



Ежедневный мониторинг СМИ

10 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.04.09; 100 МИЛЛИАРДОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ МАСШТАБНОГО НАЦПРОЕКТА	7
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ТЭО СТРОИТЕЛЬСТВА КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ БУДЕТ ГОТОВО К ОСЕНИ – ВЛАСТИ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; ГЛАВА МИНТРАНСА ВЫСОКО ОЦЕНИЛ ТЕМПЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ В ПРИМОРЬЕ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ДВУХУРОВНЕВЫЕ ЭСТАКАДЫ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; ГЛАВА МИНТРАНСА: НЕОБХОДИМО ПРОСЧИТАТЬ ПАРАМЕТРЫ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ КАД	10
VL.RU; 2019.04.09; НОВАЯ ДОРОГА ВЛАДИВОСТОК – НАХОДКА – ПОРТ ВОСТОЧНЫЙ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛАТНОЙ	10
ТАСС; 2019.04.09; МИНТРАНС ВЫЯСНИТ ПРИЧИНЫ СНИЖЕНИЯ ЧИСЛА СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ В РЕГИОНАХ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНТРАНС РФ НАСТАИВАЕТ НА СКОРЕЙШЕМ ЗАПУСКЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В РЕГИОНАХ, СОГЛАШЕНИЯ О ТРАНСФЕРТАХ ЗАКЛЮЧЕНЫ	11
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; НАЦПРОЕКТ ПОМОЖЕТ АДЫГЕЕ РЕШИТЬ РЯД АКТУАЛЬНЫХ ЗАДАЧ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ	12
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.09; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ПОРУЧИЛ РЕГИОНАМ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ И КОММУНИКАЦИЙ.....	13
КРЫМИНФОРМ; 2019.04.09; РЕМОНТ ОСНОВНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СИМФЕРОПОЛЬСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ЕЖЕГОДНО ПОТРЕБУЕТ 630 МЛН РУБ – МИНИСТР ТРАНСПОРТА	13
ГТРК МАРИЙ ЭЛ; 2019.04.09; ГЛАВА МАРИЙ ЭЛ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ВИДЕОСЕЛЕКТОРЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ	14
ГУБЕРНИЯ ТВ; 2019.04.09; В 18 РАЙОНАХ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА АКСАЯ ПЛАНИРУЕТСЯ НА 2020Г – МИНТРАНС РФ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; УЧАСТОК ТРАССЫ М-11 НА ВХОДЕ В ПЕТЕРБУРГ ДОЛЖЕН БЫТЬ СДАН ДО 29 СЕНТЯБРЯ – МИНТРАНС РФ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНТРАНС СОГЛАСОВАЛ С ФАС ПОЗИЦИЮ ПО ПОРТОВОМУ ИНВЕСТИСБОРУ, БУДЕТ ВЗИМАТЬ С СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА ОЦЕНИВАЕТ НЕОБХОДИМЫЙ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ ФЛОТ В 150 СУДОВ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ» В САБЕТТЕ НАЧНЁТСЯ В 2019Г – ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА.....	17
ТАСС; 2019.04.09; ПУТИН ПРИВЛЕК ВНИМАНИЕ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ К ПОРТАМ-ХАБАМ В КОНЕЧНЫХ ТОЧКАХ СМП	18
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; В РОССИИ К 2035 ГОДУ БУДЕТ 13 ТЯЖЕЛЫХ ЛЕДОКОЛОВ – ПУТИН.....	18

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.10; ШИРЕ СЕВМОРПУТЬ; ЧИНОВНИКИ ЖДУТ ВСЕ БОЛЬШЕ ГРУЗОВ В АРКТИКЕ	19
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.04.10; ЕЩЕ ОДИН ВАГОН НА СЕВЕР; ЗАКОН О РАСШИРЕНИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ЛЬГОТ НА АРКТИКУ БУДЕТ ПРИНЯТ УЖЕ В 2019 ГОДУ	20
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.10; SUPERJET ОТПРАВЛЯЮТ В «АРКТИКУ»; АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ И НАО СОЗДАЮТ РЕГИОНАЛЬНУЮ АВИАКОМПАНИЮ	21
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, АННА КАЛЕДИНА, АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ, СЕРГЕЙ ИЗОТОВ, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.04.10; ШИРЕ ПОЛЯРНЫЙ КРУГ: ИНВЕСТИРОВ И ПРИВЛЕКУТ В АРКТИКУ НОВЫМИ ЛЬГОТАМИ; НЕСМОТРИ НА САНКЦИИ, ЛИДЕРЫ СТРАН – УЧАСТНИЦ РЕГИОНА ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА	22
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.04.09; «НАМ НЕ ПРАВИТСЯ, КОГДА ЧУЖАКИ ГОВОРЯТ НАМ, ЧТО ДЕЛАТЬ»; ПРЕЗИДЕНТ ИСЛАНДИИ ГВЮДНИ ЙОУХАННЕССОН – О СОВМЕСТНОМ С РОССИЕЙ РАЗВИТИИ СЕВМОРПУТИ И О СХОЖЕСТИ ДВУХ НАРОДОВ	26
ТАСС; 2019.04.10; МЕНЯЙЛО: КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ УРАЛА, СФО И ДФО ВАЖНО ЖИТЕЛЯМ АРКТИКИ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ГОСКОМИССИЯ СКЛОНЯЕТСЯ К ПРЕФЕРЕНЦИЯМ В АРКТИКЕ, КАСАЮЩИМСЯ СНИЖЕНИЯ НАЛОГОВ И УСТАНОВЛЕНИЯ ИХ НА ВЕСЬ СРОК ИНВЕСТИПРОЕКТА – ТРУТНЕВ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ И «РОСАТОМ» ДОЛЖНЫ В ТЕЧЕНИЕ 2-3 МЕСЯЦЕВ ПОДГОТОВИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ – ТРУТНЕВ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ДВА ВАРИАНТА НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ РЕЗИДЕНТОВ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ	30
ТАСС; 2019.04.09; КРДВ БУДЕТ РАССМАТРИВАТЬ ЗАЯВКИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ РЕЗИДЕНТОВ АРКТИКИ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В АРКТИКЕ РАЗРАБОТАЮТ В РОССИИ	32
ТАСС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТЕПРОВОДЫ ПО ПРОГРАММЕ С РЖД	32
ТАСС; 2019.04.09; ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ КАНАТНУЮ ДОРОГУ В ПЕТЕРБУРГ	33
ТАСС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАРЕЗЕРВИРОВАЛИ ЗЕМЛЮ ПОД СТАНЦИЮ МЕТРО «КУДРОВО»	33
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НЕНЕЦКИЙ АО И АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ СОЗДАДУТ АВИАКОМПАНИЮ И ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТОВ	34
ТАСС; 2019.04.09; АВИАРЕЙС ИЗ АНАДЫРЯ ВО ВЛАДИВОСТОК НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ В 2019 ГОДУ	35
ТАСС; 2019.04.09; НАЧАТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ПЕВЕК НА ЧУКОТКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ В 2019 ГОДУ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АЛМАЗ-АНТЕЙ И АРМЗ ИЗУЧАТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА АВИАИНФРАСТРУКТУРЫ НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ФЛОТИЛИЯ, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СЕВМОРПУТЬ КРУГЛОГОДИЧНО, БУДЕТ СФОРМИРОВАНА К 2030Г – ЛИХАЧЕВ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; РОСМОРПОРТ К 2024 Г. НАМЕРЕН ПОСТРОИТЬ ПЕРВЫЙ ЛЕДОКОЛ НА СПГ ЗА 7 МЛРД РУБ.	36

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «ПРИМОРСКИЙ УПК» И КОРПОРАЦИЯ РАЗВИТИЯ КАМЧАТКИ НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛИНИЮ ПО СЕВМОРПУТИ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ХОЛДИНГ АЕОН ТРОЦЕНКО ВЕДЁТ ПЕРЕГОВОРЫ С СОВКОМФЛОТОМ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ СУДОВ ДЛЯ ВЫВОЗА УГЛЯ ПО СМП 38	
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ВНЕДРИЛА ЦИФРОВУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИКОЙ В АРКТИКЕ	38
ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.04.10; «ГАЗПРОМ» НАСТАИВАЕТ НА ВЫХОДЕ SHELL ИЗ ПРОЕКТА «БАЛТИЙСКИЙ СПГ»; НО КОМПАНИИ ПОКА НЕ МОГУТ ДОГОВОРИТЬСЯ ОБ УСЛОВИЯХ «РАЗВОДА».	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ВЛАСТИ НЕНЕЦКОГО ОКРУГА И РОСАТОМ ДОГОВОРИЛИСЬ СДЕЛАТЬ ПОРТ ИНДИГА АРКТИЧЕСКИМ ХАБОМ	41
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЯНАО ГОТОВ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ ГАЗПРОМУ, НОВАТЭКУ, РЖД ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТОВОЙ И Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НОВАТЭК ДО КОНЦА ГОДА ОПРЕДЕЛИТ КОЛИЧЕСТВО ГАЗОВОЗОВ ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2» С УЧЕТОМ СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА «ЛИДЕРА».....	43
ТАСС; 2019.04.09; БОЛЬШАЯ АРКТИЧЕСКАЯ РЕГАТА ВПЕРВЫЕ ПРОЙДЕТ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ В 2020 ГОДУ	44
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.04.10; ; СЛИШКОМ ЛЬГОТНО: НЕФТЕГАЗУ ПЛАНИРУЮТ УМЕНЬШИТЬ НАЛОГОВЫЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ; СЕЙЧАС ФИСКАЛЬНЫЕ ПОСЛАБЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМ ОТРАСЛИ ОБХОДЯТСЯ БЮДЖЕТУ В 1,2 ТРЛН РУБЛЕЙ В ГОД	44
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.10; РЕГИОНЫ ВЫКОПАЛИ СЕБЕ ЯМЫ; МИНТРАНС ЗАПОДОЗИЛ ОБМАН ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ НАЦПРОЕКТА БКАД	45
ТАСС; 2019.04.09; РОСАВТОДОР ДОГОВОРИЛСЯ О ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ НА «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ СО ВСЕМИ РЕГИОНАМИ.....	46
ТАСС; 2019.04.09; ЧИСЛО ДТП В 30 РЕГИОНАХ РОССИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2019 ГОДА ВЫРОСЛО БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ	46
ТАСС; 2019.04.09; ОКОЛО 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ	47
ТАСС; 2019.04.09; КРЫМ ПОЛУЧИТ 18,5 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА РОССИИ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ	47
ТАСС; 2019.04.09; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ПОЛУЧИТ 872 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	48
ТАСС; 2019.04.09; В ТАТАРСТАНЕ НА ОБНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ НАПРАВЯТ 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	48
ТАСС; 2019.04.09; ИСАО БУДЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ВНЕДРЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ	49
ТАСС; 2019.04.09; ЗА 5 ЛЕТ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МЕЖДУ РФ И УКРАИНОЙ СОКРАТИЛОСЬ ПОЧТИ НА 65%	49
ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.04.09; СТРУКТУРА АВСТРИЙСКОЙ ОВВ ЗАПУСКАЕТ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ИЗ КИТАЯ В ВЕНГРИЮ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН, РФ И УКРАИНУ	50
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.10; ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТОВ ОТДАДУТ В РОСТ; НО ЭКОНОМИКА ПОЧУВСТВУЕТ ЭТО БЛИЖЕ К ОСЕНИ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПЕРВЫЙ СПУТНИК НОВОГО ТИПА ДЛЯ ГЛОНАСС БУДЕТ ИЗГОТОВЛЕН В КОНЦЕ 2019 – НАЧАЛЕ 2020ГГ	51

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ РФ В 2018Г НЕ ПРОПУЩЕНО ОКОЛО 40 ТЫС. ЧЕЛОВЕК	51
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПОГРАНСЛУЖБА ФСБ: ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ОПЫТА ПАСПОРТОВ БОЛЕЛЬЩИКА НЕОБХОДИМО ПРОГРАММНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ ВСЕХ 300 ПУНКТОВ ПРОПУСКА	52
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; КРЫМЧАНЕ МОГУТ ПЕРЕСЕКАТЬ ГРАНИЦУ С УКРАИНОЙ, КАК ПО РОССИЙСКИМ, ТАК И ПО УКРАИНСКИМ ПАСПОРТАМ – ПОГРАНСЛУЖБА ФСБ	53
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПРОЕКТА АЭРОЭКСПРЕССА В ПРЕЖНЕМ ВИДЕ, ОБСУЖДАЮТ НОВЫЕ ВАРИАНТЫ	53
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «РОСКОСМОС» ЗАЯВЛЯЕТ О РОСТЕ ПРОИЗВОДСТВА ТЕХНИКИ В УСЛОВИЯХ СНИЖЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ.....	54
ТАСС; 2019.04.09; «АЭРОЭКСПРЕСС» ВНЕС ИЗМЕНЕНИЯ В ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО	54
ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.04.10; ВАМ ДВОЙКА: ГИБДД ОТБРАКУЕТ АВТОШКОЛЫ; СЕГОДНЯ ОКОЛО 40% ВСЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ УДОСТОВЕРЕНИЙ ПРИОБРЕТАЮТСЯ НЕЗАКОННО	55
ТАСС; 2019.04.09; В РОССИИ ДЕТИ И ПОДРОСТКИ СТАЛИ РЕЖЕ ГИБНУТЬ В ДТП	56
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ГОРОДСКОЙ НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ БУДЕТ ОСНАЩАТЬСЯ ТАХОГРАФАМИ С ИЮЛЯ 2020Г – ПОСТАНОВЛЕНИЕ	57
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; РЕГИОНЫ РФ СМОГУТ ПЕРЕДАВАТЬ МУНИЦИПАЛИТЕТАМ ОТЧИСЛЕНИЯ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ – ЗАКОНОПРОЕКТ	57
ТАСС; 2019.04.09; УЧАСТНИКИ ГОССОВЕТА ПРЕДЛОЖИЛИ СДЕЛАТЬ ДЛЯ МУСОРОВОЗОВ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ТРАССАМ	58
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; БАШКИРИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЪЕЗДНОГО МОСТА ЗА 3,5 МЛРД РУБ.	58
ТАСС; 2019.04.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЯЛТИНСКОЙ ТРАССЫ С 22 НОВЫМИ РАЗВЯЗКАМИ ОБОЙДЕТСЯ В 103 МЛРД РУБЛЕЙ	59
ТАСС; 2019.04.09; ПУТЕПРОВОД НАД ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ В ДЕДОВСКЕ ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ ЛЕТОМ 2020 ГОДА	60
ТАСС; 2019.04.09; В МОСКВЕ НЕ СОГЛАСИЛИСЬ С ЛИДЕРСТВОМ В РЕЙТИНГЕ РЕГИОНОВ С САМЫМ БОЛЬШИМ ЧИСЛОМ ДТП	60
ТАСС; 2019.04.09; ТРАДИЦИОННАЯ ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА НАЧАЛАСЬ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ	61
ТАСС; 2019.04.09; ОКОЛО 1,4 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ОБНОВЛЯЛИ ИНФРАСТРУКТУРУ ЗАКРЫТЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО МОСКВЫ	61
ТАСС; 2019.04.09; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ВНЕПЛАНОВЫХ ПРОВЕРОК В АВТОШКОЛАХ	61
ТАСС; 2019.04.09; В ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ВОПРОСЫ ОБ ЭКСТРЕМАЛЬНОМ ВОЖДЕНИИ	62
ТАСС; 2019.04.09; «ВКОНТАКТЕ» ЗАПУСТИЛА СЕРВИС ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ПДД	62
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; БЕТЭЛТРАНС ЧАЙКИ И ЕГО ПАРТНЕРОВ ХОЧЕТ СОЗДАТЬ С VOSSLON СП ПО ВЫПУСКУ СТРЕЛОК – FORBES.....	63
ТАСС; 2019.04.09; В ПРИАМУРЬЕ ЗАВЕРШИЛИСЬ РАБОТЫ ПО УКЛАДКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛОТНА К МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ	63
ТАСС; 2019.04.09; ГОСДУМА ВВОДИТ ЗАПРЕТ НА РАБОТУ МАШИНИСТАМИ ДЛЯ ПОДОЗРЕВАЕМЫХ В ТЕРРОРИЗМЕ ИЛИ ЭКСТРЕМИЗМЕ	64
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СТОЛИЧНЫЙ ОПЕРАТОР ЭЛЕКТРИЧЕК СТАЛ УЧАСТНИКОМ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА УРАЛЬСКОЙ ВСМ.....	64

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ ПЕТУХОВСКИЙ ЛМЗ ГРУППЫ РЖД.....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НАЧАЛЬНИКОМ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РЖД СТАЛ ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ ФИЛИАЛА ПО ЭКОНОМИКЕ	66
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОТДАТЬ ПЕРЕДАННОМУ РОСАТОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ ФУНКЦИИ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ В ПОРТАХ НА СМП.....	66
ТАСС; 2019.04.09; В 2018 ГОДУ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С СУДАМИ НА МОРЕ ВЫРОСЛО НА 18% – ГЕНПРОКУРАТУРА РФ	66
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НОВОРОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ МОДЕРНИЗИРУЕТ НА ТЕРМИНАЛЕ ИПП РЕЗЕРВУАРЫ ПОД УНИВЕРСАЛЬНУЮ ПЕРЕВАЛКУ	67
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПЕТЕРБУРГСКОЕ ООО ОБРАТИЛОСЬ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА	67
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ФАС ПОЛУЧИЛА ШАНС ИЗМЕНИТЬ СОСТАВ АКЦИОНЕРОВ «ПОРТА ПЕРМЬ».....	68
ТАСС; 2019.04.09; ГОСДУМА УЖЕСТОЧИЛА ШТРАФЫ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ	70
ТАСС; 2019.04.09; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ОЗДОРОВЛЕНИЕ ВОЛГИ»....	70
ТАСС; 2019.04.10; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧИНАЮТСЯ СЕЗОН НАВИГАЦИИ НА НЕВЕ И НОЧНЫЕ РАЗВОДКИ МОСТОВ.....	71
ТАСС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ВОЛГОГРАДА ОТРЕСТАВРИРУЮТ ПАРОХОД, УЧАСТВОВАВШИЙ В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ	71
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; РФ ХОЧЕТ РАЗРЕШИТЬ БЕСПОШЛИННЫЙ ВВОЗ ИНОСТРАННЫХ VIP-САМОЛЕТОВ ЕМКОСТЬЮ ДО 19 КРЕСЕЛ – ИСТОЧНИК 71	71
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; МИНТРАНС РФ ПРЕДСТАВИЛ ПОЗИЦИЮ ПО ПРОДЛЕНИЮ БЕСПОШЛИННОГО ВВОЗА ИНОСТРАННЫХ САМОЛЁТОВ	72
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЗАКОНОПРОЕКТ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЙ ПОЛЕТЫ В НОРИЛЬСК КОНКУРЕНТОВ NORDSTAR, ПОДДЕРЖАН КОМИТЕТОМ ГОСДУМЫ.....	73
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В МАРТЕ НА 13%, ДО 8,9 МЛН ЧЕЛОВЕК	73
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.10; В РОССИИ СОКРАТИТСЯ КОЛИЧЕСТВО ВЕРТОЛЕТНЫХ ЗАВОДОВ; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ПЕРЕВЕДУТ СВОЙ ЗАВОД В БАШКИРИИ С КОНЕЧНОЙ СБОРКИ НА ВЫПУСК КОМПЛЕКТУЮЩИХ	74
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.10; ГЕНДИРЕКТОР «ВЕРТОЛЕТОВ РОССИИ»: «ЕСТЬ ЗАДАЧА НАРАЩИВАТЬ ВЫПУСК ГРАЖДАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ»; АНДРЕЙ БОГИНСКИЙ – О ТОМ, ПОЧЕМУ ХОЛДИНГ СОКРАТИТ ЧИСЛО ВЕРТОЛЕТНЫХ ЗАВОДОВ, КАК БУДЕТ ОБНОВЛЯТЬ ГРАЖДАНСКИЙ ПАРК, И О ПЕРСПЕКТИВНЫХ БОЕВЫХ МАШИНАХ	75
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.04.10; ГЕНПРОКУРАТУРА ВСКРЫЛА МНОГОМИЛЛИАРДНЫЕ НАРУШЕНИЯ В ОБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; ЕЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО СЕРЬЕЗНО ЗАТРУДНИТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ С ДВИГАТЕЛЯМИ ДЛЯ «СУПЕРДЖЕТА».....	80
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.09; ГЕНПРОКУРАТУРА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ В ПРЕЗИДЕНТСКОМ ЛЕТНОМ ОТРЯДЕ «РОССИЯ»	81
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СУД ПРИЗНАЛ НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫМИ СДЕЛКИ ВАЛЮТНОГО ОПЦИОНА, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ «СУХИМ» СО СБЕРБАНКОМ НА 13,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	81

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ИРАЭРО УТОЧНИЛА ОБЪЕМ ДОЛГА ПЕРЕД ЮТЭЙР ПО ДОГОВОРУ АРЕНДЫ SSJ-100, ОБЕЩАЕТ ПОГАСИТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ.....	82
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «КОЛЬЦОВО» ПОДТВЕРДИЛО СООТВЕТСТВИЕ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СТАНДАРТАМ БЕЗОПАСНОСТИ IATA.....	83
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АЭРОПОРТ «ЯКУТСК» ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА ПАССАЖИРОПОТОК В 1 МЛН ЧЕЛОВЕК В 2023Г, 1,5 МЛН В 2032Г	83
ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.04.09; «ИРАЭРО» ЗАПУСТИТ РЯД РЕЙСОВ МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И РОССИЕЙ.....	84
ТАСС; 2019.04.09; ГРОЗНЫЙ ПЛАНИРУЕТ В МАЕ ОТКРЫТЬ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ В СИМФЕРОПОЛЬ, СОЧИ И СУРГУТ.....	84
ТАСС; 2019.04.09; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ГРОЗНЫМ И ТБИЛИСИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В МАЕ 2019 ГОДА	85
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПРОЕКТ НОВОЙ ЧАРТЕРНОЙ АВИАКОМПАНИИ WEGO AIR ЗАКРЫТ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК – ИСТОЧНИКИ	85
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫЕ КОМПАНИИ АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ НЕ СТАЛИ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ В МАРТЕ	86
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В АЭРОПОРТАХ ПФО В МАРТЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ СНИЗИЛИСЬ – РОСАВИАЦИЯ.....	86
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО В КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ СИБИРИ И Д.ВОСТОКА В ФЕВРАЛЕ-МАРТЕ СНИЗИЛИСЬ В СРЕДНЕМ НА 6%.....	87
ТАСС; 2019.04.09; В КЕМЕРОВЕ ОПРОКИНУЛСЯ ПАССАЖИРСКИЙ АВТОБУС.....	87
ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АНАЛИЗ ДНК ПОДТВЕРДИЛ ЛИЧНОСТИ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ В ГЕРМАНИИ, В КОТОРОЙ ПОГИБЛИ АКЦИОНЕР S7, ЕЕ ОТЕЦ И ПИЛОТ.....	88

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.04.09; 100 МИЛЛИАРДОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ МАСШТАБНОГО НАЦПРОЕКТА

В **нацпроекте**, рассчитанном на шесть лет, принимают участие все российские регионы, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. В текущем году территории получают 111,2 миллиарда рублей. 106,2 миллиарда направят на ремонтно-восстановительные работы в регионах. Еще пять пойдут на капиталоемкие мероприятия в городских агломерациях: на аварийных и уникальных мостовых сооружениях, железнодорожных переездах и путепроводах, магистральных участках улиц, крупных транспортных развязках.

К концу марта субъекты РФ заключили с **Росавтодором** более 70 процентов соглашений о предоставлении межбюджетных трансфертов. В то же время Минфин РФ довел лимиты бюджетных обязательств, что позволило субъектам РФ выходить на контракты с подрядчиками еще до заключения соглашений с **Росавтодором**. Работа по контрактации, по данным Федерального дорожного агентства, в разной стадии ведется почти по 80 процентам объектов.

Так, в Калининградской области конкурсные процедуры стартовали во второй половине марта. Первым объектом дорожного ремонта, выставленным на торги, стала областная трасса Добровольск -- граница Республики Польша. Кроме того, на сайте госзакупок объявили торги на ремонт других объектов.

Всего в текущем году в рамках **нацпроекта** отремонтируют пять трасс регионального значения и 12 дорог местного значения. Работы пройдут в Калининграде, Мамоново, Гурьевске. Общая протяженность ремонта превысит 85 километров, бюджеты всех уровней выделяют на эти цели 2,4 миллиарда рублей. Что очень важно, дорожные ремонты синхронизируют с мероприятиями, которые проводятся в рамках приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды».

- До 2024 года, согласно планам, региональный проект позволит привести в нормативное состояние порядка 850 километров областных и 48 километров местных дорог, – отмечает министр развития инфраструктуры Калининградской области Елена Дятлова. – Мы планируем достичь увеличения доли автодорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, не менее чем до 50 процентов.

В Вологодской области в текущем году приведут в нормативное состояние 221,4 километра автомобильных дорог. Общий объем финансирования работ составит порядка 3,5 миллиарда рублей.

В Архангельской области в 2019-м запланирован ремонт 100,5 километра и завершение строительства шести километров дорог. Речь идет о социально значимых трассах, где наблюдается наиболее высокая интенсивность движения. В частности, в планах на этот год ремонт участка Усть-Вага -Ядриха.

Сейчас в регионе не только работают с документами, но и готовят будущих дорожников для реализации национального проекта. На днях профессионалы в сфере управления дорожным хозяйством встретились со студентами профильной кафедры Северного (Арктического) федерального университета. Масштабная дорожная кампания продлится до конца 2024-го, и выпускники 2019 года смогут принять в ней непосредственное участие.

- Мы прекрасно понимаем сегодня, какой колоссальный объем ресурсов необходим для реализации национального проекта, – подчеркивает руководитель дорожного агентства «Архангельскавтодор» Игорь Пинаев. – И если вопросы, связанные с материальным

обеспечением, техникой и оборудованием, решаются достаточно оперативно, то кадровую проблему быстро решить невозможно. Хороший специалист – это годы учебы и годы практики. Национальный проект, планирование которого идет на шесть лет вперед, позволяет нам так же планово подойти и к подготовке профессиональных кадров.

Прямая речь

Евгений Дитрих, министр транспорта РФ:

- В этом году мы начали реализовывать национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Фактически он расширяет и дополняет приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», осуществлявшийся в 2017-2018 годах. **Нацпроект** существенно масштабнее, потому что в нем участвует вся страна. Масштабнее, потому что задачи – это не только городские агломерации, места концентрации ДТП, это и работы по региональным и межмуниципальным дорогам, и снижение аварийности и смертности в результате ДТП.

<https://rg.ru/2019/04/09/reg-szfo/regionalnye-dorogi-otremontiruiut-v-ramkah-masshtabnogo-nacproekta.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ТЭО СТРОИТЕЛЬСТВА КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ БУДЕТ ГОТОВО К ОСЕНИ – ВЛАСТИ

Технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД) будет готово к осени, прогнозирует губернатор Приморского края Олег Кожемяко.

«Мы будем готовить расчеты по интенсивности движения, по нагрузке, что это даст городу, как будут распределяться транспортные потоки. (Затем – ИФ) мы представим проект на общественные слушания, **Минтрансу**. А дальше после согласования на подготовку проектно-сметной документации и технико-экономическое обоснование необходимости строительства мы в этом году проект представим – у нас такая работа будет к осени готова», – сообщил О.Кожемяко журналистам во вторник.

При этом глава Приморья выступил против платного проезда по будущей магистрали.

«Если придет инвестор и мы включим систему платы, это будет весьма сложно. Интенсивность движения (на будущей ВКАД – ИФ) не соответствует тем параметрам, которые могли бы привлекать инвесторов. Тут необходимо привлечение государственных денег», – сказал О.Кожемяко.

Глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих**, в свою очередь, заявил журналистам, что предложенный ранее проект ВКАД необходимо доработать.

«Действительно, есть нужный для города (Владивостока – ИФ) проект ВКАД. Но здесь нужны альтернативные пути (альтернативы предложенному ранее проекту – ИФ). Этот проект был представлен. Надо задуматься о нем, посчитать и подумать когда мы приступим к реализации. Договорились, что работу будем выполнять этапами», – сказал министр.

Ранее сообщалось, что проект Владивостокской кольцевой автодороги оценивается в 70 млрд рублей. Для окупаемости проекта предлагалось сделать проезд по ней платным.

О желании принять участие в проекте заявляла китайская строительная корпорация Guanda.

По данным администрации Владивостока, на данный момент уже определен маршрут прохождения трассы, технические параметры сооружений, которые должны быть построены в ходе реализации проекта – количество мостов, развязок, подпорных стен, а также земельные участки, которые попадают в зону строительства.

Общая протяженность ВКАД составит 22,6 км с объемом транспортного потока 70-85 тыс. автомобилей в сутки при скорости 80 км в час.

ВКАД планируется построить вдоль Амурского залива. Новая дорога должна разгрузить основные магистрали Владивостока, а также избавить центр города от большегрузов.

Строительство разделено на пять этапов, работы на которых можно производить параллельно или последовательно. Первый этап предполагает строительство мостов с полуострова Шкота на остров Елены и дальше на остров Русский.

На ту же тему:

<https://primamedia.ru/news/802591/>

<https://www.newsvl.ru/vlad/2019/04/09/179672/>

<https://www.dv.kp.ru/daily/26964/4018802/>

<https://www.dv.kp.ru/online/news/3442892/>

http://www.vl.aif.ru/society/vo_vladivostoke_poyavitsya_pervyy_vkad_na_dalnem_vostoke

<https://www.newsvl.ru/vlad/2019/04/09/179670/>

<http://prim.news/2019/04/09/vo-vladivostoke-na-vremya-remonta-nekrasovskogo-puteprovo-da-mashiny-pustyat-v-obezd-cherez-neftebazu/>

ТВ:

http://otvprim.ru/economics/primorskij-kraj_10.04.2019_76434_ministr-transporta-prokontroliroval-dorogi-kraja.html

http://otvprim.ru/economics/primorskij-kraj_10.04.2019_76433_na-dorogi-vladivostoka-vydeljat-2-milliarda-rublej.html

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; ГЛАВА МИНТРАНСА ВЫСОКО ОЦЕНИЛ ТЕМПЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ В ПРИМОРЬЕ

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих положительно оценил ход работ по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» в Приморье, отметив, что предстоящее лето должно дать рывок вперёд. «Проехали по городу, посмотрели участки дорог, которые ремонтировались в прошлые годы в рамках приоритетного проекта. Качество выше всяких похвал. Те участки, которые мы посмотрели, качественно сделаны, ровность высокая, разрушений нет», – сказал министр. По его словам, заменена ливневая канализация, заменены бордюры, сделаны тротуары.

«Это хороший нормальный комплексный подход. Посмотрели объекты, которые в рамках **нацпроекта** должны быть начаты в 2019 году. Работа предстоит большая», – сказал министр. Он отметил, что Владивостокская городская агломерация утвердила программы **нацпроекта** 1 февраля, она была готова в числе первых. «Деньги доведены. Сейчас регион занимается тем, что передаёт часть денег городу, чтобы начать ремонт улиц. Думаю, что в ближайшее время торги по выбору подрядчиков будут начаты. До 22 мая контракты по городским улицам должны быть заключены, подрядчики приступят к работе», – отметил министр. «Участки этого года будут продолжением предыдущих. Последовательность и преемственность подрядчиков также можно было обеспечить. Это лето даст серьезный рывок вперед по **нацпроекту**», – добавил Дитрих.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ДВУХУРОВНЕВЫЕ ЭСТАКАДЫ

. Двухуровневые эстакады и развязки планируется построить во Владивостоке, сообщил журналистам глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

«С назначением Владивостока столицей ДФО планы должны быть значительно расширены. Город нуждается в новой качественной инфраструктуре, ее нужно создавать, целый ряд планов существует. Мы предложили, и город активно занимается общей транспортной схемой. Это движение транспорта, стоянки, общественный транспорт, грузовое движение вытащить из города. Моделируются транспортные потоки. В планах – двухуровневые эстакады и развязки», – сказал министр.

Он выразил уверенность, что в самое ближайшее время будет обсуждение такой программы.

<https://realty.ria.ru/20190409/1552504172.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; ГЛАВА МИНТРАНСА: НЕОБХОДИМО ПРОСЧИТАТЬ ПАРАМЕТРЫ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ КАД

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих заявил, что нужно просчитать параметры будущей Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД), необходимость в ней есть.

«Действительно, есть нужный для города проект ВКАД, здесь нужны альтернативные пути. Этот проект был представлен. Надо задуматься о нем, посчитать и подумать, когда мы приступим к реализации», – сказал министр журналистам.

Глава Приморья Олег Кожемяко в свою очередь заявил, что средства на ВКАД планируются федеральные и краевые. «Интенсивность движения не соответствует тем параметрам, которые могли бы привлекать инвесторов. Тут необходимо привлечение государственных денег, необходимость ВКАДа существует, город перегружен», – добавил он.

«Мы будем готовить расчеты по интенсивности движения, по нагрузке, что это даст городу, как будут распределяться транспортные потоки. Мы представим проект на общественные слушания, Минтрансу. А дальше после согласования на подготовку проектно-сметной документации и технико-экономическое обоснование строительства мы в этом году представим, у нас такая работа будет к осени готова», – добавил Кожемяко.

Дитрих отметил, что строительство ВКАД будет выполняться этапами. «Масштабный проект сложно воспринять целиком, нужно делать последовательно», – сказал министр.

<https://realty.ria.ru/20190409/1552504064.html>

VL.RU; 2019.04.09; НОВАЯ ДОРОГА ВЛАДИВОСТОК – НАХОДКА – ПОРТ ВОСТОЧНЫЙ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛАТНОЙ

Не исключено, что новая дорога «Владивосток – Находка – Порт Восточный» будет платной. Причем министр транспорта Евгений Дитрих, который находится в Приморье с рабочим визитом, посоветовал строителям подумать об использовании безбарьерной системы оплаты, которая сейчас водится в разных регионах страны.

Четырехполосный асфальтобетонный мост через речку Артемовку, строительство которого осмотрел министр, будет одним из самых длинных на новой дороге «Владивосток – Находка – Порт Восточный». Его протяженность – 513 метров. В целом же на трассе длиной 146 км запланировано больше сотни тоннелей, мостов, путепроводов и эстакад общей протяженностью более 20 км. По заказу департамента дорожного хозяйства его строит ООО «Трансстроймеханизация».

Генеральный директор компании-подрядчика Владимир Монастырев рассказал, что первый участок длиной 18 км уже построен, и сейчас мы находимся на участке с 18 по 40-й км. «Данная дорога строится в рамках международного коридора «Приморье-1», – отметил Монастырев. Достроить ее полностью планируется к 2030 году, однако можно ускорить процесс, если удастся получить финансирование, пройти экспертизу и начать строить третий участок длиной 104 км одновременно со вторым. Который, в свою очередь, в любом случае должен быть запущен в декабре 2020 года.

Без проблем не обошлось: когда подрядчик начал строить, столкнулся с тем, что геологические изыскания провели с ошибками, дно реки оказалось неподходящим для установки стапеля. Сейчас меняют проект. В Приморье не хватает балок для такого масштабного строительства – «Трансстроймеханизации» пришлось даже поставить цех по производству балок около полигона Смоляниново.

Вероятно, дорога будет платной: на ней есть возможность поставить пункт пропуска, сказал Владимир Монастырев. И даже показал, как это будет выглядеть. Евгений Дитрих посоветовал строителям подумать об использовании безбарьерной системы: это удобнее для водителя и дешевле для государства. Система будет считывать номера въезжающих на платных участок дороги автомобилей. И либо списывать деньги со специального счета, либо присылать человеку квитанцию.

Как отметил губернатор Олег Кожемяко, в текущем году планируется и реконструкция существующей трассы. Причем стоимость ремонта придется пересчитывать. «После мягкой зимы проявились дополнительные дефекты, новые просадки, которые не были просчитаны. Департамент сейчас пересматривает стоимость работ. Сделаем километров 30-40 наиболее сложных участков – в районе Фокино, под Находкой. В следующем году проведем закупку на два года», – сказал Кожемяко.

Евгений Дитрих согласился с тем, что ремонт существующей дороги и строительство новой даст качественный толчок развитию производственных и портовых мощностей. И отметил, что надо успеть провести все закупки в текущем году.

