



Ежедневный мониторинг СМИ

11 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; СОГЛАШЕНИЯ О СРОКАХ И ЭТАПАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТОВ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ И ИНВЕСТИТОРАМИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБЯЗЫВАЮЩИМИ – МИНТРАНС	4
ТАСС; 2019.04.10; ОКОЛО 500 НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ ПОЯВИТСЯ В «ВОСТОЧНОМ ПОРТУ» В ПРИМОРЬЕ	4
ВЕСТИ; 2019.04.10; НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТ ВОСТОЧНЫЙ УШЛО БОЛЬШЕ 6 МИЛЛИОНОВ ТОНН УГЛЯ	5
РЖД-ПАРТНЕР; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2019.04.10; ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПО I ЭТАПУ СТРОИТЕЛЬСТВА КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ЗАВЕРШАТ К НЫНЕШНЕЙ ОСЕНИ	5
ПРАЙМ; 2019.04.10; ГОСТ НА УМЕНЬШЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ПОЯВИТСЯ В РОССИИ ДО 1 МАЯ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; ГРУЗОВЫЕ Ж/Д ТАРИФЫ БУДУТ СЧИТАТЬСЯ ПО ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ, А НЕ «ПРОМЫШЛЕННОЙ» ИНФЛЯЦИИ – АКИМОВ.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; АЛЬТЕРНАТИВЫ ТРАНСКОНТЕЙНЕРУ У РЖД ПОСЛЕ ЕГО ПРОДАЖИ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ, ХОТЯ РЫНКУ НУЖНЫ 2-3 ИГРОКА – АКИМОВ.....	7
ТАСС; 2019.04.10; ЛЕВИТИН ВРУЧИЛ ГОСНАГРАДЫ УЧАСТНИКАМ ПОДГОТОВКИ ЧМ-2018 В ПЕТЕРБУРГЕ	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АРТЕМ ПЕТРОВ; 2019.04.10; ИТОГИ РОССИЙСКОЙ-КИРГИЗСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ – ВЫШЕ ОЖИДАЕМЫХ.....	8
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.04.10; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	8
ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2019.04.09; РОССИЯ И КИТАЙ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	9
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.10; ОБЩУЮ ПОТРЕБНОСТЬ ВО ФЛОТЕ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СМП ОЦЕНИВАЮТ В 150 СУДОВ	9
ТАСС; 2019.04.10; УЧЕННЫЕ РАН ДАДУТ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2019.04.09; КАК ПОЛОВОДЬЕ ОТРАЗИТСЯ НА СУДОХОДСТВЕ ПО ДОНУ И ВОЛГЕ	11
КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2019.04.11; СЕВЕР ОБСУДИЛИ СО ВСЕХ СТОРОН; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ЗАВЕРШИЛСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ	12
ТАСС; 2019.04.10; ОНЕЖСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД БУДЕТ ОРИЕНТИРОВАН НА ОБНОВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ФЛОТА ДЛЯ АРКТИКИ	14
ТАСС; 2019.04.10; ПЕРВЫЕ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ «БАЙКАЛ» ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫПУСТИТЬ В 2021 ГОДУ	15
ПРАЙМ; 2019.04.10; ГРУЗОПОТОК СЕВМОРПУТИ В 2019 Г ВЫРАСТЕТ ДО 29-30 МЛН ТОНН.....	16
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.04.10; В КАБМИНЕ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ	16

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; МАКСИМ АКИМОВ: СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ – ДОРОГОЙ ПРОЕКТ, НО ОН ОКУПИТСЯ	16
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.04.11; «НА СТОРОНЕ ПОЛЯРНИКОВ – ГОСУДАРСТВО»; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ АРТУР ЧИЛИНГАРОВ – О ТОМ, КАК БУДЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ РАЗВИВАТЬСЯ АРКТИКА	21
ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2019.04.11; «НА СЕВЕР ЕДУТ ИСКУШЕННЫЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ»; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ЗАРИНА ДОГУЗОВА – О РАЗВИТИИ КРУИЗНЫХ МАРШРУТОВ И ЦЕННОЙ ЭКОСИСТЕМЕ ЗАПОЛЯРЬЯ	22
ТАСС; 2019.04.10; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ 2,8 МЛРД РУБЛЕЙ.....	24
ТАСС; 2019.04.10; ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ НАПРАВИТ 41 МЛРД РУБЛЕЙ НА НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ	24
РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; ВОСЕМЬ МОСТОВ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	25
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; КРЫМ ПЕРЕДАСТ РЯД КЛЮЧЕВЫХ ДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ	25
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЮТ 45 КМ ДОРОГ В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ-КАМЧАТСКОМ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; НА ДОРОГИ В ПРИМОРЬЕ ПОТРАТЯТ В 2019 ГОДУ ВЧЕТВЕРО БОЛЬШЕ ОБЫЧНОГО	26
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.09; ФИНЛЯНДИЯ РАЗРЕШИТ ПРОЕЗД РОССИЙСКИХ ФУР ПОЛНОЙ МАССОЙ ДО 44 ТОНН БЕЗ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ	27
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.04.09; В МОСКВЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ОБЩЕЖИТИЕ АКАДЕМИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.04.10; В КРЫМ МОЖНО БУДЕТ УЛЕТЕТЬ ПО ЕДИНОМУ БИЛЕТУ	28
КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.11; ЗОНИРОВАНИЮ ЗЕМЛИ ОПРЕДЕЛИЛИ СМЕТУ; РЕФОРМА ПОТРЕБУЕТ ПОЧТИ 21 МЛРД РУБЛЕЙ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ СЕРГЕЙ ИЗОТОВ НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.04.10; ПИТЕРЕ – ПЛАТИТЬ: ТУРИСТИЧЕСКИЙ СБОР ПРИНЕСЕТ ГОРОДУ МИЛЛИАРД; СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА ЗАЙМЕТСЯ РАЗВИТИЕМ СОЦИАЛЬНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	28
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.11; СКОРОСТНОЙ БЕЗЛИМИТ; ПЕРВЫЙ ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ ЦОДД АЛЕКСАНДР ХОДАКОВ – О ТОМ, ПОЧЕМУ НУЖНО ОТМЕНИТЬ НЕШТРАФУЕМЫЙ СКОРОСТНОЙ ПОРОГ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ	30
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.11; ПРОВОКАЦИЯ НА НАРУШЕНИЯ; АВТОЭКСПЕРТ ПЕТР ШКУМАТОВ – О ТОМ, ПОЧЕМУ НОВЫЕ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НЕ СНИЗЯТ АВАРИЙНОСТЬ	32
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.11; ШТРАФЫ ОБГОНЯЮТ СКОРОСТЬ; ГИБДД ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ И СНИЗИТЬ НЕ ОБЛАГАЕМЫЙ ШТРАФОМ ПОРОГ ДО 10 КМ/Ч	33
КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; 2019.04.10; «ТАКСИ РАЗВАЛЕНО НАСТОЛЬКО, ЧТО ЕГО ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ»; УЧАСТНИКИ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ТРЕБУЮТ ПЕРЕПИСАТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, НО В ПАРЛАМЕНТЕ ПОКА НЕ СПЕШАТ.....	34
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.04.11; ПУТЬ ЗАКАЗАН: В ПОПУЛЯРНЫХ ПРИЛОЖЕНИЯХ ТАКСИ НАЙДЕНЫ	

УЯЗВИМОСТИ; РОСКАЧЕСТВО ПРОВЕЛО ТЕСТИРОВАНИЕ СЕРВИСОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДАННЫХ	36
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.10; ШЛАГБАУМЫ С ЖЕСТКОЙ СТРЕЛОЙ НАЧАЛИ УСТАНОВЛИВАТЬ НА ТРАССАХ «АВТОДОРА» ДЛЯ БОРЬБЫ С ПРОЕЗДОМ БЕЗ ОПЛАТЫ	39
ТЕЛЕКАНАЛ 360; 2019.04.10; «РН-БИТУМ» СТАНЕТ ПОСТАВЩИКОМ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	39
ТЕЛЕКАНАЛ 360; 2019.04.10; АВТОЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП С ЖЕРТВАМИ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О БЕЗОПАСНОСТИ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ТОННЕЛЯХ.....	40
РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ СООБЩИЛИ О РОСТЕ ЧИСЛА ДТП С УЧАСТИЕМ ТАКСИ.....	40
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.04.10; НА ВЫЛЕТНЫХ МАГИСТРАЛЯХ В МОСКВЕ УСТАНОВЯТ «УМНЫЕ» ФОНАРИ.....	41
РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; В МОСКВЕ НАЧАЛСЯ СЕЗОН ДОРОЖНО-РЕМОНТНЫХ РАБОТ	41
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.04.09; МОСТ ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ В ПОДМОСКОВНОМ ВОСКРЕСЕНСКЕ ПОСТРОЯТ В 2021 ГОДУ	42
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2019.04.11; УГОЛЬ РАЗВЕРНУЛИ НА ЗАПАД; ОАО РЖД ИЩЕТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПУТИ ЭКСПОРТА	42
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.04.10; У МАШИНИСТОВ ЛОКОМОТИВОВ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ «ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА».....	44
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.11; АРСТЕСН УХОДИТ БЕЗ ДОЛГОВ; ОСК ОСТАВИТ ИХ СЕБЕ, ПОЛУЧИВ НЕВСКИЙ ССЗ И \$60 МЛН	44
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.04.11; БЫЛ, ДА ВЕСЬ SHELL; БЕЗ АНГЛО-ГОЛЛАНДСКОЙ КОМПАНИИ КРУПНЫЙ ПРОЕКТ «ГАЗПРОМА» НА БАЛТИКЕ РИСКУЕТ СТАТЬ ДОЛГОСТРОЕМ.....	46
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.04.11; СТОП-СТОК; НЕОЧИЩЕННЫЕ СБРОСЫ СТАЛИ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ УГРОЗ ВЕЛИКОЙ РЕКЕ.....	47
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН САФРОНОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.11; БЕ-200 НЕ ДАДУТ УТОНУТЬ; НА САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ УСТАНОВЯТ РОССИЙСКИЕ ДВИГАТЕЛИ	49
КОММЕРСАНТЬ. НОВОСТИ ONLINE; АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ; 2019.04.10; ПУЛ НА НЕБЕ, ПУЛ НА ЗЕМЛЕ; «РОСКОСМОС» ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ, С КЕМ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ НАЗЕМНЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ В ЧЕТВЕРГ ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ В ОБХОД МОСКВЫ	51
РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; ЭКСПЕРТ НЕВЫСОКО ОЦЕНИЛ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ В РОССИИ.....	52
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.10; UTAIR ХОЧЕТ ПЕРЕНЕСТИ НА 35 ЛЕТ ПОГАШЕНИЕ ДОЛГА ПО ОБЛИГАЦИЯМ; РАНЕЕ АВИАКОМПАНИЯ ПОПРОСИЛА СПИСАТЬ 31,4 МЛРД РУБЛЕЙ БАНКОВСКИХ КРЕДИТОВ	53
LENTA.RU; 2019.04.09; «АЭРОФЛОТ» И ЕГО ДОЧЕРНИЕ КОМПАНИИ ПОДТВЕРДИЛИ ЛИДЕРСТВО ПО ОБЪЕМАМ ПЕРЕВОЗОК.....	53

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; СОГЛАШЕНИЯ О СРОКАХ И ЭТАПАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТОВ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ И ИНВЕСТОРАМИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБЯЗЫВАЮЩИМИ – МИНТРАНС

Синхронизировать действия госструктур и частных инвесторов при создании новых портовых мощностей позволят соответствующие обязывающие соглашения о сроках и этапах выполнения работ, заявил **министр транспорта Евгений Дитрих** журналистам во Владивостоке.

Глава **Минтранса** России подчеркнул, что в рамках соглашений инвесторы должны будут исполнять прописанные сроки вне зависимости от изменения внешних условий.

«Мы сейчас стараемся подписывать с портовиками, с инвесторами соглашения, которые определяют сроки и этапы осуществления такого рода инвестиций. Будем переходить на то, чтобы (эти сроки и этапы выполнялись – ИФ) вне зависимости от изменения внешних условий. Часто порты строятся под ту или иную конъюнктуру, под грузы, которые необходимо вывозить, и сегодня имеются серьезные экспортные возможности для расширения такого рода грузов. Вот часто при изменении такой конъюнктуры инвесторы начинают «ежиться» и говорить – мы что-то будем делать, а что-то не будем. Будем фиксировать это обязывающими соглашениями, для того, чтобы иметь возможность гарантированно получить необходимые мощности», – сказал **Е.Дитрих**.

