесторам – предоставление налоговых льгот, которые должны быть детально проработаны уже в поправках к Налоговому кодексу.

Минвостокразвития, получившее в свое ведение Арктическую зону еще в начале года, приступило к регулированию новой темы: в преддверии Арктического форума ведомство опубликовало на regulation.gov.ru в пятницу рамочный законопроект «О государственной поддержке инвестиционной деятельности в Арктической зоне». Позднее документ был удален разработчиками, он будет дорабатываться ведомством, однако времени на это осталось немного – по поручению президента проект должен быть внесен в Госдуму до 1 июля – и концепция его вряд ли успеет существенно измениться.

Как отмечается в пояснительной записке, механизм поддержки инвестиционной деятельности в макрорегионе «в основном аналогичен» механизму свободного порта Владивосток, «положительно зарекомендовавшему себя». По оценке министерства, он создал условия для «значительного роста экономической активности», создания новых рабочих мест, а также роста бюджетных доходов. Сама идея распространения режима порто-франко на Арктическую зону не нова, ранее с подобными предложениями выступали депутаты, регионы и Минэкономики, аргументируя это увеличением конкурентоспособности Северного морского пути. Впрочем, в эффективности этого режима ранее сомневалась Счетная палата – доходы бюджетов от него аудиторы оценивали как «незначительные».

Инвесторам предлагают стандартный для российского порто-франко набор льгот – например, упрощенное заключение инфраструктурных концессионных соглашений и применение процедуры свободной таможенной зоны. Наиболее интересны по опыту дальневосточного свободного порта для инвесторов налоговые льготы, однако проект упоминает лишь факт их предоставления. Из пояснительной записки следует, что необходимые изменения в Налоговый кодекс уже подготовлены, но не опубликованы, в Минвостокразвития комментировать недоработанный проект не стали. Напомним, общий режим свободного порта предполагает льготы по налогу на прибыль (0% в федеральный бюджет и не более 5% – в региональный) и обнуление ставок налога на землю и имущество в течение пяти лет.

Пока предполагается, что статус резидента свободного порта в Арктике смогут получить компании, планирующие в Арктике новый проект, если в течение трех лет со дня включения в реестр резидентов они обязуются вложить в него не менее 5 млн руб.

Управляющей компанией (УК) предлагается назначить Корпорацию развития Дальнего Востока (уже выполняет такие функции в свободном порту и на территориях опережающего развития на Дальнем Востоке). «Предлагаемое решение позволит сэкономить средства федерального бюджета», – говорится в пояснительной записке. Основные задачи УК – оценка бизнес-планов, рассмотрение и заключение соглашений об осуществлении деятельности, а также контроль их исполнения. Кроме того, УК сможет представлять и защищать интересы обратившихся к ней резидентов Арктической зоны в суде.

Впрочем, неясно, как этот проект будет соотноситься с созданием опорных зон в Арктике, восемь таких опорных точек предусмотрено в рамках арктической госпрограммы. Правовую основу для создания таких зон ведомство разрабатывает уже несколько лет, однако ни одна из версий законопроекта не предусматривает каких-либо льгот для инвесторов. В Минэкономике комментировать проект Минвостокразвития не стали, сообщив “Ъ”, что «вопрос прорабатывается».

<https://www.kommersant.ru/doc/3937424>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; ГАЗОВЫЕ ПРОЕКТЫ ЯМАЛА ПОЗВОЛЯТ ДОКАЗАТЬ НАДЁЖНОСТЬ СЕВМОРПУТИ – ГУБЕРНАТОР ЯНАО

Проекты по добыче и подготовке газа, реализуемые в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), позволят сделать Северный морской путь (СМП) понятным для грузоотправителей и доказать его надёжность, считает губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов.

«Большой вопрос всегда – контейнерные перевозки, все их ждут. Здесь лично я пока не вижу большого потенциала (для СМП – ИФ). Но, неоднократно общаясь с компаниями-грузоотправителями, (понимаю – ИФ), все хотят надёжности. Благодаря нашим крупным проектам маршрут станет понятным, надёжным. Появится статистика по нему, что он безопасный, на него можно рассчитывать», – сообщил Д.Артюхов журналистам в пятницу в Салехарде.

По его словам, в прошлом году по СМП были перевезены рекордные 20 млн тонн грузов. «Эта цифра более чем в три раза превышает лучший результат, который был в СССР. Задача, которая поставлена президентом, – задача сложная, 80 млн тонн совсем скоро, уже через пять лет. Видим, что она достижима», – подчеркнул Д.Артюхов.