: <https://www.newsvl.ru/vlad/2019/04/09/179673/#ixzz5kfbwd7qe>

ТАСС; 2019.04.09; МИНТРАНС ВЫЯСНИТ ПРИЧИНЫ СНИЖЕНИЯ ЧИСЛА СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ В РЕГИОНАХ

Порядка 42,4% дорог в регионах России соответствует нормативам на 1 января 2019 года, тогда как годом ранее этот показатель составлял 43,1%. **Минтранс** РФ проведет проверку для выяснения причин снижения этого показателя, сообщил во вторник **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на селекторном совещании с главами регионов и руководителями проектов по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«По ряду субъектов РФ имеет место ухудшение ситуации сегодняшней относительно показателей 2017 года, на основе которых формировался проект и его параметры. На 1 января 2018 года у нас в нормативном состоянии было 43,1% региональных дорог. На 1 января 2019 года – 42,4%. При этом общая протяженность региональной дорожной сети снизилась на 550 км. Наибольшее падение наблюдается у Амурской области – с 75% до 30,2% и по Магаданской области с 70,5% до 17%», – сказал он.

По его словам, по этому факту министерство проведет проверку. «Я просил бы, чтобы мы проверили, по каким причинам произошло такое падение сети... и почему состояние дорожной сети... таким образом снизилось. Хочу, чтобы мы, возможно, подключили специальные силы и службы, чтобы они дали правовую оценку тем показателям, которые регионы предоставляли, а потом вот так вот упали... Мы проверим, почему такие показатели у нас с вами получились», – сказал **Дитрих**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6313761>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНТРАНС РФ НАСТАИВАЕТ НА СКОРЕЙШЕМ ЗАПУСКЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В РЕГИОНАХ, СОГЛАШЕНИЯ О ТРАНСФЕРТАХ ЗАКЛЮЧЕНЫ

Минтранс РФ отмечает важность скорейшего начала ремонтных работ на региональной дорожной сети.

«Сейчас самое главное – выполнение ремонтных дорожных работ по улицам городских агломераций и по региональной дорожной сети как можно скорее сделать, запустить. Сезон дорожный уже практически начался, во многих субъектах еще не закончены конкурсные процедуры по выбору подрядчиков. В процессе работы мы уточняем нюансы, параметры и причины, по которым эти конкурсные процедуры в некоторых регионах даже не начаты», – заявил **министр транспорта Евгений Дитрих** журналистам во Владивостоке по итогам всероссийского селекторного совещания по **нацпроекту «Безопасные и качественные дороги»**.

По его словам, по основным дорожно-строительным материалам (щебень, песчано-гравийная смесь) уже практически сформированы балансы.

«Мы не видим каких-то проблем с точки зрения получения доступа к этим ресурсам, не ждем какого-то особенного удорожания строительных материалов и увеличения закупочных цен», – отметил глава **Минтранса**.

При этом **Росавтодор** сообщил во вторник, что все 83 региона, участвующих в **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, заключили «денежные» соглашения с ведомством о предоставлении межбюджетных трансфертов в рамках федерального финансирования дорожной деятельности для исполнения ими принятых обязательств по достижению целевых показателей **нацпроекта**.

«В 2019 году общий объем межбюджетных трансфертов, распределенных законом о федеральном бюджете, составляет 106,2 млрд руб. Правила их предоставления и распределения утверждены правительством РФ», – говорится в сообщении **Росавтодора**.

В ведомстве отмечают, что сейчас территории ведут работу по завершению процесса подписания аналогичных соглашений с органами местного самоуправления для своевременного проведения конкурсных процедур. Так, в Бурятии и Коми, Удмуртии, Новосибирской, Самарской, Смоленской, Свердловской, Пензенской, Тульской, Тамбовской, Воронежской, Брянской и Калужской областях, а также Алтайском, Пермском и Краснодарском краях уже заключено 100% соглашений с муниципалитетами.

Как напоминает **Росавтодор**, этому этапу предшествовало формирование региональных проектов – в соответствии с методическими рекомендациями **Минтранса** России каждый субъект разработал их с перспективой на шесть лет, определив перечни работ по конкретным дорожным объектам на 2019-2021 гг. и укрупненный перечень до завершения реализации национального проекта (2022-2024 гг.). Рассмотрение данных программ началось осенью прошлого года. За это время проведена совместная работа **Росавтодора** и региональных проектных офисов по их корректировке и доработке, итогом которой стало согласование паспортов проектов.

Паспорта проектов включают в себя свыше 6 тыс. объектов, более 60% из них уже включены в план-график торгов. При этом, например, в Белгородской, Пензенской, Омской, Орловской, Челябинской, Свердловской и Тамбовской областях, Краснодарском и Камчатском краях, а также Дагестане, Ингушетии, Тыве и Чечне эта работа выполнена на 100%, идут конкурсные процедуры. По состоянию на 8 апреля торги уже объявлены почти по 33% объектов.

В **Росавтодоре** также указывают, что в регионах РФ, завершивших подготовительную работу, уже стартуют мероприятия по улучшению состояния автомобильных дорог. В частности, ремонт дорожной сети начался в Волгоградской, Воронежской, Калининградской областях, Красноярском крае, а также в Чечне, Ингушетии и Чувашии.

В рамках **нацпроекта** в 2019 г. планируется привести в нормативное состояние 6,4 тыс. км региональных трасс и 9 тыс. км дорожной сети городских агломераций. Кроме того, в числе ключевых целей – снижение смертности в результате ДТП, уменьшение доли дорог, работающих в режиме перегрузки, а также снижение уровня аварийности.

В **Росавтодоре** также напоминают, что 29 марта было подписано распоряжение правительства РФ о распределении дополнительно 5 млрд руб. из федерального бюджета на проведение капиталоемких мероприятий в 15 субъектах РФ в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г.

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6313261>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; НАЦПРОЕКТ ПОМОЖЕТ АДЫГЕЕ РЕШИТЬ РЯД АКТУАЛЬНЫХ ЗАДАЧ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» позволит Адыгее решить ряд актуальных задач дорожной отрасли, сообщает пресс-служба республиканского правительства.

«Сегодня мы реализуем ряд крупных проектов в этой сфере, а также выступили на федеральном уровне с инициативами о строительстве новых дорожных объектов. Участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

позволит нашей республике решить ряд актуальных задач дорожной отрасли», – приводит пресс-служба слова главы Адыгеи Мурата Кумпилова по итогам видеосоветания по реализации **нацпроекта**, которое провел с региональными властями **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Отмечается, что на реализацию регионального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году Адыгее на условиях софинансирования из республиканского бюджета федерация предоставит 433,6 миллиона рублей субсидий. Средства будут направлены на ремонт и реконструкцию автодорог республиканского и местного значения, информирует пресс-служба правительства Адыгеи.

<https://ria.ru/20190409/1552522189.html>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.09; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ПОРУЧИЛ РЕГИОНАМ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ И КОММУНИКАЦИЙ

Министр транспорта Российской Федерации **Евгений Дитрих** поручил субъектам синхронизировать работу по укладке инженерных сетей с ремонтом асфальтового покрытия в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом он сообщил во вторник на селекторном совещании с главами регионов и руководителями проектов, передает ТАСС.

«Хочу просить уважаемых руководителей региональных проектов в течение ближайшего времени лично провести совещание в субъектах РФ по подготовке дорожно-строительного сезона, в рамках которых просил бы рассмотреть динамику по заключению контрактов, увязку дорожных работ, которые мы с вами запланировали на этот год, и планы работ, которые проводятся в рамках улучшения ситуации в городе по линии ЖКХ и синхронизации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** с другими проектами и программами», – сказал **Е. Дитрих**.

В 2018 году в министерство поступило много жалоб о том, что коммунальные службы вскрывали асфальт, который только что отремонтировали дорожники, и укладывали новые сети. **Е. Дитрих** подчеркнул, что это не касается аварий, в остальных случаях повторение подобных ситуаций недопустимо с точки зрения эффективного расходования средств.

«Мы показываем нашим жителям городов то, что мы не можем синхронизироваться. Просил бы этот вопрос отдельно, специально рассмотреть на совещаниях по подготовке к этому летнему сезону», – отметил он.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 г.) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1 до 50,9%, требуется ликвидировать половину мест концентрации ДТП, вдвое (до 85%) увеличить долю протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии и снизить на 10% долю федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/ministr-transporta-rf-poruchil-regionam-sinkhronizirovat-remont-dorog-i-kommunikatsiy/>

КРЫМИНФОРМ; 2019.04.09; РЕМОНТ ОСНОВНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СИМФЕРОПОЛЬСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ЕЖЕГОДНО ПОТРЕБУЕТ 630 МЛН РУБ – МИНИСТР ТРАНСПОРТА

На ремонт автодорог Симферополя и Симферопольского района, по которым осуществляется интенсивное движение общественного транспорта, будет ежегодно выделяться по 630 млн рублей – таким образом удастся достичь общего уровня нормативного состояния в 80%. Об этом сообщил **министр транспорта** Крыма **Сергей Карпов** по итогам видеоселекторного совещания по вопросу реализации **нацпроекта**

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» под руководством министра транспорта РФ Евгения Дитриха.

Он напомнил, что в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» в Республике Крым до 2024 года на сумму 18,5 млрд рублей будут выполнены капитальные ремонты дорог регионального значения и дорог, попадающих в Симферопольскую агломерацию. «Автомобильные дороги агломерации – это часть опорной сети Симферополя. Это не все дороги Симферополя, а только часть, которая относится именно к основным направлениям движения общественного транспорта. То же самое относится и к дорогам Симферопольского района. То есть на эти мероприятия ежегодно по Симферопольской агломерации выделяется 630 млн рублей», – сказал Карпов.

По его словам, остальные средства программы будут направляться на дороги регионального значения, что позволит довести уровень их нормативного состояния до 50%.

<http://www.c-inform.info/news/id/75473>

ГТРК МАРИЙ ЭЛ; 2019.04.09; ГЛАВА МАРИЙ ЭЛ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ВИДЕОСЕЛЕКТОРЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ

Сегодня Глава Марий Эл Александр Евстифеев принял участие в совещании, посвящённом реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Мероприятие в режиме видеоселектора провёл министр транспорта России Евгений Дитрих. Он отметил, что к настоящему времени все субъекты страны разработали и согласовали с федеральным центром соответствующие региональные проекты. Заключены соглашения с Минтрансом и Росавтодором по реализации федерального проекта «Дорожная сеть». Евгений Дитрих потребовал чётко планировать последовательность действий для сокращения сроков строительства дорог. Министр отдельно подчеркнул персональную ответственность руководителей региональных проектов за исполнение намеченных планов. По данным регионального Минтранса, в этом году в нормативное состояние будут приведены порядка 120 километров дорог республики. Кроме того, на региональных дорогах будут установлены системы фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

<http://www.gtrkmariel.ru/news/news-list/the-head-of-the-mari-el-republic-took-part-in-the-video-gate-with-the-transport-minister/>

ГУБЕРНИЯ ТВ; 2019.04.09; В 18 РАЙОНАХ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Заместитель председателя правительства Самарской области Александр Карпушкин принял участие в совещании, которое в режиме ВКС провёл министр транспорта России Евгений Дитрих.

На заседании обсудили этапы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Сейчас все объекты ремонта определены, теперь регионы должны передать средства муниципальным образованияам, участвующим в проекте. Это позволит районам и городам приступать к торгам и определять подрядчиков. По нацпроекту в Самарской области в 2019 году планируется отремонтировать 180 км дорожного полотна в 18 районах.

<https://guberniatv.ru/news/v-18-rayonakh-samarskoy-oblasti-otremontiruyut-dorogi-po-natsproektu/>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА АКСАЯ ПЛАНИРУЕТСЯ НА 2020Г – МИНТРАНС РФ

Начало строительства участка трассы М-4 «Дон» в обход г. Аксай запланировано на 2020 г., заявил первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** во вторник в Москве.

По его словам, ежегодный прирост потока легковых автомобилей по трассе М-4 «Дон» «выше российского, составляет от 9% до 12%». «Это просто прирост. Это означает, что наши люди в том направлении поехали – естественно, это и Крым, и открытие моста (через Керченский пролив – ИФ), да и вообще ситуация на Черноморском побережье», – сказал он.

При этом чиновник напомнил, что в настоящее время на данном направлении осталось несколько узких участков, отметив, что ведется строительство обхода г. Павловск и с. Лосево в Воронежской области, «это доведение до первой категории». «И у нас остается очень сложный участок – это обход г. Аксай. Там дорогой проект, порядка 90-100 млрд руб. Стоит задача перед государственной компанией («Автодор» – ИФ) обход Аксая начать в следующем году. Это будет узкое место. В этом году государственная компания обязана начать обход Краснодара, это порядка 40 км», – добавил **И.Алафинов**.

Он также отметил, что также в 2019 г. **Росавтодор** начинает «полную реконструкцию, капитальный ремонт с доведением до четырех полос автомобильной дороги, которую приняли от региона – от Краснодара к Крымскому мосту». «С тем, чтобы в 2022 г. у нас четырехполосное движение было – вы в Санкт-Петербурге от Кольцевой автомобильной дороги встали – и в Крыму, в Севастополе и в Симферополе въехали в города. Деньги на это есть, ресурсы на это есть. Собственно, только уложиться в сроки. Проектно-сметная документация также готова по этим объектам», – сказал **замминистра**.

В феврале 2018 г. сообщалось, что начало строительства обхода Аксая запланировано на 2019 г., запуск – после 2021 г., говорил тогдашний глава ГК «Автодор» Сергей Кельбах. «Фаза создания непосредственно объекта – я полагаю 2019 год, это тот год, когда и сам объект начнёт реализовываться», – сказал тогда **С.Кельбах**. По его словам, основная часть строительства придется на пойму Дона, «на искусственных сооружениях».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; УЧАСТОК ТРАССЫ М-11 НА ВХОДЕ В ПЕТЕРБУРГ ДОЛЖЕН БЫТЬ СДАН ДО 29 СЕНТЯБРЯ – МИНТРАНС РФ

Восьмой участок скоростной трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург» должен быть сдан до 29 сентября 2019 г., заявил первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** во вторник в Москве.

«Сегодня поставлена задача перед концессионером – концессионером является там представитель группы ВТБ (МОЕХ: VTBR), подрядчиком является одна из крупнейших турецких компаний, которую они отобрали. Задача – сдать 8-й участок, он наиболее сегодня сложный, это вход в Санкт-Петербург, до 29 сентября текущего года», – сказал он.

В марте сообщалось, что ГК «Автодор» указала подрядчику и концессионеру строительства седьмого и восьмого участков трассы М-11 на необходимость увеличить количество ресурсов до необходимого, чтобы ликвидировать отставание строительно-монтажных работ (СМР). В начале марта прошло совещание под руководством заместителя председателя правления ГК «Автодор» по строительству и реконструкции **Вадима Ермилова**, в котором также приняли участие представители концессионера – «Магистраль двух столиц», технического эксперта – «СЕСТ инфраструктурный консалтинг» и генерального подрядчика – ICA Construction (совместное предприятие турецкой IC Ictas Insaat A.S. и итальянской Astaldi S.p.A.).

«На сегодняшний день фронт работ для подрядных организаций обеспечен полностью, ни на одном объекте нет факторов, сдерживающих строительство», – отмечала госкомпания.

Скоростная автомобильная дорога М-11 – строящаяся магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом, в эксплуатацию введены отдельные участки. После постройки существующая федеральная трасса М-10 «Россия», которая на отдельных участках исчерпала свою пропускную способность, будет служить бесплатным дублером новой платной автодороги.

На ту же тему:

<https://iz.ru/866035/2019-04-09/stali-izvestny-sroki-otkrytija-vsei-platnoi-trassy-moskva-peterburg>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНТРАНС СОГЛАСОВАЛ С ФАС ПОЗИЦИЮ ПО ПОРТОВОМУ ИНВЕСТИСБОРУ, БУДЕТ ВЗИМАТЬ С СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Министерство транспорта и Федеральная антимонопольная служба (ФАС) согласовали позиции по взиманию портового инвестиционного сбора, заявил замглавы Минтранса – руководитель Росморречфлота Юрий Цветков.

«С ФАС мы позицию согласовали», – сказал он журналистам в кулуарах форума «Арктика – территория диалога».

«Ключевой вопрос – с судовладельцев», – добавил он, отвечая на вопрос, с кого будет взиматься инвестсбор.

«С ФАС мы пришли к пониманию, у нас сейчас есть замечания других министерств и ведомств», – уточнил он, отметив, что Минтранс досогласует позиции с другими ведомствами «на финише» в правительстве.

Как сообщалось, стивидорный бизнес ранее выступал против предлагаемого ФАС введения инвестиционного портового сбора за пользование инфраструктурой.

Осенью члены подкомиссии РСПП по морскому, речному транспорту и портам одобрили альтернативное предложение министерства транспорта РФ, которое выступало за взимание инвестиционного сбора с судовладельцев.

По мнению бизнеса, введение дополнительного инвестиционного портового сбора привело бы к увеличению расходов портовых терминалов и, как следствие, к повышению финансовой нагрузки на их пользователей. В результате введения портового инвестсбора со стивидоров возникнет негативный мультипликативный эффект, выраженный как в снижении инвестиций со стороны частного бизнеса, так и в уменьшении объемов перевалки в морских портах, отмечали они.

«Мы считаем, что часть инвестсбора должна включаться в договор аренды государственного имущества», – сообщал тогда журналистам руководитель подкомиссии РСПП по портовой индустрии Роман Троценко.

По его словам, такой вариант обсуждался с Федеральной антимонопольной службой. Бизнес, инвестировавший в строительство порта, ожидает получать выгоду от этого сам, пояснял он. В то же время, если порт был построен государством, то «оно имеет право получать эту выгоду в виде ставки аренды с государственного имущества», уточнял А.Троценко. Ожидалось, что решение по этому вопросу будет принято в «ближайшие пару кварталов», говорил Р.Троценко.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА ОЦЕНИВАЕТ НЕОБХОДИМЫЙ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ ФЛОТ В 150 СУДОВ

Для обеспечения 80 млн тонн грузопотока по Северному морскому пути (СМП) необходимо порядка 150 судов, заявил замглавы Минтранса – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков.

«Для полной реализации (федеральной программы «Северный морской путь» – ИФ) ледокольный флот, атомный флот, вспомогательный флот оценивается где-то порядка 150 судов, из них 50 судов – это действующие, которые будут зафрахтованы с рынка, а еще

около 100 судов необходимо построить дополнительно», – сказал он в ходе Международного арктического форума.

Говоря о строительстве нового флота, Ю.Цветков также отметил, что **Росморречфлот** в этом году начинает строить лоцмейстерские и гидрографические суда. «По два судна начинаем строить в этом году», – уточнил он.

«В соответствии с комплексным планом развития магистральной инфраструктуры, мы должны построить порядка 13 лоцмейстерских судов до 2024 года и 16 аварийно-спасательных судов», – добавил Ю.Цветков, уточнив, что все суда будут обеспечены беспилотными летательными аппаратами.

Как сообщалось, РФ требуется более 100 новых судов для обеспечения грузоперевозок по Северному морскому пути, это позволит к 2024 году обеспечить грузопоток по СМП в объеме 80 млн тонн в год.

«Предварительная оценка потребности в судах ледового плавания для освоения прогнозного грузопотока по СМП составит более 100 новых судов, в том числе: ледоколы, газовозы для перевозок СПГ, танкеры для перевозки сырой нефти и газового конденсата, вспомогательные, аварийно-спасательные, навигационно-гидрографические суда и другое», – сообщал в январе вице-премьер РФ Юрий Борисов. По его словам, России (в целом – ИФ) требуется новый современный сухогрузный флот: контейнеровозы, балкеры для вывоза угля, паромы, рефрижераторы, пассажирские суда.

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6314788>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ» В САБЕТТЕ НАЧНЁТСЯ В 2019Г – ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА

Дноуглубление строящегося в порту Сабетта терминала «Утренний» начнётся в 2019 году, заявил глава Росморречфлота Юрий Цветков в ходе форума «Арктика – территория диалога».

«Коллеги из «Росатома» нашли решение проблемы, перебрасывают 4 млрд (руб. -ИФ) и будут заниматься этим уже в этом году», – сказал он, добавив, что ранее в бюджете средства на дноуглубление терминала «Утренний» не были предусмотрены.

Как сообщалось, в конце марта президент России Владимир Путин поручил обеспечить дополнительные ассигнования бюджета на строительство инфраструктуры терминала в 2020-2022 годах. Ранее сообщалось, что в федеральном бюджете уже предусмотрено выделение 104 млрд рублей на эти цели в период 2019-2024 годов.

Также глава государства поручил обеспечить проведение дноуглубительных работ СПГ-терминала «Утренний» уже в 2019 году.

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) планирует построить завод по сжижению природного газа «Арктик СПГ 2» на базе Салмановского (Утреннего) месторождения на полуострове Гыдан. Завод мощностью 19,8 млн тонн в год предполагается построить на гравитационных морских платформах. По проекту уже завершён этап pre-FEED, стадию FEED планируется завершить к концу 2018 года. Окончательное инвестрешение по «Арктик СПГ 2» планируется принять в конце 2019 года.

Ранее сообщалось, что на инфраструктуру проекта «Арктик СПГ 2» из федерального бюджета планируется направить более 100 млрд рублей в течение следующих шести лет.

На строительство терминала СПГ и ГК «Утренний» в морском порту Сабетта, в том числе объектов федеральной собственности (подводные гидротехнические сооружения, ледозащитные сооружения, объекты безопасности мореплавания) в период с 2019 по 2024 год планируется направить 103,8 млрд рублей.

В том числе по 17,3 млрд рублей предусмотрено в 2019 и 2020 годах, 23,04 млрд рублей в 2021 году, 10,95 млрд рублей в 2022 году, 5,12 млрд рублей в 2023 году и 30,09 млрд рублей в 2024 году.

ТАСС; 2019.04.09; ПУТИН ПРИВЛЕК ВНИМАНИЕ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИТОРОВ К ПОРТАМ-ХАБАМ В КОНЕЧНЫХ ТОЧКАХ СМП

Президент России Владимир Путин призвал иностранных инвесторов вкладывать в строительство портов-хабов в конечных точках Северного морского пути (СМП). «Приглашаем наших зарубежных партнеров к совместной работе по созданию портов-хабов в конечных точках трассы [Северного морского пути], имею в виду Мурманский транспортный узел и портовую инфраструктуру в Петропавловске-Камчатском», – сказал Путин на пленарном заседании Международного арктического форума. По его словам, чтобы этот глобальный транспортный коридор работал на полную мощность, Россия намерена «развивать коммуникационную и береговую инфраструктуру, включая портовые мощности, средства навигации и метеонаблюдений, обеспечение безопасности коммерческого плавания». Президент также сообщил о намерении РФ модернизировать гавани арктического побережья, включая возможности по организации перевозок «река-море». Говоря о социальном развитии Арктики, Путин отметил, что «по ключевым социальноэкономическим показателям, по качеству жизни людей все арктические регионы необходимо вывести на уровень не ниже среднероссийского». «Именно такая задача должна быть не только обозначена в новой стратегии развития Арктики, но и служить ориентиром для работы всех федеральных ведомств и региональных властей России. Обязательно нужно учесть специфику проблем коренных малочисленных народов Севера. И особое внимание – развитию транспорта и другой опорной инфраструктуры», – заявил глава государства, отметив, что это является необходимой базой для будущих инвестиций и бизнес-инициатив. Среди ключевых инфраструктурных проектов Путин назвал строительство Северного широтного хода, железнодорожной магистрали, которая позволит приступить с эффективному освоению месторождений полярного Урала и Ямала, а также севера Красноярского края. Будет продолжена и работа по развитию глобального транспортного коридора, включающего СМП, «который будет действовать бесперебойно и круглогодично». Путин напомнил о планах нарастить объем грузоперевозок по СМП до 80 млн тонн к 2025 году, отметив, что по итогам 2018 года этот показатель составляет 20 млн тонн, что «втрое выше советского рекорда, установленного в 1987 году».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; В РОССИИ К 2035 ГОДУ БУДЕТ 13 ТЯЖЕЛЫХ ЛЕДОКОЛОВ – ПУТИН

Арктический флот России к 2035 году будет насчитывать не менее 13 тяжелых ледоколов, в том числе девять атомных, сообщил президент РФ Владимир Путин на пленарном заседании Арктического форума во вторник.

«Сейчас в Петербурге строится три новых атомных ледокола: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Всего же к 2035 году Арктический флот России будет насчитывать не менее 13 тяжелых линейных ледоколов, в том числе девять атомных», – сказал президент.

Он отметил, что обновление ледокольного флота в РФ продолжится.

Глава государства предложил зарубежным партнерам инвестировать в создание портов-хабов в конечных точках Северного морского пути. «Я имею в виду Мурманск и портовую инфраструктуру в Петропавловске-Камчатском», – уточнил В.Путин.

Президент сказал, что власти РФ намерены модернизировать гавани Арктического побережья, включая «возможности организации перевозок «река-море».

В.Путин сообщил, что по итогам прошлого года объем перевозок по Севморпути достиг 20 млн тонн – это втрое выше советского рекорда 1987 года, когда СССР провел по этому пути 6,5 млн тонн.

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.10; ШИРЕ СЕВМОРПУТЬ; ЧИНОВНИКИ ЖДУТ ВСЕ БОЛЬШЕ ГРУЗОВ В АРКТИКЕ

Правительство и «Росатом», отвечающий теперь за инфраструктуру Севморпути, уверены, что целевой грузопоток в 80 млн тонн в год к 2024 году будет не только достигнут, но и превышен. Однако эксперты отмечают, что учтенные «Росатомом» в прогнозах проекты остаются «достаточно спорными».

«Росатом» ставит целью перевозку к 2024 году по Севморпути не 80 млн, а 92,6 млн тонн грузов. Об этом заявил, выступая на сессии Международного арктического форума в Петербурге, глава госкорпорации Алексей Лихачев. Как следует из его презентации, «Росатом» рассчитывает на 41 млн тонн СПГ, 17,1 млн тонн нефти, 3,5 млн тонн металла, строительных грузов, снабжения и транзита, 23 млн тонн угля и 8 млн тонн «железнодорожных грузов».

В представленной на другой сессии презентации главы дирекции Севморпути «Росатома» Вячеслава Рукши уточняется, что по Ванкорскому месторождению требуется принять «отдельное решение о реализации», а для привлечения грузов с железной дороги – построить вторую очередь Северного широтного хода (СШХ-2).

Несмотря на эти значимые детали, руководство «Росатома» уже планирует дальнейший рост. «В горизонте 2030-х годов мы рассчитываем добавить значимую часть международного транзита и выйти только в восточном направлении – растущих рынков Юго-Восточной и Восточной Азии – на 110-120 млн тонн», – заверил Алексей Лихачев.

Как раз к 2030 году «Росатом» надеется создать флот атомных ледоколов, который позволит использовать СМП круглый год: «50 лет Победы», пять новых универсальных судов по 60 МВт и сверхмощный «Лидер» на 120 МВт.

Согласно майскому указу президента, грузооборот по СМП к 2024 году должен достигнуть 80 млн тонн. Основным грузоотправителем должен стать НОВАТЭК. На форуме глава и совладелец компании Леонид Михельсон обещал, что к 2030 году ее производство СПГ в Арктике достигнет 70 млн тонн в год.

План-график **Росморречфлота** от начала 2019 года предполагал, что грузопоток на СМП к 2024 году составит 81,9 млн тонн, включая северный завоз, транзит и т. п., из них на вывоз полезных ископаемых придется 76,7 млн тонн. Но компании и министерства были более осторожны, говоря о 53,8-66,3 млн тонн (см. «Ъ» от 21 января).

Сомнения в достижении 80 млн тонн высказывали в Минприроды. По данным РБК, в конце 2018 года министерство рассчитывало всего на 52 млн тонн. В частности, чиновники не были уверены в реализации планов «Востокугля» Дмитрия Босова по добыче 30 млн тонн угля в год на Таймыре к 2024 году, а также «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов по добыче 7 млн тонн нефти с Пайяхского месторождения.

Однако в Минприроды быстро вернулись к генеральной линии, в марте подтвердив прогнозы по грузопотоку в 82 млн тонн с учетом Ванкорского кластера «Роснефти» и все-таки Пайяхи, освоение которых может быть объединено (см. «Ъ» от 28 февраля). В начале апреля глава «Роснефти» Игорь Сечин обещал Владимиру Путину к 2030 году добывать на Таймыре и 100 млн тонн нефти в год (см. «Ъ-Онлайн» от 1 апреля).

В результате и чиновники, и компании отринули последние сомнения и в своих прогнозах ниже цифры 80 млн тонн в год уже не опускаются. Так, вице-премьер **Максим Акимов**, выступая на форуме, заверил: «Мы уверенно вышли на 20 млн тонн, выйдем и на 80 млн тонн». «Важный момент – это привлечение нового груза, который шел в восточном и северо-западном направлениях, путем реализации проектов СШХ-1 и СШХ-2, реализации перспективных проектов «Баренцкомур» и «Белкомур», а также привлечение транзитного груза, – заявил вице-премьер. – Если мы сложим эти три компонента – сырьевую базу, транзит и новый нетрадиционный груз, который сможем перенаправить, – то задачу в 80 млн тонн решим». Правда, признал чиновник, для этого нужны «новая портовая инфраструктура, развитие железнодорожного и авиатранспорта и т. д.». В Минприроды

поддерживают эту позицию, подчеркивая: в публичных заявлениях министр Дмитрий Кобылкин уже говорил, что 80 млн тонн грузопотока по СМП – далеко не предел. Однако независимые эксперты сохраняют осторожность оценок. Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев полагает, что «немного завышены» планы по СПГ-проектам НОВАТЭКа, кроме того, по-прежнему не обеспечены заявленные объемы добычи ресурсной базы «Востокугля». Также, подчеркивает эксперт, далеки от определенности железнодорожные проекты. О СШХ, например, можно говорить, только если ОАО РЖД получит от «Газпрома» железнодорожную ветку Бованенково-Обская и будет построен СШХ-2 до Сабетты, поясняет господин Григорьев.

Более того, добавляет он, для расширения грузопотока придется модернизировать как центральную часть арктической морской системы (собственно СМП), так и порты обеспечения на западных и восточных флангах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938883>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.04.10; ЕЩЕ ОДИН ВАГОН НА СЕВЕР; ЗАКОН О РАСШИРЕНИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ЛЬГОТ НА АРКТИКУ БУДЕТ ПРИНЯТ УЖЕ В 2019 ГОДУ

Расширение до «дальневосточного» стандарта преференций инвесторам в арктической зоне России должно произойти с 2020 года, Госдума примет соответствующий законопроект в осеннюю сессию 2019 года. Эти преференции затем будут дополнительно расширены, а институты развития – докапитализованы под проекты в Арктике, сообщил вчера на Международном арктическом форуме Владимир Путин. Соседи РФ по Арктике вполне верят в реалистичность российских проектов в регионе и, возможно, поэтому акцентируют свое внимание на их экологических аспектах.

Вчера на Международном арктическом форуме (МАФ) говорили о планах распространить дальневосточные преференции инвесторам на арктическую зону России уже с 2020 года. МАФ проводится оператором федеральных форумов фондом «Росконгресс» в Санкт-Петербурге 9-10 апреля.

В 2019 году формат форума, ранее проводившегося в Архангельске, значительно расширен: в нем участвуют представители европейских стран-партнеров РФ по Арктическому совету – на уровне до президентского (Финляндия, Исландия) и премьерского (Норвегия, Швеция).

В этом году главной темой МАФ фактически стали перспективы и последствия российского проекта активизации освоения Арктики. Напомним, речь идет в первую очередь о производстве сжиженного природного газа (СПГ) в регионе, об увеличении грузоперевозок по Севморпути с подключением ресурсов «Росатома», а также о координации проектов в Сибири, Арктике и на Дальнем Востоке – логистических, энергетических, судостроительных и ряда других. Административно процесс выглядит как передача под контроль Минвостокразвития проектов в Арктике и объединение системы управления с проектами на Дальнем Востоке.

Кроме этого, как подчеркнул вчера глава Минвостокразвития Александр Козлов, значительная часть средств **нацпроектов** будет потрачена на создание и восстановление социальной и прочей инфраструктуры в северных регионах. По оценке министра строительства и ЖКХ Владимира Якушева, до 20% расходов по программам жилищного **нацпроекта**, связанного с ветхим жильем, будет приходиться именно на такие территории. Это легко объяснимо: населенные пункты в Арктике обычно слабо обеспечены любыми видами инфраструктуры, расходы на ее создание там кратно дороже, чем в любом другом регионе РФ. Ранее предполагалось, что основные расходы по развитию Арктики будут описаны в госпрограмме развития северных территорий (готовящейся уже не первый год), однако, по данным “Ъ”, на февральских совещаниях у вице-премьеров Юрия Трутнева и Максима Акимова уже обсуждалась «упаковка» трат

по Арктике в расходы **нацпроектов** – несмотря на то что арктическая госпрограмма продолжает дорабатываться.

С переходом региона под контроль Минвостокразвития главная идея правительства – распространить основные работающие на Дальнем Востоке режимы (в первую очередь режим свободного порта, реализованный во Владивостоке, а также территорий опережающего развития) на арктическую зону. Владимир Путин, выступая вчера на форуме, объявил, что соответствующий законопроект будет обсуждаться Госдумой в осеннюю сессию этого года – это означает, что налоговые режимы будут действовать с 2020 года. Впрочем, на сессиях МАФ главы арктических регионов довольно открыто говорили о том, что «дальневосточные» льготы для более или менее активного освоения Арктики недостаточны. Их соображения, видимо, будут услышаны: готовится законопроект о расширении льгот именно для инвесторов в Арктику, предусматривающий специальные преференции. Кроме этого, Владимир Путин заявил о целевой докапитализации ряда институтов развития, в том числе Фонда развития Дальнего Востока, под арктические проекты.

Отметим, «новое освоение» Арктики предполагается в гораздо более спокойном режиме, чем в СССР в середине XX века. Так, Минстрой сейчас вполне готов в рамках своих программ поддерживать программы переселения жителей арктических территорий в регионы с более благоприятным климатом, вахтовое освоение ресурсов Арктики уже не рассматривается как сугубо временная схема. Никаких следов готовности Белого дома снять с бизнеса нагрузку в виде де-факто повышенных ставок соцплатежей в регионах Арктики (расширенный отпуск, оплата отдыха) на МАФ не обнаружено. Лишь богатые северные регионы способны сейчас самостоятельно стимулировать малый бизнес на Севере: выступление главы Якутии Айсена Николаева, сообщившего, что регион компенсирует имущественные налоги жителям своих заполярных территорий, было единственным в своем роде. Напомним, повышенная эффективная ставка соцплатежей наряду с дорогой логистикой и дефицитом рабочей силы считаются главными причинами практически нерешаемых проблем МСП на Севере и Дальнем Востоке.

Иностранные соседи РФ по Арктике, судя по всему, вполне верят в реалистичность перемен в регионе, в котором Россия ранее занимала очень пассивную позицию. Большинство выступавших представителей арктических стран (почти всегда – со ссылкой на проблемы глобального изменения климата) подчеркивали экологические риски проектов в Арктике и необходимость применения исключительно зеленых технологий. Их легко понять – предыдущий опыт освоения Арктики с точки зрения сохранения окружающей среды был исключительно травматичным.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938876>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.10; SUPERJET ОТПРАВЛЯЮТ В «АРКТИКУ»; АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ И НАО СОЗДАЮТ РЕГИОНАЛЬНУЮ АВИАКОМПАНИЮ

“Ъ” выяснил детали создания на севере РФ новой авиакомпании «Арктика». Власти Архангельской области и Ненецкого автономного округа (НАО) объединят для этого региональные авиаотряды. Перевозчик не только покроет маршрутной сетью города и населенные пункты двух регионов, но и свяжет их с Москвой и Петербургом. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) предоставит «Арктике» в операционный лизинг от трех до шести ближнемагистральных SSJ 100 и четыре турбовинтовых Л-410. Однако эксперты уверены, что «Арктика» сможет работать только при регулярном субсидировании.

Власти Архангельской области и НАО создают региональную авиакомпанию «Арктика» на базе АО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» и АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд». Стороны объявили о соглашении на Международном

арктическом форуме. Развивать перевозки планируется с применением российских самолетов: «пассажирских реактивных RRJ-95 (Superjet), винтовых Л-410 УВП Е20, а в дальнейшем Ил-114-300, грузовых Ил-112 и магистрального самолета МС-21».

«Сейчас мы строим коммерческую модель, исходя из операционного лизинга сначала трех, а потом шести SSJ 100. Мы, конечно, смотрим и полеты по наиболее популярным направлениям – Москва, Петербург, Архангельск, Киров. Создавая эту авиакомпанию, мы бы хотели максимально загрузить ее маршрут. Еще мы хотим посмотреть на Л-410, чтобы обеспечить внутрорегиональное сообщение между населенными пунктами», – пояснил “Ъ” губернатор НАО Александр Цыбульский.

Он не назвал объем вложений в проект, отметив лишь, что «вопрос прорабатывается». «Это будут в основном бюджетные средства, – уточнил губернатор. – Идея в том, что эта авиакомпания должна стать квазигосударственной. В нее в качестве совладельцев, скорее всего, войдут акционерные общества, но со стопроцентным региональным капиталом. Это будут региональные бюджетные средства и средства, привлеченные через акционерные общества».