ТАСС; 2019.04.10; ОКОЛО 500 НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ ПОЯВИТСЯ В «ВОСТОЧНОМ ПОРТУ» В ПРИМОРЬЕ

Завершение строительства третьей очереди угольного комплекса АО «Восточный Порт» в Приморском крае, где в среду была произведена первая опытная погрузка судна, даст региону 500 новых рабочих мест и около 3,5 млрд рублей налоговых отчислений. Об этом заявил в ходе посещения предприятия губернатор края Олег Кожемяко.

«Третья очередь создаст еще почти 500 новых рабочих мест и обеспечит дополнительное поступление налогов: около 3,5 млрд рублей поступит в бюджеты всех уровней», – передает слова Кожемяко пресс-служба администрации Приморья.

На третьей очереди угольного комплекса в среду произошла первая опытная погрузка судна. В мероприятии, кроме главы региона, принял участие **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Он отметил, что введение очереди в эксплуатацию обеспечит рост объема угольной перевалки в стране и повысит конкурентоспособность отечественной угольной отрасли. При этом увеличение мощности комплекса не ухудшит экологическую обстановку в крае, поскольку сейчас здесь реализуется комплексная экологическая программа по переходу на закрытые технологии перевалки.

АО «Восточный Порт» – крупнейший в России специализированный терминал с высокотехнологичной перевалкой угля. С 2012 года компания направила на природоохранные и социальные проекты порядка 2,5 млрд рублей.

Проблема угольной пыли в Приморье

Проблема загрязнения воздуха угольной пылью в Приморье обсуждается несколько лет, но в 2017 году она особенно обострилась. Тогда через порты Приморья резко вырос экспорт угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в результате открытой перевалки пыль разносится по окрестностям, что вызывает жалобы населения. Вопрос об этом поднял во время прямой линии с президентом Владимиром Путиным житель Находки. В местном порту сейчас работает несколько перегрузочных терминалов.

В 2018 году власти Приморья заключили соглашения с девятью компаниями, занимающимися перевалкой угля в Находке. Согласно документам, стивидоры обязались направить более 1,5 млрд рублей за три года на борьбу с угольной пылью. В числе этих мероприятий автоматизированный мониторинг состояния воздуха, строительство ограждений пылеподавления, очистка ливневых вод на угольных складах, внедрение водяных и снеговых пушек, применение пылеулавливающих реагентов, регулярная очистка территорий складов и проезжей части от угольной пыли.

<https://tass.ru/ekonomika/6317155>

На ту же тему:

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=78092>

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/na-3-y-ocheredi-ugolnogo-kompleksa-ao-vostochnyy-port-osushchestvlena-pervaya-opytная-pogruzka-sudn/>

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1459827>

ВЕСТИ; 2019.04.10; НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТ ВОСТОЧНЫЙ УШЛО БОЛЬШЕ 6 МИЛЛИОНОВ ТОНН УГЛЯ

На экспорт через порт Восточный ушло больше 6 миллионов тонн угля. Это данные с начала года. Рабочие впервые провели отгрузку в третьей очереди терминала. Когда комплекс заработает на полную мощность и каких результатов ждут?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/794250/#>

РЖД-ПАРТНЕР; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2019.04.10; ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПО I ЭТАПУ СТРОИТЕЛЬСТВА КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ЗАВЕРШАТ К НЫНЕШНЕЙ ОСЕНИ

Город нуждается в новой качественной транспортной инфраструктуре.

Об этом говорилось в ходе посещения административного центра Приморья главой Минтранса РФ Евгением Дитрихом. Как заявил министр, в связи с тем, что Владивосток получил статус столицы Дальневосточного федерального округа, не исключено, что будут расширены планы по развитию его дорожной инфраструктуры.

Как сообщил приморский губернатор Олег Кожемяко, сегодня прорабатывается вопрос о создании владивостокской кольцевой автодороги через остров Елена. Технико-экономическое обоснование на I этап реализации ВКАД будет готово к осени. Также большое внимание уделено текущему состоянию дорожно-транспортной сети.

«В этом году Владивостоку направлено около 2 млрд руб. на ремонт дорог, что в четыре раза больше, чем в прошлом году. В июне подрядчики должны приступить к работам», – проинформировал губернатор.

Также, по словам главы региона, в этом году предусмотрено 1,6 млрд руб. на ремонт дороги Артем – Находка. Будет отремонтировано ориентировочно 30-40 км автотрассы.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/tekhniko-ekonomicheskoe-obosnovanie-po-i-etapu-stroitelstva-koltsevoy-avtodorogi-vo-vladivostoke-zav/>

ПРАЙМ; 2019.04.10; ГОСТ НА УМЕНЬШЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ПОЯВИТСЯ В РОССИИ ДО 1 МАЯ

ГОСТ на уменьшенные дорожные знаки будет принят Росстандартом до 1 мая текущего года, заявил РИА Новости глава ведомства Алексей Абрамов.

«Сегодня мы получили поручение правительства, вице-премьера (Максима) Акимова до 1 мая принять окончательное решение о поводе легализации экспериментальных уменьшенных дорожных знаков. Первого мая мы его примем как национальный стандарт. Это даст возможность в регионах применять этот стандарт на постоянной основе», – сказал Абрамов на форуме «Арктика – территория диалога».

Он также сообщил о проведенных в различных городах экспериментах по использованию таких знаков, в ходе которых не было отмечено отрицательных последствий для водителей.

«Очень много позитивных отзывов, что действительно эти знаки улучшили городскую среду, восприятие городскими жителями исторических и культурных мест. Создается другое ощущение городских территорий», – добавил Абрамов.

«Городские власти, госавтоинспекция должны отдельно рассматривать, для каких дорог и улиц применение тех или иных знаков наиболее эффективно. Здесь должен быть баланс безопасности дорожного движения, видимости дорожных знаков для всех участников дорожного движения», – сказал глава Росстандарта.

<https://1prime.ru/News/20190410/829881360.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; ГРУЗОВЫЕ Ж/Д ТАРИФЫ БУДУТ СЧИТАТЬСЯ ПО ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ, А НЕ «ПРОМЫШЛЕННОЙ» ИНФЛЯЦИИ – АКИМОВ

Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки должны рассчитываться по принципу «инфляция минус», исходя из индекса цен в потребительском, а не в промышленном секторе, полагает вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Мало ли кого что устраивает. Не будем трогать и не дадим РЖД трогать эти договоренности. Вот, как нелепо записали, так и будем (исполнять решения правительства – ИФ)», – заявил **М.Акимов** «Интерфаксу».

«Все остается в правилах. И вообще, мы и так чувствительную дискуссию с бизнесом сейчас провели по поводу индексации экспортного тарифа, и вскрывать опять договоренности – это уж совсем плохо. Не планируем», – подчеркнул вице-премьер.

О том, что справедливо рассчитывать индексацию грузовых тарифов по формуле «инфляция минус», ориентируясь на рост цен в промышленности, а не в потребительском секторе, в октябре говорили представители ОАО «Российские железные дороги».

«Сейчас формула сделана по потребительской инфляции. У нас же основными (объектами потребления – ИФ) являются энергетика, топливо и металлы. Если посмотреть прогноз Минэкономразвития по этим позициям и рост по факту в этом году, можно увидеть разницу. Более справедливо мерять той продукцией, которую ты потребляешь», – заявлял первый замглавы РЖД **Вадим Михайлов**.

«Возможно, мы ее (формулу – ИФ) как-то откорректируем, чтобы не получались такие «ножницы». Ведь из этого вытекают две проблемы: первое – неточность прогнозирования мы должны абсорбировать через рост производительности труда и повышение эффективности, сокращение затрат; второе – сам базис для исчислений не совсем корректен», – добавлял он. При этом топ-менеджер уточнял, что в проекте семилетней долгосрочной программы развития (ДПР) компании тариф рассчитывается по формуле «инфляция минус», исходя из потребительской инфляции.

При этом он выразил сомнение, что в новом виде формула будет применяться уже в 2019 г. «Если такие вещи принимаются, должно быть обсуждение с Советом потребителей (монополии – ИФ), с рынком, экспертами», – говорил **В.Михайлов**.

Порядок индексации грузовых железнодорожных тарифов в 2019-2025 гг. по принципу «инфляция минус» был утвержден правительством в конце 2017 г. Уровень повышения представляет собой среднее арифметическое фактического роста потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных – на следующие два года – минус 0,1 процентного пункта. В 2019 г., по текущим оценкам Минэкономразвития, индексация грузовых тарифов составит 3,5%, в 2020 г. – 3,6%, в 2021 г. – 3,9%, в 2022 г. – 3,8%, в 2023 и 2024 гг. – по 3,9%.

В проекте своей долгосрочной программы развития до 2025 г. монополия приводила параметры только базового сценария прогноза социально-экономического развития РФ, которые на несколько процентных пунктов выше индексации потребительской инфляции.

Расчет «инфляции минус» на их основе дает индексацию грузовых тарифов в 2019 г. примерно на 6,375%. По консервативному варианту расчетная индексация чуть ниже – 5,875%. Между тем, «по факту» разница между потребительской и промышленной инфляцией составляет 5 процентных пункта, отмечал В.Михайлов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; АЛЬТЕРНАТИВЫ ТРАНСКОНТЕЙНЕРУ У РЖД ПОСЛЕ ЕГО ПРОДАЖИ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ, ХОТЯ РЫНКУ НУЖНЫ 2-3 ИГРОКА – АКИМОВ

Создавать на базе ОАО «Российские железные дороги» альтернативу ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) после продажи его контрольного пакета акций, принадлежащего монополии, не планируется, заявил «Интерфаксу» вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Продавец – ОТЛК (АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», «дочка» РЖД – ИФ), но мы (средства от продажи актива – ИФ) поднимем в бюджет РЖД. Мы их учитывали при формировании источников реализации долгосрочной программы развития («Российских железных дорог» – ИФ)», – сказал он.

«Не планируется создание второго «Трансконтейнера» на стороне РЖД. Потому что компания, выйдя из бизнеса, не должна создавать ровно такое же», – подчеркнул при этом чиновник. «Другой вопрос: я уверен, что рынку нужен второй, а может быть и третий игрок для решения задачи, поставленной президентом РФ и по контейнеризации внутреннего оборота страны, и по транзитному потенциалу», – отметил **М.Акимов**.

На вопрос, как этот вопрос решать, вице-премьер заявил: «А никак, пусть рыночные игроки решают», добавив, что никаких директивных методов применяться «не будет». «Что такое «Трансконтейнер»? Это все равно, что ФГК, что ПГК (крупнейшие участники рынка подвижного состава РФ – принадлежащее РЖД АО «Федеральная грузовая компания» и АО «Первая грузовая компания» группы UCL Владимира Лисина – ИФ). Это, в общем, владение и оперирование подвижным составом», – сказал зампред правительства.

Говоря о сроках продажи контрольного пакета акций «Трансконтейнера», **М.Акимов** отметил, что «сейчас какого-то графика по дням нет». «Будем готовы – примем на совете директоров (РЖД – ИФ) решение, потом начнется работа оценщиков-консультантов, надо будет за цену проголосовать», – сказал он. «Мы довольно быстро движемся, специально никаких мер по спешке нет. Разумный срок, я считаю, это конец июня – аукцион, конец июля – закрытие сделки. Если что-то пойдет не так или будут задержки, ну, это плюс месяц еще к этим срокам», – добавил вице-премьер.

ТАСС; 2019.04.10; ЛЕВИТИН ВРУЧИЛ ГОСНАГРАДЫ УЧАСТНИКАМ ПОДГОТОВКИ ЧМ-2018 В ПЕТЕРБУРГЕ

Помощник президента РФ **Игорь Левитин** вручил награды от главы государства участникам подготовки чемпионата мира по футболу 2018 года в Санкт-Петербурге. Об этом в среду сообщает корреспондент ТАСС с церемонии награждения, которая проходит в Световом зале Смольного.

«Мы с вами помним, как проходило это событие, которое стало лучшим в истории чемпионатом мира по футболу, как заявил президент ФИФА. Но это был пик нашей работы, к которой мы очень долго шли и создавали объекты, которые были нужны во время чемпионата», – сказал **Левитин** перед награждением.