Он напомнил, что якорные проекты для обеспечения грузоперевозок – это «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2».

«В сумме дают более 40 млн тонн только эти два проекта. Это огромный объем, который в свою очередь обеспечивает и инфраструктуру, связанную со спасением, метеорологией, весь необходимый комплекс для осуществления навигации по СМП», – резюмировал Д.Артюхов.

Вместе с тем, губернатор высказал мнение, что СМП в ближайшие годы не может конкурировать с Суэцким каналом. «Суэцкий канал – один из главных транспортных маршрутов всего мира, но Северный морской путь – это особая артерия для России, у нее есть ряд преимуществ. В первую очередь, это расстояние короткое. Но мы понимаем, что СМП в среднесрочной перспективе не может стать полноценной заменой», – добавил Д.Артюхов.

В декабре прошлого года Владимир Барбин, который занимал должность посла по особым поручениям по вопросам международного сотрудничества в Арктике МИД РФ, высказывал мнение, что Северный морской путь не является прямым конкурентом Суэцкого канала и в ближайшее время вряд ли им станет. По его словам, в 2017 году объем грузоперевозок через Суэцкий канал составил 1 млрд тонн, через СМП – 10 млн тонн.

В.Барбин сообщил, что российские расценки за ледокольные проводки примерно сопоставимы с той платой, которая взимается за прохождение Суэцкого канала, но все равно транзитные перевозки по СМП составляют незначительную долю от общих перевозок.

По информации дипломата, основные деньги в судоходстве зарабатываются на контейнерных и нефтегазовых перевозках. По его словам, чтобы осуществлять коммерческие перевозки, необходимо строго гарантировать, что товар будет доставлен в порт назначения в срок. «В условиях Арктики, ее непредсказуемости, гарантировать это крайне сложно», – подчеркивал В.Барбин.

Он также заявлял, что, когда контейнерные суда идут из Азии в Европу по южному маршруту, то на их пути много портов, где можно загрузиться и разгрузиться, а на северном маршруте таких промежуточных пунктов нет.

Как сообщалось ранее, власти РФ хотя и к сентябрю текущего года имеют 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.

При этом ФГУП «Атомфлот» не исключает роста грузопотока по Северному морскому пути до объема свыше 80 млн тонн к 2024 году.

RNS; 2019.04.05; «ТРАНСНЕФТЬ» ОЖИДАЕТ ЗАКРЫТИЯ СДЕЛКИ ПО ПРОДАЖЕ НОВОРОССИЙСКОГО ЗЕРНОВОГО ТЕРМИНАЛА В АПРЕЛЕ

«Транснефть» рассчитывает, что сделка по продаже ВТБ Новороссийского зернового терминала может быть закрыта в апреле 2019 года, сообщил журналистам глава «Транснефти» Николай Токарев.

«Дело не в нас, а в процедуре. Процедура проходит согласование в правительстве. Сделка понятная, подписанная, осталось детали одобрить. Я надеюсь, в апреле», – сказал он, отвечая на вопрос о сроках закрытия сделки.

14 февраля текущего года ВТБ объявил о сделке по приобретению 100% доли «Новороссийского зернового терминала», принадлежащего стивидорной компании «Новороссийский морской торговый порт», основным акционером которой является «Транснефть». Стоимость сделки не раскрывается.

<https://rns.online/transport/Transneft-ozhidaet-zakritiya-sdelki-po-prodazhe-Novorossiiskogo-zernovogo-terminala-v-aprele-2019-04-05/>

ТАСС; 2019.04.05; В АРХАНГЕЛЬСКЕ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ОБ ИСТОРИИ МАЯКОВ БЕЛОГО МОРЯ

Выставка «15 миль света. Маяки. Знаки. Люди» об истории и современном состоянии маяков Белого моря открылась в Северном морском музее Архангельска и продлится до сентября. Как рассказал ТАСС директор музея Евгений Тенетов, впервые для выставки были оцифрованы в формате 3D изображения наиболее интересных беломорских маяков.

<https://tass.ru/v-strane/6302091>

ТАСС; 2019.04.06; БОЛЕЕ 100 СТУДЕНТОВ ВОШЛИ В СОСТАВ ЭКИПАЖА ПАРУСНИКА «ХЕРСОНЕС» В СЕВАСТОПОЛЕ

Более 100 молодых людей из пяти городов России вошли в состав экипажа учебного парусника «Херсонес», который традиционно используется для проведения практик студентов морских вузов. Шестого апреля состоялось торжественное открытие практики и праздник, посвященный 30-летию поднятия флага на «Херсонесе», передает корреспондент ТАСС.