Как выяснил “Ъ”, переговоры о поставке первых трех SSJ 100 и четырех Л-410 ведутся с ГТЛК.

«Фактически авиакомпания создается на базе программ лизинга отечественных самолетов, реализуемых ГТЛК. Это вторая авиакомпания (ранее была создана авиакомпания «Азимут»), парк которой состоит из приобретенных в лизинг SSJ 100, принадлежащих ГТЛК», – рассказали в лизинговой компании. На сегодня «2-й Архангельский авиаотряд» уже эксплуатирует два самолета Л-410, добавили в ГТЛК. В «ВЭБ-Лизинге» сказали, что не участвуют в данном проекте. В ВТБ отметили, что «ВТБ-Лизинг» готов рассмотреть участие, если такое предложение поступит.

В парке «2-го Архангельского авиаотряда» также 10 бипланов Ан-2 на 13 пассажиров, 11 вертолетов Ми-8Т, 3 вертолета Ми-8МТ, 4 грузовых вертолета Ми-26. «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» эксплуатирует 7 самолетов Ан-2, 2 ТВС-2МС (разрабатывались для замены Ан-2), 18 вертолетов Ми-8Т, 4 Ми-8МВТ, 1 Ми-8МТВ-1.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев видит в решении региональных властей «определенную логику». Он говорит, что в регионе есть потребность в авиасообщении, причем не только на местных и внутренних, но и на международных рейсах: «В определенный период «Архангельские воздушные линии» использовали 50-местные Ан-24 для полетов в Норвегию. Тем не менее нового перевозчика ждет конкурентная борьба со «Смартавиа», «Комиавиатрансом» и «Северсталью», работающими на Северо-Западе». В то же время эксперт отмечает, что прибыльными в Архангельской области и НАО могут быть только перевозки в Москву и на курорты в высокий сезон, остальные маршруты осуществляются за счет субсидий, поэтому компания неизбежно будет стабильно дотационной.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938793>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, АННА КАЛЕДИНА, АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ, СЕРГЕЙ ИЗОТОВ, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.04.10; ШИРЕ ПОЛЯРНЫЙ КРУГ: ИНВЕСТИРОВ ПРИВЛЕКУТ В АРКТИКУ НОВЫМИ ЛЬГОТАМИ; НЕСМОТРЯ НА САНКЦИИ, ЛИДЕРЫ СТРАН – УЧАСТНИЦ РЕГИОНА ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

Санкции не остановят процесс освоения Арктики, масштабные проекты в регионе успешно развиваются, несмотря на ограничения. Об этом заявил президент России Владимир Путин, выступая на пленарном заседании V Международного арктического форума. В нем также приняли участие лидеры Финляндии и Исландии, премьер-министры Норвегии и Швеции. Они выступили за продолжение сотрудничества в регионе. Москва планирует принять новую стратегию развития российской Арктики до 2035 года.

Владимир Путин также заявил о намерении реализовать крупные инфраструктурные проекты и модернизировать ледокольный флот.

Главным событием форума стало пленарное заседание «Арктика. Океан возможностей». В своем приветствии Владимир Путин поделился с зарубежными коллегами планами развития региона и напомнил, что Россия примет председательство в Арктическом совете в 2021 году.

- Приоритеты нашего председательства – жизненно важные темы для развития Арктики: продвижение природосберегающих технологий во всех сферах, в промышленности, на транспорте и в энергетике, – подчеркнул российский лидер. – Именно на основе самых современных экологических стандартов мы сегодня реализуем наши проекты в Арктике, в том числе глобального значения.

Стратегические планы

Уже в этом году планируется разработать и принять новую стратегию развития российской Арктики до 2035 года, отметил Владимир Путин.

- Она должна объединить мероприятия наших национальных проектов и государственных программ, инвестиционные планы инфраструктурных компаний, программы развития арктических регионов и городов, – уточнил он.

По словам главы государства, значение арктического фактора в экономике страны будет только расти.

По информации «Известий», регионы готовы принять активное участие в разработке стратегии. Власти Якутии планируют внести свои предложения в документ, заверил «Известия» глава республики Айсен Николаев. Они связаны не только с промышленным освоением арктических территорий, но в первую очередь с улучшением жизни людей в суровых условиях Крайнего Севера, в том числе коренных и малочисленных народов.

- Сегодня мы должны сделать всё, чтобы промышленное освоение Арктики измерялось не только в миллионах тонн добытой нефти, но приводило бы к качественному улучшению жизни людей, которые, несмотря на все экстремальные природно-климатические условия, сохраняют и развивают российскую Арктику, – подчеркнул глава Якутии.

Он добавил, что на уровне региона поручил проработать вопрос об освобождении от республиканских налогов жителей якутской Арктики.

Рассчитывают принять участие в разработке документа и в Ненецком автономном округе.

- Основополагающими моментами в стратегии должны стать вопросы развития транспортно-логистической сети, – отметил в беседе с «Известиями» глава региона Александр Цыбульский. – У нас есть проект порта в поселке Индига, с которым мы хотели бы войти в этот документ.

Преференции для бизнеса

Сейчас на долю Арктики приходится более 10% всех инвестиций в РФ. Для наращивания капиталовложений в регионе и запуска новых проектов будут использоваться все инструменты поддержки, в том числе и уже успешно апробированные в рамках программ развития Дальнего Востока, заверил Владимир Путин.

- Говорю прежде всего о льготных ставках на прибыль, о понижающих коэффициентах по налогу на добычу полезных ископаемых и заявительном порядке возмещения налога на добавленную стоимость, об упрощенном порядке предоставления земельных участков и неизменности условий реализации инвестиционных проектов, – сказал он. – При этом, конечно же, с учетом особенностей Арктики – преференции для инвесторов должны быть и будут здесь, как говорится, еще более продвинутыми, более устойчивыми.

Работа всех институтов развития Дальнего Востока распространится и на Арктический регион, заверил вице-премьер Юрий Трутнев.

- Это значит, что мы будем помогать с выделением земли, индивидуально курировать каждый проект. Мы будем оказывать помощь с точки зрения защиты от проверок, предоставлять финансирование по пониженной ставке, – отметил Юрий Трутнев. – В

общем, всё то, что сегодня на Дальнем Востоке делается, мы для привлечения инвестиций будем делать и в Арктическом регионе.

Вице-премьер уточнил, что речь идет в основном о поддержке новых проектов с объемом инвестиций от 5 млн рублей. Предложения по модели предоставления льгот для проектов в арктической зоне России будут готовы в течение двух-трех недель, добавил он.

Владимир Путин предложил также в случае необходимости провести докапитализацию Фонда развития Дальнего Востока для целевого финансирования арктических проектов. По оценке гендиректора фонда Алексея Чекункова, для этого в ближайшие два-три года потребуется дополнительно более 50 млрд рублей.

В РФ разрабатывается федеральный закон об особой системе преференций для инвесторов арктической зоны. По словам Юрия Трутнева, правительство планирует внести его на рассмотрение в Госдуму не позднее 1 июля 2019 года.

Чистота и дороги

Владимир Путин сделал акцент на развитии транспорта и другой опорной инфраструктуры в регионе.

- Среди ключевых инфраструктурных проектов – строительство Северного широтного хода. Это железнодорожная магистраль, которая позволит приступить к эффективному освоению природных богатств Полярного Урала и Ямала, а в перспективе – и севера Красноярского края Российской Федерации, – заявил президент. – И конечно, продолжим работу по развитию глобального транспортного коридора, включающего Северный морской путь (СМП), который будет действовать бесперебойно и круглогодично.

В первую очередь СМП дает дополнительные преимущества российским компаниям, работающим в Арктике, отметил в разговоре с «Известиями» директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

Также планируется приступить к модернизации гавани арктического побережья и продолжить обновление ледокольного флота. К 2035 году арктический флот России будет насчитывать не менее 13 тяжелых линейных ледоколов, в том числе девять атомных.

Большое внимание Россия будет уделять экологии региона. С 2012 года из Арктики вывезено и утилизировано более 80 тыс. т отходов, напомнил российский лидер. В ближайшие годы в рамках федерального проекта «Чистая страна» ликвидируют шесть крупных экологически опасных объектов в Архангельской и Мурманской областях, Ненецком автономном округе, Карелии и Якутии. Также предстоит очистить акваторию Кольского залива на площади свыше 200 кв. км. После всестороннего анализа Россия намерена ратифицировать и Парижское соглашение.

Форум очень впечатляет, заявил «Известиям» министр сельского хозяйства и рыбной промышленности Исландии Кристиан Фор Юльссон. Крайне важно, что на мероприятии собралось сразу несколько лидеров из разных стран.

- Мы должны способствовать диалогу и сотрудничеству по решению различных вопросов в Арктическом регионе. Особенно тех, где наши позиции могут расходиться, – отметил он.

«Но адреса не оставил»

На форуме, где в первую очередь обсуждался Арктический регион, не обошлось без острых международно-политических тем.

Отвечая на вопрос о недавно завершившемся расследовании спецпрокурора Роберта Мюллера, Владимир Путин еще раз подчеркнул, что Россия не вмешивалась в выборы в Соединенных Штатах. Он также предостерег США от повторения «охоты на ведьм» и назвал бредом заявления о том, что он ранее лично знал главу Белого дома Дональда Трампа.

«Газпром нефть» построила второй ледокол для увеличения поставок арктической нефти

А говоря о возможности новой встречи двух лидеров, российский президент процитировал эпизод из «Золотого теленка» Ильфа и Петрова: «Приезжайте в гости, старушка-мама будет очень рада. Но адреса не оставил».

Говорилось на форуме и о готовности России сотрудничать с ОПЕК. Владимир Путин отметил, что РФ будет действовать «в зависимости от ситуации на рынке». Москва не является сторонником неконтролируемого роста цен на нефть, подчеркнул российский лидер.

Не обошлось и без обсуждения антироссийских санкций. Владимир Путин признал, что ограничения вредят, но они не смогут остановить развитие страны, в том числе освоение Арктики. Развивается международный проект «Ямал СПГ».

- Напомню еще раз: как бы санкционные инструменты ни работали, а первая отгрузка с «Ямал СПГ» пошла в Соединенные Штаты. Смешно, но факт, – подчеркнул он.

Санкционное давление «отчасти мешает, но не критическим образом», сказал российский лидер.

- Даже в известной степени это подталкивает нас к тому, чтобы самим активно развивать собственные технологии, – добавил он.

Владимир Путин также отметил, что российская авиационная активность в зоне Балтийского моря, в Арктике «на порядок ниже, чем активность стран НАТО». Именно Североатлантический альянс отказывается от полетов военных самолетов с включенными транспондерами, напомнил российский президент.

Москва рассматривает арктическую зону как территорию мира и добрососедства, подчеркнул в своем выступлении на пленарной сессии «Арктика: арена противостояния или сотрудничества?» глава МИД России Сергей Лавров.

- В Арктике нет конфликтного потенциала, и все возникающие здесь вопросы могут и должны решаться политическим путем, за столом переговоров. Ни один из этих вопросов не требует военного решения, – уверен он.

Сергей Лавров напомнил о таком формате взаимодействия, как встречи начальников генштабов ВС государств – членов Арктического совета. Правда, этот диалог был заморожен с 2014 года.

- В целях возобновления совместной работы предлагаем в качестве первого шага наладить контакты на уровне военных экспертов арктических государств, – заявил министр.

С глазу на глаз

На форуме Владимир Путин провел сразу несколько двусторонних встреч. На переговорах с финским президентом Саули Ниинистё российский лидер положительно оценил председательство Финляндии в Арктическом совете, а также отметил развитие двусторонних отношений. А финский президент назвал отношения между Москвой и Хельсинки добрососедскими.

Впервые Владимир Путин провел переговоры с главой норвежского правительства Эрной Сульберг. Российский президент отметил положительный опыт сотрудничества по разделам моря, кооперации в Баренцевом море и части Северного Ледовитого океана. Обсудили лидеры и рост товарооборота между странами.

Российский президент также встретился с исполнительным секретарем рамочной конвенции ООН по изменению климата Патрисией Эспиносой. А в конце рабочего дня Владимир Путин провел двусторонние переговоры с премьер-министром Швеции Стефаном Лёвенем.

В этом году форум в первую очередь посвящен социально-экономическому развитию Арктики, сохранению уникальных арктических экосистем, повышению качества жизни населения региона и укреплению международного сотрудничества.

В мероприятии, которое впервые проходит в Санкт-Петербурге, участвуют не только делегации из арктических стран, но также представители других регионов и

международных организаций. Кроме того, на форуме представлено 300 российских и 46 зарубежных компаний из 11 стран мира. Всего было приглашено около 2,4 тыс. человек.

<https://iz.ru/866040/izvestiia/shire-poliarnyi-krug-investorov-privlecut-v-arktiku-novymi-igotami>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.04.09; «НАМ НЕ ПРАВИТСЯ, КОГДА ЧУЖАКИ ГОВОРЯТ НАМ, ЧТО ДЕЛАТЬ»; ПРЕЗИДЕНТ ИСЛАНДИИ ГВЮДНИ ЙОУХАННЕССОН – О СОВМЕСТНОМ С РОССИЕЙ РАЗВИТИИ СЕВМОРПУТИ И О СХОЖЕСТИ ДВУХ НАРОДОВ

Исландия может стать перевалочным хабом для судов, использующих Северный морской путь. Об этом в эксклюзивном интервью «Известиям» рассказал президент страны Гвюдни Йоуханнессон. Политик прибыл на арктический форум в Санкт-Петербург, где намерен провести двусторонние переговоры с Владимиром Путиным. В беседе с «Известиями» лидер «страны гейзеров» рассказал о главных угрозах арктическому региону, о своих уроках русского языка и признался в любви к произведениям Александра Солженицына.

- Господин президент, у вас запланирована встреча с Владимиром Путиным. Какие темы вы собираетесь обсудить с российским лидером?

- Основное внимание, конечно же, будет уделено Арктике. Арктика как территория диалога. Обсудим предстоящее председательство Исландии в Арктическом совете, которое начнется в мае текущего года, а также темы, на которых мы хотим заострить внимание.

- К слову, об этих темах. Вы сказали, что во время председательства в Арктическом совете Исландия сосредоточится на трех моментах – экологии северных морей, решении вопросов в области энергосбережения и, наконец, на проблемах людей, живущих в Арктике. Как вы планируете сотрудничать с Россией в этих областях?

- Арктический совет имеет репутацию форума, где у всех его участников есть равные возможности. Конечно, есть некоторые разногласия, ведь у всех разные интересы. Но мы должны надеяться, что сотрудничество с Россией в Арктическом совете будет развиваться так же, как оно развивалось до сих пор. И что российская сторона, как и другие члены совета, согласится с нами, что необходимо сосредоточить внимание именно на этих трех темах, которые мы выдвинули на первый план.

- Рассматривает ли Исландия Северный морской путь (СМП) в качестве жизнеспособной альтернативы Суэцкому каналу? У вас есть желание инвестировать в строительство портовой инфраструктуры на севере России?

- Развитие СМП не зависит от действий Исландии. Нам лишь необходимо следить за его жизнеспособностью и перспективностью в будущем. Если в последующие годы морская торговля будет значительно расширяться через Северный морской путь, мы будем учитывать возможность использования Исландии в качестве порта или, скажем, в качестве перевалочного хаба. Уже есть исследования, посвященные этому вопросу, мы занимаемся этим.

- В рамках арктического форума президент России Владимир Путин и его финский коллега Саули Ниинисте заявили, что этот регион прогревается каждый год в четыре раза быстрее, чем другие части света. Какие у этого могут быть последствия? Представляют ли они угрозу для Исландии?

- Самым прямым образом. Мы по-прежнему в значительной степени полагаемся на рыболовство, и изменение климата имеет для нас явные последствия – это потепление вод в нашей акватории, увеличение кислотности океана. Это может оказать негативное воздействие на биологическую массу морей. Уже в ближайшем будущем рыбы, традиционно живущие в исландских водах, будут перемещаться дальше на север, а их место займет рыба, обычно обитающая южнее. Будущее не высечено в камне, оно

переменчиво. Изменение климата неизбежно отразится на Исландии, и нам всем необходимо уже сейчас к нему адаптироваться.

- Посол Исландии в России Берглинд Асгейрсдоттир на мартовской конференции в Мурманске, посвященной рыболовству, отметила, что исландские компании рассчитывают принять участие в программе модернизации российского рыболовного флота. На каком этапе сейчас находятся переговоры в этой области?

- Они развиваются крайне позитивно. У нас есть ряд компаний, в том числе и здесь, в Санкт-Петербурге, – Nautic, KnarrRussia, Valka, Marel, Skaginn 3X. Я думаю, это всё символ того, как мы можем сотрудничать, несмотря на реалии международной обстановки (Рейкьявик присоединился к европейским санкциям против России в 2014 году. – «Известия»).

Исландия – это скала посреди Северной Атлантики, окруженная морем. Последнее означает, что мы немного смыслим в рыболовстве. Скажем, это наша сфера компетенции. Поэтому я с гордостью отмечаю, как наши компании в рыбном секторе экспортируют свои знания и ноу-хау за рубеж. И если я не ошибаюсь, общая стоимость контрактов между исландскими и российскими фирмами на ближайшие несколько лет составила около \$170 млн. Это довольно внушительная цифра для такой маленькой страны, как Исландия. И это как раз та ситуация, когда в выигрыше остаются все – Россия хочет модернизировать и развивать свой рыболовный флот и рыболовный сектор, а у нас есть технологии. Это значит, мы можем сотрудничать в этой сфере. Да, возможно, мы продаем не так много рыбы, как раньше, но зато теперь мы продаем оборудование для ловли рыбы.

- Как Исландия относится к тому, что Китай, страна, не имеющая географического присутствия в Арктике, стремится закрепиться в этом регионе? Не увеличит ли присутствие КНР градус накала в и без того спорном участке земли?

- Мы хотим, чтобы все другие страны – большие и малые, ближние и дальние – присоединились к нам, чтобы выступить за устойчивое и мирное будущее Арктики. Это и есть наша цель. Я уверен, мы продолжим поддерживать уважительный диалог с Китаем по этому вопросу. И я надеюсь, что мы сможем убедить все заинтересованные стороны в Арктике в необходимости идти по этому пути – по пути устойчивого и мирного развития севера.***

<https://iz.ru/866039/dmitrii-laru-elmar-bainazarov/nam-ne-nravitsia-kogda-chuzhaki-govoriat-nam-chto-delat>

ТАСС; 2019.04.10; МЕНЯЙЛО: КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ УРАЛА, СФО И ДФО ВАЖНО ЖИТЕЛЯМ АРКТИКИ

Развитие транспортных коридоров Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов (УрФО, СФО и ДФО) необходимо для обеспечения жизнедеятельности населения Арктики и развития Северного морского пути (СМП). Об этом сообщил во вторник на сессии «Транспортная взаимосвязь: Арктика, Дальний Восток, Сибирь, Урал» V Международного арктического форума полномочный представитель президента РФ в СФО Сергей Меняйло.

«Для регионов Сибири, да и не только Сибири, но и Урала, Дальнего Востока транспортная взаимосвязь и развитие в комплексе всех транспортных коммуникаций имеет особое значение <...> Только в комплексе развивая всю транспортную инфраструктуру, в той степени, в которой ее возможно развивать, мы сможем <...> обеспечить жизнедеятельность населения, которое живет в северных районах <...> мы сможем в том числе развить опорные зоны СМП», – сказал он.

По словам полпреда, пропускная способность одной меридиональной железной дороги, которая относится к двум федеральным округам (Уральскому и Сибирскому федеральным округам: Омск – Тюмень – Новый Уренгой – Ямбург), ограничена. «В такой позиции железнодорожного транспорта сразу возникает особая роль транспортных судоходных

путей <...> Речной путь Иртыш – Обь – Обская губа – Северный морской путь, за прошлый год мы нарастили немного грузооборот до 1,5 млн тонн по этому пути, но это несравнимо с тем, какой грузооборот мы можем получить в случае, если правильно спланируем свою работу», – сказал он.

Меняйло сделал акцент на том, что для увеличения востребованности использования этого вида транспорта нужно заниматься восстановлением внутренних судоходных путей и развитием причальной инфраструктуры. «Конечно, еще система обеспечения безопасности плавания и технического обслуживания судов [важна]. А дальше – это просто все взаимоувязать в транспортно-логистические и перегрузочные комплексы», – сказал он, уточнив, что крупные корпорации уже создают аналоги подобных комплексов.

Директор Института проблем транспорта РАН Игорь Малыгин во время мероприятия также отметил, что пути решения создания необходимой транспортной системы в регионах Арктической зоны РФ напрямую зависят от темпов развития инфраструктуры СМП. «Кроме СМП, основу новых транспортно-логистических коридоров должны составить системы телекоммуникационных магистралей с прокладкой порядка 23 тыс. км оптоволоконного кабеля, сеть мультимодальных логистических центров, обеспечивающих перевалку и доставку грузов <...> в том числе водным и речным транспортом по территории Сибири и Дальнего Востока», – сказал он.

Участие в трансграничных проектах

По словам профессора МГИМО, директора Института исследований и экспертизы ВЭБ, бывшего советника по транспорту постпредства России при ЕС Юлии Зворыкиной, для развития внутрироссийских транспортных коридоров необходимо принимать активное участие в трансграничных проектах, которые помогут развитию инфраструктуры РФ и привлечению инвестиций.

«Мы должны строить свои планы транспортного развития, учитывая территории других стран, с которыми мы взаимодействуем. То есть приграничное сотрудничество и трансграничные проекты – это одна из тех в будущем перспективных историй, на которые мы можем рассчитывать», – сказала она, уточнив, что таким образом будет заинтересованность всех сторон в реализации того или иного транспортного проекта.

Зворыкина в пример привела проект по потенциальному водному контейнерному пути Волга – Янцзы, который, по ее данным, активно обсуждается на международной арене. Она отметила, что путь сможет связать субъекты Приволжского федерального округа и регионы верхнего и среднего течения реки Янцзы.

«Это проект важен, так как он может быть интегрирован в Северный морской путь через Северо-Запад, а затем Север России. В таком маршруте заинтересованность высказывают крупные игроки транспортной отрасли Индии и Китая. Он сформирует дополнительный путь для экспорта и импорта грузов в Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона», – пояснила она ТАСС, уточнив, что это ускорит развитие флота и инфраструктуры на территории РФ за счет притока иностранных инвестиций.

О Севморпути

Северный морской путь – судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5,6 тыс. км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения.

Во вторник президент России Владимир Путин на пленарном заседании Международного арктического форума напомнил о планах нарастить объем грузоперевозок по СМП до 80 млн тонн к 2025 году, отметив, что по итогам 2018 года этот показатель составляет 20 млн тонн, что «втрое выше советского рекорда, установленного в 1987 году».

<https://tass.ru/ekonomika/6315499>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ГОСКОМИССИЯ СКЛОНЯЕТСЯ К ПРЕФЕРЕНЦИЯМ В АРКТИКЕ, КАСАЮЩИМСЯ СНИЖЕНИЯ НАЛОГОВ И УСТАНОВЛЕНИЯ ИХ НА ВЕСЬ СРОК ИНВЕСТПРОЕКТА – ТРУТНЕВ

Члены Государственной комиссии по Арктике склоняются к тому варианту преференций для инвестиционных проектов, который предполагает снижение налогов и установление их на весь срок реализации, сообщил журналистам вице-премьер Юрий Трутнев.

Он напомнил, что в настоящее время подготовлены 2 варианта преференций.

Первый вариант предусматривает, что налог на прибыль организации, налог на добычу полезных ископаемых, налог на имущество и земельный налог устанавливаются в размере 0% в течение 10 лет для проектов до 100 млрд рублей и 15 лет – для проектов от 100 млрд рублей и выше. Ставка страховых взносов – 7,6% вместо 30% в течение тех же сроков, что и предыдущие налоговые льготы.

Второй вариант предусматривает значительное снижение налогов, но их установление на весь срок реализации инвестиционного проекта, а именно: налог на прибыль – 7% вместо 20% (речь идет только о сохранении 7% региональной части налога); налог на добычу полезных ископаемых – льготный коэффициент 0,3; страховые взносы – также 7,6%, налог на имущество организации и земельный налог – 0%.

«Сегодня компании говорят, что второй вариант даже несколько лучше. Думаю, что он лучше и для РФ, и для регионов, потому что дает возможность получать средства в бюджет уже с самого начала реализации инвестиционных проектов. Члены комиссии высказались за второй вариант, я тоже его поддерживаю, но мы еще подумаем и посчитаем, – сказал Ю.Трутнев.

Он также напомнил, что получатели преференций будут подразделяться на 4 группы: добыча углеводородного сырья на шельфе, на континентальной части, производство СПГ и прочие проекты, не вошедшие в эти три группы. «Для каждой из этих групп будут разработаны свои преференции. Причем по первым трем, поскольку у нас там количество субъектов ограничено, постараемся учесть предложения компаний, вместе с ними их создадим».

По его словам, через 2 недели будет принят итоговый вариант, который мы будем предлагать правительству. «Но нам предстоит обсуждения с другими министерствами, им еще надо доказать наши предложения. В частности, у нас состоялось представительное обсуждение с министром финансов Антоном Силуановым. Он в принципе поддерживает все преференции, связанные с новыми проектами. Значительно более сложные отношения у него к налогу по соцстраху и к налоговому вычету по геологоразведке и объектам инфраструктуры. Я так понимаю, что основное поле боя будет вокруг этих тем», – констатировал Ю.Трутнев.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ И «РОСАТОМ» ДОЛЖНЫ В ТЕЧЕНИЕ 2-3 МЕСЯЦЕВ ПОДГОТОВИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ – ТРУТНЕВ

Минвостокразвития и «Росатом» должны в течение 2-3 месяцев подготовить экономическую модель развития Севморпути, заявил вице-премьер Юрий Трутнев на заседании Госкомиссии по Арктике в рамках Арктического форума, который проходит в Санкт-Петербурге.

Он отметил, что для Арктики важной темой является развитие транспортной конкуренции. «Пока говорить о конкуренции достаточно сложно, несмотря на преимущества расстояний Северного морского пути. Есть ряд проблем его использования, и это не только климатические условия. Надо готовить меры по обеспечению безопасности мореплавания, должны быть построены портовые мощности, трасса Севморпути должна быть обеспечена аварийно-спасательными средствами, качественной

навигацией, медицинским сопровождением. Конкретные решения нужны по ледокольному флоту», – сказал он.

По словам Ю.Трутнева, Минвостокразвития и «Росатому» даны поручения по подготовке экономической модели развития Северного морского пути. «Мы просили бы завершить эту работу достаточно оперативно – в течение 2-3 месяцев мы бы хотели видеть ее результаты», – сказал вице-премьер.

Как сообщалось, майским указом президент России Владимир Путин поручил к 2024 году увеличить грузопоток по Севморпути до 80 млн тонн грузов. В настоящее время ведомства ищут способы увеличения загрузки СМП до указанных объемов.

Ю.Трутнев подчеркнул, что невозможно обсуждать развитие Арктики без улучшения уровня жизни людей. «Сегодня состояние дел в социальной сфере арктической зоны существенно хуже, чем в среднем по РФ. В 16 из 23 территорий ниже среднероссийской ожидаемая продолжительность жизни, в 15 из 23 территорий выше доля ветхого и аварийного жилья, наибольшая доля – в Туруханском районе Красноярского края – 28,7%. Низкие объемы жилищного строительства, низкая плотность автомобильных дорог», – сказал Ю.Трутнев.

Он напомнил, что президент РФ поручил обеспечить достижение показателей социального развития Арктики не ниже среднероссийского. «Чтобы достичь этой задачи, необходимо настроиться на выполнение национальных и федеральных проектов. Этим должно заниматься каждое министерство», – добавил Ю.Трутнев.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ДВА ВАРИАНТА НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ РЕЗИДЕНТОВ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

Минвостокразвития предлагает 2 варианта налоговых льгот для резидентов Арктической зоны, сообщил глава министерства Александр Козлов на заседании Госкомиссии по развитию Арктики.

Он отметил, что министерством подготовлен пакет из 4 законопроектов, предусматривающий создание новой системы преференций для инвестиционных проектов в Арктической зоне России, в рамках которого вводится понятие резидента Арктической зоны и система преференций для них.

«Первый вариант предусматривает, что налог на прибыль организации, налог на добычу полезных ископаемых, налог на имущество и земельный налог устанавливаются в размере 0% в течение 10 лет для проектов до 100 млрд рублей и 15 лет – для проектов от 100 млрд рублей и выше. Ставка страховых взносов – 7,6% вместо 30% в течение тех же сроков, что и предыдущие налоговые льготы», – сказал он.

«Второй вариант предусматривает значительное снижение налогов, но их установление на весь срок реализации инвестиционного проекта, а именно: налог на прибыль – 7% вместо 20% (речь идет только о сохранении 7% региональной части налога); налог на добычу полезных ископаемых – льготный коэффициент 0,3; страховые взносы – также 7,6%, налог на имущество организации и земельный налог – 0%», – добавил министр.

«Хочу подчеркнуть, что мы говорим о предоставлении льгот только новым, ныне не существующим проектам. Поэтому выпадения текущих доходов бюджетов в результате принятия законопроектов возникать не будет. Пожалуй, кроме страховых взносов, так как мы исходим из того, что новые рабочие места будут замещать работники, уже где-либо работающие в настоящее время. И сегодня по ним идет начисление взносов в размере 30%», – заметил А.Козлов.

«По нашим оценкам, при создании 28 тыс. новых рабочих мест в Арктической зоне объем выпадающих доходов Пенсионного фонда составит 40 млрд рублей в течение 10 лет. В среднем 4 млрд рублей в год. Годовой бюджет Пенсионного фонда России – 8,6 трлн рублей. То есть выпадающие доходы составят пять сотых процента», – уточнил министр.

Согласно материалам министерства, для целей применения системы преференций определяется понятие Арктической зоны Российской Федерации. Она включает в себя территории 4 регионов и 19 муниципалитетов 5 регионов в соответствии с указом президента России №296 от 2 мая 2014 года, внутренние и территориальные воды, границы континентального шельфа.

Также фиксируется система управления развитием Арктической зоны. Она включает в себя Государственную комиссию по вопросам развития Арктики, министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики и управляющую компанию – Корпорацию развития Дальнего Востока. В ближайшее время в ее наименовании тоже появится слово «Арктика».

В отношении резидентов Арктической зоны будет действовать так называемая «дедушкина оговорка» – положение о неухудшении налоговых условий в течение срока действия налоговых льгот.

Резиденты Арктической зоны праве применять режим свободной таможенной зоны, который позволяет беспошлинно завозить оборудование, необходимое для реализации проекта, и экспортировать готовую продукцию, а также применять режим ускоренного возврата НДС.

Для резидентов Арктической зоны будет действовать и специальный режим государственных услуг.

В частности, управляющая компания – то есть Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики – будет осуществлять государственную экспертизу и экологическую экспертизу проектно-сметной документации, а разрешения на строительство и ввод объектов в эксплуатацию будет выдавать министерство.

Кроме того, резиденты будут иметь право на получение земельных участков без торгов, кроме тех населенных пунктов Арктики, где это будет ограничено правительством России.

Резиденты смогут привлекать иностранную рабочую силу в упрощенном порядке.

Если проект предусматривает заключение концессионного соглашения – такое соглашение может быть заключено без торгов.

В отношении резидентов Арктической зоны будет действовать специальный механизм защиты от административного давления.

Проведение проверок в отношении резидентов будет осуществляться только с согласия министерства. На стороне инвестора в них смогут принимать участие министерство и управляющая компания.

Кроме того, инвестор вправе попросить Корпорацию развития представлять его интересы в суде в административных спорах с государственными органами.

На всей территории Арктической зоны будет действовать благоприятный режим для экспортно-импортных операций, а именно: круглосуточный режим работы **пунктов пропуска**, сокращенные сроки таможенного оформления грузов, единый орган государственного контроля при таможенном оформлении грузов, въезд иностранных граждан по электронной визе.

ТАСС; 2019.04.09; КРДВ БУДЕТ РАССМАТРИВАТЬ ЗАЯВКИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ РЕЗИДЕНТОВ АРКТИКИ

Корпорация развития Дальнего Востока будет осуществлять прием заявок от инвесторов, желающих работать на льготных условиях в Арктике. Об этом сообщил во вторник на заседании Госкомиссии по вопросам развития Арктики министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

«Фиксируется система управления Арктической зоной РФ: она включает в себя государственную комиссию по вопросам развития Арктики, Министерство по развитию Дальнего Востока и управляющую компанию «Корпорация развития Дальнего Востока» –

в ближайшее время в ее наименовании также появится слово «Арктика». Для получения статуса резидента Арктической зоны РФ предприниматель или компания подают в управляющую компанию заявку на заключение соглашения об инвестиционной деятельности. Состав документов простой: копия учредительных документов и бизнес-план», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/6314899>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В АРКТИКЕ РАЗРАБОТАЮТ В РОССИИ

Минэкономразвития РФ дало поручение Ростуризму подготовить проект программы развития круизного туризма в Арктической зоне России, сообщает пресс-служба министерства.

«Программа должна включать предложения по развитию портовой инфраструктуры, созданию маршрутов и программ туристической активности на берегу, продвижению арктического туризма», – цитирует пресс-служба выступление министра экономического развития РФ Максима Орешкина на Арктическом форуме в Санкт-Петербурге.

«Круизный туризм повысит интерес к русской Арктике со стороны российских и иностранных туристов и будет способствовать устойчивому социально-экономическому развитию этой территории», – отметил он.

В настоящее время на территории российской Арктики 228 пунктов, которые находятся в прибрежной зоне и потенциально могут принимать туристов. Текущее законодательство разрешает иностранным туристическим судам ходить во внутренних морских водах России только между портами, открытыми для захода судов под флагами иностранных государств.

2 апреля Госдума одобрила в первом чтении законопроект о развитии круизного туризма в Арктике и на Дальнем Востоке. В законопроекте предлагается разрешить посадку и высадку иностранных туристов на берег в конкретных портах и пунктах, которые будет определять правительство. Принятие этого законопроекта даст необходимый инструментарий и создаст более гибкие условия для туроператоров при разработке круизных туристических маршрутов.

По словам министра, эта территория пока является «экзотической дестинацией», часто труднодоступной для самостоятельного посещения, при этом привлекательной для экологического туризма, наблюдения за живой природой. «Законопроект уже создает возможности для создания интересных маршрутов и увеличения туристического потока», – отметил М.Орешкин.

Как отмечается в сообщении, в ближайших планах ведомства – оценить необходимый объем инвестиций в инфраструктуру и вложений в объекты показа. Потребуется оборудование **пунктов пропуска** для создания возможностей принимать туристов на прибрежных территориях.

ТАСС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТЕПРОВОДЫ ПО ПРОГРАММЕ С РЖД

Власти Санкт-Петербурга намерены строить и реконструировать железнодорожные путепроводы в рамках совместной программы с компанией «Российские железные дороги» (РЖД), которая обсуждалась на прошлой неделе врио губернатора города Александром Бегловым с главой компании Олегом Белозеровым. Об этом в кулуарах «Международного арктического форума» сообщил журналистам вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов.

Совместная программа властей города и РЖД по развитию Санкт-Петербургского железнодорожного узла рассчитана до 2024 года. По программе развития железных дорог

компания вложит в петербургские проекты 88 млрд рублей, из городского бюджета в рамках софинансирования будут выделены 30 млрд рублей.

«Мы с ними взаимодействуем в части реконструкции и строительства новых путепроводов – это самое главное. Мы не можем начать регулярное тактовое движение, если это будет приносить неудобство, в том числе, наземному пассажирскому транспорту. Наша задача – создать путепроводы, чтобы железная дорога могла увеличить грузооборот и тактовое пассажирское движение», – сказал он.

Батанов отметил, приоритетными направлениями для строительства новых объектов инфраструктуры будут железнодорожные пути на города Пушкин, Павловск. «Также мы обсуждаем Сертолово (город в Ленинградской области – прим. ТАСС) и более качественное движение в Красное село. Там предусматриваются усиление движения, улучшение подвижного состава, переход на условные «Ласточки», – сказал он.

Батанов также отметил, что Петербург в развитии внутригородского транспорта будет ориентироваться на опыт Москвы. «Опыт Москвы, – можно только изучать и восхищаться», – сказал Батанов.

<https://tass.ru/ekonomika/6310879>

ТАСС; 2019.04.09; ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ КАНАТНУЮ ДОРОГУ В ПЕТЕРБУРГ

Власти Ленинградской области в ближайшее время представят на обсуждение в Санкт-Петербурге проект канатной дороги, которая может соединить город Кудрово, прилегающий к границе мегаполиса, с ближайшей станцией метро. Об этом рассказал губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в интервью ТАСС на V международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога».