Левитин также поблагодарил организаторов мероприятия и волонтеров города и отметил, что Петербург подготовил одни из лучших стадионов для проведения чемпионата мира.

В частности, медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени за достигнутые трудовые успехи, добросовестную работу и большой вклад в организацию чемпионата мира вручены вице-губернатору Петербурга Николаю Бондаренко, директору северо-

западного филиала «Федерального радиочастотного центра» Анатолию Абрамову, председателю городского комитета по строительству Леониду Кулакову, генеральному директору «Ленэнерго» Андрею Рюмину и главному врачу Центра гигиены и эпидемиологии Санкт-Петербурга Роману Фридману.

Кроме того, за вклад в организацию и проведение чемпионата мира в Санкт-Петербурге награждены еще 45 сотрудников органов власти города, ведомств и представителей различных организаций. В частности, Почетной грамотой президента России были отмечены 11 человек, благодарностью главы государства – 27 человек и еще двум участникам церемонии были вручены президентские благодарственные письма.

Чемпионат мира проходил с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России. Петербург принял семь матчей турнира, включая полуфинал и игру за третье место. Встречи проходили на стадионе «Санкт-Петербург».

<https://tass.ru/sport/6316554>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АРТЕМ ПЕТРОВ; 2019.04.10; ИТОГИ РОССИЙСКОЙ-КИРГИЗСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ – ВЫШЕ ОЖИДАЕМЫХ

Между тем

В ходе государственного визита президента России Владимира Путина в Киргизию было подписано 17 двусторонних документов. В том числе – протокол о внесении изменений в межправительственное соглашение о сотрудничестве в сфере поставок нефти и нефтепродуктов от шестого июня 2016 года; меморандум между министерством экономики КР и министерством экономического развития РФ о взаимодействии по активизации торгово-экономического сотрудничества и обмену опытом по реализации национальных проектов; меморандум о сотрудничестве по проектам развития железнодорожной сети в Киргизии между **министерством транспорта** и дорог КР, госпредприятием «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» и **министерством транспорта** РФ, ОАО «Российские железные дороги»; дорожная карта Госкомитета промышленности, энергетики и недропользования КР и ПАО «Газпром» относительно инвестиций в нефтегазовую отрасль республики.

<https://rg.ru/2019/04/10/itogi-rossijskoj-kirgizskoj-konferencii-vyshe-ozhidaemyh.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.04.10; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Президент России Владимир Путин поддержал план развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. О нем главе государства доложил врио губернатора города Александр Беглов, передает РИА «Новости».

Беглов, в частности, рассказал Путину о договоренности с РЖД построить до 2024 года шесть путепроводов. Они должны улучшить дорожную сеть в Северной столице.

Президент напомнил, что в Москве такая практика уже реализуется. Путин отметил, что ее можно тиражировать, поскольку эта система «очень эффективно работает».

«Мы это, конечно, поддержим», – заявил глава государства. По его словам, развитие транспортной инфраструктуры города будет освобождать центр от лишнего количества машин и улучшать экологию.

Беглов рассказал, что на строительство путепроводов Санкт-Петербург потратит 28 миллиардов рублей – это 60% от общей стоимости проекта.

Во вторник, 9 апреля, стало известно, что скоростную автомобильную трассу М11 «Москва – Санкт-Петербург» полностью откроют до 29 сентября текущего года. Об этом рассказал первый замглавы **Минтранса** Иннокентий **Алафинов**.

Трасса пройдет от МКАД до Кольцевой автодороги Северной столицы.

Путин поддержал план развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

<https://www.pnp.ru/politics/putin-podderzhal-plan-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-sankt-peterburga.html>

ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2019.04.09; РОССИЯ И КИТАЙ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Стороны обменялись мнениями, что для увеличения объемов перевозок необходима модернизация и упрощение контрольных процедур пропуска на российско-китайской государственной границе

8 апреля состоялась встреча первого заместителя министра транспорта Иннокентия **Алафинова** с губернатором провинции Хэйлунцзян (Китайская Народная Республика) Ван Вэньтао, сообщает пресс-служба **Минтранса**.

В ходе встречи стороны обсудили влияние сопряжения инициативы «Один пояс, Один путь» и Евразийского экономического союза на российско-китайское сотрудничество в области транспорта, в том числе развитие объектов приграничной инфраструктуры.

Также речь шла о ходе строительства мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск – Хэйхэ и железнодорожного мостового перехода через р. Амур в районе **пунктов пропуска** Нижнеленинское – Тунцзян.

Участники также затронули вопрос модернизации и увеличения пропускной способности **пунктов пропуска** на российско-китайской государственной границе. Помимо прочего, стороны обменялись мнениями о развитии грузопотока по международному транспортному коридору «Приморье-1».

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1459674>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.10; ОБЩУЮ ПОТРЕБНОСТЬ ВО ФЛОТЕ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СМП ОЦЕНИВАЮТ В 150 СУДОВ

Общая потребность в ледокольном и транспортном флоте для реализации федерального проекта «Северный морской путь» оценивается в 150 судов. Из них 50 судов – действующие, которые будут зафрахтованы с рынка, и около 100 судов необходимо построить дополнительно. Об этом сообщил **заместитель министра** транспорта РФ, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) Юрий **Цветков** на V Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога».

По его словам, паспорт федерального проекта СМП утвержден, определено финансирование и разработан рабочий график по актуализации деталей грузовой базы.

В процессе реализации этого проекта полномочия по вопросу проекта с **Минтранса** были переведены в «Росатом». Был определен перечень имущества, которое должно быть передано вновь созданному оператору – «Росатому». Его разбили на три группы. Первая – это те объекты, которые уже введены в эксплуатацию. Вторая – объекты, строительство которых завершается. И третья – особые объекты – например, причалы. За **Минтрансом** остается вся регуляторика, обеспечение безопасности и аварийно-спасательная готовность.

Юрий **Цветков** также рассказал о том, какие суда начинают строить сейчас и какие уже были построены за счет средств из федерального бюджета.

«Развитие транспортной системы в Арктике невозможно без ледоколов, транспортных и аварийно-спасательных судов, без судов гидрографического и лоцмейстерского флотов. Все суда должны иметь усиленный корпус, более мощные двигатели и соответствующую винтеризацию (комплекс мероприятий, позволяющий сохранять работоспособность оборудования судна при низких температурах воздуха – Прим.авт.) – в зависимости от задач, которые они решают», подчеркнул он.

В частности, в этом году начинают строиться два лоцмейстерских и два гидрографических судна. В соответствии с Комплексным планом развития магистральной инфраструктуры к 2024 году планируется построить 13 лоцмейстерских и 16 аварийно-спасательных судна.

«Увеличивается осадка и, соответственно, старые маршруты уже не в полной мере удовлетворяют потребностям. Поэтому требуется новый флот для продолжения новых безопасных маршрутов для тоннажных судов», пояснил он.

Юрий **Цветков** также напомнил о строящемся сейчас ледоколе «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт. Он будет иметь более высокие маневренные характеристики: 2 вертолетные площадки, осадка составит 9,7 метров, автономность – 60 суток, ледопроемимость – до 3 метров, скорость хода – 17 узлов. Помимо винтов на судне установлены две винто-рулевые колонки Azipod, мощностью 7,5 МВт каждая. На этом ледоколе будут самые новые системы навигации, системы пожаротушения и дополнительные 90 человек спецперсонала.

Кроме того, Юрий **Цветков** обратил внимание на уже построенные и активно работающие ледоколы – «Москва» и «Санкт-Петербург» 16 МВт. «Это примеры аварийно-спасательных судов, которые обеспечивают аварийно-спасательную готовность не только в Арктике, но и в регионах с тяжелыми условиями плавания – Берингов пролив и т.д. Все суда являются дизельно-электрическими», пояснил спикер.

Среди достаточно новых ледоколов он также назвал «Владивосток», «Мурманск» и «Новороссийск» мощностью 18 МВт. Они имеют большую площадь грузовой палубы, что важно для перевозки грузов и аварийно-спасательного оборудования. Грузовой кран грузоподъемностью до 26 тонн и автономность работы – до 40 суток.

Помимо морских судов после долгого перерыва также возобновилось строительство земснарядов, которые важны для дноуглубления рек в северной Арктической зоне. Был построен «Владимир Панченко», отметил Юрий **Цветков**.

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/obshchuyu-potrebnost-vo-flote-dlya-realizatsii-proekta-smp-otsenivayut-v-150-sudov/>

На ту же тему:

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=78078>

ТАСС; 2019.04.10; УЧЕНЫЕ РАН ДАДУТ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ

Специалисты Российской академии наук (РАН) по просьбе властей Нижегородской области оценят целесообразность строительства гидроузла, который бы обеспечил судоходство между Нижним Новгородом и Городцом. Об этом сообщил журналистам вице-губернатор региона Евгений Люлин, выступая на заседании экспертного совета по данной проблематике.

«Научный совет по проблемам геоэкологии, инженерной геологии и гидрогеологии РАН начнет рассмотрение альтернативных строительству низконапорного гидроузла вариантов обеспечения судоходства», – сказал вице-губернатор. По словам Люлина, к этой работе также подключат специалистов-экологов и представителей общественности, которые и ранее выступали с оценками проекта нового гидроузла.

В настоящее время, продолжил вице-губернатор, среди предложенных специалистами альтернативных строительству гидроузла вариантов обеспечения судоходства – регулирование пусков Нижегородской ГЭС, строительство третьей нитки Городецких шлюзов, дноуглубление. Также рассматривается вариант низконапорного гидроузла, при создании которого должны быть обеспечены все необходимые защитные мероприятия.

В пресс-службе регионального правительства ТАСС пояснили, что из-за обмеления Волги на участке от Нижнего Новгорода до Городецких шлюзов замедляется движение как пассажирских, так и крупнотоннажных судов. Власти региона считают, что строительство гидроузла поможет возобновить судоходство на данном участке. Однако областные

власти настаивают, что любой из проектов не должен ухудшать ситуацию. «Необходимо тщательно изучить все возможные варианты, все просчитать, и выбрать самое оптимальное решение», – отметил вице-губернатор.

Руководитель **Росморречфлота**, замминистра транспорта РФ Юрий **Цветков** рассказал, что ввод в эксплуатацию гидроузла на Волге планируется в 2022 году. Стоимость проекта оценивается в 43 млрд рублей. Два новых комплекса гидротехнических сооружений позволят обеспечить на всем протяжении Единой глубоководной системы достижение четырехметровой глубины. Провозная способность речного флота увеличится более чем в два раза, восстановится в полном объеме судоходство между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями.

<https://tass.ru/obschestvo/6319360>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2019.04.09; КАК ПОЛОВОДЬЕ ОТРАЗИТСЯ НА СУДОХОДСТВЕ ПО ДОНУ И ВОЛГЕ

Прибыль в воде

В апреле на Дону и Волге официально началась речная навигация 2019 года. Первые пять судов уже прошли через шлюзы Волго-Донского судоходного канала. Как говорят специалисты, запасы влаги достаточны, и нынешним летом главные реки юга точно будут полноводными. Это позволит существенно увеличить перевалку грузов, в том числе экспортных, говорят эксперты.

По словам представителя Ростовского гидрометеоцентра Виктории Антоненко, запасы снега на севере Ростовской области в этом сезоне превышали норму в два раза, а это значит, что и воды придет много. Ведь полноводность Дона на 70 процентов обеспечивает именно тающий севернее снег.

– На реках юга Ростовской области уровень воды повысится от 30 сантиметров до метра, а на реках севера – от 140 до 320. Но это без учета гидрометеорологических условий, – прогнозирует Антоненко.

По поручению губернатора Василия Голубева в области развернуто 52 гидрологических поста наблюдения за паводковой ситуацией, а на 14 узлах Азово-Черноморского и Волго-Донского бассейнов проводится постоянный мониторинг уровня воды.

Ученые и моряки с ужасом вспоминают навигацию 2015 года, когда из-за маловодья на Дону пришлось ввести временное ограничение по осадке судов. От Кочетовского гидроузла до Аксая допускалась осадка не более чем на 290 сантиметров, от Константиновского до Кочетовского гидроузла, а также от Усть-Донецкого порта до устья реки Северский Донец – до 330. Соответственно, грузов стали перевозить гораздо меньше, снизилась рентабельность речного судоходства. К этой проблеме добавился и рост цен на горючее.