<https://tass.ru/obschestvo/6303286>

ТАСС; 2019.04.05; КАБМИН ВКЛЮЧИТ ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ АРКТИКИ И С КРАЙНЕГО СЕВЕРА В СПИСОК СУБСИДИРУЕМЫХ

Правительство РФ к февралю 2020 года включит авиаперелеты из районов Арктической зоны и Крайнего Севера и в обратном направлении в список субсидируемых маршрутов. Об этом говорится в плане реализации стратегии пространственного развития до 2025 года (документ имеется в распоряжении ТАСС).

«Внесение изменений в правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в части расширения географии субсидированных маршрутов воздушных перевозок пассажиров в целях обеспечения их доступности жителям Калининградской области и Дальневосточного макрорегиона, а также включение в перечень субсидированных маршрутов воздушных перевозок пассажиров из Арктической зоны РФ и районов Крайнего Севера и в обратном направлении», – говорится в документе.

Срок реализации данного мероприятия – февраль 2020 года. Ответственными за его исполнение назначены **Минтранс**, Минфин, Минвостокразвития и Минэкономразвития. Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявил, что российские власти направят 15 млрд рублей на систему субсидирования авиаперелетов в ряд регионов страны в 2019 году.

К территориям Арктической зоны РФ, в частности, относятся Мурманская область, Ненецкий, Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа, Воркута, ряд районов Якутии, Красноярского края, Архангельской области.

Стратегия пространственного развития предполагает создание 12 макрорегионов, 30 субъектов России получают статус приоритетных геостратегических территорий. При этом 23 региона получают статус приграничных геостратегических территорий. Как сообщил ранее вице-премьер РФ Виталий Мутко, стратегия пространственного развития призвана, в частности, ликвидировать ряд инфраструктурных ограничений и сократить разницу в уровне развития регионов.

<https://tass.ru/ekonomika/6299934>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; АЭРОПОРТ ПЕТРОЗАВОДСКА МОЖЕТ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ, ЗАЯВИЛ СЕКРЕТАРЬ СОВБЕЗА РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ

«Прорабатывается вопрос открытия международных маршрутов», – сказал Н.Патрушев на заседании Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия образования Карелии.

По его словам, ранее частота полетов в Москву была увеличена с четырёх до семи рейсов в неделю, открыты новые маршруты в Череповец, Архангельск, Симферополь, в летний период планируется осуществлять полеты в Сочи и Анапу.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.05; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА В СИМФЕРОПОЛЕ ТРЕБУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ 3 МЛРД РУБ. – МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ

Около 3 млрд рублей планируется дополнительно выделить на реконструкцию аэропортового комплекса в Симферополе, проводимую на деньги ФЦП развития Крымского полуострова, сообщил **замминистра** экономического развития РФ Сергей Назаров.

«Возникла необходимость увеличения стоимости объектов, в частности, добавилось порядка 3 млрд рублей на аэропорт для окончательного завершения (реконструкции – ИФ) аэропортового комплекса, строительства рулежной дорожки», – сказал С.Назаров журналистам в Симферополе в пятницу.

Представитель пресс-службы дирекции по управлению крымской ФЦП уточнил журналистам, что сейчас программой на реконструкцию аэропортового комплекса

предусмотрено предоставление порядка 12,6 млрд рублей, финансирование увеличится до 15,5 млрд рублей.

Таким образом, речь идет об удорожании проекта на 23%.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах, в апреле 2018 года начал работу новый терминал площадью более 78 тыс. кв. м. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей. Около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% – кредиты банков.

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России.

Реконструкция не используемой с 2000-х годов взлетно-посадочной полосы (ВПП-1/старая полоса) началась в августе 2018 году в аэропорту «Симферополь». По данным авиаузла, будет произведена реконструкция ВПП-1, которая не эксплуатируется сейчас из-за недостаточной длины и прочности. Проект предусматривает удлинение полосы на 0,5 км: с 2,7 км до 3,2 км. Это позволит обеспечить эксплуатацию расчетных типов воздушных судов Boeing-777-300ER и классом ниже без ограничений.

Подрядчик работ не раскрывался, по информации осведомленного источника «Интерфакса», реконструкцией ВПП-1 занимается китайская компания «Петро Хэуа».

«Реконструкция летной зоны ВПП-1 – это, по сути, строительство новой полосы на месте существующей. После завершения строительства аэропорт «Симферополь» получит вторую взлетно-посадочную полосу с современным радиомаячным и светосигнальным оборудованием, что позволит аэропорту принимать практически все типы воздушных судов даже при сложных метеорологических условиях», – говорил ранее гендиректор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Евгений Плаксин.