«Мы сегодня рассматриваем альтернативные виды транспорта, и один из них – мы в ближайшее время будем презентовать это коллегам из Санкт-Петербурга – это канатный транспорт. У нас есть инвестор, который нам предлагает это сделать. Мы посмотрели расчеты, это абсолютно спокойно реализуемый проект: из центра Кудрова до метро «Улица Дыбенко» канатный транспорт высотой около 50 м, когда нон-стоп будут двигаться вагончики, и люди будут переезжать спокойно из Кудрово, пока не ввели метро», – сказал Дрозденко.

По словам губернатора, длина канатной дороги составит около 4 км, а стоимость реализации этого проекта «примерно совпадает со стоимостью скоростного трамвая, даже дешевле». Он уточнил, что представить проект планируется в течение месяца.

«Я сначала отнесся к этому проекту скептически, но посмотрел расчеты и убедился, что он абсолютно окупаемый, – признался губернатор. – Не нужны никакие дороги, не нужны особые согласования, и расстояние там небольшое. Если Петербург это согласует, то это достаточно хороший альтернативный вид транспорта».

Город Кудрово расположен во Всеволожском районе и граничит с Санкт-Петербургом. В городе зарегистрировано около 20 тыс. жителей, постоянно проживают до 50 тыс. еловек. Большинство жителей Кудрова ежедневно ездят в Санкт-Петербург, а ближайшая станция метро («Улица Дыбенко») расположена в 2 км от населенного пункта. В Кудрове планируется построить станцию метро в продолжение линии петербургского метрополитена, ее ввод намечен на 2025 год.

<https://tass.ru/ekonomika/6312950>

ТАСС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАРЕЗЕРВИРОВАЛИ ЗЕМЛЮ ПОД СТАНЦИЮ МЕТРО «КУДРОВО»

Правительство Ленинградской области зарезервировало землю под строительство второй станции метро в регионе – «Кудрово», которую планируется ввести в эксплуатацию к концу 2025 года. Об этом в кулуарах V Международного арктического форума «Арктика –

территория диалога» сообщил ТАСС во вторник губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Станция расположится в районе пересечения Мурманского шоссе и Кольцевой автомобильной дороги.

«Землю мы уже зарезервировали под строительство станции «Кудрово», – сказал он.

В феврале Дрозденко сообщил, что власти региона также готовы профинансировать строительство наземного вестибюля станции, а также благоустройство территории вокруг нее. Город Кудрово расположен во Всеволожском районе и граничит с Санкт-Петербургом. В нем проживают до 50 тыс. человек. Большинство жителей Кудрова ежедневно ездят в Санкт-Петербург, а ближайшая станция метро («Улица Дыбенко») расположена в двух километрах от населенного пункта.

«Кудрово» должна стать второй станцией Петербургского метрополитена, расположенной на территории Ленинградской области. В начале февраля Дрозденко во время прямого эфира в Instagram сообщил, что власти региона ведут переговоры с правительством Санкт-Петербурга об ускорении сроков строительства и ввода станции в эксплуатацию.

<https://tass.ru/ekonomika/6312813>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НЕНЕЦКИЙ АО И АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ СОЗДАДУТ АВИАКОМПАНИЮ И ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТОВ

Ненецкий автономный округ (НАО) и Архангельская область планируют создать межрегиональную авиакомпанию и оператора аэропортов двух регионов.

Как сообщила пресс-служба администрации округа, такие планы предусмотрены в соглашении о сотрудничестве в сфере межрегиональных перевозок, которое во вторник в рамках V Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» подписали губернатор НАО Александр Цыбульский и глава Архангельской области Игорь Орлов. Соглашение заключено на 5 лет.

Так, на базе АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» и АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» планируется создать межрегиональную авиакомпанию «Арктика», а на базе аэропортов и посадочных площадок в НАО и Архангельской области – предприятие «Аэропорты Арктики».

«Главная наша задача в рамках реализации подписанного документа – качественное повышение транспортной доступности для населения наших регионов, в том числе путем возрождения утраченных авиационных маршрутов и формирования новых авиационных связей между населенными пунктами северо-запада», – цитирует пресс-служба А.Цыбульского.

По словам И.Орлова, авиакомпания «Арктика», как ожидается, выполнит первые полеты предстоящим летом.

АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» обеспечивает авиаперевозки пассажиров, почты, грузов в Архангельской области. Вертолеты и самолеты предприятия выполняют коммерческие воздушные перевозки и все виды авиационных работ: воздушные съемки, лесоавиационные, строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные в Арктике, оказание медицинской помощи населению, поисково-спасательные операции. Вертолетный парк предприятия укомплектован вертолетами Ми-8Т, Ми-8МТВ и Ми-26Т, а самолетный – Ан-2 и Л-410УВП-Э.

АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» оказывает услуги авиаперевозок на местных воздушных линиях и услуги аэропортового обслуживания в аэропорту Нарьян-Мар и ряде других аэропортах региона.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6310355>

ТАСС; 2019.04.09; АВИАРЕЙС ИЗ АНАДЫРЯ ВО ВЛАДИВОСТОК НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ В 2019 ГОДУ

Власти Чукотского автономного округа планируют добиться в этом году запуска нового воздушного рейса из Анадыря во Владивосток. Об этом в среду сообщил в беседе с корреспондентом ТАСС губернатор региона Роман Копин в кулуарах V Международного арктического форума в Санкт-Петербурге.

«Мы прорабатываем этот вопрос (вопрос запуска нового рейса). С воодушевлением относимся к переносу статуса столицы Дальнего Востока к Владивостоку. Это экономический центр макрорегиона, и мы хотели бы получить прямое сообщение туда <...> По авиасообщению с Владивостоком мы планируем решить этот вопрос до конца 2019 года», – сообщил собеседник агентства.

По словам Копина, сейчас власти Чукотки совместно с авиакомпанией «Аврора» рассматривают возможность стыковки ряда авиарейсов из Анадыря в Петропавловске-Камчатском и Якутске по направлениям в другие регионы.

<https://tass.ru/ekonomika/6315779>

ТАСС; 2019.04.09; НАЧАТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ПЕВЕК НА ЧУКОТКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Власти Чукотского автономного округа совместно с Министерством транспорта РФ и Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация) намерены в этом году начать работу по реконструкции регионального аэропорта Певек. Об этом в среду сообщил в беседе с корреспондентом ТАСС губернатор региона Роман Копин в кулуарах V Международного арктического форума в Санкт-Петербурге.

«Мы рассчитываем в этом году вместе с Минтрансом РФ и Росавиацией начать реконструкцию аэропорта Певек», – сообщил собеседник агентства.

По словам Копина, обновленный аэропорт важен не только для развития экономики региона, но и для самих жителей Чукотки. «Летать сейчас в принципе небезопасно, четвертая степень износа полосы, она 40 лет не ремонтировалась», – отметил губернатор.

Аэропорт Певек расположен в одноименном городском округе Чукотки – самом северном муниципальном образовании страны. Он построен в 1939 году. Долгое время на территории аэропорта не проводился капитальный ремонт.

<https://tass.ru/ekonomika/6315836>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АЛМАЗ-АНТЕЙ И АРМЗ ИЗУЧАТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА АВИАИНФРАСТРУКТУРЫ НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ

Концерн ВКО «Алмаз-Антей» и урановый холдинг «Атомредметзолото» (АРМЗ, входит в ГК «Росатом») совместно изучат перспективы строительства авиационной инфраструктуры на архипелаге Новая Земля, сообщила пресс-служба концерна.

«Решение этой задачи предусмотрено меморандумом, который был подписан на полях международного форума «Арктика – территория диалога» в Санкт-Петербурге», – говорится в сообщении, поступившем в «Интерфакс» во вторник.

По информации пресс-службы, согласно подписанному меморандуму, предприятия концерна ВКО «Алмаз-Антей» получают право участия в проектах по освоению Павловского свинцово-цинкового месторождения, в частности, производства спецтехники для работы в условиях Арктики.

«Стороны также выразили заинтересованность в налаживании взаимодействия в области обеспечения комплексной безопасности месторождения и его экологической безопасности», – сказано в сообщении.

По сообщению АРМЗ, во вторник в ходе Международного арктического форума было также подписано трехстороннее соглашение между АРМЗ, правительством

Архангельской области и АО «Первая горнорудная компания» (ПГРК, входит в АРМЗ), которое выступает оператором проекта «Павловское».

Документ определяет порядок взаимодействия между сторонами, по которому ПГРК обязуется привлечь инвестиции для строительства Павловского ГОКа, а правительство – создать необходимые условия и обеспечить информационно-консультативную поддержку. Объем инвестиций в проект оценивается на уровне 35 млрд руб. Ранее с правительством области были достигнуты договоренности о предоставлении налоговых льгот на период строительства и ввода объекта в эксплуатацию.

Проект «Павловское» предполагает освоение одноименного месторождения полиметаллов на архипелаге Новая Земля. В рамках проекта планируется строительского самого северного ГОК по производству свинцового и цинкового концентратов (производительность до 3,5 млн тонн руды в год). На сегодня полностью проведена геологоразведка, инженерно-изыскательские работы, завершено проектирование ГОКа и портового комплекса.

АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» – одно из крупнейших интегрированных объединений российского оборонно-промышленного комплекса, на предприятиях которого трудятся около 130 тысяч человек. Продукция концерна стоит на вооружении более чем в 50 странах.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ФЛОТИЛИЯ, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СЕВМОРПУТЬ КРУГЛОГОДИЧНО, БУДЕТ СФОРМИРОВАНА К 2030Г – ЛИХАЧЕВ

Флотилия, позволяющая использовать Северный морской путь круглогодично, будет сформирована к 2030 году, заявил на Международном арктическом форуме глава госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев.

В состав атомного ледокольного флота в настоящее время входят «мощный 60 МВт «50 лет Победы» и три небольших ледокола «Ямал», «Вайгач», «Таймыр» 40 МВт мощностью, ресурс которых мы продлили до 2027 года», сообщил топ-менеджер.

«Начиная с 2020-2021 и в 2022 году ожидаем приход новых ледоколов «Урал», «Сибирь», «Арктика», два из них уже на воде, и они вместе с продленными ледоколами, имеющимися в наличии, в 2024 году собственно, и обеспечат ту ледовую проводку, о которой Максим Алексеевич (Акимов – вице-премьер РФ – ИФ) говорил», – сказал А.Лихачев.

«Естественно, в 2024 году жизнь не заканчивается, поэтому мы получили решение правительства о строительстве двух еще универсальных ледоколов, здесь (в презентации – ИФ) они обозначены как четвертый и пятый, в горизонте до 2030 года, именно до этого момента должна быть сформирована флотилия, которая позволит использовать Северный морской путь круглогодично», – отметил глава «Росатома».

По его словам, она будет включать «пять универсальных ледоколов, плюс «50 лет Победы» и ледокол «Лидер» – ледокол другого класса, порядка другого класса мощности - 120 МВт, с цифровыми компетенциями, самое главное позволяющий выйти на коммерческое круглогодичное использование Северного морского пути, то есть движения во льдах достаточно мощных, до 2-х метров, со скоростью не менее 10-12 узлов в час – это порядка 18-20 км в час».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; РОСМОРПОРТ К 2024 Г. НАМЕРЕН ПОСТРОИТЬ ПЕРВЫЙ ЛЕДОКОЛ НА СПГ ЗА 7 МЛРД РУБ.

ФГУП «Росморпорт» (подведомственное Росморречфлоту) планирует к 2024 году построить ледокол, работающий на сжиженном природном газе (СПГ) за 7 млрд рублей, сообщил генеральный директор «Росморпорта» Андрей Лаврищев.

«Закладка – 2021 год, сдача – 2024 год. Конкурсная процедура. Безусловно, приоритет – Россия, но возможна и кооперация (с зарубежными верфями – ИФ)», – сказал он журналистам в кулуарах форума «Арктика – территория диалога» во вторник.

«Не превысит 7 млрд (руб. -ИФ)», – добавил А.Лавришев, отвечая на вопрос о стоимости строительства.

Как сообщалось, РМП намерен строить ледоколы на СПГ, в перспективе намерен переводить флот на альтернативные источники энергии в связи с вводом в 2020 году новых требований ИМО по содержанию серы в бункере.

В начале декабря «Росморпорт» объявил конкурс по выбору подрядчика на выполнение научно-исследовательских работ и проектирование ледокола, работающего на двух видах топлива. Речь идет о ледоколе мощностью 12-14 МВт с возможностью работы на дизельном топливе и сжиженном природном газе.

Согласно техническому заданию, дизель-электрический ледокол, работающий на двух видах топлива, предназначен для выполнения ледокольных операций в портах, а также самостоятельной проводки караванов судов, в т.ч. в летне-осеннюю навигацию в морях Северного ледовитого океана. Запасы топлива на судне должны обеспечивать автономность плавания не менее 20 суток на дизельном топливе, а также не менее 5 суток на СПГ.

Как сообщалось, «Росморпорт» к 2024 году намерен построить 9 ледоколов за 52,5 млрд рублей. За счет федерального бюджета в размере 33,1 млрд рублей планируется построить пять ледоколов, в том числе два судна мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы на Дальнем Востоке и в Финском заливе. Средства также направят на два вспомогательных ледокола мощностью 12-14 МВт ледового класса Icebreaker7 и один портовый ледокол мощностью 6-8 МВт. За счет собственных средств «Росморпорта» в размере 19,4 млрд рублей в 2018-2024 годах планируется построить четыре мелкосидящих ледокола мощностью 6,4 МВт.

ФГУП «Росморпорт» является одним из крупнейших в России владельцев объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и служебно-вспомогательного флота. Компания осуществляет свою деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах РФ. По состоянию на середину 2018 года флот предприятия состоял из 267 судов, включая 36 ледоколов и ледокольных буксиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «ПРИМОРСКИЙ УПК» И КОРПОРАЦИЯ РАЗВИТИЯ КАМЧАТКИ НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛИНИЮ ПО СЕВМОРПУТИ

АО «Корпорация развития Камчатского края» и ООО «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» («Приморский УПК») на площадке Международного арктического форума в Санкт-Петербурге во вторник подписали соглашение о сотрудничестве, передал корреспондент «Интерфакса» с церемонии подписания.

Соглашение предполагает сотрудничество в организации контейнерной линии с использованием инфраструктуры Северного морского пути. Документ является продолжением работы Ленинградской области и Камчатского края в рамках соглашения о социально-экономическом сотрудничестве, подписанного в феврале 2019 года на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

Как сообщалось ранее, Ленинградская область в рамках Сочинского инвестиционного форума заключила стратегическое соглашение с «Приморским универсально-перегрузочным комплексом» о создании универсального многопрофильного глубоководного портового комплекса грузооборотом 70 млн тонн в год. Инвестиции в проект оцениваются в 90,6 млрд рублей.

Основные виды грузов, которые будут обрабатываться в порту: уголь, минеральные удобрения, контейнеры, генеральные грузы, зерно.

Реализация проекта на этапе эксплуатации позволит создать до 3,13 тыс. рабочих мест на терминалах портового комплекса, площадь которого составит около 780 га.

Согласно системе «СПАРК-Интерфакс», ООО «Приморский УПК» принадлежит Рамису Дебердееву, который является совладельцем ОАО «Лесной терминал «Фактор» в Усть-Луге.

Приморск – крупнейший на северо-западе РФ порт по перевалке нефти и нефтепродуктов. На его территории работают ООО «Спецморнефтепорт Приморск», ООО «Приморский торговый порт», а также ООО «Балттранссервис».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ХОЛДИНГ АЕОН ТРОЦЕНКО ВЕДЁТ ПЕРЕГОВОРЫ С СОВКОМФЛОТОМ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ СУДОВ ДЛЯ ВЫВОЗА УГЛЯ ПО СМП

Холдинг AEON Corporation ведёт переговоры с ПАО «Совкомфлот» по фрахтованию и строительству флота для транспортировки угля по Северному морскому пути, заявил владелец компании Роман Троценко в ходе Международного арктического форума.

«Мы считаем, что данная специализация (транспортировка угля по СМП судами под российским флагом – ИФ) должна развиваться внутри России. Мы рассчитываем на интерес со стороны «Совкомфлота» и мы ведем с «Совкомфлотом» переговоры по длительному (фрахтовому – ИФ) контракту и строительству судов под заказ под вывоз этого объёма. Мы считаем, что в летний период мы можем использовать суда «Мурманского пароходства», оставшиеся суда «Северного пароходства», и нам кажется, что эти и подобные проекты в конечном счёте потребуют строительства нового тоннажа», – сказал Р.Троценко, отвечая на вопрос модератора о строительстве нового флота и перевозках угля по Севморпути.

«Наша схема доставки – это в основном, Handysize и Handymax, то есть это 40-50 тысяч тонн из устья Енисея с перевалкой угля в порту Индига – это новая точка для угольного траншиппинга. То есть, в отличие от СПГ и от нефти, мы, к сожалению, не можем перевалить уголь на рейде – соответственно, возникает тема строительства глубоководного порта на Севморпути», – добавил он.

Как сообщалось, AEON может вложить в портовую и ж/д инфраструктуру морского порта Индига (Ненецкий автономный округ) в Арктике порядка 50 млрд рублей.

«Мы бы, наверное, для себя рассчитывали лимит около 30 млрд рублей на портовую инфраструктуру. Ну и, если будет какой-то концессионный конкурс или какая-то другая форма на железную дорогу, отдельно будем смотреть. Может быть, еще миллиардов 20 рублей на железную дорогу. Но всю железную дорогу мы не потянем. Это очень большой проект, поэтому мы приглашаем всех желающих принять участие. Важнейший инфраструктурный проект, который оживит Северный морской путь», – заявлял ранее Р.Троценко.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ВНЕДРИЛА ЦИФРОВУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИКОЙ В АРКТИКЕ

«Газпром нефть» запустила цифровую систему управления арктической логистикой – проект «Капитан» для обеспечения круглогодичного бесперебойного вывоза всего объёма добываемой нефти сортов ARCO и Novy Port и повышения эффективности управления логистикой.

В своем сообщении «Газпром нефть» назвала созданную систему «первой в мире».

Система работает в трех режимах: долгосрочное и оперативное планирование, диспетчеризация арктического флота и аналитика с использованием искусственного интеллекта.

Аналитическая система использует такие потоки информации, как объемы суточной добычи на Новопортовском и Приразломном месторождениях «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) и объемы накопления нефти в нефтехранилищах, местоположение и параметры

движения судов, данные о ледовой обстановке на маршрутах, графиках приливов и отливов, погодных условиях, возможность формирования новых стандартных для рынка партий поставок сырья. Внедрение системы позволило значительно сократить сроки планирования и согласования операций по отгрузке нефти и оптимизировать транспортные издержки.

Функционал системы позволяет в режиме реального времени вести комплексный анализ эффективности эксплуатации флота, оценивая скорость движения на маршруте, расход топлива, объем загрузки судов. «Капитан» осуществляет онлайн-мониторинг местоположения и параметров движения судов, грузовых операций, маршрутов и ледокольных проводок. Ежедневно система обрабатывает около 7 тыс. входных параметров и выдает оптимальные логистические решения, просчитывая более 1 млн возможных вариантов и оперативно реагируя на возможные отклонения. Система самостоятельно формирует оптимальный график использования танкерного и ледокольного флота, отгрузок с терминалов и плавучего нефтехранилища и синхронизирует все звенья цепочки поставок. Ее функционал позволяет оперативно формировать график отгрузок нефти с горизонтом до трех лет, что обеспечивает возможность оптимизации состава фрахтуемого и собственного флота компании.

Задача новой системы – безопасно управлять логистикой в Арктике и обеспечивать вывоз всего объема добываемой нефти с минимальными затратами. Она круглосуточно отслеживает параметры доступности месторождений и нефтехранилищ компании с учетом прогноза погодных условий, включая данные по ледовой обстановке – это позволяет при необходимости оперативно корректировать логистику арктического флота «Газпром нефти». Кроме того, возможности работы системы в предиктивном режиме за счет накопленных исторических данных позволяют прогнозировать потенциальные ограничения, которые могут возникнуть на пути движения судов, и предлагать более оптимальные и безопасные маршруты.

«Вопрос бесперебойной и эффективной логистики является критически важным для арктических месторождений «Газпром нефти», которые находятся в удаленном доступе от инфраструктуры: объемы добычи имеют прямую зависимость от своевременного вывоза углеводородов. Применение цифровых технологий позволило нам повысить эффективность работы компании в российской Арктике: уже по результатам опытно-промышленной эксплуатации системы «Газпром нефть» добилась снижения затрат на 10% в рамках действующей логистической схемы круглогодичного вывоза нефти арктических сортов. По итогам года система комплексно продемонстрирует преимущества нового подхода компании к организации логистики для транспортировки растущих объемов нефти с месторождений, расположенных в арктической зоне. В перспективе «Капитан» имеет потенциал стать частью комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры для увеличения грузопотока по Северному морскому пути», – приводится в сообщении комментарий председателя правления «Газпром нефти» Александра Дюкова.

ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.04.10; «ГАЗПРОМ» НАСТАИВАЕТ НА ВЫХОДЕ SHELL ИЗ ПРОЕКТА «БАЛТИЙСКИЙ СПГ»; НО КОМПАНИИ ПОКА НЕ МОГУТ ДОГОВОРИТЬСЯ ОБ УСЛОВИЯХ «РАЗВОДА»

Во вторник, 9 апреля, состоялся первый раунд переговоров «Газпрома» и Royal Dutch Shell об условиях выхода последней из проекта «Балтийский СПГ», рассказали «Ведомостям» несколько человек, знакомых с участниками встречи. Переговоры проходят в Гааге, где находится штаб-квартира нидерландско-британской компании. «Газпром» более не рассматривает Shell в качестве партнера в строительстве СПГ-завода под Санкт-Петербургом, хотя та принимала участие в подготовке проекта с осени 2015 г. Но Shell, в свою очередь, в выходе из него не заинтересована. Какие варианты обсуждают стороны,

собеседники «Ведомостей» уточнять не стали. 10 апреля переговоры должны продолжиться.

На 18 апреля назначена встреча предправления «Газпрома» Алексея Миллера и представителей Shell. К этому моменту «Газпром» и Shell рассчитывают найти компромисс, знают два собеседника «Ведомостей».

«Газпром» «недавно объявил о выборе новой концепции развития, предусматривающей полную интеграцию» «Балтийского СПГ» и газоперерабатывающего завода, напомнил представитель Shell: «Мы рассматриваем возможные последствия такого решения». Представитель «Газпрома» от комментариев отказался.

Проект «Балтийский СПГ» предусматривает строительство завода по сжижению газа в Усть-Луге (Ленинградская обл.). В 2015 г. стало известно, что «Газпром» начал переговоры об участии в проекте Shell. С того момента нефтегазовый концерн считался единственным партнером «Газпрома».

У компаний есть еще один совместный проект в России – «Сахалин-2», разрабатываемый на условиях соглашения о разделе продукции. Здесь в 2009 г. заработал первый в России завод СПГ. До 2006 г. владельцем контрольного пакета в операторе проекта – Sakhalin Energy была Shell. Но затем к компании возникло много претензий со стороны государственных контрольных органов. Чуть позднее контроль в проекте выкупил «Газпром».

При планируемой мощности «Балтийского СПГ» в 10 млн т в год Shell оценивала его стоимость примерно в \$11,5 млрд. Осенью 2018 г. компании дошли до стадии начала разработки технического проекта.

Еще в феврале этого года, говоря о планах по строительству «Балтийского СПГ», вице-президент Shell Сандер Стегенг рассказывал о возможном увеличении мощности завода до 13-13,5 млн т СПГ в год. Для него будет использоваться российская технология сжижения, владельцем которой должно стать совместное предприятие Shell и «Газпрома», сообщил топ-менеджер журналу «Газовая промышленность».

Но 29 марта «Газпром» заявил об изменении концепции проекта: строительство завода по сжижению газа мощностью 13 млн т в год вместе с предприятием по переработке газа. Единственным партнером в объединенном проекте, которого упоминал «Газпром» в своем сообщении, было АО «Русгаздобыча», а оператором проекта было названо их совместное предприятие ООО «Русхимальянс». Shell в сообщении никак не упоминалась.

Единственный акционер «Русгаздобычи» – ООО «Национальная газовая группа» (ННГ), ранее контролировавшееся Аркадием Ротенбергом. Сейчас 100% ННГ принадлежит председателю совета директоров «СМП банка» (контролируется Аркадием Ротенбергом и его братом Борисом) Артему Оболенскому.

В новой концепции проект «Газпрома» в Усть-Луге предусматривает ежегодную переработку 45 млрд куб. м газа. На выходе комплекс будет получать 13 млн т СПГ, до 4 млн т этана и более 2,2 млн т сжиженных углеводородных газов, сообщил «Газпром». Первую очередь объединенного проекта предполагается ввести в 2023 г., вторую – в 2024 г., его общую стоимость «Газпром» оценивает примерно в 700 млрд руб.

«У «Газпрома» с Shell не было финального соглашения о строительстве «Балтийского СПГ», – напоминает замдиректора Фонда национальной энергобезопасности Алексей Гривач. – Вероятно, они тянули с принятием решения слишком долго. Соответственно, чтобы остаться в проекте, им нужно теперь либо сделать хорошее предложение, либо уйти. Бизнес, и ничего личного».

Сложно оценить, сколько Shell могла инвестировать в проект «Газпрома», но скорее всего вложения незначительные, говорит аналитик АКРА Василий Танурков. Сумма, вероятно, исчисляется в десятках миллионов долларов. «На этом этапе инвестиции в проект, как правило, минимальны и вряд ли выходят за порядок нескольких десятков-сотен миллионов долларов, – соглашается старший директор отдела корпораций Fitch Дмитрий

Маринченко. – С другой стороны, Shell давно добивалась участия в проекте, поэтому их разочарование понятно». России важно сохранять хорошие рабочие отношения с теми западными компаниями, которые, несмотря на все риски, готовы здесь работать, считает Маринченко: «Это вопрос привлечения в Россию хоть какого-то капитала и технологий».
<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/09/798729-gazprom-nastaivaet-vihode>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ВЛАСТИ НЕНЕЦКОГО ОКРУГА И РОСАТОМ ДОГОВОРИЛИСЬ СДЕЛАТЬ ПОРТ ИНДИГА АРКТИЧЕСКИМ ХАБОМ

Администрация Ненецкого автономного округа (НАО) и госкорпорация «Росатом» заключили соглашение о сотрудничестве в рамках проекта международного транзита грузов по Северному морскому пути с использованием порта Индига.

Как сообщила пресс-служба администрации округа, документ был подписан главой НАО Александром Цыбульским и гендиректором «Росатома» Алексеем Лихачёвым на V Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога» в Петербурге во вторник.

«Согласно документу стороны договорились осуществлять сотрудничество по ряду направлений. В частности, речь идет о реализации проекта по использованию порта Индига в качестве порта-хаба для перегрузки международных транзитных грузов и фидерных линий на арктический лот для дальнейшей транспортировки по маршруту Европа-Азия-Европа», – говорится в сообщении.

Как отмечает пресс-служба, соглашение вступило в силу со дня подписания, срок его действия составляет 5 лет.

Ранее сообщалось, что в рамках Арктического форума администрация НАО и инфраструктурная корпорация АЕОН Романа Троценко заключили рамочное соглашение о реализации инвестпроекта по строительству и развитию морского порта Индига.

Как сообщалось со ссылкой на структуру финансирования проекта, порт будет обеспечивать круглогодичную навигацию и иметь мощность 70 млн тонн, из которых 50 млн тонн составит уголь с месторождений Кузбасса, который предполагается отправлять на экспорт по Севморпути.

Холдинг АЕОН Corporation может начать строительство порта Индига в 2019 году, общие инвестиции в проект составят 120 млрд рублей, заявил владелец компании Роман Троценко журналистам на Международном арктическом форуме.

«120 млрд рублей – это общие инвестиции в стивидорную инфраструктуру (порта Индига – ИФ), без железной дороги», – сообщил он.

«С этого года», – сказал Р.Троценко, отвечая на вопрос когда ожидается запуск строительства.

В целом строительство и запуск порта на 80-120 млн тонн займет десятилетний период, уточнил глава холдинга.

«Там не только мы будем, будем привлекать соинвесторов, партнёров», – отметил он. По его словам, предположительно партнёром выступит группа Виталия Южилина. «Ждём, что ещё найдём калийщиков», – добавил он. Это будет зависеть «от графика решения железной дороги по подключению ж/д ветки на Индигу», уточнил Р.Троценко.

Ране сообщалось, что АЕОН может вложить в портовую и ж/д инфраструктуру морского порта Индига (Ненецкий автономный округ) в Арктике порядка 50 млрд рублей.

«Мы бы, наверное, для себя рассчитывали лимит около 30 млрд рублей на портовую инфраструктуру. Ну и, если будет какой-то концессионный конкурс или какая-то другая форма на железную дорогу, отдельно будем смотреть. Может быть, еще миллиардов 20 рублей на железную дорогу. Но всю железную дорогу мы не потянем. Это очень большой проект, поэтому мы приглашаем всех желающих принять участие. Важнейший инфраструктурный проект, который оживит Северный морской путь», – заявлял ранее Р.Троценко.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЯНАО ГОТОВ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ ГАЗПРОМУ, НОВАТЭКУ, РЖД ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТОВОЙ И Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ

Ямало-Ненецкий автономный округ может предоставлять инвестиционный налоговый вычет «НОВАТЭКУ» (МОЕХ: NVTK), «Газпрому» (МОЕХ: GAZP) и РЖД за строительство железнодорожной и портовой инфраструктуры, сообщил глава ЯНАО Дмитрий Артюхов в ходе сессии «Северный морской путь – ключ к развитию российской Арктики» на Арктическом форуме.

«Наша задача, государства – чтобы вся обеспечивающая инфраструктура появилась в срок. Что делает регион со своей стороны? Это классический набор льгот, который всегда поддерживает такие сложные проекты в сложных условиях. И мы здесь готовы на новое решение, обсуждаем его активно – это инвестиционный налоговый вычет. То, что позволит опережающе создавать инфраструктуру», – сказал он.

«Наш ключевой проект – это «Северный широтный ход-2». Сейчас такой исторический шанс, что в 170 км от порта «Сабетта», главного центра развития Арктики, где будут формироваться порядка 70% той искомой цифры в 80 млн тонн по указу президента, туда должна прийти железная дорога. В 170 км она уже есть, сегодня она тупиково заканчивается на Бованенковском месторождении, я считаю наша с вами задача – привести ее в порт», – отметил он.

«Это будет центральный порт российской Арктики с самыми разными возможностями. Что уже сделано? Регион разработал проектно-сметную документацию на данный проект, мы разрабатываем проект развития порта Сабетта, чтобы вместе с очень сложным технологическим комплексом появилась новая транспортная инфраструктура, и мы прошли первый этап отбора в магистральный план развития инфраструктуры», – добавил Д.Артюхов.

Он отметил, что в ближайшее время «Газпром», «НОВАТЭК», РЖД и правительство региона должны подписать соответствующее соглашение о намерениях. «Базовый документ, который позволит нам как отправную точку взять и двигаться дальше», – отметил губернатор.

«Следующий элемент – пора уже говорить о будущем флоте. Потому что потребуются как минимум 4 новых судна танкерного плана для вывоза стабильного газового конденсата из Сабетты. После определения позиции с флотом – это концессионное соглашение, обязывающее, чтобы все стороны четко знали, что груз появится в срок, железная дорога появится в срок, порт будет достроен в срок, и флот будет достроен в срок. Тогда мы на чисто экономических принципах без бюджетного финансирования сможем эти все проекты реализовать», – отметил он.

На прошлой неделе Госдума приняла поправки в Налоговый кодекс (НК) РФ, согласно которым регионы смогут предоставлять компаниям налоговый вычет, если расходы компании были направлены на создание объектов инфраструктуры, которые могут находиться исключительно в федеральной собственности. При этом налоговый вычет может составить до 85% расходов компании на строительство инфраструктуры из региональной части налога на прибыль и до 15% расходов из федеральной части налога на прибыль.

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

По оценке Минэнерго, транспортировка углеводородов по всему СМП к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн. Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн – на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн – на уголь. Отправителями СПГ станут проекты «НОВАТЭКа» «Ямал СПГ» и «Арктик

СПГ 2», нефть будет транспортироваться, в основном, с Новопортовского месторождения «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) и Пайяхи «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатова. Экспорт угля с западной части полуострова Таймыр будет осуществлять «Востокуголь».

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

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет значительно сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий или Панамский каналы. Ожидается, что в дальнейшем рост основного объема грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов – сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НОВАТЭК ДО КОНЦА ГОДА ОПРЕДЕЛИТ КОЛИЧЕСТВО ГАЗОВОЗОВ ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2» С УЧЕТОМ СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА «ЛИДЕРА»

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) к концу года определит необходимое количество газозов для проекта «Арктик СПГ 2» с учетом сроков строительства ледоколов и терминалов по перевалке СПГ, сообщил журналистам глава компании Леонид Михельсон.

Он отметил, что для того, чтобы обеспечить «НОВАТЭКу» круглогодичную транспортировку СПГ по Северному морскому пути на восток в 2024-2025 году, можно обойтись без ледоколов «Лидер».

«Это классная машина – она обеспечит нам 10-11 узлов, а может, и 13 узлов. Но я не верю, что «Лидер» будет готов в 2027 году, и поэтому я говорю, что в 2024-2025 годах (ледоколов – ИФ) ЛК-60 хватит, а с «Лидером» это просто полетит с другой коммерческой скоростью», – сказал он.

Л.Михельсон сообщил, что «НОВАТЭКу» необходимы 4 СПГ-ледокола, чтобы освободить ото льда зону Карского моря и Обской губы, «чтобы громадные атомные ледоколы задействовать на восточном крыле».

«У «Атомфлота» свое мнение по количеству (ледоколов – ИФ) – нужен ледокол «Лидер» или нет. У меня мнение, что «Лидер» не нужен, что если будет пять и еще хотя бы один из существующих атомных ледоколов ЛК-60 – то они закроят все восточное плечо», – сказал Л.Михельсон.

Он отметил, что в августе «Атомфлот» обещает сказать, когда будут построены первый, второй и третий ледоколы ЛК-60.

«Мы считаем, что нужно обеспечить круглогодичный проход на восток по Севморпути, а скорость проходки – минимально 8-9 узлов круглогодично. Мы считаем, что с ЛК-60 – это возможный вариант. В хороший сезон мы будем ходить 13-14 узлов. А сейчас мы вывезли на восток только пять партий, и все», – сказал глава «НОВАТЭКа».

Л.Михельсон отметил, что если контракты на строительство четвертого и пятого ледоколов (ЛК-60) будут подписаны во втором квартале, то есть возможность их сдать в 2024-2025 годах. «То есть, есть возможность синхронизировать выход на 50% мощности нашего «Арктик СПГ 2» с возможностью круглогодичного прохода на восток. И тогда в 2022 году – середине 2023 года мы должны иметь 4 СПГ-ледокола (ледокола, работающих на СПГ – ИФ).

По его словам, планируется, чтобы СПГ-ледоколы организовывали транспортировку СПГ в западном направлении, а атомные ледоколы – на восток.

Л.Михельсон отметил, что компания пока не определила, какое точное количество СПГ-газовозов понадобится для вывоза СПГ с «Арктик СПГ 2». По его словам, рассматриваются разные конфигурации с учетом количества ледоколов, конструкции судна и наличия терминалов по перевалке в Мурманске и на Камчатке.

«Если «Атомфлот» обеспечит нам скорость в 7-8 узлов, у нас нет сомнений, что мы сделаем перевалочный пункт на Камчатке (премьер-министр РФ подписал постановление), и мы его сделаем к 2022 году – это одно количество (танкеров – ИФ). Мы ориентированы очень четко, что 80-85%, кто бы что ни говорил, будет поставляться на восток. Так как у нас очень большое желание в судостроении.. (строить суда на российских верфях, в частности, на «Звезде» – ИФ), мы договорились, что до конца года мы сформулируем это количество. Сейчас «Совкомфлот» подписал контракт на строительство первого судна», – сказал Л.Михельсон.

ТАСС; 2019.04.09; БОЛЬШАЯ АРКТИЧЕСКАЯ РЕГАТА ВПЕРВЫЕ ПРОЙДЕТ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ В 2020 ГОДУ

Большая арктическая регата в 2020 году впервые пройдет по маршруту Мурманск – Нарьян-Мар и обратно. Об этом во вторник сказал ТАСС инициатор и генеральный продюсер регаты Станислав Корякин в кулуарах Международного арктического форума в Санкт-Петербурге.

«В этом году мы планируем пройти экспедицию одной яхтой по маршруту регаты, чтобы исследовать глубины, места стоянок, укрытий. Маршрут из Мурманска в Нарьян-Мар и обратно. Мы предполагаем стартовать 10-14 июля. Сама же регата – в 2020 году», – сказал Корякин.

По его словам, проект поддержан Минприроды РФ, сейчас в стадии создания оргкомитет регаты при правительстве Мурманской области. На форуме запланировано рабочее совещание по теме Большой арктической регаты.