– Увеличение затрат привело к ухудшению финансового состояния судоходных компаний в 2018 году, – заявил руководитель **Росморречфлота** Юрий **Цветков**.

По его данным, перевалка грузов в речных портах за прошлый год составила 126,5 миллиона тонн, или 91,5 процента к соответствующему периоду 2017 года. Основная доля перевозок приходилась на Волжский бассейн – 35,4 процента. Для сравнения: в Азово-Донском пути – 10,6 процента.

Зато теперь экономика речных регионов в большом выигрыше. Некоторая активизация, правда, намечалась еще в прошлом году, когда грузооборот морских портов России увеличился на 3,8 процента по сравнению с 2017 годом и составил 816,5 миллиона тонн. Увеличение объема перевалки сухогрузов обусловлено ростом перевалки угля на 4,4 процента (161,4 миллиона тонн), грузов в контейнерах – на 11,1 процента (53,6 миллиона), зерна – на 16,3 процента (55,7 миллиона тонн), сообщают в Федеральной таможенной службе. Рост отмечен во всех направлениях: в экспорте, импорте, транзите и каботажных перевозках.

Как говорят эксперты, речные перевозки вообще станут одной из самых прибыльных отраслей на юге. В прошлом году морской порт Азова увеличил экспорт в 1,6 раза. В основном это связано с запуском в Азовском районе нового терминала по перевалке сельхозпродукции международной компании Louis Dreyfus. Одна из стратегических задач региона на ближайшие 5 – 10 лет – удвоение портовых мощностей (до 80 миллионов тонн), в том числе и за счет инвестиционных проектов. Поэтому в Ростовской области разработаны проекты строительства четырех портовых терминалов на общую сумму 4,8 миллиарда рублей. Они были представлены на инвестфоруме в Сочи.

Речь идет о портовом терминале компании «Промэкспедиция» (объем инвестиций – 2 миллиарда рублей), зерновом терминале агрохолдинга «Степь» в Азове (вложения инвестор оценил в 1,1 миллиарда), контейнерном терминале «Уют» (1,1 миллиарда) и Морском зерновом терминале в Таганроге (680 миллионов рублей). Агрохолдинг «Степь» строит зерновой терминал в Азове, сейчас ведется проектирование объектов и подготовительная работа на площадке. Морской зерновой терминал появится в два этапа. Сначала построят первый причал протяженностью 161 метр, а затем второй, 237 метров. Мощность перевалки составит 270 тысяч тонн зерновых в год. Окупить вложения собственники компании надеются в течение четырех лет.

Тем временем

По данным ученых Южного научного центра РАН, Дон стал по-настоящему полноводной рекой впервые за 11 последних лет. Как сообщил представитель ЮНЦ РАН, теперь улучшатся условия для воспроизводства рыбных ресурсов, судоходства, сельского хозяйства, снизится уровень загрязнения в Дону и Волге. Прошлой весной восточный ветер, который выдувал воду из Дона в Азовское море, позволил не допустить серьезного разлива, в то же время живительная влага заполнила прибрежные нерестилища и впервые за долгие годы возникли благоприятные условия для размножения донской сельди, тарани и леща.

<https://rg.ru/2019/04/09/reg-ufo/kak-polovode-otrazitsia-na-sudohodstve-po-donu-i-volge.html>

КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2019.04.11; СЕВЕР ОБСУДИЛИ СО ВСЕХ СТОРОН; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ЗАВЕРШИЛСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

В среду в Санкт-Петербурге завершился Международный арктический форум, собравший беспрецедентное число зарубежных участников, включая лидеров четырех европейских государств – Финляндии, Норвегии, Швеции и Исландии. Делать вывод о том, что отношения России и Запада движутся к нормализации, пока рано. Тем не менее участники форума проявили общую заинтересованность в том, чтобы Арктика осталась регионом с низким уровнем напряженности, открывающим новые возможности для многостороннего сотрудничества. С подробностями – корреспондент “Ъ” Галина Дудина.

Международный арктический форум, который проходит один раз в два года, на этот раз состоялся не в Архангельске, а в Санкт-Петербурге. Зарубежным участникам добираться в Северную столицу было, несомненно, проще, но беспрецедентный уровень международного представительства на форуме этого года объясняется не только более удобной логистикой: Арктика становится одной из горячих тем, в которой неразрывно сплелись вопросы геополитики, геоэкономики, безопасности и экологии.

Помимо почти 3 тыс. участников из 50 зарубежных стран на форум приехали главы сразу четырех европейских государств – Норвегии, Швеции, Финляндии и Исландии, и это несмотря на продолжающийся системный кризис в отношениях России с Западом, начавшийся в 2014 году, через четыре года после проведения первого Международного арктического форума. Кроме того, на уровне министра иностранных дел была представлена еще одна страна Северной Европы – Дания.

Китайское руководство направило в Санкт-Петербург заместителя председателя Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей (КНР хотя и не арктическая держава, но давно и пристально следит за бизнес-проектами в регионе).

В ходе пленарного заседания с участием российского президента Владимира Путина и дискуссии с участием министра иностранных дел Сергея Лаврова гости форума пытались продемонстрировать способность отказаться от конфронтационной риторики, часто используя слова «мир», «стабильность», «диалог», «сотрудничество». «Арктику необходимо обсуждать на уровне глав государств и правительств, сидя лицом к лицу и ведя диалог», – призвал президент Финляндии Саули Ниинистё. В том же духе выступали и другие иностранные гости.

Привычной для многих международных форумов дискуссии на повышенных тонах на этот раз благополучно удалось избежать. При этом многочисленные заявления, сделанные в рамках Арктического форума, показывали, что о кардинальных переменах во взаимоотношениях России с внешним миром говорить пока рано.

В целом дискуссия этого года выявила главное преимущество Арктического форума: его формат позволяет российскому руководству и зарубежным партнерам даже в условиях острых разногласий и политической напряженности обсуждать целый ряд вопросов двусторонней и многосторонней повестки, в том числе выходящих за рамки заявленной темы.

Так, по данным “Ъ”, одной из тем беседы президентов России и Финляндии во время ужина был вопрос контроля над вооружениями.

«Несмотря на политический кризис, сотрудничество между Россией и Исландией за последние несколько лет достигло невиданного с 1990-х годов уровня. В настоящее время мы даже работаем над созданием исландско-российской торгово-промышленной палаты, которая начнет свою деятельность в конце весны», – рассказала “Ъ” посол Исландии в России Берглинд Асгейрсдоттир. По ее словам, «параллельно с санкционными ограничениями Россия вложила миллиарды инвестиций в сельскохозяйственную и рыбопромышленную отрасль», при этом необходимо учитывать, что «рыболовством помимо стран Дальнего Востока занимаются на Севере Россия, Норвегия и Исландия». «Этим компаниям нужны рыболовецкие суда, технологии, оборудование, дизайн и ноу-хау – все то, что могут предложить Исландия и Норвегия. Это обеспечивает нам многомиллионные долларовые контракты», – пояснила “Ъ” заинтересованность в дискуссии в рамках Арктического форума глава исландской дипломатической миссии.

Хотя в 2015 году, через год после начала кризиса на Украине, очередной Арктический форум пришлось отменить, в целом в приарктическом регионе сохраняется низкий уровень напряженности. «Убеждены, что 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», – убеждал коллег глава МИД РФ Сергей Лавров. Российский министр также выступил с инициативой возобновить контакты между военными экспертами Арктического совета, в который входят Россия, США, Финляндия, Швеция, Норвегия, Дания и Исландия.

Посол по особым поручениям МИД РФ Николай Корчунов напомнил, что помимо Арктического совета в регионе действуют Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), Совет министров Северных стран, Совет государств Балтийского моря.

Наш стратегический интерес заключается в том, чтобы Арктика оставалась регионом с низким уровнем напряженности. Это в интересах всех сторон. В арктической семье у нас есть особый арктический дух, очень позитивный.

Работа в Арктике нацелена на сотрудничество, и по линии ЕС-Россия в Арктике мы прекрасно сотрудничаем, в том числе в рамках партнерства «Северного измерения» и Совета Баренцева / Евроарктического региона», – заявила “Ъ” посол ЕС по вопросам

Арктики Мари-Энн Конинскс. Напомним, что СБЕР был учрежден в 1993 году как форум регионального сотрудничества между Россией и странами Северной Европы.

В ходе форума его участники демонстрировали немалую осведомленность во многих региональных проблемах – от культурных обменов до вопроса миграции диких животных, перемещающихся через границу из одной страны в другую.

Наконец, серьезным поводом для беспокойства всех участников, и особенно представителей Скандинавских стран, остается экологическая обстановка в Арктике: стремительное потепление, загрязнение окружающей среды бытовым и даже радиоактивным мусором. Кроме того, растущие угрозы связаны с все более активной добычей в Арктике полезных ископаемых.

Экологические проблемы по-настоящему волнуют людей. И нам действительно нужно взаимодействовать, чтобы справиться с ними, нужно больше международного сотрудничества», – объяснил “Ъ” собеседник в норвежской делегации.

Впрочем, при этом в ходе пленарной дискуссии лидеры успели поспорить даже о скорости потепления в Арктике (см. “Ъ” от 10 апреля). Так что о едином взгляде на экологию в России и на Западе говорить пока рано.

<https://www.kommersant.ru/doc/3939414>

ТАСС; 2019.04.10; ОНЕЖСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД БУДЕТ ОРИЕНТИРОВАН НА ОБНОВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ФЛОТА ДЛЯ АРКТИКИ

Развитие Онежского судостроительно-судоремонтного завода в Карелии будет ориентировано на обновление арктического речного флота за счет создания судов грузового и пассажирского классов. Об этом сообщил глава Республики Карелия Артур Парфенчиков в среду на деловом завтраке, посвященном проблемам малого гражданского судостроения для нужд арктических регионов РФ в рамках Международного арктического форума в Санкт-Петербурге.

«Если говорить о судостроении, очень важная проблема – это развитие судостроения для обеспечения речного судоходства, и это проблема арктической зоны и северных рек. Мы понимаем, что наш северный речной флот – и грузовой, и грузопассажирский, требует полной замены. Развитие нашего Онежского судостроительного завода рассматриваем в первую очередь в этом контексте: это создание не только грузовых, но и пассажирских судов такого класса», – сказал Парфенчиков.

На базе Онежского судостроительно-судоремонтного завода планируется строительство цифровой верфи. Концепцию проекта разрабатывает Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, стоимость реализации оценивается в 4,3 млрд рублей.

«Сейчас в рамках выполнения поручений президента наша задача вместе с учеными Петербургского морского технического университета, которые разработали концепцию первой цифровой верфи в России, вместе с Министерством транспорта, Росморпортом в этом году разработать проект и дальше поступить к его финансовой реализации. Финансовое решение найдено, в том числе путем изменения статуса нашего предприятия», – рассказал глава Карелии.

Идея цифровизации завода в Петрозаводске подразумевает интеграцию всех программных продуктов, которые будут использованы в производственной деятельности верфи. Машины и станки будут связаны между собой и заключены в единую систему управления. Это обеспечит машиностроительную точность по всей цепочке постройки. Использование передовых производственных технологий и выгодное географическое положение позволит новой верфи конкурировать за рынок речных судов бассейнов рек – Невы, Волги, Камы, Москвы, Дона, Онежского и Ладожского озер.

<https://tass.ru/ekonomika/6316604>

ТАСС; 2019.04.10; ПЕРВЫЕ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ «БАЙКАЛ» ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫПУСТИТЬ В 2021 ГОДУ

Экспериментальная серия легкомоторных многоцелевых самолетов «Байкал» (ТВС-2 ДТС), разработанных в Новосибирске, будет выпущена не ранее 2021 года. Сейчас идет подготовка необходимой документации, чтобы запустить в производство первую серию на Улан-Удэнском авиационном заводе, сообщил в интервью ТАСС на Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога» в Санкт-Петербурге полномочный представитель президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло.

«Не раньше, чем в 2021 году (будет выпущена экспериментальная партия). Заводом-изготовителем предварительные сроки поставки первых воздушных судов этого типа определены на 2022 год», – сказал Меняйло.