Ранее сообщалось, что ВПП-1 будет всепогодной. Это особенно важно осенью и весной, когда в районе аэродрома начинается «сезон туманов», и командирам воздушных судов приходится принимать решение об уходе на запасные аэродромы в связи с ограниченной видимостью.

По данным аэропорта, в рамках проекта предусмотрена также установка новой радиомаячной системы, светосигнального оборудования по категории IIIA (высшая) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и строительство новых рулежных дорожек.

В настоящее время в аэропорту «Симферополь» эксплуатируется ВПП-2 длиной 3,7 км. Полоса построена в 1982 году в рамках его подготовки в качестве «Западного запасного аэродрома» для посадки космических кораблей «Буран». Согласно классификации ИКАО, полоса имеет категорию I (низшую).

В рамках ФЦП в крымском аэропорту будут также выполнены работы по строительству новой вышки командно-диспетчерского пункта, поверхностного стока очистных сооружений, новой аварийно-спасательной станции, контрольно-пропускных пунктов и реконструкция ограждения с оснащением техническими средствами охраны.

ФЦП развития республики Крым и Севастополя принята кабинетом министров России в августе 2014 года. В нее неоднократно вносились правки, в последний раз – в сентябре 2018 года; программа продлена до 2022 года, расходы выросли на 4,9%, или более чем на 40,63 млрд рублей, примерно до 877,8 млрд рублей (в ценах соответствующих лет).

С.Назаров в марте 2019 года сообщал, что правительство России планирует увеличить ФЦП до 2022 года примерно на 50 млрд рублей. Кроме того, 5 апреля он сообщил, что ФЦП может быть пролонгирована до 2025 года с увеличением финансирования на 200 млрд рублей.

ПРАЙМ; 2019.04.05; НОВУЮ МАГИСТРАЛЬНО-РУЛЕЖНУЮ ДОРОЖКУ ЗА 3 МЛРД РУБ ПОСТРОЯТ В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ

Около трех миллиардов рублей направят на строительство новой магистрально-рулежной дорожки и развитие всего аэропортового комплекса Симферополя, заявил журналистам в Симферополе **замминистра** экономического развития РФ Сергей Назаров.

Главгосэкспертиза России ранее дала положительные заключения на проектную документацию и результаты инженерных изысканий по реконструкции старой взлетно-посадочной полосы ВПП-1 и строительство командно-диспетчерского пункта аэропорта «Симферополь», работы по реконструкции полосы были начаты в 2018 году. Стоимость реализации проекта по развитию всего аэропортового комплекса составляла около 12,6 миллиарда рублей. Срок окончания проекта – конец 2020 года.

«Добавилось порядка 3 миллиардов – это аэропорт, где для окончательного завершения аэропортового комплекса будет построена магистрально-рулежная дорожка. Мы получим высокотехнологичный аэропорт с двумя полосами ВПП, с новым терминалом и магистрально-рулежными дорожками», – сказал Назаров.

Таким образом, общая сумма финансирования проекта развития аэропортового комплекса (реконструкция ВПП-1, создание периметрового ограждения, строительство нового командно-диспетчерского пункта и другие мероприятия) увеличилась до 15,5 миллиарда рублей, отметили в Минэкономразвития РФ.

Реконструкция старой взлетно-посадочной полосы (ВВП-1) аэропорта Симферополя проводится в рамках ФЦП развития Крыма, ее длина будет увеличена до 3,2 километра, она станет всепогодной и сможет принимать типы воздушных судов Boeing-777-300ER и классом ниже без ограничений, сообщили ранее в пресс-службе аэропорта. Реконструкция полосы по своей сути является строительством новой на месте существующей, отметили в аэропорту. На данный момент в международном аэропорту Симферополь эксплуатируется ВПП-2, длиной 3701 метр. Данная полоса построена в 1982 году в рамках подготовки аэродрома Симферополь в качестве «Западного запасного аэродрома» для посадки космических кораблей «Буран». Согласно классификации ИКАО полоса имеет категорию I (низшую).

ПРАЙМ; 2019.04.05; «ЮТЭЙР» В 2019 ГОДУ НА ТРЕТЬ УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ВНУТРИ ХМАО – АВИАКОМПАНИЯ

Авиакомпания «Ютэйр» в 2019 году на треть увеличит число рейсов внутри Ханты-Мансийского автономного округа, отреагировав тем самым на задачу властей региона по улучшению транспортной доступности Югры, сообщили журналистам в пресс-службе перевозчика.