Корякин добавил, что организаторы рассчитывают, что в регате примут участие яхты под российским флагом. «Предполагаем, что будут и иностранные участники, но как члены экипажей. Возможно, потом будут и иностранные лодки, но точно не на первой регате», – подчеркнул инициатор регаты.

<https://tass.ru/obschestvo/6310321>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.04.10; ; СЛИШКОМ ЛЬГОТНО: НЕФТЕГАЗУ ПЛАНИРУЮТ УМЕНЬШИТЬ НАЛОГОВЫЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ; СЕЙЧАС ФИСКАЛЬНЫЕ ПОСЛАБЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМ ОТРАСЛИ ОБОХОДЯТСЯ БЮДЖЕТУ В 1,2 ТРЛН РУБЛЕЙ В ГОД

Нефтегазовые компании могут лишиться существенной части налоговых льгот, так как эффективность их использования находится на низком уровне. К такому выводу пришли в Минфине, предварительно оценив объем недополученных доходов в бюджет от преференций для бизнеса, рассказал «Известиям» федеральный чиновник. Сейчас фискальные послабления обходятся казне в 1,2 трлн рублей. Информацию подтвердили два близких к ведомству источника. Представитель Дмитрия Козака заявил, что по поручению вице-преьера Минэнерго, Минфин и Минэкономразвития проведут ревизию налоговых режимов по каждому месторождению и к лету представят отчет. Эксперты считают, что радикально пересматривать преференции нефтегазовым компаниям слишком рискованно. Это может подорвать их устойчивость, привести к удорожанию топлива и сократить доходы бюджета.***

<https://iz.ru/865977/dmitrii-grinkevich-nikolai-khrenkov/slishkom-lgotno-neftegazu-planiruiut-umenshit-nalogovye-preferentcii>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.10; РЕГИОНЫ ВЫКОПАЛИ СЕБЕ ЯМЫ; МИНТРАНС ЗАПОДОЗРИЛ ОБМАН ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ НАЦПРОЕКТА БКАД

Минтранс собирается подключить «специальные силы и спецслужбы» для проверки данных, предоставленных регионами в рамках исполнения **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**. Доля дорог, соответствующих нормативам – то есть ровных и без ям,- в ряде субъектов федерации за год упала более чем в два раза. Подобная ситуация наблюдается, в частности, в Амурской и Магаданской областях. Речь может идти об умышленном изменении статистики, чтобы претендовать на больший объем финансовой помощи из федерального бюджета, предполагают эксперты.

Ситуация с выполнением **нацпроекта БКАД** обсуждалась на селекторном совещании в **Минтрансе** России. Выяснилось, что доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, за год в среднем по РФ упала с 43,1% до 42,4%, рассказал **министр транспорта Евгений Дитрих** (при этом в предшествующие годы тенденция была противоположной). Так, в конце 2017 года власти Амурской области отчитались, что в регионе отремонтировано 75% дорожной сети, а в конце 2018 года – лишь 30,2%. В Магаданской области показатель упал с 70,5% до 17%. Господин **Дитрих** призвал подключить «специальные силы и службы, чтобы они дали правовую оценку тем показателям, которые регионы предоставляли, а потом вот так вот упали».

Напомним, в рамках **нацпроекта БКАД** до конца 2024 года планируется потратить 4,1 трлн руб. на приведение в порядок дорожной сети. Доля отремонтированных региональных дорог должна вырасти с 43% (конец 2017 года) до 50,9%. Для каждого субъекта федерации утвержден пятилетний план. В 2019 году регионы получают из федерального бюджета 106 млрд руб., к 2024 году поступления должны прекратиться.

Предшествующий ремонтный сезон завершился осенью, новый начинается только сейчас, говорит глава Общественного совета при **Минтрансе** России Михаил Блинкин: вряд ли за полгода состояние дорог могло ухудшиться вдвое. «Если так, это вызывает серьезные вопросы – минимум год ремонт должен держаться»,- отмечает господин Блинкин. Некоторые субъекты федерации, рассчитывая получить дополнительное федеральное финансирование, могли за год включить в состав региональной сети, к примеру, дороги сельхозназначения, предполагает Михаил Блинкин, что и привело к увеличению доли неотремонтированных дорог. «Нельзя исключать и элементарную техническую неграмотность в работе со статистикой»,- отмечает он.

Последние годы дорожная сеть в регионах находилась в состоянии хронического недофинансирования, говорит гендиректор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами Игорь Старыгин, поэтому дорожные службы выбирали для очередного ремонта «между плохими и очень плохими дорогами». При этом, отмечает он, полноценная инструментальная диагностика выполняется далеко не всегда, как правило, дело ограничивается визуальным обследованием: «Но когда в повестке возникли **нацпроект** и дополнительное финансирование, в некоторых регионах к диагностике стали подходить более тщательно». Игорь Старыгин заметил также, что дорожная сеть многих регионов включает грунтовые дороги и дороги с так называемым переходным типом покрытия (гравий, щебень и каменные материалы). «В той же Амурской области были серьезные паводки, значительная часть таких дорог могла просто быть уничтожена,- отмечает господин Старыгин.- Хотя в двукратное снижение доли дорожной сети в нормативе за год верится слабо».

Данные от регионов еще на этапе формирования **нацпроекта БКАД** в 2017 году были «лукавыми», утверждает депутат Госдумы, координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ» Александр Васильев. «Полноценную диагностику никто не делает, на это требуются колоссальные деньги,- говорит он.- Нынешняя методика по обследованию сети может применяться только **Росавтодором** на федеральных дорогах – только у него есть на

это ресурсы и техника. **Минтранс** должен был подготовить упрощенный вариант для регионов, но так и не сделал». Господин Васильев отмечает, что половина дорог в России являются гравийными, отремонтировать их гораздо дешевле, чем асфальтовые (5 млн руб. против 30 млн руб. за ремонт 1 км дороги). «Можно «нарисовать» какую угодно базовую цифру, а потом за год нарастить ее на 20%, выставив себя в лучшем свете», - предполагает Александр Васильев. Подходы к оценке состояния дорог могли поменяться и с приходом в регионы новых губернаторов, говорит источник «Ъ» в дорожной отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938809>

ТАСС; 2019.04.09; РОСАВТОДОР ДОГОВОРИЛСЯ О ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ НА «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ СО ВСЕМИ РЕГИОНАМИ

Росавтодор заключил соглашения о доведении федеральных средств **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** со всеми регионами-участниками, говорится в сообщении ведомства.

«В 83 российских регионах, ставших участниками национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, завершена работа по заключению так называемых денежных соглашений с **Росавтодором** о предоставлении межбюджетных трансфертов», – отмечается в сообщении **Росавтодора**.

Документы предусматривают федеральное финансирование дорожной деятельности субъектов для достижения ими целевых показателей **нацпроекта**. Работы закрепляются в шестилетних региональных проектах с перечнем по конкретным дорожным объектам на 2019-2021 годы и укрупненным перечнем на 2022-2024 годы. Сами соглашения заключаются на период самих трансфертов – сроком три года. При этом с 2022 года мероприятия **нацпроекта** в субъектах финансируются в основном за счет роста доли акцизов на нефтепродукты, зачисляемых в консолидированные бюджеты субъектов, – до 83,3% в 2022 году и до 91,6% в 2023 году.

Непосредственно в 2019 году субъекты получают из федерального бюджета более 111 млрд рублей, из них 106,2 млрд рублей – по данным соглашениям. На эти средства в рамках **нацпроекта** в 2019 году планируется привести в нормативное состояние 6,4 тыс. км региональных трасс и 9 тыс. км дорожной сети городских агломераций. Еще 5 млрд рублей были в конце марта дополнительно распределены правительством из резервов на ряд капиталоемких объектов.

Следующий этап – заключение аналогичных соглашений уже между регионами и органами местного самоуправления (муниципалитетами) для своевременного проведения конкурсных процедур. Как отмечают в **Росавтодоре**, в республиках Бурятия и Коми, Удмуртской Республике, Новосибирской, Самарской, Смоленской, Свердловской, Пензенской, Тульской, Тамбовской, Воронежской, Брянской и Калужской областях, а также Алтайском, Пермском и Краснодарском краях уже заключено 100% соглашений с муниципалитетами.

Региональные паспорта проекта включают свыше 6 тыс. объектов, более 60% из них уже включены в план-график торгов. По состоянию на 8 апреля торги уже объявлены почти по 33% объектов. Как сообщалось ранее, завершить контрактацию по дорожным объектам на 2019 год необходимо до 31 мая. В Волгоградской, Воронежской, Калининградской и Красноярской областях, а также в Чечне, Ингушетии и Чувашии, завершивших подготовительную работу раньше других, ремонт дорожной сети уже начался.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6310367>

ТАСС; 2019.04.09; ЧИСЛО ДТП В 30 РЕГИОНАХ РОССИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2019 ГОДА ВЫРОСЛО БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

Число ДТП в первом квартале 2019 года выросло в 30 регионах России более чем вдвое по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Об этом сообщил во вторник начальник

Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ Михаил Черников.

«В первом квартале текущего года в результате ДТП у нас погибло уже более 3 тыс. человек. В 30 субъектах у нас имеется рост по числу погибших более чем в два раза по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Это такие регионы, как Сахалинская область, Камчатский край, республика Бурятия, Ивановская область, Тверская область, Калининградская, Амурская, Хабаровский край и Хакасия», – сказал Черников на селекторном совещании с главами регионов и руководителями проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Он рекомендовал главам профильных ведомств в регионах проанализировать причины ухудшения обстановки, наладив более тесное сотрудничество с местными госавтоинспекциями.

«У Госавтоинспекции создана многопараметрическая аналитическая программа, которая позволяет в режиме онлайн видеть все очаги аварийности, причины ДТП, неудовлетворительные дорожные условия. На основе этих данных органы исполнительной власти должны разработать соответствующие мероприятия, направленные на сокращение аварийности на дорогах, как в текущем году, так и в рамках **нацпроекта**», – сказал Черников.

<https://tass.ru/obschestvo/6314024>

ТАСС; 2019.04.09; ОКОЛО 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Ремонтные работы во Владивостоке затронут все основные магистрали города, а также примыкающие улицы, на эти цели будет направлено около 1,8 млрд рублей. Об этом сообщил журналистам во вторник глава Приморского края Олег Кожемяко.

«По Владивостоку намечены большие объемы работ: по всем основным магистралям, по примыкающим улицам, там, где наиболее интенсивное движение. Выделены достаточно большие денежные средства – это 1,8 млрд рублей только на эти цели, плюс еще на междворовые пространства. Владивостоку доведены лимиты», – сказал губернатор.

Он сообщил, что ремонтные работы начнутся после завершения всех конкурсных процедур с наступлением тепла, вестись они в основном будут в ночное время. Кожемяко добавил, что в 2019 году в городе запустят новые маршруты, на центральных улицах создадут выделенные линии для муниципального транспорта. Планируется также строительство стоянок, детских и спортивных площадок.

Приморье присоединилось к реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, ремонт дорожного полотна в соответствии с ним проведут в четырех муниципалитетах Владивостокской агломерации и на 19 км краевых трасс. Важной задачей этого года является интеграция **нацпроекта** с другими приоритетными программами, такими как «Умный город» и «Формирование комфортной городской среды».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6313042>

ТАСС; 2019.04.09; КРЫМ ПОЛУЧИТ 18,5 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА РОССИИ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ

Крым получит из федерального бюджета 18,5 млрд рублей на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до 2024 года, сообщил во вторник в своем аккаунте в Twitter глава Крыма Сергей Аксенов.

Сергей Аксёнов

@aksenov_sv

В рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Республика Крым до 2024 года получит 18,5 млрд. рублей. Благодаря этой

поддержке мы сможем довести 53% наших региональных дорог до нормативного состояния. #Крым #Россия

«В рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» Республика Крым до 2024 года получит 18,5 млрд рублей. Благодаря этой поддержке мы сможем довести 53% наших региональных дорог до нормативного состояния», – написал Аксенов.

По данным пресс-службы Министерства транспорта Крыма, в 2019 году регион по **нацпроекту** получит из федерального бюджета 1,848 млрд рублей на ремонт, в том числе капитальный, 157,7 км дорог. По данным **минтранса**, протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в республике сейчас составляет 6129,3 км. При этом нормативным требованиям не соответствует около 4,8 тыс. км региональных и межмуниципальных дорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6313535>

ТАСС; 2019.04.09; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ПОЛУЧИТ 872 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Средства в размере 872 млн рублей на ремонт дорог поступят в Мурманскую область в рамках **нацпроекта** в 2019 году. Об этом сообщает во вторник пресс-служба регионального правительства. «Бюджету Мурманской области в рамках заключенного с **Росавтодором** соглашения на реализацию мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году будет предоставлен межбюджетный трансферт в размере 872,3 млн рублей», – сообщает пресс-служба. Заключению соглашения предшествовало формирование региональных проектов с перспективой на 6 лет, в которых определены перечни работ по конкретным дорожным объектам на 2019-2021 годы и укрупненный перечень до завершения реализации национального проекта (2022-2024 годы). Они включают свыше 6 тыс. объектов, более 60% из них уже включены в планграфик торгов. По состоянию на 8 апреля торги уже объявлены почти по трети объектов. Завершение конкурсных процедур и определение подрядных организаций для дорожных работ на автомобильных дорогах регионального значения и на территории агломерации «Мурманская» намечены на май текущего года. Всего в 2019 году в рамках национального проекта на территории Мурманской области подлежат ремонту и приведению к нормативному состоянию 19 км дорог агломерации «Мурманская» (27 объектов) и 41,5 км региональных дорог (12 объектов).

ТАСС; 2019.04.09; В ТАТАРСТАНЕ НА ОБНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ НАПРАВЯТ 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Около 2,7 млрд рублей направят на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные дороги» в Татарстане в 2019 году. Об этом во вторник сообщила пресс-служба **Минтранса** региона.

«В Татарстане заключено соглашение с **Росавтодором** о предоставлении межбюджетных трансфертов в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Данный документ предусматривают федеральное финансирование дорожной деятельности субъектов для исполнения ими принятых обязательств по достижению целевых показателей **нацпроекта**. В 2019 году объем межбюджетных трансфертов для Республики Татарстан составляет 2,7 млрд рублей», – говорится в сообщении.

В текущем году благодаря **нацпроекту** власти региона намерены привести в нормативное состояние 205,8 км автодорог. Планируется провести ремонт 108,3 км дорог регионального значения, также будет отремонтировано 47,3 км дорог Казанской агломерации, 40,9 км дорог Набережночелниской агломерации и 9,3 км дорог Нижнекамской агломерации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6313236>

ТАСС; 2019.04.09; ИСАО БУДЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ВНЕДРЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) возьмет на себя функции по управлению, контролю и внедрению технологий искусственного интеллекта в авиационную промышленность. Об этом заявил во вторник президент Совета организации Олумуива Бенард Алиу на открытии Форума гражданской авиации в Сингапуре.

«Развитие искусственного интеллекта создает новые вызовы для гражданской авиации. ИКАО как надзорный орган, который также устанавливает единые правила, намерен взять под контроль внедрение подобных технологий», – сказал чиновник. По его словам, это особенно важно в свете «различных киберугроз в адрес гражданской авиации» в процессе ее развития.

«Необходимо всесторонне помогать развитию и внедрению новейших технологий, в то же время мы должны защищать авиацию», – признал президент совета. Одна из главных ролей, по его словам, отводится руководителям национальных ведомств гражданской авиации. «Они должны обеспечивать наличие квалифицированного персонала, который справлялся бы с последними требованиями новейших технологий», – указал он.

Олумуива Бенард Алиу также сообщил, что все эти вопросы будут обсуждаться на предстоящем Международном авиационном форуме, который пройдет в сентябре в Монреале.

<https://tass.ru/ekonomika/6310173>

ТАСС; 2019.04.09; ЗА 5 ЛЕТ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МЕЖДУ РФ И УКРАИНОЙ СОКРАТИЛОСЬ ПОЧТИ НА 65%

Железнодорожный пассажиропоток между Украины и Россией за последние пять лет сократился более чем на 64%, сообщили в пресс-службе компании «Укржелдорога».

«В 2014 году сообщением Украина – Российская Федерация перевезено 2,2 млн пассажиров, а в 2018 году это количество составляло 772,9 тыс. пассажиров, что на 1,4 млн, или на 64,3%, пассажиров меньше», – говорится в ответе на запрос агентства УНН, опубликованном на сайте во вторник.

По данным «Укржелдороги», в обратном направлении в 2014 году поток составил 2,1 млн пассажиров, а в 2018 – 760,3 тыс. «Таким образом, за последние пять лет, общее снижение железнодорожного пассажиропотока сообщения РФ – Украина составляет 1,3 млн пассажиров, или 63,7%», – заключили в компании.

6 февраля украинский министр инфраструктуры Владимир Омелян заявил, что Украина может полностью прекратить железнодорожное сообщение с Россией, не дожидаясь решения органов центральной власти. По его словам, если решения об отмене поездов в РФ не будет на государственном уровне, то «это произойдет объективно». Такие выводы он сделал со ссылкой на данные о сокращении пассажиропотока за 2018 год на 20%.

В 2018 году были отменены прямые поезда и прицепные вагоны, следующие в Россию из Ивано-Франковска, Черновцов, Кременчуга и Чернигова. В феврале 2019 «Укржелдорога» заявила также о сокращении периодичности курсирования пассажирских поездов в РФ из Одессы и Харькова. В то же время, по данным компании, рейсы из Киева в Москву остаются востребованными и их расписание меняться не будет. Сейчас между столицами ежедневно курсируют два поезда, все билеты на них реализуются.

Одновременно в прошлом году между городами России и Украины был отмечен значительный рост автобусных рейсов. Поездка на автобусе вдвое дешевле, чем на поезде.

<https://tass.ru/ekonomika/6311094>

ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.04.09; СТРУКТУРА АВСТРИЙСКОЙ ОВВ ЗАПУСКАЕТ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ИЗ КИТАЯ В ВЕНГРИЮ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН, РФ И УКРАИНУ

Логистический оператор Rail Cargo Logistics – RUS запускает контейнерный сервис из Сианя (Китай) в Будапешт (Венгрия), сообщила пресс-служба компании во вторник.

«Rail Cargo Logistics – RUS объявляет об открытии транзитного «южного коридора» из Китая в Венгрию через территории Казахстана, России и Украины с возможностью доставки груза в Австрию, Германию, Польшу, Румынию, Италию, Турцию и другие страны южной Европы», – говорится в пресс-релизе.

Первый тестовый поезд, в составе которого 41 сорокафутовый контейнер с товарами массового потребления, был отправлен из Сианя, столицы провинции Шэньси, 27 марта и прибыл на терминал в Будапешт 7 апреля. Транзитное время составило 10 суток, уточнили в компании.

Вторая отправка поезда запланирована на 12 апреля, с мая 2019 года планируется вывести сервис на регулярную еженедельную основу.

Новый маршрут проходит через следующие пограничные переходы: Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан), Суземка (Россия) – Зерново (Украина), Батеево (Украина) – Эперешке (Венгрия).

Сервис реализуется совместно с партнером – транспортно-логистической компанией АО «KTZ Express», которая предоставляет подвижной состав и отвечает за перевозку груза по территории Казахстана.

«Предпосылками для запуска нового маршрута стали потребность рынка в расширении географии поставок в страны южной Европы и загруженность основного погранперехода Брест – Малашевичи в связи с большим объемом грузопотока со стороны Белоруссии и Калининграда, а также периодическими ремонтными работами на погранпереходе», – отмечается в сообщении.

ООО «Рейл Карго Логистикс – РУС» (Rail Cargo Logistics – RUS) входит в Rail Cargo Group (дочерняя компания австрийских железных дорог – ОВВ). Компания занимается логистическими услугами: ускоренными железнодорожными перевозками, перевалками грузов, доставкой от «двери до двери».

АО «KTZ Express» – дочернее предприятие нацкомпании «Казахстан темир жолы» («Казахстанские железные дороги»). Деятельность мультимодального провайдера логистических услуг KTZ Express направлена на развитие импортно-экспортных и транзитных перевозок, обеспечение выхода казахстанских товаров на внешние рынки.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.10; ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТОВ ОТДАДУТ В РОСТ; НО ЭКОНОМИКА ПОЧУВСТВУЕТ ЭТО БЛИЖЕ К ОСЕНИ

Вчера Минэкономики опубликовало обновленный среднесрочный прогноз до 2024 года, главные изменения в котором коснулись ослабленного курса рубля в 2019 году и пониженной динамики инвестиций в 2020-2024 годах. Прогноз роста экономики остался прежним – 1,3% в 2019 году и 3,3% в 2024 году, но в министерстве ждут его повышения уже в августе. Выводы ведомства Максима Орешкина вчера поддержали первый вице-премьер Антон Силуанов и первый зампред ЦБ Ксения Юдаева. Их оптимизм прирастает помесячными оценками ВВП, опросами компаний, неосвоенными пока деньгами **нацпроектов** и перспективами участия в ускорении экономики силовых органов. Независимые экономисты и мировая экономика его не разделяют.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938872>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПЕРВЫЙ СПУТНИК НОВОГО ТИПА ДЛЯ ГЛОНАСС БУДЕТ ИЗГОТОВЛЕН В КОНЦЕ 2019 – НАЧАЛЕ 2020ГГ

Спутник нового типа для системы «ГЛОНАСС» будет изготовлен в конце 2019 или начале 2020 года, по мере необходимости группировка будет обновляться, сообщил заместитель генерального конструктора АО «Информационные спутниковые системы им. Решетнева» (ИСС) по развитию и инновациям Юрий Вилков.

«Мы работаем над изготовлением навигационных спутников нового поколения, это более совершенные аппараты», – сказал Ю.Вилков журналистам во вторник.

По его словам, спутники этого типа более энергоэффективны и способны повысить точность определения положения.

«Первые космические аппараты новой серии либо в конце этого, либо в начале следующего года должны быть запущены», – сказал он.

Ю.Вилков отметил, что система «ГЛОНАСС» работает достаточно устойчиво, однако спутники, входящие в группировку, значительно перерабатывают ресурс, поэтому их необходимо менять, в том числе на аппараты нового поколения.

«Навигационная система «ГЛОНАСС», она, в общем, достаточно устойчива сегодня, и определяется это тем, что большинство космических аппаратов, которые мы запускаем, значительно перерабатывают тот срок службы, который был в них заложен при проектировании. Поэтому оперативной необходимости в замене действующих аппаратов нет, когда она возникает, будут запускаться новые аппараты, в том числе это новое поколение», – сказал заместитель генерального конструктора.

В ноябре 2018 года гендиректор ИСС Николай Тестоедов на общем собрании Сибирского отделения РАН в Новосибирске сообщил, что после проведения в ближайшие месяцы корректировки федеральной космической программы добавится пятый тип космического аппарата – навигационный спутник на высокой эллиптической орбите.

В настоящее время в орбитальную группировку «ГЛОНАСС» входит четыре типа спутников.

ИСС ПЛАНИРУЕТ ИЗГОТОВИТЬ 4 ГЕОСТАЦИОНАРНЫХ СПУТНИКА СВЯЗИ ДО 2022Г

АО «Информационные спутниковые системы им. Решетнева» планирует изготовить для ФГУП «Космическая связь» четыре геостационарных спутника в 2019-2021 годах, сообщил Ю.Вилков.

«Сегодня мы работаем над созданием еще четырех аппаратов связи, геостационарных. Два космических аппарата – это конец этого и начало следующего года, и еще два космических аппарата – это 2021 год», – сказал он, добавив, что «аппараты мощные, аппараты совершенные».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ РФ В 2018Г НЕ ПРОПУЩЕНО ОКОЛО 40 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Пограничная служба ФСБ России в 2018 году задержала около тысячи нарушителей, показатели пропуска через границу после снижения в 2015 году почти восстановились, сообщил первый заместитель руководителя департамента пограничного контроля Погранслужбы генерал-лейтенант Рафаэль Даербаяев.

«В 2018 году подразделениями пограничного контроля пропущено более 77 миллионов лиц на въезд в Россию, и столько же – на выезд... Не прошли через госграницу более 38 тысяч. Задержаны около тысячи нарушителей государственной границы», – сказал Р.Даербаяев в интервью «Интерфаксу».

Он уточнил, что в 2018 году через государственную границу России в обе стороны прошло более 155 млн человек. Из них российских граждан – около 90 млн человек, граждан иностранных государств – более 65 млн человек.

По его словам, по сравнению с 2017 годом, наблюдается небольшой рост показателей пропуска через государственную границу, что обусловлено не только прошедшем в прошлом году чемпионатом мира по футболу, но и общей тенденцией последних лет, после спада объемов пропуска через государственную границу в 2014 году.

В 2014 году через границу было пропущено 157 млн человек (92 млн россиян и 65 млн иностранцев), а в 2015 – 143 млн человек.

Возрос пассажиропоток в воздушных пунктах пропуска через Государственную границу РФ, что обусловлено продолжающейся активностью заграничных поездок россиян и расширением географии международного воздушного сообщения.

В 2018 году были оформлены на границе 537 тыс. воздушных судов (в 2014 году – 528 тыс.).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПОГРАНСЛУЖБА ФСБ: ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ОПЫТА ПАСПОРТОВ БОЛЕЛЬЩИКА НЕОБХОДИМО ПРОГРАММНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ ВСЕХ 300 ПУНКТОВ ПРОПУСКА

Опыт упрощенного пропуска граждан через границу с использованием паспортов болельщика может быть расширен при необходимом техническом оснащении всех **пунктов пропуска**, считает первый заместитель руководителя департамента пограничного контроля Погранслужбы ФСБ России генерал-лейтенант Рафаэль Даербаев. «Возможно. Но при соответствующем техническом обеспечении», – сказал Р.Даербаев в интервью «Интерфаксу», отвечая на вопрос о возможности распространения опыта паспортов болельщика на Чемпионате мира по футболу в России на другие мероприятия, в частности, для туристических групп.

Р.Даербаев сообщил, что несколько лет назад в России была разработана Государственная система миграционного и регистрационного учёта, а также изготовления, оформления и контроля обращения идентификационных документов и документов, удостоверяющих личность (ГС «Мир»).

«Но техническое оснащение этой системы немного устарело. В настоящее время действует почти 300 **пунктов пропуска**, из них только в 210 пока есть программно-техническое обеспечение. Без оснащения им всех **пунктов пропуска** единая система работать не может», – заявил генерал.

Он выразил надежду, что в ближайшее время при соответствующем финансировании и техническом обновлении система будет действовать в полном объеме.

Р.Даербаев назвал паспорта болельщиков удобным нововведением.

Он сообщил, что на Кубке конфедераций, который прошел в России перед ЧМ FIFA 2018, был использован бумажный вариант персонифицированной карты зрителя (ПКЗ), так называемого паспорта болельщика.

На чемпионате мира применили электронный вариант паспорта болельщика. Он удобнее бумажной версии. Болельщик отправляет запрос в Минкомсвязи, которое потом электронной почтой отправляет ему сведения о том, что паспорт болельщика оформлен. В крупных пунктах пропуска действовали службы технической поддержки Минкомсвязи. Это позволяло оперативно решать возникающие проблемы с документами иностранцев, оформленными в электронном виде, ускорило процесс пропуска гостей чемпионата. Гость пересекал границу при наличии только распечатанного электронного паспорта болельщика, действительного документа на право пересечения государственной границы и сведений о наличии паспорта болельщика в базе данных информационной системы Пограничной службы. Получить бумажный вариант паспорта болельщика можно было в пунктах технической поддержки, как в аэропорту, так и на стадионах, в гостиницах.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; КРЫМЧАНЕ МОГУТ ПЕРЕСЕКАТЬ ГРАНИЦУ С УКРАИНОЙ, КАК ПО РОССИЙСКИМ, ТАК И ПО УКРАИНСКИМ ПАСПОРТАМ – ПОГРАНСЛУЖБА ФСБ

Россия не меняла правил пересечения российско-украинской границы, жители Крыма могут сами решать по каким паспортам проходить российский участок границы, сообщил первый заместитель руководителя департамента пограничного контроля Пограничной службы ФСБ России генерал-лейтенант Рафаэль Даербаев.

«Российская сторона соглашение с Украиной о порядке пересечения границы не меняла. Границу со стороны России можно пересекать как по внутренним паспортам, так и по заграничным. Так же и въехать в Россию украинцы могут как по внутренним, так и по заграничным паспортам», – сказал Р.Даербаев в интервью «Интерфаксу».

Он напомнил при этом, что россияне могут въехать на Украину только по заграничным паспортам.

Касаясь жителей Крыма, Р.Даербаев сообщил, что на этом участке действуют такие же правила, как и в других пунктах пропуска.

«Если житель Крыма на границе предъявляет два паспорта (гражданина Украины и гражданина России), то российские пограничники признают его гражданином России и пропускают по российскому паспорту. На украинском погранпосту он может поступать по своему усмотрению – пересекать границу по российскому или украинскому паспорту», – сказал Р.Даербаев.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПРОЕКТА АЭРОЭКСПРЕССА В ПРЕЖНЕМ ВИДЕ, ОБСУЖДАЮТ НОВЫЕ ВАРИАНТЫ

Правительство Петербурга отказалось от проекта аэроэкспресса до аэропорта «Пулково» в том виде, в котором он обсуждался ранее, сообщил вице-губернатор Эдуард Батанов журналистам во вторник.

«В той форме, которая была, мы от проекта отказались. Дальше – думаем, что-то будет новое. Когда будет определенно лидер по результатам экспертного обсуждения, мы скажем. В этом году точно (определимся – ИФ). Не факт, что это будет аэроэкспресс. У нас есть понятный лидер – метро, этот вариант не отменяется. Есть вариант с трамваем, который обсуждается, есть вариант аэроэкспресс. Есть и другие предложения», – сказал он в кулуарах Международного арктического форума.

Ранее сообщалось, что власти Санкт-Петербурга пока не планируют отказываться от строительства железнодорожной линии аэроэкспресса до аэропорта «Пулково», однако намерены пересмотреть проект.

«От идеи аэроэкспресса пока не отказываемся, но она будет не в той форме, в какой была до вчерашнего дня. Мы должны оптимизировать трассировку, мы должны оптимизировать (проект – ИФ) и понимать затраты по выкупу земель, и мы должны понимать их перед тем, как начинать проект», – говорил Э.Батанов.

Ранее власти Петербурга отменили конкурс на право заключения концессионного соглашения о создании и использовании железнодорожной линии до аэропорта «Пулково» на основе государственно-частного партнерства. Перед этим сроки тендера несколько раз смещались. Изначально предполагалось, что стоимость проекта составит 18,8 млрд рублей, размер частных инвестиций – не менее 8,8 млрд рублей.

Проект включал в себя строительство новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии от точки примыкания к сети общего пользования РЖД, то есть от станции «Шушары» до аэропорта «Пулково». Победитель конкурса также должен был построить конечную станцию «Пулково» и вокзальный комплекс, который будет соединен с аэропортом. Отправной точкой должен был стать Витебский вокзал. Ранее обсуждался проект запуска линии от Балтийского вокзала города.

Предполагалось, что реализация проекта позволит сократить время поездки от аэропорта до центра города с 1 часа до 30 минут, снизить нагрузку на улично-дорожную сеть в связи с сокращением использования личного транспорта, такси и автобусов, а также повысить комфорт и предсказуемость продолжительности поездки в аэропорт.

Власти Петербурга пытаются реализовать проект строительства линии аэроэкспресса до аэропорта «Пулково» со времен губернаторства Валентины Матвиенко. В мае 2018 года бывший глава города Георгий Полтавченко и исполнительный директор ООО «Аэроэкспресс» Валерий Федоров подписали соглашение о намерениях по реализации проекта.

В марте прошлого года бывший вице-губернатор города Игорь Албин сообщал журналистам, что для реализации проекта необходимо порядка 25 млрд рублей, его окупаемость составит 12 лет. Он отмечал, что власти обеспечат до 10 млрд рублей имущественным взносом. По его словам, в рамках проекта необходимо создать порядка 5 км железнодорожных путей.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «РОСКОСМОС» ЗАЯВЛЯЕТ О РОСТЕ ПРОИЗВОДСТВА ТЕХНИКИ В УСЛОВИЯХ СНИЖЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ

***Финансирование в 2017-2018 годах сокращалось из-за общего уменьшения средств на реализацию федеральной космической программы (ФКП) до 2025 года и федеральной целевой программы «Глонасс», – отметили в Роскосмосе.

Так, в 2017 году уменьшение по ФКП-2025 составило 12%, в 2018 – 22%, а по ФЦП «Глонасс», соответственно, 6,2% и 24,7%.

Вместе с тем, в госкорпорации заявили о неукоснительном выполнении поручений президента РФ по увеличению производства высокотехнологичной продукции гражданского назначения на фоне сокращения целевого бюджетного финансирования.

«В число ключевых приоритетов вошли производство продукции в интересах компаний топливно-энергетического комплекса, медицинских изделий и оборудования, разработка систем беспилотного управления транспортом и сельскохозяйственной техникой, развитие трамвайного производства», – сообщили в госкорпорации.

ТАСС; 2019.04.09; «АЭРОЭКСПРЕСС» ВНЕС ИЗМЕНЕНИЯ В ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО

«Аэроэкспресс» изменил расписание движения поездов на Домодедовском направлении в связи с проведением плановых работ на железной дороге, поезда будут курсировать по измененному графику с 15 по 17 и с 19 по 21 апреля. Об этом сообщается на сайте компании.

В ночь с 15 на 16 и с 16 на 17 апреля, а также утром 16 и 17 апреля отклонения от графика движения составят до 7 минут. В ночь с 19 на 20 и утром 20 апреля отклонение от графика прибытия аэроэкспрессов в аэропорт Домодедово также составят до 7 минут, а в ночь с 20 на 21 и утром 21 апреля – до 8 минут.

«В связи с более ранним отправлением некоторых поездов убедительно просим пассажиров предварительно ознакомиться с расписанием движения поездов перед поездкой и заблаговременно прибывать в терминалы «Аэроэкспресс», – говорится в сообщении.

Остальные рейсы на Домодедовском направлении будут выполняться в соответствии с расписанием.

<https://tass.ru/moskva/6312038>

ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.04.10; ВАМ ДВОЙКА: ГИБДД ОТБРАКУЕТ АВТОШКОЛЫ; СЕГОДНЯ ОКОЛО 40% ВСЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ УДОСТОВЕРЕНИЙ ПРИОБРЕТАЮТСЯ НЕЗАКОННО

ГИБДД получила право проводить осмотр учебно-материального состояния автошкол. Администрация образовательных заведений для будущих водителей теперь обязана согласовывать с гаишниками программы по обучению. При выявлении проблем в автошколах Госавтоинспекция сможет приостановить их работу на срок до полугода, что равносильно закрытию автошколы, считают эксперты. По их данным, в России около 40% всех автомобильных удостоверений покупаются из-за коррупции. Улучшится ли обучение водителей-новичков благодаря нововведению, выясняли «Известия».

Инспектор с лупой

Изменения в контроле над работой автошкол введены с 7 апреля приказами МВД № 49 и № 50. Теперь автошколы и ГИБДД будут «согласовывать основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств», кроме того, гаишники проследят за состоянием учебно-материальной базы автошколы. Сюда входит наличие обустроенных помещений, парка учебных машин, специально оборудованных дублирующими органами управления, площадок для занятий, а также пособий и квалифицированных учителей. Хотя после апробации выдается заключение, фактически у ГИБДД появилась функция, подобная лицензированию.

Проверяющие инспекторы при обнаружении каких-либо недочетов в работе школы дают 15-дневный срок на исправление проблемы. Если проблемы останутся нерешенными, то регулятор вправе не выдать разрешительное заключение и приостановить деятельность автошколы на 6 месяцев. Изначально контроль над автошколами осуществляло Министерство образования. В 1998 году к этой работе присоединилось ГИБДД, но в 2010-2013 годах никакого контроля и лицензирования фактически не осуществлялось.

«Указанное положение дел негативно сказалось на уровне подготовленности кандидатов в водители и аварийности, в связи с чем в 2013 году в новом Положении о лицензировании образовательной деятельности правительством Российской Федерации на Госавтоинспекцию вновь была возложена обязанность по согласованию программ обучения в автошколах и выдачи соответствующих заключений. Возобновление этой деятельности положительно сказалось на аварийности водителей со стажем вождения до двух лет», – рассказал на пресс-конференции «Новый порядок взаимодействия ГИБДД с автошколами» замначальника ГУОБДД МВД России Николай Шеюхин.

Правила проверки были прописаны в рекомендациях, но в 2017 году их отменили. Новые правила существенно отличаются: теперь разрешительное заключения можно отозвать, если у автошколы закончился договор на пользование учебной площадкой, а сам срок заключения стал пятилетним вместо безвременного. В ГИБДД рассчитывают, что такие меры помогут избавиться от недобросовестных автошкол, которые нарушают требования по обучению и плохо готовят водителей.

Взяткостность повысилась

В автошколах положительно оценивают государственный контроль над своей работой. Однако считают, что передача полномочий регулятора отнюдь не будет способствовать улучшению ситуации с подготовкой начинающих водителей.