Разработкой «Байкала» занимается Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина (Новосибирск). По словам полпреда, «Байкал» по летным характеристикам сможет конкурировать с зарубежными аналогами, а по своим техническим характеристикам он хорошо подходит для использования в северных регионах и Сибири. На его востребованность должна повлиять и недорогая эксплуатация – по оценкам разработчиков, полетный час у ТВС-2 ДТС будет стоить 60 тыс. рублей, дешевле всех аналогов, а при серийном производстве может быть еще снижена.

«ТВС-2 ДТС способны осуществлять взлет и посадку с полосы любой плотности длиной 60 метров, всего-навсего. Он может использоваться в разных вариантах: пассажирский, санитарный, разведчик и так далее», – пояснил Меняйло, подчеркнув, что серийный запуск «Байкала» поможет активизировать развитие внутрирегиональных и межрегиональных авиационных перевозок в Сибири, одной из проблем которых сегодня является отсутствие подходящей техники.

О самолете

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

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

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

<https://tass.ru/sibir-news/6317495>

ПРАЙМ; 2019.04.10; ГРУЗОПОТОК СЕВМОРПУТИ В 2019 Г ВЫРАСТЕТ ДО 29-30 МЛН ТОНН

Грузопоток Северного морского пути в 2019 году вырастет до 29-30 миллионов тонн с 20 миллионов тонн по итогам 2018 года, заявил в интервью РИА Новости вице-премьер РФ **Максим Акимов** в кулуарах Международного арктического форума.

«Наши оценки – что мы выйдем на цифру около 29-30 миллионов тонн. Это, конечно, рост более чем на треть по сравнению с нашим существующим достижением в 20 миллионов тонн», – сказал он.

Северный морской путь – главная арктическая судоходная магистраль России, кратчайший водный маршрут между Дальним Востоком и европейской частью страны. Путь связывает порты Арктики и крупные реки Северного региона.

Согласно материалам **Росморречфлота**, объем перевозок грузов по СМП в 2018 году вырос вдвое – до 20,2 миллиона тонн.

<https://1prime.ru/business/20190410/829882126.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.04.10; В КАБМИНЕ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

При развитии Северного морского пути (СМП) внимание Правительства в первую очередь сосредоточено на создании благоприятных условий для проектов минерально-сырьевой базы. Об этом заявил вице-премьер **Максим Акимов** на Международном арктическом форуме, сообщается на сайте кабмина.

Еще одной из главных задач является привлечение транзитного груза. Вице-премьер также напомнил, что в соответствии с задачами президента, объем грузоперевозок по СМП должен достигнуть отметки 80 миллионов тонн в 2024 году.

«Если мы сложим сырьевую базу, транзит и новые грузы, то решим задачу по увеличению грузоперевозок до 80 млн тонн», – сказал **Акимов**.

По его словам, Россия давно перешагнула советскую отметку 6 миллионов тонн по СМП, уверенно вышла на 20 миллионов тонн, а значит, сможет увеличить объем грузоперевозок и до 80 тонн.

«Мы решим поставленную в указе Президента задачу и будем двигаться дальше. Именно поэтому мы сейчас работаем над планом по развитию инфраструктуры до 2035 года. Мы видим СМП прежде всего как современный мультимодальный цифровой логистический коридор», – сказал **Акимов**.

Он добавил, что Арктика должна стать зоной эффективной и предсказуемой экономической деятельности.

<https://www.pnp.ru/politics/v-kabmine-rasskazali-o-planakh-po-razvitiyu-severnogo-morskogo-puti.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; МАКСИМ АКИМОВ: СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ – ДОРОГОЙ ПРОЕКТ, НО ОН ОКУПИТСЯ

Заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов** на стенде международного информационного агентства и радио Sputnik на международном арктическом форуме Арктика – территория диалога

Масштабное освоение Арктики невозможно без опережающего развития инфраструктуры и главной транспортной артерии региона – Северного морского пути. Почему власти уделяют ему такое внимание, реально ли обеспечить грузооборот по Севморпути в 80 миллионов тонн к 2024 году, сколько бюджетных и частных средств потребуется на его обустройство, и как государство будет привлекать бизнес в арктическую зону, в интервью РИА Новости в кулуарах Международного арктического форума рассказал вице-премьер РФ **Максим Акимов**. Беседовали Мария Балюк и Дияра Солнцева.

– Президент поручил разработать программу развития Арктики до 2035 года. Какие приоритетные направления в ней будут по вашей части?

– Конечно, это логистика. Телекоммуникации и связь, в том числе спутниковая и широкополосный доступ в интернет на основе кабеля. Это развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры и автомобильного сообщения. В арктической зоне у нас тоже большие потребности как в реконструкции, сооружении мостовых сооружений, так и в строительстве новых дорог.

Все проекты, которые там реализуются, обладают повышенным риском, довольно сложными условиями реализации и очень чувствительны к срокам. Бизнес почувствовал, что того, что мы заложили в **комплексный план** магистральной инфраструктуры для этой территории недостаточно, и мы должны иметь более долгий горизонт планирования. Поэтому он определяется 2035 годом, это абсолютно нормально. В эти регионы люди приходят и нуждаются в долгосрочном планировании – люди, которые там живут, прежде всего, и люди, которые туда инвестируют деньги, создавая рабочие места. Поэтому такой долгий горизонт планирования.

– Бизнес будете привлекать?

– И в транспортные проекты, но и инфраструктуру мы создаем прежде всего для проектов по минерально-сырьевой базе, по экспорту и транзиту грузов. Сейчас на пленарном заседании много об этом говорили, о внимании Китая. Президент только что об этом говорил, что и для Японии, и для Южной Кореи транзитный потенциал Северного морского пути – это еще страница нами не перевернутая, плохо подготовленная, ее еще надо набело переписывать.

Там очень много вопросов: и связанные с экономикой, безопасностью, стоимостью ледокольной проводки, навигацией, сопутствующей инфраструктурой, наличием средств спасения, безопасностью в целом. Но это решаемые вопросы, и если мы предложим по цене хороший продукт, то с точки зрения скорости он блестящий.

– Обсуждаете проект Северного морского пути с бизнесом?

– Я могу сказать, что очень многие компании интересуются перенаправлением российских потоков в Арктический регион. Причем это не только уголь, это и другие виды полезных ископаемых, лес, удобрения минеральные. Речь идет в том числе и о транзите. Мы это обсуждаем и с китайскими партнерами, и партнерами из других стран Юго-Восточной Азии. Еще раз хочу сказать, это очень заманчивая, привлекательная альтернатива по основным потокам, которые держат Суэцкий канал.

Это давняя наша мечта, пора ее превращать в реальность. Но еще раз хочу сказать, технологически – это непростая задача, но она поставлена, и мы будем ее обязательно решать.

– США выступают за интернационализацию СМП, тогда как Россия считает его исторически сформировавшейся национальной транспортной артерией. Как вы относитесь к таким заявлениям Штатов?

– Мы, когда говорим о том, что это наша национальная транспортная артерия, безусловно, определяем здесь свой приоритет и технологический, и территориальный, и так далее. Но это не значит, что мы закрыты к сотрудничеству. Для нас самое главное, чтобы подобного рода призывы к интернационализации не скрывали методы неконкурентной, нечестной борьбы, потому что вслед за этим может прийти какое-то невыгодное нам и неприемлемое регулирование, меры какого-то давления – то, с чем мы сталкиваемся на других рынках. Президент только что также об этом говорил, и мы не хотели бы, чтобы это происходило с таким проектом, как Северный морской путь.

Что касается участия наших партнеров, они уже участвуют. CNPC в проектах «Новатэка» как акционер, и другие компании. Еще раз хочу сказать – вопросы владения инфраструктурой для нас чувствительны, здесь мы будем очень внимательно смотреть, чтобы инфраструктура находилась у нас под контролем, ничего в этом такого нет. Это

наш национальный приоритет и мы открыто об этом говорим, что есть сегменты, которые для нас крайне чувствительны. Они есть на телекоммуникационном рынке, рынке связи, в программном обеспечении, в кибербезопасности. Так ведет себя любое государство. Достаточно посмотреть на истеричную реакцию Соединенных Штатов на тот технологический рывок, который сделала компания Huawei.

– Ведутся ли сейчас переговоры с иностранцами по инвестициям в Севморпуть? В Арктику в целом?

– Есть «пристрелки» некоторые, я не хотел бы сейчас переговорную повестку открывать, это всегда чувствительный вопрос. Я могу сказать так: интерес большой, он носит разный характер. Экономика непростая, риски присутствуют, но ими вполне можно управлять, с ними надо работать, и мы сделаем все, чтобы привлечь как можно больше международных партнеров. Без этого Северного морского пути не будет, а для нас это не только путь транспортировки углеводородов.

– Вы готовы как-то защищать, гарантировать эти иностранные инвестиции?

– Да, конечно. Это потребует, это самые разные вещи. Если это, например, участие в концессионных проектах, это может быть минимальный гарантированный доход. Если это, например, какие-то кредитные ресурсы, это могут быть государственные гарантии. Есть поручение по созданию специальных режимов, оно прозвучало сегодня, и транспортные проекты не будут исключением.

– Гарантии будут распространяться и на иностранных инвесторов, и на российских?

– У нас законодательство так выстроено, что мы ориентируемся на равные условия присутствия игроков. Потом сейчас такой мир, что очень трудно понять, где заканчивается иностранный и начинается российский, и, к сожалению, иногда наоборот: где заканчивается российский и начинается иностранный.

– Президент поставил задачу нарастить грузоперевозки по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн в 2024 году, в какой объем грузоперевозок по Севморпути ожидается в 2019 году?

– Наши оценки – что мы выйдем на цифру около 29-30 миллионов тонн. Это, конечно, рост более, чем на треть по сравнению с нашим существующим достижением в 20 миллионов тонн. У нас растет грузовая база, и действительно, инфраструктура должна создаваться опережающим образом. Будем все для этого делать.

– В основном этот рост будет за счет перевозки ресурсов?

– Да, конечно. Сейчас, на данном этапе, это в основном ресурсы – сжиженный природный газ, в перспективе уголь, нефть, газовый конденсат.

– Если на этот год 29 миллионов тонн, то есть расчеты, сколько на следующий год?

– Мы пока осторожны в оценках, чтобы не перегреть ожидания. Мы считаем, что у нас есть все основания, чтобы выполнить поручения президента. Сегодня Алексей Лихачев (глава Росатома – ред.) озвучил даже цифру побольше – в 92,6 миллионов тонн. Мы только приветствуем такой оптимизм, потому что это взаимозависимые вещи – будет объем, будет удельная цена ледовой проводки меньше, будет меньше цена проводки – будет аппетит к транзиту грузов. Поэтому это нахождение довольно сложного баланса.

Очень важно, чтобы была здоровая конкурентная среда и контроль за тем, чтобы было адекватное ценообразование. Я считаю, что это очень важно. Сегодня Владимир Владимирович (Путин) именно так задачу и поставил – мы инвестируем значительные средства, но ожидаем, что услуга будет конкурентоспособной.

Потому что все это строительство – не только способ поддержать отечественное судостроение и получить лучший в мире атомный флот, хотя очень важно, поддержать эти компетенции, получить новую загрузку судостроения. Но и проект по серийным ледоколам 22220 и проект по новому ледоколу «Лидер» – это для того, чтобы экономика «срослась». А тогда надо следить за издержками, чтобы цена изделия была нормальная, цена эксплуатации, амортизации, потому что значительные капиталовложения

государства должны быть учтены в формировании цены. Правительство не просто так вкладывает туда эти деньги.

– Сколько составят инвестиции в СМП на период до 2024 года?

– По нашим оценкам, объем финансирования в транспортную инфраструктуру, включая частные средства, может превысить 1 триллион рублей. Пока у нас планы более скромные – около 730 миллиардов, из них около 400 миллиардов государственные средства из разных уровней бюджета, потому что там есть и финансирование от регионов. Но мы оцениваем, что он достигнет 1 триллиона рублей к 2024 году. Это очень серьезная и дорогая инфраструктура, она должна и будет окупаться.

Есть проекты, которые мы обсуждаем – это альтернатива Белкомур-Баренцкомур, Архангельск-Инди́га, это СШХ-2, которую мы вместе с администрацией региона обсуждаем, это другие проекты по транспортной инфраструктуре. Конечно, многое будет зависеть от того, насколько инфраструктура будет развиваться за пределами акватории СМП, я имею в виду, например, порта Мурманска, создание перевалочных мощностей не только по СПГ, но и, например, по контейнерной перевалке на Камчатке. Это все очень интересные проекты, и от них тоже будет зависеть загрузка Северного морского пути. Потому что он начинается и заканчивается не на Чукотке у Карских ворот, он начинается и заканчивается в точках потребления или генерации груза.