Глава автономного округа Наталья Комарова в ноябре прошлого года во время пресс-конференции в Ханты-Мансийске заявила, что правительство Югры, являясь одним из ключевых акционеров авиакомпании, ожидает от нее предложений по развитию пассажирских перевозок внутри региона.

«В 2019 году «Ютэйр» увеличит количество рейсов внутри ХМАО на 30%. Губернатор ХМАО Наталья Комарова поставила перед «Ютэйр» задачу радикального улучшения транспортной доступности региона, и в 2019 году «Ютэйр» начал реализацию уникальной для российского региона схемы полетов», – говорится в сообщении авиакомпании, распространенном в пятницу.

Так, перевозчик пояснил, что открывает прямые рейсы из Ханты-Мансийска в Когалым, Нягань, Советский и Урай, из Сургута и Белоярского – в Нягань, из Советского – в Урай. Таким образом, подчеркнули в компании, небольшие города Югры получают приоритетную связь с административным центром региона – Ханты-Мансийском, а также с крупнейшим городом округа – Сургутом.

«Ютэйр» реализовал беспрецедентную для такого малонаселенного регионального рынка схему удобных перелетов. Каждый город в ХМАО радикально улучшил свою транспортную доступность. Мы держим минимально возможные цены, несмотря на то, что численность населения ХМАО всего 1,6 миллиона человек», – цитирует пресс-служба президента «Ютэйр» – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

Он добавил, что численность населения Югры «не может обеспечить бесперебойный пассажиропоток и загрузку всех рейсов в регионе», однако авиакомпания, несмотря на экономически сложные условия, обеспечивает транспортную доступность региона.

ПРАЙМ; 2019.04.05; ОБЪЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ВЗЛЕТЕЛ В 1,5 РАЗА

Международный аэропорт Владивосток за первые три месяца 2019 года принял 608 тысяч пассажиров, что на 26% больше, чем за аналогичный период прошлого года, при этом международные перевозки за тот же период выросли на 45%, сообщает пресс-служба авиаузла.

«Из них на внутренних авиалиниях были обслужены 310 тысяч человек (+12%), а на международных линиях 298 тысяч человек (+45%). Количество обслуженных пассажиров в марте 2019 года составило 214 тысяч человек, что превышает показатель предыдущего года на 27%», – говорится в сообщении.

Наибольший вклад в рост внутреннего пассажиропотока внесли рейсы в Москву, Новосибирск и Хабаровск, а международного – в южнокорейские Сеул, Пусан и Тэгу.

Пассажиропоток на южнокорейских направлениях увеличился на 58% по сравнению с прошлым годом.

На японском направлении перевозки выросли на 48%, благодаря увеличению почти в 1,5 раза числа рейсов в Токио, а также новым рейсам в Саппоро – столицу ближайшего крупного японского острова Хоккайдо.

На направлениях в Юго-Восточную Азию пассажиропоток вырос на 35% за счет рейсов на вьетнамский курорт Фукуок и увеличения емкости на рейсах в Бангкок.

На китайском направлении рост пассажиропотока составил 26% – его обеспечили рейсы в Пекин, число которых увеличилось более чем в 1,5 раза, а также рейсы в северокитайский Яньцзи.

РБК; ИВАН ТКАЧЕВ; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2019.04.05; ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ, КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ И РАКЕТ РУХНУЛО В 2018 ГОДУ ГОСОБОРОНЗАКАЗ УМЕНЬШАЕТСЯ, А ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ПРИХОДИТСЯ ИСКАТЬ ЗАМЕНУ КОМПЛЕКТУЮЩИМ ИЗ США

Производство в высокотехнологичных обрабатывающих отраслях упало в 2018 году после двух лет роста. Причиной спада стал обвал выпуска гражданских и военных самолетов, вертолетов, космических кораблей и межконтинентальных ракет

Производство российских летательных аппаратов, включая космические, в 2018 году рухнуло на 13,5% после сильного роста на протяжении по меньшей мере четырех лет, сообщил Росстат 20 марта. В 2014-2017 годах производство самолетов, вертолетов и космических кораблей росло на 9-20% ежегодно (см. инфографику).

Пик гособоронзаказа пройден

Спад производства объясняется прохождением пика гособоронзаказа, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. «В авиации доминируют государственные поставки. Пик гособоронзаказа прошел, и поэтому мы наблюдаем спад совокупного объема поставок авиатехники, как самолетов, так и вертолетов», – рассказал Пантелеев.