«Действительно, сейчас появляется много так называемых серых автошкол, происходит демпинг. В то же время регулятором нашей деятельности стали представители МВД, что несвойственно для их деятельности. Более компетентные в этом вопросе **Минтранс** и **Минобрнауки** отстранились, хотя во всем мире именно эти институты власти регулируют работу автошкол. Представители ГИБДД и так проводят экзамены и выдают права, теперь еще и осматривают школу. На наш взгляд, это не является выходом из положения», – отметил в беседе с «Известиями» президент Гильдии автошкол России Сергей Лобарев.

По словам собеседника, особенно опасно для автошкол новое положение, которое позволяет на шесть месяцев приостанавливать их работу, что фактически становится приговором для этого бизнеса, который относится к малому или среднему.

ГИБДД признала успешным эксперимент, прошедший в пяти регионах, включая столицу. Обучение в автошколах давно уже требует изменений и адаптации к нынешним реалиям, убежден Лобарев. По его словам, уже есть идеи запретить онлайн-курсы, хотя во всем мире это нормальная практика. В России отсутствует единый учебник для обучения вождению, педагог начитывает 140 часов по правилам дорожного движения, в то же время нормальная практика для европейских школ для подачи ПДД – 20 часов. В большом объеме изучается устройство автомобиля, хотя во многих современных автомобилях подкапотное пространство фактически недоступно и без специального инструмента ремонт не произвести.

«Это показывает, что попытка найти крайнего не отражает реального положения дел в вопросе подготовки будущего водителя», – считает Лобарев. «За рубежом наших кандидатов в водители называют парковщики, и мы согласны с этим. Мы только 18% времени занимаемся с водителями в реальных условиях, остальное время – теория у классной доски. Во всем мире даже экзамена такого нет – «площадка», зачем она нужна? В Германии, к примеру, образовательная организация минимум 4 часа должна дать кандидату проехать по автобану на скорости 100-130 км/ч, – продолжил глава «Гильдии автошкол». – За рубежом критерии такие: безопасный водитель и прозрачный неподкупный экзамен, у нас по всем этим направлениям – двойка. Экзамен во многих регионах коррумпирован, он не отражает реальность дня».

По оценкам Лобарева, из-за коррупции в отдельных экзаменационных отделениях примерно 40% (около 300 тыс. человек) кандидатов в водители покупают права. При этом растет число водителей с определенными психофизиологическими отклонениями, которые при прозрачном неподкупном экзамене не смогли получить права.

Контроль над автошколами необходим, многие организации выпускают неготовых водителей, которые в итоге и прибегают к взятке.

«Здесь палка о двух концах. С одной стороны, конечно, автошколы в какой-то мере правы, что появился инструмент давления на них. С другой стороны, у нас многие автошколы работают по принципу «клиент всегда прав». Они не выбраковывают заведомо безнадежных кандидатов в водители, потому что это деньги. В некоторых регионах подготовка в автошколах, прямо скажем, неважная. Собственно, поэтому некоторые недоученные или плохо подготовленные водители проваливаются на экзаменах и в итоге идут покупать права. Но в целом действительно методику обучения уже давно пора менять. ГИБДД и автошколы должны жестко подходить к подготовке водителей, иначе в России так и не удастся побороть запредельно высокую смертность на дорогах», – сказал автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

<https://iz.ru/865976/timur-khasanov/vam-dvoika-gibdd-otbrakuet-avtoshkoly>

ТАСС; 2019.04.09; В РОССИИ ДЕТИ И ПОДРОСТКИ СТАЛИ РЕЖЕ ГИБНУТЬ В ДТП

Число детей и подростков, погибших в ДТП в РФ, сократилось с начала года на 6,9% по сравнению с прошлым годом. Об этом ТАСС сообщили в ГИБДД России.

«С начала года число погибших в ДТП детей и подростков сократилось на 6,9% по сравнению с прошлым годом. При этом общее количество таких ДТП увеличилось на 2,3%, число раненых – на 3,8%», – сказали в ведомстве.

По данным Госавтоинспекции, дети-пассажиры остаются одной из наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения. «За первые три месяца 2019 года количество таких ДТП выросло на 6,4%, число раненых увеличилось на 8,3%, число погибших осталось на уровне показателей прошлого года», – сообщили в ГИБДД России.

Начавшаяся весна повлекла за собой рост аварийности с участием юных водителей мопедов и мототранспорта, а также детей-велосипедистов. По данным ведомства, основная часть таких ДТП была зафиксирована в марте, что было обусловлено школьными каникулами, когда дети стали больше времени проводить на улице.

<https://tass.ru/obschestvo/6314532>

На ту же тему:

<https://iz.ru/866037/2019-04-09/v-gibdd-soobshchili-o-roste-chisla-dtp-s-uchastiem-detei>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ГОРОДСКОЙ НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ БУДЕТ ОСНАЩАТЬСЯ ТАХОГРАФАМИ С ИЮЛЯ 2020Г – ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства РФ от 30 марта 2019 г. N382 «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий».

Постановление опубликовано во вторник на официальном интернет-портале правовой информации. В соответствии со статьей 20 федерального закона «О безопасности дорожного движения» документ устанавливает, что оснащению тахографами – «техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, а также о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, подлежат транспортные средства категорий М2 и М3, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении».

Категория М2 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т.

Категория М3 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 т.

К указанным категориям относятся троллейбусы, автобусы и трамваи.

При этом отмечается, что пункт, касающийся оснащения тахографами транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении, вступает в силу с 1 июля 2020 г.

«Министерству транспорта РФ в шестимесячный срок привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим постановлением», – говорится в документе.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; РЕГИОНЫ РФ СМОГУТ ПЕРЕДАВАТЬ МУНИЦИПАЛИТЕТАМ ОТЧИСЛЕНИЯ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ – ЗАКОНОПРОЕКТ

Комитет Госдумы по федеративному устройству на заседании во вторник поддержал поправки в Бюджетный кодекс (БК) РФ, которые позволяют субъектам РФ передавать в муниципальные дорожные фонды отчисления от транспортного налога.

Документ был внесен в нижнюю палату парламента в марте народным собранием Дагестана и получил положительный отзыв правительства РФ.

Согласно действующей статье 179.4 БК, дорожные фонды регионов РФ формируются за счет акцизов на бензин, штрафов за нарушение ПДД, трансфертов из федерального бюджета. При этом дорожные фонды муниципалитетов формируются за счет акцизов на бензин, подлежащих зачислению в местный бюджет. «Действующая редакция положений БК РФ не позволяет субъектам РФ передавать в муниципальные дорожные фонды в качестве источника их формирования отчисления от транспортного налога», – напоминает в заключении комитета. В заключении правительства на данный законопроект указывается, что отсутствие в БК РФ данной обязанности не стимулирует

субъекты РФ принимать решения об установлении нормативов отчислений от транспортного налога для зачисления в местные бюджеты.

В отзыве комитета говорится о том, что значительная часть автомобильных дорог местного значения находится в неудовлетворительном состоянии, а в большинстве местных бюджетов отсутствуют достаточные средства для проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта дорог. В своем отзыве комитет также предлагает внести изменения в БК РФ и Налоговый кодекс РФ и доходы от транспортного налога на физических лиц перечислять в муниципальные дорожные фонды. «При этом поступления от транспортного налога, взимаемого с юридических лиц, по-прежнему могли бы зачисляться в бюджеты субъектов РФ», – говорится в отзыве.

«Данный налог был бы приемлемым в качестве источника дохода местных бюджетов, поскольку налогооблагаемая база по указанному налогу наравне с имущественными налогами с физических лиц наиболее равномерно распределена по территориям муниципальных образований РФ. Введение данного налога позволило бы увеличить доходную базу муниципальных дорожных фондов и существенно повысить возможности органов местного самоуправления по финансовому обеспечению мероприятий в области дорожной деятельности», – говорится в отзыве.

ТАСС; 2019.04.09; УЧАСТНИКИ ГОССОВЕТА ПРЕДЛОЖИЛИ СДЕЛАТЬ ДЛЯ МУСОРОВОЗОВ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ТРАССАМ

Участники рабочей группы «Экология» Госсовета РФ предложили снять с мусоровозов обязанность платить сбор за использование федеральных трасс, который обязателен для всех машин разрешенной массой свыше 12 т. Соответствующая инициатива есть в проекте доклада рабочей группы, имеющемся в распоряжении ТАСС.

Плата за использование грузовиками федеральных трасс взимается через систему «Платон». Деньги идут на ремонт, строительство дорог и улучшение инфраструктуры. По данным исполнительного директора Ассоциации операторов по обращению с отходами «Чистая страна» Руслана Губайдуллина, более 80% мусора в пересчете на массу в России вывозится грузовым автотранспортом, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Если на маршруте есть федеральные трассы, то они подключены к системе «Платон» и вносят оплату за пользование магистралями.

«[Предлагается] проработать вопрос о внесении изменений и дополнений в Федеральный закон от 08. 11. 2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» в части нераспространения положений статьей 31 и 31.1 на специальные коммунальные транспортные средства, используемые для санитарной очистки населенных пунктов и транспортирования твердых коммунальных отходов», – говорится в проекте доклада.

Так, пункт первый статьи 31.1 этого закона гласит, что «движение транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 т, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения допускается при условии внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам такими транспортными средствами».

В докладе поясняется, что обязательство платить за проезд мусоровозов по трассам приводит к увеличению стоимости услуг по обращению с коммунальными отходами для населения.

<https://tass.ru/ekonomika/6311611>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; БАШКИРИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЪЕЗДНОГО МОСТА ЗА 3,5 МЛРД РУБ.

Муниципальное казенное учреждение «Центр организации и проведения конкурсных процедур» Уфы объявило о проведении конкурса с ограниченным участием на

выполнение строительно-монтажных работ и разработку рабочей документации по первому этапу реконструкции моста через р.Белую в Уфе.

Согласно данным системы «СПАРК-Маркетинг», начальная стоимость контракта составляет 3,473 млрд рублей.

Заявки для участия в торгах представляются до 30 апреля включительно, итоги конкурса планируется подвести 15 мая.

Ранее со ссылкой на врио главы Башкирии Радия Хабирова сообщалось, что власти Башкирии и **Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)** договорились о выделении 2,5 млрд рублей на реализацию проекта.

Проектная документация на реконструкцию мостового перехода была подготовлена в 2015 году. Проект включает два этапа.

На первом этапе предусматривается строительство нового мостового сооружения на три полосы движения рядом со старым мостом. Стоимость реализации первого этапа составляет 3,067 млрд рублей. Продолжительность строительства – 31 месяц.

В рамках второго этапа планируется переключение движения на вновь построенный трехполосный мост. Ожидается, что старый арочный мост будет закрыт на реконструкцию по укреплению опор и замену пролетных строений. Оценочный объем затрат на реализацию второго этапа проекта – 3,059 млрд рублей. Продолжительность реконструкции – 30 месяцев.

Проект одобрен ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Мост через р.Белая в створе улицы Воровского был построен в 1956 году, став началом федеральной автодороги Р-240 Уфа-Оренбург. Проведенное в 2004 году обследование выявило, что мост находится в предаварийном состоянии. В течение последних 13 лет городские службы проводили регламентные и ремонтные работы, однако к 2018 году ремонтный ресурс был практически исчерпан, и с середины января этого года старый мост был закрыт на очередной ремонт. Движение по нему вновь было возобновлено в июле.

ТАСС; 2019.04.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЯЛТИНСКОЙ ТРАССЫ С 22 НОВЫМИ РАЗВЯЗКАМИ ОБОЙДЕТСЯ В 103 МЛРД РУБЛЕЙ

Ремонт и расширение трассы Симферополь – Ялта – Севастополь со строительством 22 новых транспортных развязок обойдется примерно в 103 млрд рублей. Проект должен быть согласован с правительством РФ и **Минтранс**ом до 1 июля, написал во вторник на своей странице в Facebook глава Крыма Сергей Аксенов.

«Направлены предложения в правительство РФ по ремонту и расширению Ялтинской трассы, которая будет включать в себя наличие 22 транспортных развязок на разных уровнях, что позволит избежать пробок на трассе, – написал Аксенов. – Предварительный объем по ценовому аудиту, который мы уже прошли в федеральном центре, составляет около 103 млрд рублей. План проведения работ должен быть согласован с правительством РФ, а также с **Министерством транспорта РФ** до 1 июля 2019 года. Как только мы пройдем этот этап, будет принято решение по источнику финансирования».

5 апреля **замминистра** экономического развития РФ Сергей Назаров сообщил, что реконструкцию трассы планируется включить в федеральную целевую программу развития (ФЦП) Крыма, которую могут продлить до 2025 года.

Автомобильная дорога от Симферополя в Севастополь через Ялту проходит по Ангарскому перевалу и горным склонам Южного берега Крыма. Ее общая протяженность составляет около 160 км.

<https://tass.ru/ekonomika/6313844>

ТАСС; 2019.04.09; ПУТЕПРОВОД НАД ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ В ДЕДОВСКЕ ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ ЛЕТОМ 2020 ГОДА

Строительство путепровода в подмосковном городе Дедовск будет завершено летом 2020 года, объект позволит обеспечить беспрепятственный выезд на Волоколамское шоссе через железнодорожные пути, сообщила во вторник пресс-служба губернатора и правительства Московской области по итогам встречи главы региона Андрея Воробьева и зампреда правительства Подмосковья Игоря Трескова.

Зампред доложил губернатору, что путепровод в Дедовске должен открыться к середине следующего года. Он станет частью строящегося участка автодороги протяженностью более 2,2 км. Длина путепровода составит 130 м, предусмотрены две полосы движения. Объект позволит обеспечить беспрепятственный выезд через железнодорожные пути на Волоколамское шоссе, а также улучшит транспортную доступность города, в том числе для экстренных служб. Ежедневно по путепроводу смогут проезжать около 14 тыс. автомобилей.

Тресков добавил, что строительство путепроводов в Реутове и Балашихе ведется с опережением графика. «Мы рассчитываем уже в сентябре практически одновременно открыть путепроводы Балашиха-Салтыковка и в Реутове <...> Прорабатываем проекты реконструкции Горьковского и Носовихинского шоссе. Мы понимаем, что не должны останавливаться на открытии путепроводов, будем дальше развивать эти участки движения», – цитирует Трескова пресс-служба. Интенсивность движения по каждому из путепроводов составит 30 тыс. автомобилей в сутки.

Кроме того, во время встречи обсуждалось строительство Красногорской развязки. Работы планируется завершить в сентябре 2019 года.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6311083>

ТАСС; 2019.04.09; В МОСКВЕ НЕ СОГЛАСИЛИСЬ С ЛИДЕРСТВОМ В РЕЙТИНГЕ РЕГИОНОВ С САМЫМ БОЛЬШИМ ЧИСЛОМ ДТП

Столичный Центр организации дорожного движения (ЦОДД) считает некорректным рейтинг Госавтоинспекции, в котором Москва занимает первое место в России по количеству ДТП. Представитель учреждения в беседе с ТАСС назвал сомнительной попытку присуждать лидерство крупнейшему региону с наибольшим населением и автомобильным потоком.

«Очень субъективным получается рейтинг, в котором Москву с ее численностью населения и количеством автомобилей сравнивают с другими городами. В прошлом году на дорогах России произошло более 168 тыс. ДТП, в Москве – 9 тыс. 157, то есть на столицу приходится 5% от общего количества. При этом в Москве проживают более 12 млн человек и зарегистрировано более 5 млн машин (вместе с Московской областью – 7,7 млн). Такие показатели брать в расчет и строить рейтинг самых аварийных городов нам кажется некорректным», – сказал собеседник агентства.

Представитель учреждения считает важным при составлении рейтинга сравнивать коэффициенты так называемого социального риска – число погибших в ДТП на 100 тыс. населения. «Москва ведет работу по снижению аварийности с 2010 года. В 2018 году коэффициент социального риска составил 3,7, что соответствует показателям развитых европейских стран, в частности, Германии и Швеции (73 случая на 100 тыс. населения – прим. ТАСС). Эта цифра говорит о том, что Москва – самый безопасный город по дорожному движению. Она опережает другие субъекты по численности населения и количеству автомобилей, при этом является самым безопасным городом в стране по показателям социального риска», – пояснил он.

Несмотря на постоянный рост населения и количества машин, число погибших на дорогах в Москве за 10 лет снизилось в два раза, отметил представитель ЦОДД.

Ранее некоторые СМИ опубликовали данные Госавтоинспекции, согласно которым столица в 2018 году якобы стала лидером по числу ДТП среди субъектов РФ. По данным ведомства, в Москве за минувший год произошло 9 тыс. 157 аварий, на втором месте Краснодарский край с более чем 7 тыс. ДТП, замыкает тройку Санкт-Петербург с 6 тыс. 463 ДТП. При этом наименьшее число аварий зафиксировано в Чукотском и Ненецком автономных округах – по 32 в каждом.

<https://tass.ru/moskva/6308004>

ТАСС; 2019.04.09; ТРАДИЦИОННАЯ ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА НАЧАЛАСЬ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Всего работники очистят 534 тысячи кв. м поверхностей станций

Традиционная генеральная уборка началась в Московском метрополитене. Сотрудники подготовят к весенне-летнему сезону фасады станций, путевую и пассажирскую инфраструктуру, подуличные переходы и элементы художественного оформления, сообщили ТАСС в пресс-службе подземки во вторник.

«Уборку на станциях проведут преимущественно в ночное время, чтобы днем пассажиры могли комфортно пользоваться метрополитеном. В ходе работ будут промыты фасады зданий вестибюлей и вся пассажирская зона станций Московского метрополитена и Московского центрального кольца. Также будут очищены от пыли фрески и другие элементы художественного оформления станций», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/moskva/6311510>

ТАСС; 2019.04.09; ОКОЛО 1,4 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ОБНОВЛЯЛИ ИНФРАСТРУКТУРУ ЗАКРЫТЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО МОСКВЫ

Около 1,4 тыс. сотрудников метро принимали участие в круглосуточных работах по обновлению инфраструктуры станций Таганско-Краснопресненской линии, закрытых в связи со строительством Некрасовской линии метро. Об этом сообщил журналистам во вторник первый заместитель начальника столичного метрополитена Дмитрий Дощатов.

«Около 1,4 тыс. сотрудников принимали участие в работах по обновлению инфраструктуры станций Таганско-Краснопресненской линии. Работы на временно закрытом участке проходили в круглосуточном режиме. В течение трех дней сотрудники выполнили масштабные объемы работ на путевой инфраструктуре и в пассажирской зоне станций», – сказал Дощатов.

Он уточнил, что работы на путевой инфраструктуре прошли на участке свыше 3,8 км: были заменены шпалы, проведено техническое обслуживание путей и контактного рельса. Кроме того, на открытом участке пути от «Выхино» до «Рязанского проспекта» было заменено 27 тонн щебня. «Сотрудники метро также уложили порядка 2 тыс. м новых кабелей и покрасили светофоры, предотвратив тем самым коррозию их металлических частей», – добавил представитель подземки.

Работы прошли и в пассажирской зоне: ремонт и уборка затронули общую площадь 12,3 тыс. кв. м.

<https://tass.ru/moskva/6310120>

ТАСС; 2019.04.09; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ВНЕПЛАНОВЫХ ПРОВЕРОК В АВТОШКОЛАХ

Госавтоинспекция планирует в ближайшем будущем получить полномочия по контролю за состоянием учебно-материальной базы автошкол, в том числе в виде внеплановых проверок. Об этом ТАСС сообщил во вторник замначальника отдела организации регистрационной и экзаменационной деятельности ГИБДД России Николай Гиляков.

7 апреля в России вступили в силу приказы МВД, утверждающие порядок деятельности подразделений Госавтоинспекции по согласованию основных программ

профессионального обучения водителей и выдаче автошколам заключений о соответствии установленным требованиям учебно-материальной базы.

«Приказ, который вступил в силу 7 апреля, это порядок деятельности Госавтоинспекции при согласовании программ и при выдаче заключений о соответствии, то есть это выдача двух разрешительных документов. И теперь, имея обязанность по выдаче этих документов, у нас нет полномочий на то, чтобы впоследствии смотреть, насколько образовательная организация выполняет требования. Поэтому этот вопрос рассматривался на правительственной комиссии по безопасности дорожного движения и было принято решение, чтобы МВД совместно с заинтересованными ведомствами проработали данный вопрос и в этом году внесли в правительство проект нормативного документа, который наделит МВД полномочиями по контролю за соблюдением образовательными организациями установленных требований к учебно-материальной базе», – сказал он.

«Скорее всего, это будут внеплановые проверки. Мы предполагаем это, но чем закончится разработка этого нормативного акта и какие будут самые последние варианты, мы пока предсказать не можем. Скорее всего, внеплановые проверки должны быть», – отметил он.

<https://tass.ru/obschestvo/6310034>

ТАСС; 2019.04.09; В ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ВОПРОСЫ ОБ ЭКСТРЕМАЛЬНОМ ВОЖДЕНИИ

Госавтоинспекция планирует расширить теоретическую часть экзамена на права, включив туда вопросы, касающиеся экстремальных ситуаций на дороге. Как сообщил ТАСС замначальника ГИБДД России Николай Шеюхин, это должно научить будущих водителей избегать ДТП в подобных ситуациях.

«Мы прекрасно знаем, что экзаменационные билеты не прорабатывались достаточно длительный период времени, и не секрет, что при сдаче теоретической части экзамена люди зазубривают ответы на эти вопросы. Мы изучили международный опыт и провели сравнительный анализ. Так вот, в мировой практике четко прослеживается линия не на знание правил дорожного движения, а на умение кандидата в водители правильно действовать в экстренных ситуациях для избежания аварии. Мы должны сделать так, чтобы кандидаты в водители научились думать», – сказал он.

По его словам, в теоретический экзамен необходимо также включить вопросы, которые касаются здравоохранения и психологии, «то есть ряд тех особенностей, которые на сегодняшний день освещены [в экзамене] недостаточно». «Поэтому основная задача – это сделать экзаменационные билеты такими, чтобы будущий водитель был нацелен именно на безопасное поведение на дороге», – отметил замглавы ГИБДД.

Шеюхин добавил, что при этом планируется увеличить количество вопросов в теоретическом экзамене. «Мы планируем увеличить количество экзаменационных билетов, будут изменены формулировки, подходы. Безусловно, без профессионального сообщества изменения проводиться не будут, мы это обязательно будем обсуждать. Это не вопрос сегодняшнего дня, это вопрос перспективы, но то, что это должно лечь в основу, это факт», – подчеркнул он, добавив, что автошколы поддержали ГИБДД в данной инициативе.

<https://tass.ru/obschestvo/6309921>

ТАСС; 2019.04.09; «ВКОНТАКТЕ» ЗАПУСТИЛА СЕРВИС ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ПДД

Пользователи, в частности, могут изучать правила в режиме марафона, а также проходить пробный экзамен

Во «ВКонтакте» появился сервис для изучения правил дорожного движения «ПДД 2019». Об этом сообщили в пресс-службе социальной сети.

Пользователи, в частности, могут изучать правила в режиме марафона или проходить пробный экзамен. Результаты попадают в специальный рейтинг.

«Ключевое отличие нашего сервиса – социальные механики, которые мотивируют пользователей соревноваться друг с другом. Это делает процесс изучения правил интереснее и эффективнее», – отметил руководитель продвижения платформы VK Apps Денис Марков.

«ПДД 2019» работает в мобильном приложении «ВКонтакте».

<https://tass.ru/obschestvo/6311370>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; БЕТЭЛТРАНС ЧАЙКИ И ЕГО ПАРТНЕРОВ ХОЧЕТ СОЗДАТЬ С VOSSLOH СП ПО ВЫПУСКУ СТРЕЛОК – FORBES

«Бетэлтранс» (БЭТ) и немецкий концерн Vossloh в 2019 году планируют создать совместное предприятие по выпуску стрелочных переводов, сообщил Forbes совладелец БЭТ Игорь Чайка.

«Сейчас инвесторы подбирают площадку под завод в Москве. Именно на столичные нужды и будет ориентировано новое производство», – отмечает издание.

Новое производство обойдется в 3,5 млрд руб., сказал И.Чайка. Большая часть суммы (70-80%) будет привлечена у банков, остальное вложат партнеры. СП будет оформлено на паритетных условиях.

Продукция увеличит среднюю скорость движения трамваев в 4 раза, двукратно увеличит срок службы стрелок и снизит затраты на их обслуживание на 20%, говорится в презентации проекта, содержание которой приводит Forbes, добавляя, что основным потребителем должно стать ГУП «Мосгортранс» (МГТ).

Там изданию заявили, что предприятие планирует обновить стрелочные переводы, но сроки и объемы программы еще не установлены. «На московских улицах – около 500 стрелочных переводов и значительную часть из них МГТ собирается заменить», – отмечает при этом Forbes.

По его данным, первую продукцию СП выпустит в 2021 г., на полную мощность (100 стрелок в год) выйдет к 2024 г., на окупаемость – в 2027 г.

По оценкам И.Чайки, оборот совместного предприятия будет достигать 2 млрд руб. в год к 2024 г. «Наши ожидания основаны на том, что в России не производятся высоконадежные стрелочные переводы для городского рельсового транспорта», – пояснил он, добавив, что планируется занять половину этого рынка, а в перспективе – весь.

По словам бизнесмена, «Бетэлтранс», который сейчас ориентирован в основном на ОАО «Российские железные дороги», укрепит позиции и на рынке трамвайных шпал. Еще в 2015 г. филиал БЭТ в Смоленской области заключил с «Мосгортрансом» контракт на их поставку (ежегодно отгружает 50 вагонов продукции), отмечает Forbes.

С 2023 г. московское СП БЭТ и Vossloh начнет производить стрелки для РЖД, следует из презентации проекта. По словам И.Чайки, СП планирует занять около четверти рынка железнодорожных стрелок. В 2017 г., также напоминает издание, в г.Энгельс (Саратовская обл.) Vossloh и БЭТ открыли завод по производству рельсовых скреплений.

ТАСС; 2019.04.09; В ПРИАМУРЬЕ ЗАВЕРШИЛИСЬ РАБОТЫ ПО УКЛАДКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛОТНА К МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ

Работы по укладке железнодорожного полотна на подходах к строящемуся мосту через реку Зeya в Амурской области завершены, сообщила во вторник журналистам пресс-служба Забайкальской железной дороги.

Строительство железнодорожного моста через реку Зeya в Приамурье осуществляется в рамках программы «Первоочередные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона», входящей в крупный инвестиционный проект «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (Восточный полигон)». Работы ведутся с 2015 года.

«На Забайкальской железной дороге завершены работы по укладке железнодорожного полотна на подходах к строящемуся мосту через реку Зея. В настоящее время уложено более 2 км рельсошпальной решетки, введены в проектное положение четыре из девяти пролетных строений», – говорится в сообщении.

Также в нем уточняется, что с начала реализации проекта по строительству мостового перехода проведены работы по возведению железнодорожной насыпи с правого и левого берегов реки, установке 10 железобетонных опор, сборке девяти пролетных строений, монтажу контактной сети.

Ранее сообщалось, что открытие моста через реку Зея в Приамурье при гарантированном обеспечении безопасности движения даст возможность увеличить скорость движения поездов до 120 км/ч, тогда как по действующему мосту, который используется уже более 100 лет, поезда идут со скоростью 40 км/ч. Сдача объекта в эксплуатацию и запуск движения поездов запланированы осенью 2019 года. Инвестиции ОАО «РЖД» в реализацию проекта составят 4,7 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6309982>

ТАСС; 2019.04.09; ГОСДУМА ВВОДИТ ЗАПРЕТ НА РАБОТУ МАШИНИСТАМИ ДЛЯ ПОДОЗРЕВАЕМЫХ В ТЕРРОРИЗМЕ ИЛИ ЭКСТРЕМИЗМЕ

Госдума во вторник приняла во II чтении законопроект, которым вводится запрет на непосредственно связанную с движением поездов работу для тех, кто включен в перечень лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму.

Необходимые поправки вносятся в закон «О железнодорожном транспорте в РФ». Согласно предложенным положениям, такие лица не будут приниматься на работу. Если же подозреваемый в причастности к терроризму или экстремизму фигурант этого составляемого правительством перечня уже числится сотрудником, то трудовой договор с ним подлежит расторжению по инициативе работодателя.

Согласно действующему законодательству, основанием для включения лица в перечень может послужить признание его судом виновным в терроризме и экстремизме, подозреваемым в совершении таких преступлений или же предъявлением ему официальных обвинений.

Кроме этого, законопроектом предусмотрено введение документа, подтверждающего право на «управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, моторвагонным подвижным составом» или специальным самоходным подвижным составом. Порядок выдачи или аннулирования такого свидетельства будет утверждаться

Министерством транспорта.

<https://tass.ru/obschestvo/6311188>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СТОЛИЧНЫЙ ОПЕРАТОР ЭЛЕКТРИЧЕК СТАЛ УЧАСТНИКОМ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА УРАЛЬСКОЙ ВСМ

АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) вошло в уставный капитал хозпартнерства «Уральская скоростная магистраль» (УСМ, занимается подготовкой и реализацией проекта строительства ВСМ Челябинск-Екатеринбург).

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», доля ЦППК в уставном капитале УСМ с 5 апреля 2019 года составляет 13,51%, или 50 млн рублей.

Как говорится в сообщении УСМ, генеральный директор ХП «Уральская скоростная магистраль» Сергей Бревнов отметил, что конечные цели проекта не достижимы без участия в нем перевозчика.

«В рамках подготовки ЦППК к вхождению в партнерство мы передали коллегам материалы проекта, представили текущие оценки прогнозируемых расходов и доходов, ознакомили с моделью перевозок. Сегодняшнее событие является закономерным

результатом нашей работы, и одновременно это лишь первый шаг. Основная работа нас ждет впереди», – приводятся в сообщении слова С.Бревнова.

Как сообщалось, стоимость строительства Уральской ВСМ оценивается в 360 млрд рублей. Проект предполагает 32-летний срок, а периметр концессии включает создание новой двухпутной высокоскоростной железнодорожной магистрали и сопутствующей инфраструктуры. В частности, планируется создание четырех промежуточных станций и вокзальных комплексов (аэропорты «Челябинск» и «Кольцово», города Снежинск и Сысерть), депо для высокоскоростного подвижного состава. Общее расстояние между конечными станциями составит около 218 км, время в пути будет занимать не более 1 часа 10 минут. Завершить строительство и ввести магистраль в эксплуатацию планируется в 2024 году.

В настоящее время в партнерстве «Уральская скоростная магистраль», кроме ЦППК, состоит еще 6 участников: Свердловская и Челябинская области, ЗАО УК «РВМ Капитал», ПАО «ЧТПЗ» (МОЕХ: СНЕР), группа РМК и ПАО «ММК». Стратегическим партнером проекта выступает ОАО «РЖД», с которым Челябинская и Свердловская области подписали соглашение о сотрудничестве.

ЦППК работает на всех столичных направлениях, кроме петербургского, а также в ряде других регионов Центральной России. 50% минус 2 акции – у ООО «МПК». Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», МПК принадлежит кипрской Fredlake Holdings Ltd, связываемой с Искандаром Махмудовым и Андреем Бокаревым. 25% + 1 акция ЦППК принадлежат ООО «Маршрутные системы», еще 12,7% – у Московской области. В июле 2018 года ЦППК выкупила 12,7% своих акций у ООО «Октопасс».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ ПЕТУХОВСКИЙ ЛМЗ ГРУППЫ РЖД

Арбитражный суд Курганской области признал АО «Петуховский литейно-механический завод» (ПЛМЗ, 100% акций принадлежат ОАО «Российские железные дороги») банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство, сообщается в материалах суда.

Подробности в материалах не раскрываются.

Вместе с тем, согласно материалам, опубликованным в ЕФРСБ, на первом собрании кредиторов 28 марта текущего года были приняты решения об утверждении арбитражным управляющим Дениса Акулинина (САУ «Авангард»), срока процедуры банкротства – 6 месяцев. Требования по ведению реестра возложены на арбитражного управляющего.

Общая сумма требований кредиторов с правом голоса по данным на 28 марта составила 18,9 млн рублей.

Процедуру банкротства ПЛМЗ инициировало в 2016 году ООО «Торговый дом Промышленная инвестиционная компания». В дальнейшем иски подавали и другие кредиторы, по некоторым из них завод рассчитался, в том числе с инициатором банкротства.

Проблемы у ПЛМЗ начались больше двух лет назад, у завода накопились большие долги по налогам и за энергоресурсы. Основной причиной образования налоговой задолженности предприятия стала потеря рынка, когда обслуживание локомотивов РЖД было передано сервисным организациям, что лишило завод гарантированного заказа. Кроме того, на балансе предприятия находится трансформаторная подстанция, содержание которой при маленькой загрузке невыгодно.

В ноябре 2018 года РЖД сообщили, что подготовили программу оздоровления и реконструкции ПЛМЗ. В свою очередь пресс-служба правительства региона сообщила, что 15 февраля на Российском инвестиционном форуме в Сочи врио губернатора Курганской области Вадим Шумков обсудил с представителями РЖД развитие ПЛМЗ, где РЖД еще раз подтвердили намерение создать условия для производства заводом новой продукции, в том числе для нужд РЖД.

ПЛМЗ изготавливает запчасти и инструменты для ремонта подвижного состава железнодорожного транспорта и пути. В 2011 году в рамках реформы на железнодорожном транспорте РЖД пробовали продать предприятие, но аукцион не состоялся.

Согласно годовой бухгалтерской отчетности ПЛМЗ, по итогам 2017 года завод увеличил чистый убыток до 82,914 млн рублей с 55,661 млн рублей по итогам 2016 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НАЧАЛЬНИКОМ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РЖД СТАЛ ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ ФИЛИАЛА ПО ЭКОНОМИКЕ

Начальником Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал ОАО «РЖД») стал Иван Колесников, который ранее занимал пост первого замначальника по экономике, финансам и корпоративной координации СвЖД, говорится в ее сообщении.

Руководство ОАО «РЖД» не стало продлевать контракт с начальником Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал РЖД) Алексеем Мироновым, обвиняемым во взяточничестве, сообщил «Интерфаксу» его адвокат Игорь Михайлович.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6314085>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОТДАТЬ ПЕРЕДАННОМУ РОСАТОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ ФУНКЦИИ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ В ПОРТАХ НА СМП

Функции по взиманию сборов в портах Сабетта, Дудинка и Певек могут быть переданы федеральному государственному унитарному гидрографическому предприятию, говорится в проекте приказа Минтранса, размещенном на портале проектов нормативных правовых актов.

«Дополнить абзацем в следующей редакции: «ФГУП «Гидрографическое предприятие» взимаются канальный, навигационный, маячный и ледокольный сборы в морских портах Сабетта, Дудинка и Певек», – отмечается в проекте документа о внесении изменений в приказ Минтранса РФ «Об утверждении перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах РФ».

В первоначальном варианте приказа значится, что канальный, навигационный, маячный, ледокольный сборы взимает ФГУП «Росморпорт» (по данным информационно-аналитической системы «СПАРК-Интерфакс» принадлежит Росимуществу).

ФГУП «Гидрографическое предприятие» принадлежало «Росморречфлоту», однако указом президента РФ было передано в собственность «Росатому». Соответствующий документ опубликован 1 апреля на официальном интернет-портале правовой информации. Согласно данным на сайте «Гидрографического предприятия», основной задачей компании является навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства в акватории Северного морского пути (СПМ).

В акватории Севморпути расположены шесть морских портов – Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

ТАСС; 2019.04.09; В 2018 ГОДУ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С СУДАМИ НА МОРЕ ВЫРОСЛО НА 18% – ГЕНПРОКУРАТУРА РФ

Количество аварий с морскими судами в 2018 году в России выросло на 18%, число погибших в них увеличилось почти в два раза. Об этом говорится в ежегодном докладе генерального прокурора РФ Юрия Чайки Совету Федерации. «В 2018 году отмечен рост на 18% числа аварийных случаев с судами на море (с 84 до 103), в результате которых погибло 40 человек (в 2017 году – 22)», – уточняется в документе. Основными причинами

аварийности являлись недостатки в организации несения ходовой навигационной вахты и штурманской службы на судах, нарушение нормативных документов, устанавливающих особенности судоходства в неблагоприятных гидрометеорологических условиях. «Кроме того, транспортными прокурорами выявлялись случаи перевозки пассажиров без лицензий, ненадлежащего контроля капитанов портов за деятельностью судоходных компаний в части подготовки судов к эксплуатации», – говорится в докладе. В результате рассмотрения актов прокурорского реагирования данные нарушения устранялись, виновные лица привлекались к ответственности. Генеральной прокуратурой проведена проверка исполнения Федеральным агентством морского и речного транспорта и его подведомственными организациями законодательства при расходовании бюджетных средств, выделенных на реализацию государственных программ развития водного транспорта. Вскрыты многочисленные нарушения, в том числе в сфере государственных закупок для нужд **Росморречфлота**. «В целях их устранения министру транспорта Российской Федерации внесено представление», – сообщается в докладе.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; НОВОРОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ МОДЕРНИЗИРУЕТ НА ТЕРМИНАЛЕ ИПП РЕЗЕРВУАРЫ ПОД УНИВЕРСАЛЬНУЮ ПЕРЕВАЛКУ

«Новоком» (Новороссийск) выполнит подрядные работы по проекту универсализации двух резервуаров емкостью 18 тыс. кубометров каждый на терминале по перевалке нефтепродуктов и жидких минеральных удобрений в порту Новороссийска – ООО «ИПП» (входит в группу НМТП).