– Давайте перейдем к более частным проектам. Президент поручил предусмотреть в бюджете на 2020-2022 годы средства на строительство СПГ-терминала «Утренний» в порту Сабетта, необходимый для реализации нового проекта «Новатэка». Какой совокупный объем инвестиций необходим для строительства терминала?

– Более 150 миллиардов рублей будет стоить этот проект, из них бюджетные средства 112,1 миллиардов, инвестор планирует вложить в инфраструктуру еще около 40 миллиардов. Конечно, этот проект емкий, но он необходим, так как закрывает потребности «Арктик СПГ-2», и с точки зрения бюджетной эффективности это окупаемая инвестиция. Будет пул частных инвесторов, и мы будем с ним работать.

– Региональное авиасообщение является важным вопросом для России. По вашему мнению, необходимо ли развивать авиасообщение в русской Арктике, каким образом можно наладить его между арктическими городами?

– Конечно. У нас 39 аэропортов арктической зоны, и у нас очень много программ, 15 из них включены напрямую в **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры. Одно направление работы – это реконструкция или ремонт перронов, рулежек, взлетно-посадочных полос, а другое направление работы – это, конечно, субсидирование маршрутов, субсидирование внутренних перелетов так, чтобы люди не летали через Москву друг к другу.

Мы в самом начале пути. Очень важно обновлять парк, помогать региональным авиакомпаниям, региональным казенным предприятиям, за которыми во многом закреплена эта инфраструктура. Второе – это субсидирование перелетов. На две программы субсидирования воздушных перевозок ежегодно выделяются существенные ресурсы. У нас растет пассажиропоток, люди любят летать, и мы надеемся, что у нас и дальше эти программы будут развиваться.

– Планируется ли увеличение финансирования этой программы в регионах?

– Мы откликаемся на спрос, мы очень внимательно следим за тем, как растет пассажиропоток, есть ли спрос. Сейчас спрос есть, поэтому мы будем предлагать субсидирование этих программ, это абсолютно точно. Хороший маршрут нужно всегда раскатать, люди не будут покупать маршрут, если они не уверены, что эту услугу они смогут купить и завтра, и послезавтра. Это очень часто зависит от того, насколько люди верят в стабильность этой транспортной услуги. Очень много коллег из бизнеса используют новые возможности, которые авиация открывает. Они не будут использовать их, не поверят, если это не будет стабильной мерой правительства. Поэтому очень важно,

чтобы это в течение многих лет реализовывалось постоянно и было обеспечено финансированием.

– Будете ли вы предлагать увеличение финансирования уже на 2020 год?

– Мы сейчас в дискуссии, мы ждем предложения министерства транспорта. Еще раз хочу сказать – у нас огромный спрос и на плоский тариф, у нас огромный спрос на субсидируемые для отдельных категорий лиц билеты. Вы знаете, что недавно правительство приняло решение увеличить финансирование этой программы, сначала на 2,5 миллиарда, и в ходе весенних поправок еще на 2,7 (увеличили – ред.). Всего 5,2 миллиардов будет дополнительных ресурсов на эти мероприятия. Мы столкнулись с тем, что весь спрос на перелеты был выбран очень быстро, потому что нет ограничений, по крайней мере, пока. Я не говорю, что мы готовы обсуждать этот вопрос, но по глубине продажи билетов у нас ограничений нет. Очень много, особенно на лето, выбирается в течение буквально первых недель, что, в общем-то, и случилось в начале года.

– Есть ли ответ на проект директивы по условиям аукциона на «Трансконтейнер»? Есть ли уже интересные? Кто?

– Директиву утверждает Антон Германович Силуанов, потому что я являюсь председателем совета директоров компании. Мы представили свою позицию, если Антон Германович с ней согласится, и совет директоров за нее проголосует, то после этого пойдут процедуры подготовки к торгам. Там сформулированы очень мягкие ограничения, и мы постарались вместе с РЖД сделать так, чтобы это был аукцион с минимальным набором ограничений по участникам, чтобы это была открытая конкурентная продажа.

Сразу могу открыто сказать, что я буду очень внимательно следить за работой квалификационной комиссии, чтобы эта процедура была максимально прозрачной. Сколько участников, объективно отвечающих критериям, придет и внесет залог, стольким должен быть предоставлен доступ к торгам.

– Когда в России могут заработать сети 5G? Как идет работа в этом направлении? Определена ли модель развития сетей? Как идет работа по созданию нацкомитета?

– Ключевой вопрос – это частоты. Мы, безусловно, как и при развитии сетей связи предыдущего поколения, будем опираться на поддержку главы государства, потому что без этого никак нельзя. Значительная часть частот принадлежит вооруженным силам, спецслужбам, и это непростой для них вопрос, и мы понимаем запросы своих коллег. Использование этих частот обеспечивает их служебные потребности, мы с уважением к этому относимся, надо искать компромиссы и пытаться предоставить альтернативы, чтобы эти частоты высвободить.

Но то, что получится хорошая конкурентная модель без расчистки частот в диапазоне 3,4-3,8 гигагерц, я не верю. Моя позиция состоит в том, что я верю в интернет вещей, в мобильные решения, и я считаю, что объемы мобильных данных, которые, прежде всего, будут генерировать «умные» устройства будут кратно увеличиваться. Для этого потребуется принципиально иная способность сети поглощать плотность устройств, принципиально другая скорость задержки отклика, скорость передачи данных – это может обеспечить только связь пятого поколения.

Без 5G мы технологически в промышленности, транспорте, медицине, образовании, сельском хозяйстве будем проигрывать. Это совершенно очевидно, что придут абсолютно новые стандарты жизни вещей – конкурентоспособные вещи будут жить в сетях связи нового поколения. Если мы хотим обречь себя на жизнь в мире неконкурентоспособных вещей и производить их, тогда нам не нужна связь 5G.

– К 2024 году мы создадим сети 5G в России?

– Я думаю, у нас есть все возможности, чтобы решить эту задачу к 2024 году, а, возможно, и раньше.

<https://ria.ru/20190410/1552547337.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.04.11; «НА СТОРОНЕ ПОЛЯРНИКОВ – ГОСУДАРСТВО»; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ АРТУР ЧИЛИНГАРОВ – О ТОМ, КАК БУДЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ РАЗВИВАТЬСЯ АРКТИКА

Российские полярники в следующем году получают дрейфующую станцию «Северный полюс – 2020». Однако для подстраховки решено вморозить в арктические льды судно «Капитан Драницын», которое станет ее заменой. Помимо станции важнейшие проекты в регионе – буксировка айсбергов и изучение шельфа. Об этом в интервью «Известиям» на Международном арктическом форуме в Санкт-Петербурге рассказал президент Ассоциации полярников, специальный представитель президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике Артур Чилингаров.

– 3 апреля подкомиссия ООН признала геологическую принадлежность части территорий Арктики к продолжению российского континентального шельфа. Наша территория расширится на 1,2 млн кв. км. Насколько это событие важно для России?

– Это архиважная новость. Все, кто занимается Арктикой, ждут окончательного решения. Пока оно промежуточное.

Мы боремся за доказательство того, что Россия прирастает северными территориями. Речь идет о 1,2 млн кв. км, которые признаются международным сообществом как продолжение территории нашей страны. И это результат очень большой, сложной, многолетней работы ученых и специалистов Министерства природных ресурсов и экологии, гидрометслужбы и многих других структур. Я считаю это самым главным событием на форуме.

В Петербурге была поднята еще одна важная тема, на которую мало обращают внимание, – транспортировка айсбергов. Эта задача тоже выполнена – айсберг весом 1 млн т был транспортирован на расстояние 50 миль, чтобы обеспечить безопасность платформ. Если айсберг встает на пути платформ, его отводят, меняют траекторию.

– Ранее удавалось перемещать такие гигантские айсберги?

– Нет, такое было сделано впервые.

– Казалось бы, времена изучения Арктики с помощью научных станций на дрейфующих льдинах ушли в прошлое. Но сейчас обсуждается вопрос о возобновлении такой практики. Для чего сейчас нужны дрейфующие станции?

– Натуральные наблюдения – самые лучшие. Они связаны с риском – лед ломается. Но, к счастью, нам удалось сохранить контингент, который умеет работать в ледовых условиях дрейфующих станций. Я сам был начальником дрейфующей станции «Северный полюс – 19», поэтому знаю, как на этой льдине жить, как сохранить оборудование и, самое главное, людей.

Что касается дрейфующей станции, то решение уже принято – в 2020 году у нас будет станция «Северный полюс – 2020» (10 апреля на петербургском судостроительном предприятии «Адмиралтейские верфи» прошла церемония закладки ледостойкой самодвижущейся платформы. – «Известия»).

Но мы подстраховались. Мы планируем вморозить в лед «Капитана Драницына» – это один из ледоколов, который в зависимости от дрейфа массива всего арктического льда будет работать до тех пор, пока не выйдет на чистую воду. Он в течение годового цикла будет выполнять функцию дрейфующей станции.

– Почему именно корабль?

– Для того чтобы обеспечить безопасность. Сейчас очень непредсказуемый лед.

– Артур Николаевич, известно, что вы собираетесь в экспедицию на дно Марианской впадины вместе с Федором Конюховым. Специально для этого по заказу Фонда перспективных исследований строится глубоководный автономный аппарат «Витязь-Д». На какой стадии создание батискафа?

– Пока на стадии разговоров. Мы сказали, что мечтаем, но это не значит, что мы будем. Очень сложно сделать аппарат. Он дорогостоящий, быстро его не создашь – нужно минимум три года.

– Работы на Севере достаточно опасны. В 1985 году вы руководили операцией по спасению судна «Михаил Сомов». Что думаете о безопасности в Арктике тогда и сейчас?

– Сейчас прилагается много усилий, но самое главное, что на стороне полярников – государство. Раз оно участвует, безопасность гарантирована для любых работ, выполняющихся в Арктике. Есть два момента, о которых необходимо в обязательном порядке говорить всем, кто начинает работать в Арктике: безопасность человека и экологическая безопасность.

– В художественном фильме «Ледокол» один из капитанов командует жестко, а другой общается с экипажем как с друзьями. Каким должен быть командир?

– И жестким, и обязательным, и профессиональным. Он должен показывать пример личного мужества.

<https://iz.ru/866361/aleksandr-bulanov/na-storone-poliarnikov-gosudarstvo>

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2019.04.11; «НА СЕВЕР ЕДУТ ИСКУШЕННЫЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ»; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ЗАРИНА ДОГУЗОВА – О РАЗВИТИИ КРУИЗНЫХ МАРШРУТОВ И ЦЕННОЙ ЭКОСИСТЕМЕ ЗАПОЛЯРЬЯ

Уникальная экосистема, красота природы и возможность открыть неизведанное делают Арктику привлекательной для искушенных путешественников. В ее потенциале не сомневается новый руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова, с которой на Международном арктическом форуме-2019 побеседовали «Известия». В чем особенность развития туризма в Арктическом регионе?

Нам нужно в тесном взаимодействии с экспертами, экологами, Минприроды выработать баланс между эффективным развитием туризма и сохранением уникальной экосистемы. В ближайшее время можно будет говорить о каких-то прогнозных цифрах, но очевидно, что нам нужно развивать туристические потоки в этом направлении.

Какие основные задачи сейчас стоят перед Ростуризмом в регионе?

Развитие инфраструктуры, смягчение ограничений при заходе судов в российские воды. Нужна маркетинговая кампания, надо очень плотно взаимодействовать с международными круизными компаниями, тесно работать с бизнесом, готовым вкладывать средства в инвестиционные проекты по развитию Арктики.

Федеральное агентство по туризму также выступит основной площадкой для выработки эффективных мер по развитию туризма в Арктике. Первое, что мы сделаем, – в ближайшее время соберем на площадке Ростуризма экспертов и бизнес, которые занимаются этим направлением. Потом обсудим в профильных группах и с регионами, чтобы наиболее эффективно подойти к решению поставленной перед нами задачи.

Есть шанс, что российская Арктика станет частью маршрута международных круизов?

Конечно, это одна из целей – продолжение международных круизных маршрутов в российскую Арктику.

Важно проработать не только международные и российские круизные маршруты, но и принципиальные вопросы международного сотрудничества.