Драматических изменений в производстве гражданской авиации не произошло, отметил Пантелеев. «Но, к сожалению, из-за санкций сдвинулись запуск в серийное производство

и начало поставок самолетов MC-21, на которые уже сформирован портфель заказов на 175 машин для лизинговых и авиакомпаний», – отметил Пантелеев.

https://www.rbc.ru/economics/06/04/2019/5ca72bfa9a7947fcb5c578f2?utm_referrer=https%3A%2F%2Fzen.yandex.com%2F%3Ffrom%3Dspecial

ТАСС; 2019.04.08; AMERICAN AIRLINES ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ДО 5 ИЮНЯ

Авиакомпания American Airlines решила приостановить полеты самолетов серии Boeing 737 MAX до 5 июня. Об этом говорится в сообщении, размещенном в воскресенье на сайте авиаперевозчика.

«Чтобы обеспечить большую определенность и избежать срывов полетов в последнюю минуту American Airlines продлила отмену [рейсов] до 5 июня. Ежедневно это повлечет отмену около 90 рейсов согласно расписанию», – сказано в заявлении.

Ранее агентство Reuters сообщало, что запрет на полеты лайнеров Boeing 737 MAX 8 и 9 продлится в США, пока не завершится обновление их программного обеспечения. Ожидалось, что это произойдет в апреле.

American Airlines ожидает решения о дальнейшей эксплуатации самолетов серии Boeing 737 MAX от Федерального управления гражданской авиации США, министерства транспорта, Национального совета по безопасности на транспорте и других регуляторов. Компания вывела из эксплуатации весь свой флот Boeing 737 MAX, насчитывающий 24 самолета.

<https://tass.ru/ekonomika/6305508>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; BOEING СОКРАТИЛА ПРОИЗВОДСТВО ПРОБЛЕМНЫХ ЛАЙНЕРОВ 737 MAX

Американская авиакомпания Boeing скорректировала производственный план по самолетам модели 737 MAX на фоне многочисленных проблем с эксплуатацией лайнеров. С апреля компания будет выпускать 42 самолета вместо 52. В Boeing отметили, что это временное решение, связанное с приостановкой поставок 737 MAX.

Корпорация сосредоточится на сертификации программного обеспечения и доведении самолетов до состояния летной готовности. Сокращений сотрудников не планируется.

<https://ria.ru/20190406/1552440251.html>

ТАСС; 2019.04.05; В BOEING ЗАЯВИЛИ, ЧТО НОВОЕ ПО И ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ ПИЛОТОВ ПРЕДОТВРАТЯТ СБОИ СИСТЕМЫ MCAS

Руководство компании Boeing полагает, что новое программное обеспечение (ПО) и учебные курсы для пилотов позволят исключить риск некорректной работы системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System – «Система улучшения характеристик маневренности») на самолетах Boeing 737 MAX. Об этом говорится в заявлении, опубликованном в четверг на сайте компании.

«Чтобы гарантировать, что непреднамеренной активации MCAS больше не произойдет, Boeing разработал и планирует представить обновленное программное обеспечение для MCAS, а также касающиеся этого всеобъемлющие программы подготовки пилотов и дополнительные учебные программы для 737 MAX», – говорится в документе. В компании отметили, что новое ПО «добавит новый уровень защиты и предотвратит активацию MCAS из-за поступления ошибочных данных». Экипаж самолета всегда будет иметь возможность «перехватить контроль у MCAS и в ручном режиме управлять самолетом».

Ранее генеральный директор Boeing Деннис Меленберг признал, что на борту двух самолетов Boeing 737 MAX имел место сбой в работе системы MCAS перед тем, как они

разбились. Один из них упал в Эфиопии 10 марта текущего года, другой – 29 октября 2018 года в Индонезии.

<https://tass.ru/proisshestiya/6298466>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.05; BOEING НАШЛА ЕЩЕ ОДНУ ОШИБКУ В ПРОГРАММНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ 737 MAX

Boeing признала, что программное обеспечение самолетов модели 737 MAX содержит еще одну ошибку, которая не связана с проблемной системой MCAS.

«Мы успешно осуществляем обновление программного обеспечения, которое предотвратит инциденты в будущем», – цитирует заявление Boeing газета Financial Times. Компания назвала проблему «относительно незначительной». Однако два источника, знакомые с ходом расследования, сообщили газете The Washington Post, что речь идет о критически важном для безопасности полетов вопросе.

Ранее Boeing опубликовала предварительный доклад о результатах расследования авиакатастрофы в Эфиопии. В нем говорится, что самолет 737 MAX имел ошибочный угол ввода «датчика атаки», активировавший функцию MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System).