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», «Новоком» стал победителем соответствующего конкурса, предложив заключить контракт по цене 26,132 млн рублей при максимальной цене 26,538 млн рублей. Согласно документу, подрядчику предстоит выполнить строительно-монтажные работы по объекту «Техническое перевооружение «ИПП» под перевалку легковоспламеняющихся жидкостей и базовых масел» – универсализация резервуаров №7 и №8 (используются для перевалки дизельного топлива).

Работы будут проводиться для расширения номенклатуры переваливаемых грузов и привлечения дополнительных клиентов. Срок проведения работ – 210 календарных дней с даты передачи объектов в работу по акту приема-передачи.

В конкурсе также участвовала еще одна новороссийская компания – ООО «Асстек-Н», ее предложение соответствовало максимальной цене.

«ИПП» специализируется на приеме, хранении и перевалке нефтепродуктов и жидких минеральных удобрений, а также судового бункеровочного топлива. Грузы на терминал поступают в железнодорожных и автомобильных цистернах. Доля «ИПП» в общем объеме перевалки нефтепродуктов в акватории порта Новороссийск составляет около 25%.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ПАО «НМТП» (МОЕХ: NMTP) владеет 100% в уставном капитале терминала.

ООО «Новоком» зарегистрировано в Новороссийске в 2005 году, основной виде деятельности – покупка и продажа собственного недвижимого имущества. 50% в уставном капитале компании принадлежит Дмитрию Ермаченко, еще столько же у Светланы Тарасенко.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПЕТЕРБУРГСКОЕ ООО ОБРАТИЛОСЬ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

ООО «Обеспечение флота» (Санкт-Петербург) обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Сумма исковых требований составляет 788 тыс. рублей, подробности не раскрываются. Из материалов картотеки арбитражных дел следует, что в октябре 2018 года «Обеспечение флота» отсудило у ММП 763 тыс. рублей долга за поставленные товары. В декабре прошлого года ММП пыталось обжаловать это решение Арбитражного суда Мурманской области в Тринадцатом апелляционном арбитражном суде, но жалоба была возвращена парому из-за того, что она была подана с нарушениями.

Между тем ООО «Кольский нефтяной терминал» (Мурманск) 8 апреля обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с иском о взыскании долга с ММП в размере 39,5 млн рублей.

Ранее с заявлениями о банкротстве ММП в арбитраж обращались АО «Центр судоремонта (ЦС) «Звездочка» (входит в ОСК) и ООО «Альянс Плюс», но позднее они отозвали свои заявления.

ММП в настоящее время испытывает трудности с финансированием. В 2018 году прошли задержания и аресты нескольких судов паромства в портах разных стран. Были проблемы с задолженностью по заработной плате. Северо-Западное следственное управление Следственного комитета РФ на транспорте сообщало о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.145.1 УК РФ (частичная невыплата свыше трех месяцев заработной платы). По данным следствия, сотрудники паромства не получили зарплату на общую сумму более 8,7 млн рублей.

В январе и марте текущего года теплоходы ММП «Поморье» и «Кузьма Минин» были проданы на аукционах в США и Великобритании. Кроме того, 15 февраля ММП продало за 150 млн рублей танкер «Варзуга». Также в декабре прошлого года руководство ММП приняло решение о прекращении деятельности базы отдыха «Арктика», в марте 2019 года – обособленного подразделения ММП в Архангельске «БЭРНК».

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% – Николаю Куликову, 0,91% – АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск), 0,0025% – Александру Брынцеву. При этом Н.Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии».

В 2018 году ММП получило 1,077 млрд чистого убытка по РСБУ против 90,67 млн рублей прибыли годом ранее.

Согласно выписке из ЕГРЮЛ, ООО «Обеспечение флотом» занимается вспомогательной деятельностью, связанной с морским, сухопутным, внутренним и воздушным транспортом, а также неспециализированной оптовой торговлей. Учредителем компании является Евгения Кошечева, гендиректором – Алексей Крупин.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ФАС ПОЛУЧИЛА ШАНС ИЗМЕНИТЬ СОСТАВ АКЦИОНЕРОВ «ПОРТА ПЕРМЬ»

Верховный суд (ВС) РФ во вторник отправил на новое рассмотрение спор о легитимности сделок с акциями АО «Порт Пермь», в результате которых, по мнению Федеральной антимонопольной службы (ФАС), косвенный контроль над стратегическим предприятием для обороны страны перешел к иностранному инвестору Чарльзу Батлеру, передал корреспондент «Интерфакса» из зала суда.

Судебная коллегия по экономическим спорам ВС РФ удовлетворила жалобу ФАС и отменила решения трех нижестоящих судов, отказавшихся признавать недействительными оспариваемые сделки.

Спор возник из-за 14 сделок с акциями порта, состоявшихся в 2011, 2015 и 2016 годах. В результате дополнительной эмиссии акций порта в 2011 году и последовавших за ней сделок 79% акций порта перешло к чешским компаниям Amager, «Bosworth, SE» и гражданке России Анне Сайгиной. По мнению ФАС, они подконтрольны Ч.Батлеру,

бывшему гендиректору порта. При этом у входящих в одну группу компаний Innerwake Limited и Mabina Limited количество акций по итогам допэмиссии суммарно снизилось с 31,58% до 6,319%.

С иском о признании этих сделок недействительными ФАС обратилась в суд в апреле 2017 года после того, как из письма ФСБ России в августе 2016 года узнала об установлении контроля над портом иностранцем Ч.Батлером, приводится в материалах дела позиция антимонопольного органа.

По мнению ФАС, это произошло с нарушением закона N57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства». Он требует предварительного согласования с правительством сделок, в результате которых иностранное лицо получает право прямо или косвенно распоряжаться более чем 50% акций российского стратегического предприятия. Но согласие на оспариваемые сделки не запрашивалось, а «Порт Пермь» является стратегическим предприятием, так как включен в реестр субъектов естественных монополий на транспорте и его доля на рынке оказания услуг в речных портах в Перми более 50%, объясняет ФАС.

Антимонопольный орган ссылается на наличие связи между Ч.Батлером и чешскими компаниями-акционерами, А.Сайгиной, следует из материалов дела. Об этом свидетельствует, по мнению ФАС, избрание в 2010-2015 годах в совет директоров порта самого Ч.Батлера, его сестры, гражданской жены, доверенного лица. С июня 2015 года в совет директоров избираются лица, которые в разное время были представителями по доверенности чешских компаний или сотрудниками порта, с которыми у Ч.Батлера, согласно показаниям бывшего гендиректора порта Кинцла Марека, установлены тесные деловые связи.

Ответчики – «Порт Пермь», его действующие акционеры Amager, «Bosworth, SE», А.Сайгина, бывший акционер, гражданка Чехии Нинел Схейбалова – отрицают наличие связи с Ч.Батлером и считают, что иск направлен на изменение состава акционеров, а сам порт не относится к стратегическим предприятиям. По их мнению, ФАС пропустила трехлетний срок для обращения в суд. Во-первых, Пермское управление ФАС по отдельности согласовывало оспариваемые сделки, а потому антимонопольный орган должен был знать о начале их исполнения в 2011 году. Во-вторых, сведения о них были размещены в общедоступных источниках и публиковались при раскрытии информации в форме публикации списков аффилированных лиц и ежеквартальных отчетов, говорят ответчики.

Три нижестоящих судебных инстанции согласились с их доводом о пропуске срока для обращения в суд и отказались рассматривать претензии ФАС по существу. Но ФАС обжаловала эти решения в ВС РФ.

В ходе судебного разбирательства представители ФАС настаивали на том, что срок исковой давности нужно отсчитывать не с момента сделок, а с даты получения письма от ФСБ в августе 2016 года. Из него в службе узнали о том, что стратегическое предприятие перешло под контроль иностранца, рассказывали представители антимонопольного органа. До этого момента, по их словам, у ФАС не было повода сомневаться в сделках, так как каждая сама по себе не подпадает под регулирование 57-ФЗ и не требует согласования с правительством.

По мнению представителей ФАС, согласование Пермским управлением сделок с акциями порта не свидетельствует об осведомленности о них головного управления, так как региональные подразделения – самостоятельные юрлица. В ходе согласования сделок Пермское управление не могло установить факт косвенного контроля иностранного инвестора, поскольку это не входит в его полномочия, такие вопросы относятся к компетенции центрального аппарата ФАС, следовало из объяснений представителей службы.

«В Пермское управление (ФАС – ИФ), действительно, подавались ходатайства о совершении сделок в рамках контроля концентрации. Но даже из самого пакета этих документов следует, что целью подачи ходатайств не является определение в данном случае антимонопольным органом установления иностранным инвестором контроля над акционерным обществом. Речь идет исключительно о последствиях совершения сделки для конкуренции на определенном товарном рынке», – сказала представитель ФАС Лариса Вовкивская.

Ответчики эти аргументы отвергали. Антимонопольный орган знал о сделках, а также о том, какие проценты у кого из акционеров в результате будут, но никаких действий для их оспаривания в установленный законом срок не предпринял, настаивал представитель Н.Схейбаловой Андрей Баев. Он подчеркнул, что ФАС обратилась в суд, когда совокупная доля иностранного участия в порту снизилась со 100% до 48%, а потому сейчас нарушения закона N57-ФЗ нет.

Кроме того, по мнению А.Баева, иск направлен на защиту интересов миноритариев, потому что, как считает ФАС, их доля снизилась в результате проведения допэмиссии. «Спор направлен на перераспределение пакетов акций между мажоритарными акционерами и миноритарными, в пользу миноритариев», – заявил он.

В результате судебная коллегия по экономическим спорам ВС РФ отменила решения нижестоящих судов и отправила дело на новое рассмотрение в Арбитражный суд Пермского края.

АО «Порт Пермь» осуществляет доставку грузов собственным флотом в пункты Камского и Волжского бассейнов. На территории порта имеются склады временного таможенного хранения. Предприятие располагает инфраструктурой для организации погрузочно-разгрузочных работ на речных судах и судах смешанного типа «река-море», железнодорожных вагонах, автотранспорте, также имеет свой грузовой флот (буксиры-толкачи и баржи).

Согласно данным Росстата в системе «СПАРК-Интерфакс», в числе акционеров АО «Порт Пермь» значатся две чешских компании – «Amager, s.r.o.» (24,9%) и «Bosworth, SE» (23,68%). Согласно списку аффилированных лиц на конец марта 2019 года, 29,89% уставного капитала принадлежит А.Сайгиной.

По данным «СПАРК-Интерфакс», Чарльз Алексей Батлер окончил Лондонскую школу экономики, ранее входил в состав совета директоров АО «Порт Пермь», а с 2014 по 2016 год являлся гендиректором компании. На конец 2018 года в совет директоров входили Алексей Болотов, Ленка Мала, Андрей Мальцев, Павел Мусил и А.Сайгина.

В настоящее время гендиректором компании является Эдуард Лившиц – бывший начальник Пермского гарнизона и экс-руководитель территориального управления Росприроднадзора по Пермскому краю.

ТАСС; 2019.04.09; ГОСДУМА УЖЕСТОЧИЛА ШТРАФЫ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ

Госдума приняла во вторник в третьем, окончательном чтении поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП) об ужесточении штрафов за нарушение правил в области использования и охраны водных объектов.

<https://tass.ru/obschestvo/6310895>

ТАСС; 2019.04.09; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ОЗДОРОВЛЕНИЕ ВОЛГИ»

Губернатор Владимирской области Владимир Сипягин обратился к вице-премьеру РФ Алексею Гордееву с просьбой включить регион в федеральный проект «Оздоровление Волги» (входит в **нацпроект** «Экология»), сообщается во вторник на сайте правительства РФ по итогам рабочей встречи вице-преьера и главы области.

«Глава региона также обратился к вице-премьеру с рядом просьб, в том числе о включении Владимирской области в федеральный проект «Оздоровление Волги» в рамках реализации национального проекта «Экология». На сегодняшний день из малых рек Владимирской области в Волгу ежегодно поступает до полумиллиона кубометров воды из требующих реконструкции очистных сооружений», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6314867>

ТАСС; 2019.04.10; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧИНАЮТСЯ СЕЗОН НАВИГАЦИИ НА НЕВЕ И НОЧНЫЕ РАЗВОДКИ МОСТОВ

Сезон навигации на Неве и ночные разводки мостов для пропуска судов начинаются в Санкт-Петербурге в среду, сообщили ТАСС в пресс-службе госучреждения «Мостотрест», на балансе которого находятся все мосты города.

«10 апреля 2019 года стартует навигационный период для разводки мостов на реке Неве и реке Малой Неве», – сказали в пресс-службе.

В учреждении добавили, что пока Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей не получала заявок на прохождение судов по Неве, поэтому ночью 10 апреля мосты не будут разводиться для пропуска кораблей. В этом году в городе уже проводятся технологические разводки мостов для проверки работы механизмов после зимнего периода, 10 апреля с 01:30 мск до 04:30 мск запланирована технологическая разводка Гренадерского моста.

В «Мостотресте» отметили, что график разводки мостов в 2019 году не изменился по сравнению с прошлым годом – при наличии заявок два раза за ночь будут разводиться Володарский, Дворцовый, Благовещенский и Тучков мосты, остальные переправы будут разводить один раз за ночь. Разводка Сампсониевского, Гренадерского и Кантемировского мостов через реку Большая Невка производится также по предварительной заявке от судовладельцев, которая должна поступить за двое суток. В случае отсутствия заявок мосты разводиться не будут, добавили в пресс-службе.

Разводные мосты являются символом Петербурга, обычно их разводят в ночное время для прохода судов. На процесс разводки мостов в период навигации каждую ночь приходят смотреть тысячи туристов. Всего в городе насчитывается более 400 мостов. Жители города и туристы также ежегодно могут увидеть и дневные разводки мостов, которые проводятся по особым случаям – на репетиции и параде ко Дню Военно-морского флота, а также на День работника морского и речного флота.

<https://tass.ru/v-strane/6315563>

ТАСС; 2019.04.09; ВЛАСТИ ВОЛГОГРАДА ОТРЕСТАВРИРУЮТ ПАРОХОД, УЧАСТВОВАВШИЙ В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ

Пожарный пароход «Гаситель», который был задействован в Сталинградской битве и с 1977 года установлен в качестве памятника на Центральной набережной Волгограда, отреставрируют по просьбе ветеранов Великой Отечественной войны до конца этого года, сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе администрации.

<https://tass.ru/obschestvo/6314186>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; РФ ХОЧЕТ РАЗРЕШИТЬ БЕСПОШЛИННЫЙ ВВОЗ ИНОСТРАННЫХ VIP-САМОЛЕТОВ ЕМКОСТЬЮ ДО 19 КРЕСЕЛ – ИСТОЧНИК

Россия предложила освободить от уплаты таможенных пошлин и налогов временно ввозимые в ЕАЭС самолеты бизнес-авиации вместимостью до 19 пассажирских мест.

Как ожидается, решение будет принято на заседании совета Евразийской экономической комиссии в конце апреля, рассказал «Интерфаксу» источник в финансово-экономическом блоке правительства.

«Проект решения предусматривает распространение полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов на временно ввозимые пассажирские самолеты бизнес-класса на не более чем 19 пассажирских мест, с массой пустого снаряженного аппарата от 20 до 30 тонн, находящиеся в собственности иностранных лиц», – уточнил собеседник агентства. При этом VIP-лайнеры должны использоваться для некоммерческих чартерных рейсов в пределах ЕАЭС, добавил он.

Максимальный срок временного нахождения самолетов без уплаты пошлин и налогов – 30 дней со дня помещения под такую процедуру. При этом общая продолжительность нахождения лайнера на территории союза не должна превышать 180 дней в течение одного года.

По словам источника агентства, под указанное описание подходит «большая часть самолетов Cessna, Citation, Gulfstream, Falcon, Embraer, Bombardier, Beechcraft и Pilatus».

«По имеющимся данным, в указанной размерности в настоящее время выпускаются самолеты L-410 в VIP-комплектации. В будущем планируется производить (в бизнес-версии – ИФ) самолеты Ил-114, «Байкал», L-610», – сказал собеседник.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; МИНТРАНС РФ ПРЕДСТАВИЛ ПОЗИЦИЮ ПО ПРОДЛЕНИЮ БЕСПОШЛИННОГО ВВОЗА ИНОСТРАННЫХ САМОЛЁТОВ

Минтранс РФ считает нецелесообразным продление после 31 декабря 2019 года беспошлинного ввоза иностранных самолетов в случае принятия законопроекта об освобождении от НДС воздушных судов, подлежащих регистрации в госреестре РФ, но предлагает включить гражданские самолеты в решение Таможенного союза от 2009 года об освобождении от ввозных пошлин, продлив, таким образом, беспошлинный ввоз до 2023 года, сообщил РИА Новости представитель **Минтранса** РФ. Президент России Владимир Путин поручил до 15 апреля сформировать позицию РФ о целесообразности продления после 31 декабря 2019 года режима ввоза иностранных пассажирских самолетов. «Минфином России разработан законопроект «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации», в части налогового стимулирования развития гражданской авиации в России. Проектом предусматривается освобождение от обложения НДС ввозимых в Россию гражданских воздушных судов, подлежащих регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ», – сказал представитель **Минтранса**. «В случае принятия законопроекта **Минтранс** считает нецелесообразным продление после 31 декабря 2019 года режима временного ввоза с освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов, установленного решением комиссии Таможенного союза в 2010 году», – отметил он. Представитель ведомства также отметил, что в отношении турбореактивных среднемагистральных воздушных судов вместимостью от 50 до 300 человек, ввозимых в страны ЕАЭС, в целях использования в пределах территории государства – члена ЕАЭС, а также для перевозок между странами ЕАЭС или международных перевозок, решением комиссии Таможенного союза от 2009 года установлено освобождение от ввозных таможенных пошлин до 31 декабря 2023 года включительно. «В случае отмены продления режима временного ввоза считаем целесообразным рассмотреть вопрос включения в решение комиссии Таможенного союза от 2009 года гражданских пассажирских самолетов, в целях распространения на них освобождения от ввозных таможенных пошлин», – отметил представитель **Минтранса**. По его словам, позиция **Минтранса** России направлена в Минпромторг

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЗАКОНОПРОЕКТ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЙ ПОЛЕТЫ В НОРИЛЬСК КОНКУРЕНТОВ NORDSTAR, ПОДДЕРЖАН КОМИТЕТОМ ГОСДУМЫ

Комитет Госдумы РФ по экономической политике на заседании во вторник поддержал законопроект, который позволяет ограничить полеты в аэропорт Норильска конкурентов аффилированной с ним авиакомпании NordStar.

Законопроект был внесен в Госдуму правительством РФ в марте.

Поправки вносятся в закон о защите конкуренции. Его действующая редакция запрещает органам власти и хозяйствующими субъектами заключать соглашения, которые приводят к ограничению или устранению конкуренции. Авторы законопроекта предлагают наделить правительство правом «определять отдельные случаи допустимости» таких соглашений, если те «направлены на совершенствование производства и получение покупателями преимуществ, соразмерных преимуществам, полученным хозяйствующими субъектами».

Из пояснительной записки к законопроекту следует, что он разработан по указанию президента Владимира Путина. Президент поручал внести изменения в закон «в целях определения допустимости соглашения между федеральными органами исполнительной власти, правительством Красноярского края, аэропортом и АО «Авиакомпания «НордСтар» об особом режиме осуществления хозяйственной деятельности при организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок авиаперевозок».

При этом указание президента последовало за обращением правительства Красноярского края. В Норильске всего один аэропорт, и NordStar – его основной перевозчик (оба контролируются «Норникелем» (МОЕХ: GMKN)). В 2017 году компания перевезла 298 тыс. человек, или 64% всех пассажиров. Но после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «планируется увеличение числа авиакомпаний, которые могут осуществлять полеты в летний высокодоходный сезон», говорится в пояснительной записке. «По информации правительства Красноярского края, указанная ситуация может негативно отразиться на финансово-экономическом состоянии АО «Авиакомпания «НордСтар», осуществляющего полеты, в том числе в низкодоходный зимний период, что создает риск нестабильного авиасообщения в регионе», – отмечается в записке.

В отзыве комитета по экономической политике говорится, что в качестве исключения из правил и для достижения преимуществ для социально-экономического развития региона законопроект рекомендован к принятию. «Комитет обращает внимание, что подобное прецедентное изменение законодательства открывает неограниченные возможности для признания допустимыми соглашений, в результате которых могут быть ограничен доступ на рынок, изменены тарифы, применены иные нерыночные и неконкурентные решения», – говорится в отзыве комитета.

Законопроект планируется рассмотреть на заседании Госдумы в первом чтении 16 апреля.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В МАРТЕ НА 13%, ДО 8,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Авиакомпании РФ увеличили перевозки в марте 2019 года на 13% относительно аналогичного периода прошлого года, до 8,86 млн человек, сообщила Росавиация, ссылаясь на оперативные данные.

Рост перевозок показала, в том числе, крупнейшая авиакомпания страны «Аэрофлот – российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT), которая обслужила почти 3 млн пассажиров (+13,8%). «Сибирь» (летает под брендом S7) перевезла 908,2 тыс. человек (+13,6%). Входящая в группу «Аэрофлот» авиакомпания «Победа» перевезла 726,4 тыс. пассажиров (+47,4%), «Россия» – 711,3 тыс. человек (+9,1%). «Уральскими авиалиниями» в марте воспользовались 662,5 тыс. пассажиров (+8,8%).

Пассажирооборот всех авиакомпаний РФ в прошлом месяце достиг отметки в 23,16 млрд пассажиро-километров, с начала года показатель составил 64,6 млрд пассажиро-километров.

Уточненные данные о перевозках Росавиация опубликует в конце этого месяца.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.10; В РОССИИ СОКРАТИТСЯ КОЛИЧЕСТВО ВЕРТОЛЕТНЫХ ЗАВОДОВ; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ПЕРЕВЕДУТ СВОЙ ЗАВОД В БАШКИРИИ С КОНЕЧНОЙ СБОРКИ НА ВЫПУСК КОМПЛЕКТУЮЩИХ

О предстоящем прекращении конечной сборки вертолетов в Кумертау (Республика Башкортостан) рассказал в интервью «Ведомостям» гендиректор «Вертолетов России» Андрей Богинский. «У нас нет задачи закрыть Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП), а есть задача сделать из него конкурентоспособного комплектатора», – отметил он.

КумАПП производит и продает всего 8-12 вертолетов в год – Ка-32 и легкие Ка-226 – и в основном сфокусировано на модернизации и ремонте ранее поставленной техники, продолжает топ-менеджер. «Мы давно приняли решение, что легкий вертолет Ка-226 для Индии будет производиться на Улан-Удэнском заводе. Ожидается заключение контракта с Индией на производство 200 машин: 60 – в России, 140 – в Индии с локализацией более 50%. Под это в Улан-Удэ строится сборочная линия, логично, чтобы с запуском линии остался один производитель Ка-226», – объяснил Богинский.

Второй вопрос – Ка-32. Это специфический вертолет, предназначен для пожаротушения, поиска и спасения, есть устойчивый спрос на 3-4 машины в год. Из-за особенностей редуктора у него довольно небольшой салон, поэтому для перевозки пассажиров его использовать нецелесообразно, говорит он. Но таких машин было выпущено около 200, много поставлено за рубеж – это потенциал для модернизации, а сборку в небольших количествах имеет смысл перенести. Ближайшая площадка – Казань.

В холдинг «Вертолеты России» входит пять вертолетных заводов: помимо КумАПП, это Казанский, Ростовский и Улан-Удэнский заводы, а также Арсеньевский авиационный комплекс «Прогресс» в Приморском крае. В 2018 г. они поставили около 200 вертолетов, а в этом году планируют 250, рассказал Богинский.

«Сроков, когда будет остановлена конечная сборка в Кумертау, пока нет, резких действий и шагов мы предпринимать не будем», – продолжает Богинский. КумАПП, по его словам, продолжит основную работу по вертолетам: сборку фюзеляжа, навеску основных систем и агрегатов, а финальная сборка, облет будут в будущем перенесены в Казань. Мы ставим задачу при любых преобразованиях на заводах в моногородах (Кумертау и Арсеньев) не снизить выплаты налогов в местные бюджеты и занятость, подчеркивает Богинский.

«В принципе, «Вертолеты России» могли бы закрыть конечную сборку и на «Прогрессе», но теперь, после модернизации завода под гособоронзаказ, это вряд ли произойдет», – говорит человек, близкий к холдингу. «ААК «Прогресс» имеет стабильную загрузку по производству вертолетов Ка-52, в рамках гособоронзаказа предприятие обеспечено контрактами до 2022 г. с перспективой дальнейших заказов до 2027 г. Кроме того, в соответствии с программой диверсификации в 2019 г. на заводе начнется серийный выпуск гражданских вертолетов Ка-62, в производственный план текущего года заложены четыре машины данного типа», – говорит представитель холдинга.

До сих пор ни один государственный авиастроительный холдинг не отказывался от конечной сборки на своих заводах. Конечная сборка требует огромных дополнительных площадей, в том числе под аэродромы. Хотя планы сократить количество заводо-финалистов есть и у Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

«Мы прорабатываем различные сценарии снижения затрат на ряде предприятий за счет отказа от содержания аэропортовых хозяйств, лётно-испытательных комплексов и

аэродромов, переориентации на агрегатное производство. В ближайшие 10 лет нам надо оптимизировать до 40% площадей, сделать наши предприятия более продуктивными», – рассказывал в августе 2018 г. «Ведомостям» президент ОАК Юрий Слюсарь. ОАК продолжает работу в этом направлении, отметил представитель холдинга.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/10/798721-rossii-sokratitsya-vertoletnih>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.10; ГЕНДИРЕКТОР «ВЕРТОЛЕТОВ РОССИИ»: «ЕСТЬ ЗАДАЧА НАРАЩИВАТЬ ВЫПУСК ГРАЖДАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ»; АНДРЕЙ БОГИНСКИЙ – О ТОМ, ПОЧЕМУ ХОЛДИНГ СОКРАТИТ ЧИСЛО ВЕРТОЛЕТНЫХ ЗАВОДОВ, КАК БУДЕТ ОБНОВЛЯТЬ ГРАЖДАНСКИЙ ПАРК, И О ПЕРСПЕКТИВНЫХ БОЕВЫХ МАШИНАХ

Андрей Богинский возглавил «Вертолеты России» два года назад, при нем холдинг сумел сразу взять курс на диверсификацию: в несколько раз увеличил выпуск гражданских вертолетов. Это позволило не допустить падения производства в условиях снижающихся военных заказов. А в этом году холдинг даже планирует резкий рост – впервые с 2012 г.

Но этого авиастроительной отрасли мало, в прошлом году она вернулась к идее ограничить срок эксплуатации вертолетов 25 годами. Это напугало авиакомпании, ведь основу российского вертолетного парка составляют Ми-8Т, большинство из которых уже старше 25 лет. Никаких резких решений, запретов, которые бы повредили авиакомпаниям, принято не будет, успокаивает Богинский. Но парк обновлять все равно придется – сейчас или через несколько лет, предупреждает топ-менеджер.

В интервью «Ведомостям» он также рассказал об экспорте гражданских и боевых вертолетов, импортозамещении попавших под санкции комплектующих и предпочтениях Минобороны в закупках.

- Вся вертолетная отрасль обсуждает возможную принудительную замену советских вертолетов путем запрета эксплуатации машин старше 25 лет. При этом средний вертолет Ми-8Т – самый массовый в мире – до сих пор составляет основу парка всех авиакомпаний. Так ли авиастроению нужна эта мера, которую, как считается, продвигает ваш акционер «Ростех»?

- Вы знаете, никто вот так специально не продвигает. Мы как разработчик и производитель видим необходимость стимулировать приобретение новой техники, которая была бы более безопасна и комфортна для пассажиров и экипажей. Никто никогда не говорил, что будут выведены из эксплуатации вертолеты старше 25 лет, – это некоторое нагнетание идет.

Андрей Богинский

гендиректор холдинга «Вертолеты России»

Родился в 1974 г. в Брянске. В 1996 г. окончил Новый гуманитарный университет Московского центра образования Натальи Нестеровой по специальности «менеджмент», в 2000 г. – Дипломатическую академию МИД. Кандидат экономических наук

1994 начал карьеру в банковской сфере экономистом в банке «Национальный кредит». С

1995 – в банке «СБС-агро»: прошел путь от консультанта по кредитам до директора

филиала. С 1999 г. – управляющий отделением, затем директор по округу банка «Первое общество взаимного кредита». С 2004 г. заместитель предправления «Русского банка развития»

2006 вице-президент по финансам «АвтоВАЗа»

2010 заместитель гендиректора по экономике и финансам Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ)

2012 директор департамента авиационной промышленности Минпромторга

2015 заместитель министра промышленности и торговли

2017 генеральный директор АО «Вертолеты России»

На российском рынке есть случаи, когда нефтегазовые компании, закупая вертолетные услуги, сами вводят требование в тендер, что их сотрудников, вахтовиков должны перевозить машины не старше 25 лет (с 2017 г. такое требование ввела «Роснефть». – «Ведомости»). А в Бразилии, например, у нефтегазовых компаний эти условия еще жестче: перевозка машинами не старше 10 лет. Но остаются перевозки грузов, другие авиационные работы. О полном запрете никто не говорил.

Статистика – вещь упрямая: у нас один из самых старых парков в мире, в других странах-производителях он гораздо моложе, например в Европе средний возраст вертолетов – 20 лет, в АТР – 18 лет. У России зарегистрированный парк вертолетов – 2300 единиц. Из них примерно 60% старше 25 лет, в том числе 20% – старше 35 лет.

Вертолеты Ми-2 производились с 1963 по 1993 г. Его нормативный срок службы с продлением ресурса – порядка 40 лет. Ми-8Т производились с 1965 по 1996 г., ресурс порядка 35 лет. Мы не говорим о том, что они старые, в авиации это условно, есть понятие «летная годность». Но они скоро начнут выходить из эксплуатации, мы просто не сможем продлевать им ресурс. Не говоря о том, что даже с 1996 г. прошло 22 года, за это время далеко вперед ушло развитие радиолокационных систем, систем авионики, связи. Технику надо обновлять. Мы не будем делать этого специально, но настанет момент, когда мы скажем авиакомпаниям: все, ресурс на Ми-8Т больше продлевать не можем. Что они будут делать? Повесят амбарный замок и уйдут?

- Но до этого момента, считают вертолетчики, их машины 25+ могли бы еще лет 10 полетать.

- А дальше-то что? Если они через 10 лет собираются закрыться, то это, наверное, аргумент. «Ростех» как раз просит правительство помочь разработать механизм обновления парка и инструменты поддержки транспортной отрасли. Определенные механизмы уже существуют: государство субсидирует лизинговым компаниям проценты на кредиты под покупку отечественных самолетов и вертолетов. Есть субсидии Минпромторга на освоение новых типов летательных аппаратов – ведь для этого надо закупить комплекс оборудования для наземного обслуживания, создать пул запчастей, переобучить летный состав. У **Минтранса** есть постановление правительства по субсидированию пассажирских перевозок, мы туда просим включить и вертолетные перевозки. Мы с Минпромторгом проработали схему trade-in, чтобы у эксплуатантов выкупалась старая техника в зачет покупки новой.

Мы ни в коем случае не выступаем за жесткие решения, которые негативно повлияли бы на авиакомпании, – зачем нам рубить сук, на котором мы вместе сидим?

- Какие преимущества у современного Ми-8АМТ/МТВ над советским Ми-8Т?

- Основное – тяговооруженность. У Ми-8АМТ/МТВ двигатели мощнее как на взлетном, так и на крейсерском режиме – как минимум на 500 л. с. Это позволяет ему уверенно себя чувствовать в тяжелых климатических условиях, тяги хватает на перевозку людей или грузов при жаре, холоде, в горных условиях. Он устойчивее при сильном ветре. Например, мы сделали арктический вертолет: у него термоматериал в салоне, позволяющий сохранять тепло, специальная система подогрева масла в редукторе, чтобы на морозе двигатель заводился. Устройство для разогрева пищи. Плюс у Ми-8АМТ/МТВ современная авионика.

- На Вертолетном форуме в Казани небольшие авиакомпании говорили, что они не могут привлечь кредит на покупку нового вертолета или взять его в лизинг.

- А завтра они почему смогут? Что поменяется? Техника-то стареет. Мы призываем эксплуатантов уже сейчас задуматься, что делать дальше. Невозможно же бесконечно продлевать ресурс вертолетов! Мы с лизинговыми компаниями прорабатываем механизмы операционного лизинга.

- Советские вертолеты у авиакомпаний в собственности, а при обновлении парка им придется платить за лизинг. Всю отрасль и крупнейшего игрока «Ютэйр – вертолетные

услуги» ждет смена бизнес-модели. Есть опасения, что если в стоимость летного часа заложить лизинг, то часть спроса на вертолетные перевозки просто исчезнет.

- Плюс техника со времен Советского Союза уже давно самортизировала. Понятно, что стоимость летного часа будет различаться, если закладывать в амортизацию лизинговые платежи. Но когда-то задуматься об этом нужно. Наша общая задача – авиакомпаний, моя – найти баланс между безопасной эксплуатацией, стоимостью владения, стоимостью летного часа. Это большая серьезная работа.

- Когда правительство может принять решение? Авиакомпании опасаются, что оно будет максимально жестким для них, ведь в административном ресурсе им не сравниться с «Ростехом».

- Мы вопрос не педалируем, никаких сроков не называем. Мы хотим выстраивать отношения на цивилизованных условиях. Повторю: никто никогда не говорил, что планируется ввести запрет на эксплуатацию вертолетов старше 25 лет.

- Каков потенциальный размер российского гражданского рынка на ближайшие годы?

- С учетом замены неизбежно выбывающей техники и роста вертолетных пассажирских перевозок на 7% в год (этот рост мы видим сегодня), развития транспортной доступности Дальнего Востока и развития Арктики плюс, конечно, программы санитарной авиации – это порядка 100 вертолетов разного класса в год.

- Это с какого года?

- Да хоть с текущего.

- Вы можете столько гражданских машин выпускать? Ведь еще в 2016 г. холдинг произвел только 16 шт.

- Конечно, можем. Только «Ансатов» мы готовы выпускать минимум 60 шт. в год. В 2017 и 2018 гг. мы произвели и передали почти по 70 гражданских вертолетов. В условиях значительного снижения военного экспорта и гособоронзаказа гражданские поставки позволяют развивать заводы и КБ.

- Сообщалось, что в 2017 г. вы поставили 221 вертолет. В 2018 г. – около 200. Почему снижение?

- Цифра за 2017 г. – это с учетом модернизированных машин: для них нужны опытно-конструкторские работы, поэтому они включаются в статистику поставок. По новым машинам показатели за 2018 г. примерно сопоставимы с 2017-м. В дальнейшем планируем рост. В частности, в 2019 г. рассчитываем выйти на цифру порядка 250 машин.

- За счет чего планируете обеспечить такой рост?

- В первую очередь мы рассчитываем на рост в гражданском сегменте, имея в виду такие крупные проекты с участием «Ростеха», как Национальная служба санитарной авиации и использование «Ансатов» для корпоративных перевозок при участии лизинговой компании «Авиакапитал сервис». Есть и экспортный потенциал, который нам помог раскрыть прошлогодний демотур вертолетов Ми-171А2 и «Ансат» в Китае и странах Юго-Восточной Азии. У нас подписан контракт на поставку 20 «Ансатов» в интересах Ассоциации медицины катастроф КНР, и еще порядка 50 мягких заказов на Ми-171А2 и «Ансат» мы собрали по странам Юго-Восточной Азии, сейчас работаем над их воплощением в виде твердых контрактов.

Падение военного рынка

- Получается, поставки военных вертолетов примерно со 170 шт. в 2016 г. упали примерно до 130 шт. в 2017 и 2018 гг.

- Снижение рынка военно-технического сотрудничества (ВТС) – прогнозное. Поставки, и не только военные, снижаются у всех. Пожалуйста: Airbus в 2013 г. поставил 460 вертолетов, в 2017-м – 368. Sikorsky – соответственно 245 и 184 шт. Bell – 236 и 157. И так далее. Поэтому мы свои позиции на военном рынке не сдаем – наша глобальная доля составляет 15,5%. А на гражданском рынке позиции усиливаем. В денежном выражении

наша доля на мировом рынке вертолетов гражданского назначения в 2016 г. составляла 4%, в 2017 г. – уже 10%, а по итогам 2018 г. прогнозируем примерно 11%.