На каких туристов вы больше рассчитываете – на российских или иностранных?

С одной стороны, мне очень хочется открыть максимальное количество регионов и красот России для всего мира, за счет этого в том числе увеличить доходы страны от въездного потока. С другой стороны, не менее важная задача – открыть страну для самих россиян. Мы живем в самой большой стране мира, но многие регионы не знаем, не успеваем до них добраться. Очень хотелось бы, чтобы больше россиян путешествовали по стране, видели, как она прекрасна. Арктика не должна быть исключением. Мы будем стараться в своей

работе по развитию туризма в регионе разрабатывать такие маршруты и проекты, которые делали бы ее более доступной для наших граждан, хотя это сложная задача.

Вы сами путешествовали по Арктике?

Я не была в этом регионе, обязательно поеду. Конечно, я бы хотела пожить в местах, которые не затронуты цивилизацией. Вспомнилось детство: я очень любила ходить в горы и жить в палатке.

Я планирую посетить каждый из арктических регионов. Хочется успеть посмотреть как можно больше субъектов России. Это одна из моих задач.

Когда должна появиться программа по развитию туризма в Арктике?

Министр поставил задачу «в кратчайшие сроки». В кратчайшие сроки и будем пытаться, но, чтобы написать качественную программу, которая действительно работала бы на результат, а не стала отпиской, нам потребуется время. Но мы сделаем это максимально быстро, как поручил министр. Вернусь в Москву и в ближайшую неделю соберу первое заседание экспертов, участников рынка. Думаю, тогда же обсудим направления программы.

Все же у большинства наших, например, граждан эта территория мало ассоциируется с традиционными видами туризма.

Пока рано говорить о массовом туризме. На Север едут искушенные путешественники. Но надо с чего-то начинать.

Турист, который едет в Арктику, должен быть еще и состоятельным. Будете содействовать снижению цен на туры?

Для россиян, которые хотят посетить Арктику в познавательных целях, должны действовать научно-образовательные программы, в рамках которых молодежь могла бы иметь возможность исследовать Арктику при поддержке государства и бизнеса. В остальном снижению стоимости могут способствовать создание инфраструктуры и увеличение турпотока в регион. Очень важно, чтобы увеличение турпотока не нанесло ущерба экологии и уникальной экосистеме Арктики.

С транспортниками тоже будете взаимодействовать, чтобы решить проблему с дороговизной билетов, особенно в северном направлении?

Большой упор в нашей работе мы будем делать на открытости и вовлеченности в тему всех ведомств и заинтересованных сторон. Мы готовы плотно работать со всеми, кто действительно хочет развивать туризм в стране. Туризм – очень сложная, многофакторная и многослойная история.

Чтобы успешно его развивать, необходимо тесно взаимодействовать и с Министерством иностранных дел по визовым вопросам, и с **Министерством транспорта**, поскольку нет развития туризма без инфраструктуры, транспорта, с профильными министерствами – по делам Дальнего Востока, по делам Кавказа. Мы будем со всеми работать, чтобы максимально эффективно развивать туризм в стране, чтобы мы смогли в ближайшие годы сказать, что туризм в России сделал качественный рывок вперед.

Мы можем рассчитывать, что вы предложите транспортникам механизм, который отразится на цене билетов?

На полях форума вчера переговорили с Виталием Савельевым (гендиректор «**Аэрофлота**». – «Известия»). Сложно с наскока решить многие вопросы, но мы будем общаться, смотреть, предлагать свое видение, слушать их мнение. Надеюсь, что мы с **Минтрансом**, РЖД и «**Аэрофлотом**» найдем точки соприкосновения и эффективные форматы взаимодействия, которые были бы выгодны всем сторонам и шли на пользу развитию туризма в стране.

<https://iz.ru/866478/anna-kaledina/liudi-kotorye-edut-v-arktiku-iskushennye-puteshestvenniki>

ТАСС; 2019.04.10; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ 2,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем средств, которые в 2019 году получит из федерального бюджета Иркутская область на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные дороги» составит 2,8 млрд рублей. Об этом сообщил в среду на сессии Заксобрания в послании о положении дел в Иркутской области и основных направлениях региональной государственной политики губернатор Сергей Левченко.

«В 2019 году на реализацию национального проекта планируется привлечь 2,8 млрд рублей из федерального бюджета и довести общую протяженность объектов, в отношении которых будут проведены работы по строительству и реконструкции до 34 км. В целом протяженность объектов, в отношении которых будут проведены работы по капитальному ремонту, должна составить 216,8 км», – сказал Левченко.

По его словам, в регионе уже два года реализуется приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», в 2018 году области на его реализацию было направлено из федерального бюджета 745,8 млн рублей. На эти средства удалось отремонтировать 99,7 км дорог.

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6316388>

ТАСС; 2019.04.10; ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ НАПРАВИТ 41 МЛРД РУБЛЕЙ НА НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Власти Московской области направят 41 млрд рублей в 2019 году на реализацию мероприятий в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом сообщила в среду пресс-служба губернатора и правительства Подмосковья в Instagram.

«Всего на реализацию мероприятий **нацпроекта** в 2019 году Московская область направит 41 млрд рублей. Будет отремонтировано более 1,5 тыс. км региональных дорог, построят и реконструируют свыше 40 км», – говорится в сообщении.

Также **Министерство транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области и **Росавтодор** подписали соглашение о предоставлении 618 млн рублей из федеральной казны на реализацию мероприятий **нацпроекта** в 2019 году. «Средства федерального бюджета пойдут на софинансирование работ по ремонту региональных автодорог», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья Алексея Гержика.

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6318356>

ТАСС; 2019.04.10; БУРЯТИИ ВЫДЕЛИЛИ 350 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ТРАССЫ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ УЛАН-УДЭ С СЕВЕРОМ РЕГИОНА

Правительство РФ выделило Республике Бурятия 350 млн рублей на продолжение реконструкции дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян, соединяющей столицу республики с северными районами, сообщается в среду на сайте регионального правительства.

«Согласно распоряжению [премьер-министра Дмитрия Медведева о трансфертах из федерального бюджета на развитие автомобильных дорог] Бурятия получит 350 млн рублей на продолжение реконструкции региональной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На дороге планируется отремонтировать три участка», – говорится в сообщении.

Президент России Владимир Путин в 2017 году поручил правительству РФ и руководству Бурятии рассмотреть вопрос реконструкции автотрассы, которая проходит с юга на север региона и является основной региональной артерией, связывающей пять районов республики с административным центром – городом Улан-Удэ. Реконструкция магистрали протяженностью 726 км ведется с 2003 года. В начале 2018 года Бурятия получила на реализацию этого проекта из федеральной казны 600 млн рублей.

По данным властей республики, всего в 2019 году в рамках **нацпроекта** в Бурятии, помимо дорог Улан-Удэнской агломерации, будут отремонтированы 10 объектов на дорогах регионального значения протяженностью общей протяженностью 20 км.

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6316271>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20190409/1552524802.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; ВОСЕМЬ МОСТОВ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ПОДМОСКОВЬЕ

Дорожные службы Московской области проведут капитальный ремонт восьми мостов в регионе, говорится в пресс-релизе министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«На восьми сооружениях проведут капитальные работы, на семи мостах выполнят текущий ремонт. На время проведения работ движение на мостах будет поочередно перекрываться по каждой полосе», – сообщает пресс-служба.

Отмечается, что капитальный ремонт сооружений планируется завершить в третьем квартале 2020 года.

<https://ria.ru/20190410/1552554959.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; КРЫМ ПЕРЕДАСТ РЯД КЛЮЧЕВЫХ ДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Ряд крымских дорог, в том числе в сторону южного берега, передадут в федеральную собственность, сообщил глава республики Сергей Аксенов.

«Правительство Республики Крым передает направление Симферополь – Ялта до Севастополя, автомобильные дороги Симферополь – Джанкой, Симферополь – Армянск, Симферополь – Евпатория в федеральную собственность, соответственно, эти дороги будет обслуживать **Росавтодор**, что облегчит нам задачу», – написал Аксенов на своей странице в соцсети Facebook.

По его словам, в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** республика до 2024 года получит 18,5 миллиарда рублей.

«Благодаря этой поддержке мы сможем довести 53% наших региональных дорог до нормативного состояния», – отметил глава Крыма.

<https://ria.ru/20190409/1552519231.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЮТ 45 КМ ДОРОГ В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ-КАМЧАТСКОМ

Одну из наиболее оживленных улиц Петропавловска-Камчатского – проспект Победы – и еще пять улиц отремонтируют в этом году в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает пресс-служба правительства региона.

По данным регионального министерства транспорта и дорожного строительства, на ремонт дорог городской агломерации предусмотрены 333 миллиона рублей из федерального бюджета и еще 37 миллионов из бюджета Петропавловска-Камчатского.

«Камчатка в этом году впервые принимает участие в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В Петропавловске в этом сезоне мы проведем ремонт более трех километров проспекта Победы – одной из наиболее оживленных городских магистралей, что позволит увеличить пропускную способность дороги и ликвидировать пробки в этой части краевой столицы. Кроме того, будут приведены в нормативное состояние улицы Даурская, Уссурийская, Арсеньева, Тушканова и Ключевская», – цитирует пресс-служба слова министра транспорта и дорожного строительства края Владимира Каюмова.

До конца 2024 года по **нацпроекту** на ремонт автомагистралей в краевой столице будут направлены два миллиарда рублей.

«Проект рассчитан на шесть лет, у него есть четкие критерии эффективности и утвержденное финансирование. За эти шесть лет мы должны будем привести в нормативное состояние не менее 45 километров городских дорог. Все понимают, что от качества дорог зависит, в том числе, развитие экономики – не только города, но и всего региона в целом», – отметил глава Петропавловск-Камчатского городского округа Виталий Иваненко.

<https://ria.ru/20190409/1552511111.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.09; НА ДОРОГИ В ПРИМОРЬЕ ПОТРАТЯТ В 2019 ГОДУ ВЧЕТВЕРЕ БОЛЬШЕ ОБЫЧНОГО

Около 2 миллиардов рублей в этом году направлено на ремонт и строительство дорог в Приморье, что в четыре раза больше, чем обычно, сообщил глава региона Олег Кожемяко журналистам.

Средства, в том числе, выделены в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги».

«В этом году мы довольно значительные денежные средства из всех источников – из федерального бюджета, из краевого бюджета – направили в город. И если брать, что город ежегодно финансировался порядка 500 миллионов рублей, то в этом году в совокупности около 2 миллиардов рублей. В четыре раза большую сумму – это центральные дороги, дороги между улицами, ремонт дорог», – сказал губернатор.

По его словам, в этом году жители должны увидеть качественные изменения.

«Порядка 1,6 миллиарда рублей (направлены – ред.) на трассу Владивосток-Находка, где-то 70 км нуждается в ремонте. Добавляется определенный объем работы, определенные сложности. В этом году мы пройдем 30-40 км наиболее сложных участков», – добавил Кожемяко.

<https://realty.ria.ru/20190409/1552505157.html>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.04.09; ФИНЛЯНДИЯ РАЗРЕШИТ ПРОЕЗД РОССИЙСКИХ ФУР ПОЛНОЙ МАССОЙ ДО 44 ТОНН БЕЗ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ

Российские владельцы грузовых транспортных средств полной массой до 44 т получат возможность осуществления перевозки грузов по территории Финляндии без получения специального разрешения.

Об этом сообщает АСМАП со ссылкой на соответствующую информацию МИД России.

По данным организации, с 19 апреля 2019 года вступает в силу соглашение о внесении изменений в предыдущее межправительственное соглашение между Россией и Финляндией о международном автомобильном сообщении от 27 октября 1995 года.

В целом, как пояснили в АСМАП, новые изменения призваны создать равные условия для российских и финских перевозчиков по допустимым весовым параметрам при движении автотранспортных средств по территориям двух государств.

По мнению экспертов, общее освобождение от получения спецразрешений для владельцев ТС массой до 44 т лишь частично решит проблемы перевозчиков

По мнению эксперта МОЭС Тараса Ковалья, выиграть от нововведения смогут прежде всего российские перевозчики контейнеров, лесной и бумажной продукции. Причем при осуществлении перевозок в обоих направлениях – как в Финляндию, так и в Россию.

В то же время, считает эксперт, общее освобождение от получения спецразрешений для владельцев ТС массой до 44 т лишь частично решает проблему.