<https://ria.ru/20190405/1552406677.html>

ТАСС; 2019.04.07; ТЛЕНИЕ КАБЕЛЯ НА СТАНЦИИ МЕТРО «ЧИСТЫЕ ПРУДЫ» В МОСКВЕ ЛИКВИДИРОВАНО

Пожарные потушили тлевший кабель в тоннеле возле станции метро «Чистые пруды» в Москве, сообщил ТАСС в воскресенье источник в экстренных службах.

«Тление ликвидировано. Тлел примерно 1 м силового кабеля», – сказал собеседник агентства.

В пресс-службе МЧС РФ подтвердили факт происшествия. «В 13:18 тление ликвидировано, эвакуация не проводилась», – сказали в ведомстве, добавив, что пострадавших нет.

Задержка в движении поездов, по данным МЧС, составила 12 минут.

В пресс-службе метро в свою очередь отметили, что «на Сокольнической линии восстановлено движение после тления кабеля в тоннеле», пассажиров там не было. Уточняются все обстоятельства произошедшего, в том числе принадлежность кабеля.

<https://tass.ru/proisshestiya/6304621>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.07; ПОЕЗД МОСКВА – КОНАКОВО СТОЛКНУЛСЯ С АВТОМОБИЛЕМ НА Ж/Д ПЕРЕЕЗДЕ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

На железнодорожном переезде Октябрьской железной дороги (ОЖД) водитель автомобиля выехал на пути и столкнулся с поездом Москва – Конаково, сообщили в пресс-службе ОЖД.

«7 апреля на перегоне Конаковский Мох – Конаково ОЖД произошло ДТП. Водитель легкового автомобиля выехал на железнодорожный переезд без дежурного работника при исправно работающей световой сигнализации перед приближающимся поездом №6604 Москва – Конаково. Машинист применил экстренное торможение, но расстояние было недостаточным и столкновения избежать не удалось. В результате ДТП пострадавших нет. Схода подвижного состава нет», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что из-за ДТП указанный поезд был задержан на 55 минут, также с опозданием на 45 минут отправился электропоезд №6607 Конаково – Москва.

<https://www.mskagency.ru/materials/2878727>

ТАСС; 2019.04.06; УГРОЗА МИНИРОВАНИЯ РЕЙСА МОСКВА – ТОКИО НЕ ПОДТВЕРДИЛАСЬ

Проверка самолета рейса Москва – Токио, пассажиры которого ранее были эвакуированы из-за сообщения о бомбе, завершена. Угроза минирования не подтвердилась, сообщил ТАСС источник в авиакругах.

«Полная проверка багажа и лайнера завершена. Угроза не подтвердилась. В ближайшее время будет объявлена посадка на рейс», – сказал он.

Ранее сообщалось, что рейс Москва (Домодедово) – Токио эвакуирован из-за угрозы взрыва. В пресс-службе Домодедово проинформировали, что в аэропорту введены дополнительные меры безопасности.

<https://tass.ru/proisshestiya/6303664>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.05; ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С БЕНЗОВОЗОМ И АВТОБУСОМ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ

Пять человек попали в больницу после ДТП с участием четырех транспортных средств в Ленинградской области. На трассе «Кола» столкнулись бензовоз, автобус и два автомобиля.

Как 5 апреля сообщил ТАСС источник в экстренных службах, авария произошла на 20-м км трассы, столкнулись легковой автомобиль, бензовоз, «Газель» и рейсовый автобус № К565. Пострадали пять пассажиров автобуса, они госпитализированы. У них диагностированы закрытые черепно-мозговые травмы, ссадины и ушибы.

Всего в момент столкновения в салоне автобуса находились 16 пассажиров.

30 марта на пересечении Невского и Литейного проспектов Санкт-Петербурга иномарка Genesis G70 на высокой скорости вылетела на перекресток, зацепила «Газель» и врезалась в Volkswagen Polo, ехавший по встречной. После этого автомобиль вылетел на тротуар и сбил пешехода. Пострадавший находится в тяжелом состоянии. Водитель Volkswagen Polo погиб на месте, также тяжелые травмы получили его пассажиры и сам виновник аварии.

<https://iz.ru/864836/2019-04-05/piat-chelovek-postradali-v-dtp-s-benzovozom-i-avtobusom-pod-peterburgom>

ТАСС; 2019.04.05; В СК РАССКАЗАЛИ О РАССЛЕДОВАНИИ ТЕРАКТА В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА

Следователи смогли в течение месяца установить всех причастных к теракту, совершенному два года назад в метро Санкт-Петербурга, а уникальный эксперимент подтвердил их виновность. Об этом сообщила журналистам официальный представитель Следственного комитета РФ Светлана Петренко.