- Сколько планируете поставлять военных вертолетов в ближайшие годы?

- Пройден пик перевооружения нашей техникой за рубежом, в тех странах, которые исторически являются нашими крупными партнерами, – Китае, Индии, Алжире, Египте, Малайзии, Мьянме. Военный экспорт, по нашим оценкам, будет составлять 30-40 вертолетов в год. Для сравнения: в 2011-2017 гг. мы поставили 650 вертолетов по ВТС (по 93 машины в среднем. – «Ведомости»).

- Каковы в мировой практике циклы перевооружений? Когда может начаться новый? Ведь ВТС вне конкуренции по доходности для производителя. В гособоронзаказе маржа минимальна – считанные проценты. По самой массовой гражданской программе – санитарной авиации – вы вертолеты продаете тоже почти по себестоимости.

- На перевооружение влияет много факторов. Но главный – это политика Министерства обороны России. Если Минобороны активно проводит модернизацию, это является сигналом для других стран, что надо обновлять собственный парк. Мы такую тенденцию видим. Это еще одна причина, почему мы очень заинтересованы, чтобы Минобороны покупало нашу современную технику. В ноябре военно-транспортная версия нового вертолета Ми-38 совершила первый полет. У нас контракт с Минобороны на две такие машины. Уже сейчас ею интересуются армии разных стран мира. У Ми-17 (экспортная версия Ми-8АМТ/МТВ) максимальный взлетный вес 12 т, у Ми-38 – 15,6 т. Он больше десантников может взять. До 40 человек против 30, это другой класс машин.

- И сколько Минобороны планирует вертолетов закупать?

- В предыдущей госпрограмме вооружения (ГПВ) Минобороны покупало больше военно-транспортных вертолетов, поэтому в новой ГПВ акцент сделан на ударные вертолеты Ми-28 и Ка-52 (также называются «Ночной охотник» и «Аллигатор». – «Ведомости»). Военно-транспортные машины на базе Ми-8 в ограниченных количествах рассматриваются в оснащении под специальные задачи – например, на выставке «Хелираша-2018» мы показывали рамповый вертолет, в который закатывается тактический вездеход – багги.

- Над какими перспективными военными проектами работает холдинг?

- Это эскизно-технический проект вертолета «Миного» – перспективного вертолета под спецзадачи Военно-морского флота. В конце прошлого года мы закончили научно-исследовательскую работу по заданию Минобороны по перспективному скоростному вертолету. Минобороны изначально планировало заключить контракт с «Милем», однако я предложил включить в эту работу оба наших КБ – «Миля» и «Жамова». В итоге Минобороны предпочло вариант «Миля» и теперь будет принимать решение, стоит ли разрабатывать скоростной вертолет и разворачивать его производство. Выбор делался, скорее всего, в первую очередь исходя из реализуемости проекта, возможности начала производства в перспективе 7-10 лет. В рамках работы был представлен весь научно-технический задел, который может быть задействован в проекте, не только наш, но и Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), ЦАГИ, ЦИАМа, производителей вооружений.

- Насколько скоростной вертолет будет быстрее нынешних боевых машин, летающих со скоростью до 280 км/ч?

- Это вопрос к Министерству обороны.

- В каком направлении идет развитие военных вертолетов?

- Скорость – один из элементов развития. Второй неотъемлемый элемент – вооружение. В частности, речь идет об унификации вооружений разных вертолетов и применении нового вооружения. Наша задача – делать все более современные платформы, на которые возможно навешивать вооружение, оборудование для радиоэлектронной борьбы. Здесь

крайне важны исследования того, как применение вооружений будет влиять на другие системы вертолета, в первую очередь на двигатели – с этим много вопросов связано.

Другая тенденция – увеличение дальности средств поражения и развитие оптических и радиолокационных систем, связанных с распознаванием и обнаружением целей. Это тренды ближайших 5-7 лет, которые будут активно на нас как разработчика и производителя влиять. Что за этим горизонтом – над этим наша наука активно работает.

Мы постоянно сверяемся с Министерством обороны по тактике применения, по тому, какие они видят задачи, исходя из характера будущих конфликтов.

Вместо Украины и США

- Вы завершили импортозамещение комплектующих, которые вам перестали поставлять из-за санкций?

- Над этим работает большая кооперация предприятий, прежде всего холдинги авиационного кластера «Ростеха» – «Технодинамика», ОДК, КРЭТ. По боевой тематике импортозамещение было начато еще в 2014 г. Самый яркий пример, который на слуху, – это замена вспомогательной силовой установки (ВСУ) с АИ-9 производства «Мотор сич» на ТА-14 производства российской «Аэросилы». В 2018 г. мы на последней модели в нашей линейке – вертолете Ка-27 – провели замену ВСУ на ТА-14. Заместили кабельные сети. «Технодинамика» поставляет электронасосы вместо украинских. Ну и, разумеется, двигатели – сейчас наши военные вертолеты оснащаются силовыми установками ВК-2500 производства «ОДК-Климов», которые по своим характеристикам превосходят украинские аналоги. По Украине процессы замещения практически завершены.

- А западные контрагенты не отказывались от поставок комплектующих?

- Были отказы от поставок для ударных вертолетов. Например, американская Pall Corporation отказалась поставлять пылезащитные устройства (ПЗУ) на двигатели для Ми-28, хотя для гражданских машин поставки продолжила. КБ Миля разработало собственное ПЗУ, их производство налажено на Ростовском вертолетном заводе. И сейчас у нас стоит задача по всем моделям вертолетов провести импортозамещение ПЗУ на основе полученных опыта и знаний, инвестиций в оборудование и людей.

- Иностраные двигатели на гражданских моделях будете замещать?

- Мы выдали техзадание ОДК по двигателям для легкого вертолета Ка-226 и разрабатываемого среднего Ка-62, которые оснащаются двигателями от французской Safran, а также для легкого «Ансата», который сейчас летает с двигателями канадской Pratt & Whitney.

Это не в пике нашим иностранным коллегам – ограничений на поставку двигателей для гражданских машин нет. Но сама логика показывает, что надо в этом направлении двигаться. Мы наших коллег из ОДК ориентируем на характеристики западных производителей по мощности, массогабаритным параметрам, потреблению топлива, цене. Также на то, что им надо будет сертифицировать двигатели, в том числе за рубежом в целях экспорта. ОДК работает над этим.

- Для какого количества вертолетов надо поставить двигатель, чтобы его разработка и организация выпуска окупилась?

- Двигателисты рассчитывают на окупаемость не только за счет производства, но и за счет обслуживания в течение жизненного цикла. Этот вопрос лучше адресовать ОДК. Мы разрабатываем легкий однодвигательный вертолет VRT500, в нашей линейке такого нет, это потенциально очень массовая модель. Сертификация и начало поставок намечены на 2022-2023 гг. Он будет оснащаться двигателем, схожим по характеристикам с двигателями «Ансата». Мы рассматриваем вариант сотрудничества по VRT500 с зарубежными производителями, но перспективы в случае разработки двигателя имеет и ОДК.

- А вы можете потребовать от ОДК характеристики не хуже иностранных аналогов, а цену ниже? Например, разработчик самолета МС-21 ожидает, что двигатели от ОДК будут дешевле, чем от Pratt & Whitney.
 - Мы с коллегами обсуждаем реалистично, что возможно, что нет в перспективных силовых установках. Какой будет ресурс у двигателя, какая стоимость летного часа – садимся и считаем. Универсальных решений нет.
 - Договорились с Китаем о сотрудничестве в создании китайского сверхтяжелого вертолета?
 - Мы должны будем спроектировать отдельные узлы. Работа по заключению контракта находится на финальной стадии. Готов рассказать, когда подпишем контракт. Финансовые и технические детали все согласованы, остались юридические нюансы, которые команды обеих сторон дочищают. Я надеюсь, что в первой половине этого года подпишем контракт.
 - А модернизацию вашего Ми-26, самого тяжелого вертолета в мире, не планируете? Или с учетом малого выпуска это нецелесообразно?
 - Почему? Мы постоянно проводим улучшения. Например, сделали для иностранных заказчиков по их техническому заданию сокращение экипажа до двух человек. Стандартный экипаж – пять человек, так вертолет был в свое время спроектирован. Готовы для внутренних заказчиков провести такую же работу. Для Министерства обороны ведем модернизацию систем и агрегатов. Новая версия – Ми-26Т2В на форум «Армия-2018» сам прилетел. На данный момент достигнута предварительная договоренность о закупке не менее 10 машин российским военным ведомством.
- <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2019/04/10/798738-gendirektor-vertoletov>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.04.10; ГЕНПРОКУРАТУРА ВСКРЫЛА МНОГОМИЛЛИАРДНЫЕ НАРУШЕНИЯ В ОБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; ЕЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО СЕРЬЕЗНО ЗАТРУДНИТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ С ДВИГАТЕЛЯМИ ДЛЯ «СУПЕРДЖЕТА»

В своем ежегодном докладе Совету Федерации «О состоянии законности» («Ведомости» с ним ознакомились) генпрокурор Юрий Чайка в среду намерен привести несколько ярких примеров нарушения законодательства в оборонно-промышленном комплексе.

Так, предметом отдельной проверки стала деятельность АО «Станкопром», подконтрольного госкорпорации «Ростех». Как отмечается в докладе, не завершен ни один из трех проектов по созданию серийных производств станков, на реализацию которых в 2015-2016 гг. из бюджета выделено более 1,8 млрд руб., а «за период с 2014 по 2018 г. холдинговой компанией не разработано и не создано ни одного отечественного станка». По материалам проверки Генпрокуратуры расследуется уголовное дело о хищении 200 млн руб. в Липецкой области. А по результатам проверки холдинга «Вертолеты России» и входящего в него Улан-Удэнского авиазавода к АО «Станкопром» в 2018 г. предъявлено и удовлетворено исковое заявление о взыскании более 400 млн руб. Представительница «Ростеха» подчеркивает, что «эти факты известны, как и ответственные за них лица»: «Это частные компании, которым мы доверили реализацию сложных проектов в области станкостроения. Речь об инвестпроектах, которые реализовывались на базе частных предприятий в Липецке, Перми, Рязани по поручению «Ростеха» и «Станкопрома». В ходе их реализации «Ростех» контролировал расходование бюджетных средств, были выявлены серьезные нарушения». В частности, хищения в Липецке были вскрыты службой безопасности «Ростеха», материалы переданы в правоохранительные органы, а проверки в Рязани и Перми продолжаются, принимаются меры для взыскания ущерба, нанесенного «Ростеху» и «Станкопрому», говорит представительница госкорпорации.

4,6 млрд руб.

на такую сумму усилиями прокуроров в 2018 г. был возмещен ущерб, нанесенный оборонно-промышленному комплексу

Еще один пример из доклада – работы стоимостью около 13 млрд руб. для нужд Минобороны по ремоторизации самолета-амфибии Бе-200, в рамках которых «планировалась замена двигателей украинского производства на двигатели, в сборке которых используются комплектующие ряда стран – членов НАТО». Генпрокуратура проинформировала заказчика в лице Минпромторга о рисках срыва оборонного заказа из-за введенных санкций, ее позиция принята к сведению, а решение о фактической замене одного иностранного двигателя на другой отменено, подчеркивается в докладе.

Пресс-служба Объединенной двигателестроительной корпорации, которая должна была заниматься созданием версии российско-французского двигателя SaM-146 (используется на лайнере Sukhoi SuperJet) для Бе-200 взамен украинского Д-436ТП, от комментариев отказалась. Фактически после демарша Генпрокуратуры речь идет о том, что закупки украинских двигателей продолжатся, поскольку иную альтернативу раньше чем через 10-15 лет разработать не удастся, поясняет топ-менеджер предприятия авиапромышленности. По его словам, заказ Минпромторга был нужен не столько для «оморячивания» SaM-146, сколько для решения проблем с этим мотором, который является самым больным местом в проекте SuperJet, теперь же надо будет искать другие способы их решения.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/04/09/798726-genprokuratura-narusheniya-oboronnoi>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.09; ГЕНПРОКУРАТУРА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ В ПРЕЗИДЕНТСКОМ ЛЕТНОМ ОТРЯДЕ «РОССИЯ»

Генпрокуратура проверила безопасность специального летного отряда (СЛО) «Россия» и выявила целый ряд нарушений. Об этом указано в докладе генпрокурора Юрия Чайки о состоянии законности и правопорядка в России в 2018 году, поступившем в Совет Федерации.

Надзорные мероприятия проводились по поручения президента РФ Владимира Путина, передает «РИА Новости».

«Вскрыты факты подготовки пилотов на не допущенных уполномоченным органом тренажерах, выполнения полетов при отсутствии необходимого оборудования и без проведения требуемых работ на воздушных судах», – сказано в докладе.

Также правоохранители выявили нарушения при летной годности и продлении срока службы самолетов, отмечается в документе.

После рассмотрения актов прокурорского реагирования для подготовки 19 летчиков СЛО «Россия» на тренажерах получено необходимое согласование Росавиации. Кроме того, организована работа по модернизации навигационного оборудования парка воздушных судов, говорится в тексте доклада.

Специальный летный отряд «Россия» – предприятие, обеспечивающее перевозку воздушным транспортом должностных лиц, высокопоставленных сотрудников спецслужб или Вооруженных сил России. Основан в 1956 году. Базируется в московском аэропорту Внуково в специальном правительственном терминале «Внуково-2».

<https://iz.ru/865749/2019-04-09/genprokuratura-vyivila-narusheniia-v-prezidentskom-otriade-rossiia>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; СУД ПРИЗНАЛ НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫМИ СДЕЛКИ ВАЛЮТНОГО ОПЦИОНА, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ «СУХИМ» СО СБЕРБАНКОМ НА 13,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы в понедельник, 8 апреля, признал незаконными сделки валютного опциона, заключенные между ПАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой» и Сбербанком России на сумму 13,5 млрд рублей, следует из картотеки суда.

Дело рассматривалось по иску прокуратуры Москвы в интересах Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом к ПАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой» и Сбербанку России о признании недействительными заключенных между ответчиками сделок валютного опциона на сумму около 13,5 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/09/798725-valyutnii-risk-zastrahovat>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ИРАЭРО УТОЧНИЛА ОБЪЕМ ДОЛГА ПЕРЕД ЮТЭЙР ПО ДОГОВОРУ АРЕНДЫ SSJ-100, ОБЕЩАЕТ ПОГАСИТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Авиакомпания «ИрАэро» уточнила объем долга перед «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) по договору фрахта самолетов Sukhoi Superjet 100.

«Сообщения СМИ о задолженности авиакомпании «ИрАэро» перед ПАО «ЮТэйр» в размере 18 млн руб. не соответствуют действительности. К настоящему моменту авиакомпания «ИрАэро» должна своему партнеру 7,76 млн руб. Задолженность сформировалась за счет предусмотренной договором корректировки стоимости услуг при возврате акцизов по авиа-ГСМ, она будет погашена в ближайшее время», – говорится в сообщении «ИрАэро» во вторник.

Накануне сообщалось, что «ЮТэйр» подала иск к авиакомпании «ИрАэро» в Арбитражный суд Тюменской области. Сумма исковых требований – 1,6 млн руб. Материалы, разъясняющие суть претензий, в судебной картотеке пока не опубликованы. При этом источник «Интерфакса», знакомый с материалами суда, утверждал, что «ЮТэйр» пытается взыскать долг по договору фрахта у «ИрАэро» самолетов SSJ-100. О таком сотрудничестве компании объявили в апреле прошлого года. Сообщалось, что «ЮТэйр» будет использовать SSJ-100 на коротких рейсах из московского «Внуково»: в Казань, Ульяновск, Архангельск и пр. «ЮТэйр» взяла на себя коммерческое управление рейсами, «ИрАэро» – операционное. 1,6 млн руб. – сумма требований за первый просроченный месяц, добавлял собеседник агентства, на июнь 2019 года «ИрАэро» будет должна «ЮТэйр» более 18 млн руб.

«Отмечаем, что авиакомпания «ЮТэйр» является нашим давним партнером. Причем по состоянию на ноябрь 2018 года долг перевозчика по договору фрахта самолетов Superjet 100 перед «ИрАэро» составлял 14,5 млн рублей. Вопрос о взыскании этой суммы через суд даже не ставился. Задолженность ПАО «ЮТэйр» в течение четырех месяцев была погашена в полном объеме», – заявили в пресс-службе «ИрАэро» во вторник.

И «ЮТэйр», и «ИрАэро» в настоящее время испытывают финансовые трудности. Первая в конце прошлого года допустила дефолт по одному из двух синдицированных кредитов, выданных ей для продолжения деятельности в 2015 году (сумма кредита – 18,9 млрд руб., крупнейшие кредиторы – «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)). Сейчас перевозчик пытается договориться о реструктуризации долга и готовит новую финмодель. О проблемах «ИрАэро» стало известно в начале марта. Сообщалось, что Корпорация развития Иркутской области (КРИО, принадлежит правительству региона) ведет переговоры с собственниками авиакомпании (крупнейшие – гендиректор Юрий Лапин и его партнер Владимир Миронов) о выкупе у них контрольного пакета акций, который при этом находится в залоге у банка «Солидарность». Таким образом власти региона хотят спасти «ИрАэро», которая находится «в непростой финансовой ситуации, и защитить ее от поглощения», объяснял «Интерфаксу» представитель КРИО.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; «КОЛЬЦОВО» ПОДТВЕРДИЛО СООТВЕТСТВИЕ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СТАНДАРТАМ БЕЗОПАСНОСТИ IATA

Международный аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты Регионов») прошел аудит по безопасности наземного обслуживания Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), сообщает пресс-служба аэропорта.

Сертификат ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations) авиакомпания получила в третий раз.

«Тем самым «Кольцово» подтвердил соответствие процедур наземного обслуживания в авиагавани всемирно признанным стандартам безопасности. Впервые аэропорт Екатеринбурга получил этот сертификат четыре года назад», – отмечается в сообщении.

Аудиторы проверили выполнение процедур наземного обслуживания по пяти основным направлениям: организация и система управления, управление загрузкой воздушного судна, обслуживание пассажиров и багажа, движение воздушного судна по аэродрому, обслуживание груза и почты.

Подтверждение сертификата ISAGO способствует повышению конкурентоспособности аэропорта Екатеринбурга. Сертификат дает дополнительные возможности расширения международного сотрудничества с ведущими авиакомпаниями и продвижения услуг в области наземного обслуживания..

Подтверждать свое соответствие требованиям стандарта аэропорты должны каждые два года.

Екатеринбургский аэропорт «Кольцово» сотрудничает примерно с 70 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты по 110 направлениям. Ранее сообщалось, что в 2018 году аэропорт обслужил 6,103 млн пассажиров – это на 13% больше, чем годом ранее.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АЭРОПОРТ «ЯКУТСК» ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА ПАССАЖИРОПОТОК В 1 МЛН ЧЕЛОВЕК В 2023Г, 1,5 МЛН В 2032Г

Совет директоров «Аэропорт Якутск» утвердил проект стратегического развития аэропорта, согласно которому к 2032 году пассажиропоток предполагается увеличить в 1,7 раза, до 1,5 млн человек в год, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

«Стратегия рассчитана на 2020-2032 года. Ожидается, что пассажиропоток аэропорта достигнет 1 млн человек по итогам 2023 года. По прогнозам, к 2025 году пассажиропоток составит 1,1 млн человек», – сообщили в пресс-службе.

Рост пассажиропотока ожидается после завершения реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) осенью 2021 года, когда аэропорт «Якутск» начнет принимать воздушные суда 1-го класса типа Boeing-777 и A330, т.е. за счет увеличения взлетной массы ВС.

Кроме того, в течение десятилетия реконструкции подвергнется и ВПП-1. Таким образом, к 2032 году в аэропорту будет действовать две обновленные ВПП.

«После завершения реконструкции международного терминала аэропорт выйдет на новый уровень развития: будет расширена география международных полетов, привлечены новые авиакомпании, в т.ч. иностранные. Планируется, что маршрутная сеть будет построена таким образом, что аэропорт «Якутск» станет транзитным аэропортом для регионов Дальнего Востока и Сибири – увеличится количество транзитных маршрутов», – отметили в пресс-службе.

Помимо этого, в рамках модернизации аэровокзального комплекса будут внедрены новые технологии в сфере обслуживания пассажиров и почтово-багажных перевозок, что позволит сократить регламент на полное обслуживание оборотного рейса с 80 до 60 минут. Ожидается, что это станет немаловажным фактором для привлечения новых авиакомпаний к сотрудничеству.

Финансирование мероприятий стратегии будет осуществляться за счет собственных средств аэропорта «Якутск», федерального и республиканского бюджетов, а также привлеченных инвестиций.

Ранее сообщалось, что реконструкцию международного терминала аэропорта «Якутск» планируется осуществить в три этапа: в 2019 году будет разработана проектно-сметная документация, в 2020 году начнутся строительные-монтажные работы. Завершающий этап планируется в 2021 году. Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта, реконструкция международного терминала оценивается в 1,4 млрд рублей.

Сообщалось также, что в Якутске ведется реконструкция ВПП-2 в несколько очередей, на 2019-2021 годы запланирован III этап. Кроме ремонта полосы планируется строительство площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, расширение пассажирских перронов. Стоимость реконструкции ВПП-2 составит 4,5 млрд рублей.

По предварительным прогнозам, после завершения реконструкции ВПП и обновления международного терминала пассажиропоток на международных направлениях возрастет с 40 тыс. до 100 тыс. человек в год.

В 2018 году пассажиропоток аэропорта «Якутск» вырос на 0,8%, до 909,8 тыс. пассажиров.

Международный аэропорт «Якутск» является крупнейшим аэропортом республики, здесь базируются авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии». Из аэропорта выполняются регулярные прямые рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Благовещенск, Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Улан-Удэ. Осуществляются полеты в Пекин, Харбин, Сеул, Токио, на Пхукет.

Единственным акционером ОАО «Аэропорт «Якутск» является Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений.

ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.04.09; «ИРАЭРО» ЗАПУСТИТ РЯД РЕЙСОВ МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И РОССИЕЙ

Комитет гражданской авиации (КГА) Мининдустрии и инфраструктурного развития выдал российской авиакомпании «ИрАэро» свидетельство об аккредитации в Казахстане, сообщил КГА во вторник.

Российская авиалиния планирует выполнение ряда регулярных пассажирских воздушных перевозок в весенне-летний период по направлениям Жуковский-Караганда, Жуковский-Кокшетау, Жуковский-Петропавловск на воздушных судах типа RRJ (Sukhoi SuperJet-100).

Рейсы по маршруту Жуковский-Караганда будут выполняться 7 раз в неделю, рейсы по направлениям Жуковский-Кокшетау и Жуковский-Петропавловск – 2 раза в неделю.

Авиакомпания «ИрАэро» создана в 1999 году. Долгое время основным видом работ являлись услуги грузоперевозок населению Дальнего Востока и северо-восточных районов России. С 2006 года «ИрАэро» осуществляет пассажирские перевозки.

ТАСС; 2019.04.09; ГРОЗНЫЙ ПЛАНИРУЕТ В МАЕ ОТКРЫТЬ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ В СИМФЕРОПОЛЬ, СОЧИ И СУРГУТ

Регулярное прямое авиасообщение планируют открыть в мае между Грозным и городами Симферополь, Сочи и Сургут. Об этом во вторник ТАСС сообщил генеральный директор единственного международного аэропорта в Чечне Султан Гамбулатов.

«Ориентировочно в мае мы планируем открыть прямые рейсы в Симферополь, Сочи и Сургут. В Симферополь перевозчиком будет Utair, в другие направления мы еще ведем переговоры. Выбрали именно эти города, потому что спрос большой», – отметил собеседник ТАСС.

По его словам, в 2018 году открытие новых рейсов позволило увеличить пассажиропоток аэропорта Грозного на 30%. «Мы перевезли в 2018 году 458 тыс. пассажиров. В этом году планируем увеличить до 600-700 тыс. пассажиров», – добавил Гамбулатов.

<https://tass.ru/ekonomika/6311210>

ТАСС; 2019.04.09; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ГРОЗНЫМ И ТБИЛИСИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В МАЕ 2019 ГОДА

Руководство аэропорта Грозный планирует открыть в мае 2019 прямое авиасообщение с Тбилиси, сообщил ТАСС генеральный директор единственного аэропорта в Чечне Султан Гамбулатов.

«После распада Советского Союза у нас впервые открывается рейс в Тбилиси. Мы договорились с грузинской стороной, ждем ответа, кто выступит перевозчиком», – отметил собеседник агентства.

По его словам, в летний период также планируется открыть авиарейсы в Нур-Султан и Анталию.

«Кроме того, 19 апреля мы возобновляем рейс между Грозным и Шарджой (ОАЭ). Все эти направления будут способствовать увеличению пассажиропотока и доходов предприятий, позволят улучшить имидж республики и создать удобство для пассажиров», – отметил Гамбулатов.

Пассажиропоток грозненского аэропорта в 2018 году увеличился на 30% и составил 458 тыс. пассажиров. В текущем году ожидается увеличение до 600-700 тыс.

<https://tass.ru/obschestvo/6311982>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ПРОЕКТ НОВОЙ ЧАРТЕРНОЙ АВИАКОМПАНИИ WEGO AIR ЗАКРЫТ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК – ИСТОЧНИКИ

Проект новой чартерной авиакомпании WeGo Air, которая создавалась при участии руководства подмосковного аэропорта «Жуковский», закрыт на неопределенный срок, сообщили «Интерфаксу» несколько источников в авиаотрасли.

WeGo Air должна была начать полеты этой весной, предположительно в апреле, но, по данным одного из источников, «у проекта не срослась экономика».

Еще один собеседник агентства заявил, что «проект приостановлен по причине недофинансирования».

В «Рампорт Аэро», управляющей компании «Жуковского», воздержались от комментариев. Сайт WeGo Air уже несколько месяцев не работает: при попытке открыть его отображается сообщение о техническом обслуживании и ссылка на контактный адрес электронной почты.

О том, что топ-менеджмент «Рампорт Аэро» занимается запуском авиакомпании под брендом WeGo Air, источник «Интерфакса», знакомый с бизнес-планом проекта, сообщал в декабре прошлого года. Перевозчик будет специализироваться на международных чартерных рейсах, говорил собеседник агентства, на первом этапе его парк будет сформирован из четырех среднемагистральных самолетов Airbus A321. Базовым аэропортом должен был стать «Жуковский».

В пресс-службе «Рампорт Аэро» тогда подтверждали, что «топ-менеджмент компании принимал участие в работе», но кто именно из руководителей – не уточнялось. В настоящее время «Рампорт Аэро» возглавляет Томас Вайшвила, его первый заместитель – Евгений Солодилин. Саму «Рампорт Аэро» учредили в 2014 году литовская компания бизнесмена Гедиминаса Жемялиса Avia Solutions Group (ASG), контролировавшая 75% минус 1 акция, и госкорпорация «Ростех» с долей 25%. В октябре 2018 года сообщалось, что ASG вышла из проекта, продав оставшийся пакет руководству аэропорта. В ноябре стало известно, что покупателем стал советник президента ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) Борис Алешин.

В декабре источники «Интерфакса» сообщали, что WeGo Air возглавил бывший менеджер среднего звена низкобюджетной авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) Константин Потоцкий. На это указывали и данные системы «СПАРК-Интерфакс», согласно которым месяцем ранее экс-менеджер «Победы» стал гендиректором ООО «Авиакомпания «Северо-Запад», чья материнская структура ООО «СЛХ Инвест» является владельцем товарного знака WeGo Air. Одну из руководящих должностей в чартерной компании получил и бывший замгендиректора «Победы» по авиационной безопасности и качеству Илья Бухарев, утверждал источник агентства. Впрочем в конце февраля, согласно данным «СПАРК», К.Потоцкий покинул пост гендиректора WeGo Air.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫЕ КОМПАНИИ АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ НЕ СТАЛИ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ В МАРТЕ

Топливозаправочные компании, работающие в аэропортах Московского авиаузла, воздержались от поднятия цен на керосин в марте относительно предыдущего месяца, свидетельствует статистика Росавиации.

В аэропорту «Шереметьево» ценник не изменился ни у одной из трех ТЗК: ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» сохранило его на уровне 47,272 тыс. руб. за тонну керосина, АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding) – 46,86 тыс. руб., принадлежащее «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево» – 46,8 тыс. руб. Все цены указаны без НДС.

Тонна топлива ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») в марте также не изменилась, оставшись на уровне 48,8 тыс. руб.

Работающие во «Внуково» ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» в марте и вовсе сбили цены: на 1,3% и 2,3%, до 47,3 тыс. руб. и 46,9 тыс. руб. соответственно.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина во всех российских аэропортах за отчетный период уменьшилась на 1,28%, до 53,885 тыс. руб. за тонну, отмечает Росавиация.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В АЭРОПОРТАХ ПФО В МАРТЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ СНИЗИЛИСЬ – РОСАВИАЦИЯ

Цены на авиакеросин в аэропортах Приволжского федерального округа (ПФО) в марте не изменились или снизились, следует из материалов Росавиации.

Так, из крупнейших аэропортов округа в марте снижение цен зафиксировано только в аэропорту Уфы у ОАО «Международный аэропорт Уфа» – на 4,1%, до 47,1 тыс. рублей за тонну, при этом ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа» сохранило цену на уровне 53,164 тыс. рублей.

Неизменными по итогам минувшего месяца также остались цены на авиакеросин в аэропорту Казани (ООО «Татнефтьавиасервис» – 47,45 тыс. рублей за тонну), Самары («ЛУКОЙЛ-Аэро Самара» 45,97 тыс. рублей), Перми («ЛУКОЙЛ-Аэро Пермь» – 45,86 тыс. рублей, ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» – 50,775 тыс. рублей) и Нижнем Новгороде («ЛУКОЙЛ-Аэро Нижний Новгород» – 46,06 тыс. рублей, ТЗК «Аэрофьюэлз Нижний Новгород» – 51,795 тыс. рублей).

Уменьшились в марте цены на авиакеросин в аэропорту Ульяновск «Центральный» – филиал АО «Газпромнефть-Аэро» снизил цену на 0,9%, до 44,587 тыс. рублей за тонну, в аэропорту Саранска – филиал «Газпромнефть-Аэро» снизил цену на 2,7%, до 44,37 тыс. рублей. Также отмечено снижение цены в аэропорту Бугульмы (Татарстан) на 4% – до 43,938 тыс. рублей (ООО «Аэропорт «Бугульма»).

В остальных аэропортах ПФО – Оренбурге, Саратове, Орске, Ульяновске «Восточном», «Бегишево» (Нижекамск, Татарстан), Чебоксарах, Пензе, Кирове и Ижевске – цены на авиакеросин остались в марте на уровне предыдущего месяца.

Среди аэропортов ПФО наибольшая цена на авиакеросин в марте зафиксирована в Саратове – 57,68 тыс. рублей за тонну («Саратовские авиалинии»), Чебоксарах (55,376 тыс. рублей у ООО «Международный Аэропорт Чебоксары»), Оренбурге (54,146 тыс. рублей, ГУП Оренбургской области «Аэропорт «Оренбург»), Уфе (53,164 тыс. рублей, ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа»), Нижнем Новгороде (51,795 тыс. рублей у ТЗК «Аэрофьюэлз Нижний Новгород») и Ижевске (51,209 тыс. рублей, филиал ООО «Аэрофьюэлз-Пермь»).

В Приволжском федеральном округе крупнейшими аэропортами с пассажиропотоком более 3 млн человек в год по итогам 2018 года являются Уфа, Казань и Самара, с пассажиропотоком более 1 млн человек – Пермь и Нижний Новгород.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО В КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ СИБИРИ И Д.ВОСТОКА В ФЕВРАЛЕ-МАРТЕ СНИЗИЛИСЬ В СРЕДНЕМ НА 6%

Цены на авиакеросин в семи крупнейших аэропортах Сибири и Дальнего Востока в феврале-марте понизились в среднем на 6,2% относительно январского уровня, следует из материалов Росавиации.

В новосибирском аэропорту «Голмачево» оба оператора – «Газпромнефть-Аэро Новосибирск» и «Новпорт-ГСМ» – за два месяца уменьшили цену на 1,9%, на конец марта она составила 43,8 тыс. рублей (здесь и далее – за 1 тонну без НДС).

В аэропорту Омска оператор «ТЗК Омск «Центральный» снизил цену на 5,4% – до 43,41 тыс. рублей.

Оператор «РН-Аэро» в красноярском аэропорту «Емельяново» продолжил снижать цену – относительно января она уменьшилась на 12,3%, до 42,29 тыс. рублей.

В аэропорту Иркутска оператор ВСТК понизил цену на 13,1% – до 45,9 тыс. рублей. Второй оператор – «ТЗК Иркутск» – сохранил цену на уровне 54,61 тыс. рублей.

В хабаровском аэропорту «Новый» оба оператора – «Хабаровский аэропорт» и «ТЗК-Аэро» – вновь действовали синхронно, уменьшив цену на 8,4%, до 49,58 тыс. рублей. В предыдущие месяцы эти операторы так же синхронно снижали и повышали цены, в последний раз – в январе, снизив ее на 4,5%.

В аэропорту Владивостока «Кневичи» оператор «ТЗК ДВ» понизил цену на 10% (до 49,05 тыс. рублей), «РН-Аэро» – на 3,3% (до 54,1 тыс. рублей), а «Аэрофьюэлз Камчатка» сохранил цену на уровне 61,36 тыс. рублей.

В аэропорту Южно-Сахалинска оператор «Аэрофьюэлз Камчатка» уменьшил цену на 14,1% (до 62 тыс. рублей), оператор «Топливоно-обеспечивающая компания» – на 1,6% (до 60,97 рублей).

Среди остальных сибирских и дальневосточных аэропортов наибольший рост цен на авиатопливо в феврале-марте зафиксирован в аэропорту Петропавловска-Камчатского «Елизово» у оператора «Аэрофьюэлз Камчатка» – на 28,3%, до 64,38 тыс. рублей, а также в камчатском аэропорту «Палана» – на 15,6%, до 92,08 тыс. рублей (оператор – «Солнечный ветер»). Самый дорогой авиакеросин на востоке РФ – у «Камчатского авиапредприятия» в аэропорту «Тигиль» – 98,68 тыс. рублей (рост на 11%).

ТАСС; 2019.04.09; В КЕМЕРОВЕ ОПРОКИНУЛСЯ ПАССАЖИРСКИЙ АВТОБУС

Пассажирский автобус перевернулся на бок во время движения в Кемерове рано утром в среду, когда направлялся из депо на маршрут. Как сообщили ТАСС в отделе пропаганды ГИБДД Кузбасса, в результате инцидента пострадал водитель, пассажиров в салоне автобуса не было.

«Сегодня утром водитель автобуса ПАЗ двигался на маршрут, он был без пассажиров, не справился с управлением, совершил наезд на бордюр и допустил опрокидывание автобуса. В результате ДТП сам водитель получил неопасные для жизни травмы», – сообщили в ГИБДД.

В ведомстве также сообщили, что в рамках назначенного административного разбирательства будут установлены все обстоятельства и причины дорожного происшествия. Также будет проведена проверка исправности транспортного средства, которое принадлежит частному пассажирскому перевозчику.

Как ранее сообщал ТАСС, износ общественного транспорта в Кемеровской области составляет порядка 85%. На этой проблеме неоднократно акцентировал внимание губернатор Кузбасса Сергей Цивилев, отмечая низкий уровень безопасности пассажирских перевозок в регионе и несоответствие цены проезда его себестоимости. В конце прошлого года власти приняли решение о повышении тарифов на проезд в городских маршрутах. В автобусах, троллейбусах и трамваях цена изменилась с 16 до 20 рублей за поездку, в маршрутных такси – с 18 до 22 рублей.

<https://tass.ru/proisshestiya/6315924>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.09; АНАЛИЗ ДНК ПОДТВЕРДИЛ ЛИЧНОСТИ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ В ГЕРМАНИИ, В КОТОРОЙ ПОГИБЛИ АКЦИОНЕР S7, ЕЕ ОТЕЦ И ПИЛОТ

Анализ ДНК подтвердил личности погибших в результате катастрофы в Германии 31 марта российского бизнес-джета, сообщил «Интерфаксу» руководитель пресс-службы прокуратуры Дармштадта Роберт Хартманн.

«На основе проведенного анализа ДНК сейчас можно однозначно сказать, что при авиакатастрофе 31 марта 2019 года речь идет о погибшей 55-летней российской предпринимательнице, ее 81-летнем отце и 53-летнем пилоте», – сказал Р.Хартманн.

По его словам, причины авиакатастрофы пока не установлены.

Российские СМИ и авиакомпания S7 ранее сообщала, что в катастрофе погибли председатель совета директоров S7 Наталия Филёва, ее отец Валерий Карачев и пилот самолета Андрей Дикун.

[Вернуться в оглавление](#)