«Благодаря слаженному взаимодействию следователей с ФСБ России, в кратчайшие сроки удалось установить всю цепочку лиц, причастных к совершению этого преступления, включая заказчика, организатора и исполнителей. В течение месяца следствием совместно с оперативными службами ФСБ и МВД России были установлены и задержаны 11 подозреваемых в совершении теракта», – сообщила Петренко.

По ее словам, личность мужчины, совершившего взрыв в вагоне поезда метро, была установлена уже на следующий день после совершения теракта. Им оказался Акбаржон Джалилов 1995 года рождения. Как отметила Петренко, работа подразделений центральных аппаратов СК России и ФСБ России позволила в первые же дни предотвратить еще один теракт, который готовили обвиняемые. «За сутки до совершения террористического акта Джалилов передал Мухаммадусуфу Эрматову изготовленные им компоненты третьего взрывного устройства, но члены террористического сообщества не смогли использовать устройство, так как были задержаны в результате спецоперации», – сообщила представитель СК.

Для получения неопровержимых доказательств причастности обвиняемых к преступлениям следователями СК совместно с ФСБ России был проведен комплекс следственных действий и судебных экспертиз. «В рамках расследования был проведен уникальный следственный эксперимент, в ходе которого был изготовлен макет взрывного устройства по месту проживания членов террористического сообщества. Результаты этого эксперимента окончательно опровергли версию обвиняемых о том, что они не были осведомлены о своем участии в террористической деятельности», – сообщила Петренко. Она подчеркнула, что расследование осложнялось тем, что члены террористического сообщества намеренно не использовали средства связи и избегали попадания в поле зрения камер наружного наблюдения.

«В течение года следователи СК России проделали колоссальную и тщательную работу по сбору доказательственной базы, в связи с чем уголовное дело о теракте было направлено в суд для рассмотрения по существу. Перед судом предстали все лица, причастные к совершению этого преступления», – сказала Петренко.

Протест обвиняемых

4 апреля на выездном заседании Московского окружного военного суда в Санкт-Петербурге обвиняемые устроили акцию протеста. Фигуранты, находясь в застекленном боксе в зале суда, выстроились с плакатами, на которых они написали, что являются невиновными, и приложили их к стеклам изолирующего бокса. Акция быстро была прекращена приставами.

Теракт в метро

Подрыв самодельного взрывного устройства произошел днем 3 апреля 2017 года в вагоне поезда на перегоне между станциями метро «Технологический институт» и «Сенная площадь», в результате погибли 15 человек и 67 пострадали. Уголовное дело по поручению главы СК Александра Бастрыкина в силу сложности было передано в Главное управление по расследованию особо важных дел СК России, а сам Бастрыкин лично прибыл на место трагедии.

На скамье подсудимых находятся 11 обвиняемых. В зависимости от роли каждого им инкриминируется организация террористического сообщества и участие в нем, содействие террористической деятельности, террористический акт, незаконное изготовление оружия и незаконный оборот оружия и взрывных устройств.

<https://tass.ru/proisshestiya/6304564>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/04/07/reg-szfo/sk-rasskazal-o-rassledovanii-terakta-v-peterburgskom-metro.html>

РБК; 2019.04.05; ПРОКУРАТУРА В ГЕРМАНИИ НАЗВАЛА СРОКИ ДНК-ЭКСПЕРТИЗЫ ТЕЛА ФИЛЕВОЙ

ДНК-экспертиза тел разбившихся при крушении в Германии бизнес-джета Eric LT совладельца S7 Group Наталии Филевой, ее отца Валерия Карачева и пилота продлится до «конца следующей недели». Об этом сообщил РБК старший прокурор немецкого надзорного ведомства Роберт Хартманн.

«После падения самолета, произошедшего 31 марта, мы начали процедуру по установлению личностей погибших через исследование их ДНК. В данный момент наше лабораторное исследование не завершено, результатов не стоит ждать раньше конца следующей недели», – заявил он.

Первые результаты вскрытия тел всех находившихся на борту Eric LT показали, что они погибли от травм, полученных при крушении. Самолет разбился на прошлой неделе при заходе на посадку в аэропорту Эгельсбах, который расположен к юго-западу от Франкфурта-на-Майне. Причины происшествия неизвестны, в настоящее время ведется

расследование, которое по времени может занять «до года и даже более», указывали авиационные власти Германии.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ca755639a79471364874ec3>

[Вернуться в оглавление](#)