«С одной стороны, частично этим можно воспользоваться. Но проблема в том, что по-прежнему очень тяжело соблюдать осевые ограничения, которые остаются теми же и которые в Финляндии сильно отличаются от наших. Поэтому если мы смотрим только на полную массу, то все хорошо. Но штрафуют нас за нарушение осевых ограничений – и тут, мягко говоря, не все хорошо», – прокомментировал Тарас Коваль редакции ГИД.

Эксперт пояснил, что в Финляндии на двухосную тележку разрешено нагружать до 19 т против 15-16 т в России, а на трехосную – и вовсе до 24 т (против 22,5 т).

Стоит напомнить также, что Финляндия традиционно входит в первую тройку стран Европы с крупнейшими объемами двусторонних грузовых автоперевозок с Россией. Так, по данным российского Минтранса, в прошлом году на нее пришлось наибольшее количество всех грузовых отправок нашей страны. В то же время, по данным агентства Евростатика, Финляндия уступила по этому показателю лишь Германии.

<http://truckandroad.ru/politics/finljandija-razreshit-proezd-rossijskih-fur-polnoj-massoj-do-44-tonn-bez-specrazreshenij.html>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.04.09; В МОСКВЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ОБЩЕЖИТИЕ АКАДЕМИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

На юге Москвы реконструируют общежитие Московской государственной академии водного транспорта, говорится в сообщении Мосгосстройнадзора.

Студенческое общежитие на улице Речников надстроят тремя дополнительными этажами. В результате здание станет восьмиэтажным, а его общая площадь составит 11 тысяч квадратных метров, уточняется в пресс-релизе.

Кроме того, указывается в нем, в здании появятся два пассажирских лифта, а главный вход оборудуют пандусом.

Реконструкцию планируется провести до апреля 2020 года, добавляется в сообщении.

<https://realty.ria.ru/20190409/1552506037.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.04.10; В КРЫМ МОЖНО БУДЕТ УЛЕТЕТЬ ПО ЕДИНОМУ БИЛЕТУ

С 30 апреля возобновятся авиаперевозки по «единому» билету (самолет+автобус) в Крым через международный аэропорт Анапа. Об этом сообщает **Минтранс России**.

Продажи таких билетов уже начались. Действует такой тариф следующим образом: пассажиры прилетают в аэропорт Анапа, а дальше пересаживаются на автобус, который довезет их до курортных городов Крыма. Перевозки будут осуществляться в семь крымских городов: Керчь, Симферополь, Севастополь, Феодосию, Судак, Евпаторию и Ялту.

Оформить авиационный и автобусный билет в одном заказе можно в авиакассах и самостоятельно на сайтах сервисов путешествий в разделе «Авиабилеты», указав пунктом прибытия один из городов Крыма. Билет на автобус можно будет приобрести после прилета в Анапу при предъявлении авиабилета. В этом случае стоимость автобусной части «единого» билета из аэропорта Анапы в Керчь составляет 600 руб., в Феодосию – 800 руб., Судак – 900 руб., Симферополь – 1000 руб., в Евпаторию, Севастополь и Ялту – 1200 руб.

«Единые» билеты также можно купить и на проезд по железной дороге. В этом случае можно выбрать пунктом назначения либо ту же Анапу, либо Краснодар, а дальше также пересаживаться на автобус, следующий по Крымскому мосту на полуостров.

<https://rg.ru/2019/04/10/reg-ufo/v-krym-mozhno-budet-uletet-po-edinomu-biletu.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.11; ЗОНИРОВАНИЮ ЗЕМЛИ ОПРЕДЕЛИЛИ СМЕТУ; РЕФОРМА ПОТРЕБУЕТ ПОЧТИ 21 МЛРД РУБЛЕЙ

Минэкономики определило стоимость одного из важнейших этапов будущей земельной реформы – отмены их категорий и перехода к территориальному зонированию. До 2023 года это потребует около 15 млрд руб., еще 6 млрд руб. может понадобиться на субсидии муниципалитетам. При этом источники финансирования пока определены только для части мероприятий – дополнительно придется изыскать более 3 млрд руб. Из проекта также исчезла волновавшая экологов норма об изъятии отдельных объектов из состава охраняемых природных территорий.

<https://www.kommersant.ru/doc/3939752>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ СЕРГЕЙ ИЗОТОВ НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.04.10; ПИТЕРЕ – ПЛАТИТЬ: ТУРИСТИЧЕСКИЙ СБОР ПРИНЕСЕТ ГОРОДУ МИЛЛИАРД; СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА ЗАЙМЕТСЯ РАЗВИТИЕМ СОЦИАЛЬНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Иностранцы, приезжая в Санкт-Петербург, должны будут заплатить туристический сбор – 100 рублей в сутки, рассказал врио губернатора региона Александр Беглов на встрече с президентом Владимиром Путиным. Глава государства поддержал инициативу. Вырученные деньги, а это более миллиарда рублей, пойдут на реставрацию исторических зданий. Также в ближайших планах развития Северной столицы – строительство в городе железнодорожного кольца и новых путепроводов, развитие социальной инфраструктуры.

Миллиарды Петербургу

На встрече с президентом Александр Беглов рассказал, что Санкт-Петербург получил из Резервного фонда 10,6 млрд рублей на социальную инфраструктуру.

– У нас жилищная застройка опережает социальную застройку, и вот на эти деньги мы выкупим буквально к 1 сентября 24 детских сада, четыре школы, 16 офисов врачей общей практики, включая поликлинику и женскую консультацию, – отметил врио губернатора.

– Нужно только по-хозяйски всем этим распорядиться, – ответил Владимир Путин. – Чтобы это дошло до людей в нужные сроки и, главное, в нужном качестве.

В прошлом году Санкт-Петербург посетили 3,9 млн иностранных туристов, отметил Александр Беглов, а в 2019-м эта цифра должна превысить 4 млн.

– Но у нас проблема. Мы по внутренней программе города вписали 1379 зданий нашего исторического наследия, из них 255 – это жилые дома со сложной конфигурацией фасадов, и мы решили их отремонтировать в течение 10 лет, – пояснил врио губернатора. Для этого необходимо около 17 млрд рублей. Город ведет переговоры с Минэкономразвития и Минфином о введении туристического сбора.

– Это всего-навсего 100 рублей в сутки, – уточнил Александр Беглов.

Туристический сбор для иностранцев принесет в городской бюджет более 1 млрд рублей, деньги планируется пустить на реставрацию исторических зданий.

– Против ничего не имею. Дорабатывайте, – сказал Владимир Путин.

Возможность вводить туристический сбор у некоторых российских регионов появилась в 2017 году, когда был принят соответствующий закон. Этим правом воспользовались Алтайский край, а также Краснодарский и Ставропольский. В Крыму внедрение курортного сбора перенесли на 2021 год.

Туристический сбор действует во многих странах мира, напомнил в разговоре с «Известиями» депутат Госдумы Алексей Чепя.

– Главное, чтобы эти деньги целевым образом шли на развитие инфраструктурных и социальных проектов, – заявил парламентарий.

На встрече с президентом Александр Беглов также сообщил, что Санкт-Петербург намерен взять сразу несколько кредитов на различные городские проекты. 2 млрд рублей должны быть выделены на покупку трамвайных вагонов. Еще 2,8 млрд рублей – на безопасность. Речь идет о видеонаблюдении для только что открытых поликлиник, школ и других социальных объектов. 3 млрд рублей будут выделены на покупку многофункциональной и межсезонной уборочной техники.

– Мы договорились, что нам компенсируют процентную ставку. Это нам даст порядка 800 млн рублей, которые мы тоже потратим на социальную инфраструктуру, – заявил врио губернатора.

Кроме того, планируется масштабное развитие Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Как сообщил Александр Беглов, уже на днях будет подписано соответствующее соглашение с РЖД. На проект до 2025 года потребуется около 88 млрд рублей, что позволит разгрузить электрички, отремонтировать железнодорожные станции, построить новые путепроводы. Финансированием город займется совместно с РЖД.

Владимир Путин напомнил Александру Беглову, что в Москве подобные проекты уже реализованы, система работает очень эффективно. Так что Петербург может рассчитывать на поддержку Кремля в этом вопросе.

Ранее на встрече Александра Беглова с главой РЖД Олегом Белозеровым обсуждалась возможность строительства железнодорожного кольца в Северной столице, которое сможет объединить все существующие направления.

Налог в помощь

В Северную столицу придут и новые крупные налогоплательщики. Планируется переезд Объединенной судостроительной корпорации (ОСК).

Смена московской прописки ОСК на петербургскую затронет около 300 сотрудников. Об этом заявил глава компании Алексей Рахманов в ходе церемонии закладки ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» на «Адмиралтейских верфях». В компании пояснили «Известиям», что после переезда НДСЛ также будет выплачиваться в бюджет Санкт-Петербурга.

Информация относительно переезда в Петербург «Сургутнефтегаза» – пока на уровне слухов, сказал «Известиям» представитель ХМАО в Совете Федерации Юрий Важенин.

– Если это действительно произойдет, то потери для бюджета Югры будут, конечно, ощутимы, но отнюдь не смертельны. На территории региона сохранятся многие производственные подразделения компании, – отметил сенатор.

Федеральный центр самым серьезным образом следит за жизнью Северной столицы, уверен директор Института современного государственного развития Дмитрий Солонников.

По его мнению, то, что во время встречи с президентом не затрагивалась тема выдвижения Александра Беглова кандидатом в губернаторы Санкт-Петербурга, – абсолютно правильное решение.

– Нужно работать, а не заниматься пустым пиаром и зарабатывать дешевую популярность разговорами о выдвижении, – подчеркнул он. – Но в том, что в будущем федеральный центр видит во главе города Беглова, уже никаких сомнений нет.

10 апреля в Санкт-Петербурге Владимир Путин также провел оперативное совещание с членами Совета безопасности. В мероприятии приняли участие премьер-министр Дмитрий Медведев, председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко, министр иностранных дел Сергей Лавров и другие высокопоставленные лица. Главной темой заседания стало развитие Арктики.

Арктика нас связала

Еще в среду утром российский лидер успел на полях V Международного арктического форума встретиться со своим исландским визави Гвюдни Йоуханнессоном. Стороны пришли к выводу, что трудности в отношениях России и Запада не должны мешать развитию сотрудничества двух государств.

Сейчас кооперация с Рейкьявиком приобретает дополнительное значение. Ведь с января этого года Исландия председательствует в Совете министров северных стран, а уже в мае Рейкьявик возглавит Арктический совет.

В последние годы из-за санкционной войны, которую развернули западные страны против Москвы, в российско-исландских торговых отношениях наблюдается спад. В 2016 году полностью прекратились поставки в РФ исландской рыбы, которая составляла более 85% товарооборота. Тем не менее исландский лидер ранее в интервью «Известиям» заявил, что у стран есть перспективы расширения сотрудничества.

– 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, – отметил Гвюдни Йоуханнессон.

Кроме того, активный диалог ведется по линии фонда «Сколково» и исландских инновационных центров. Изучается возможность строительства с использованием исландских технологий геотермальных ТЭС на территории Камчатского края и Курильских островов.

<https://iz.ru/866354/dmitrii-laru-sergei-izotov-nikolai-khrenkov-irina-tcyruleva/v-pitere-platit-turisticheskii-sbor-prineset-gorodu-milliard>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.11; СКОРОСТНОЙ БЕЗЛИМИТ; ПЕРВЫЙ ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ ЦОДД АЛЕКСАНДР ХОДАКОВ – О ТОМ, ПОЧЕМУ НУЖНО ОТМЕНИТЬ НЕШТРАФУЕМЫЙ СКОРОСТНОЙ ПОРОГ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Каждый раз, просматривая статистику дорожно-транспортных происшествий, всё больше убеждаюсь, что нештрафуемый порог скорости должен быть снижен. В одной только Москве ежегодно в дорожных авариях гибнут сотни людей. А как известно,

сопутствующий фактор большинства трагических случаев - – нарушение скоростного режима.

В столице установлено более 1 473 стационарных комплексов фотовидеофиксации, а до конца этого года их станет более 2 тыс. Чаще всего они регистрируют нарушение скоростного режима. Количество таких случаев составляет порядка 60% от общего числа нарушений. За 2018 год за грубое нарушение скоростного режима более, чем на 60 км/ч вынесено 57 тыс. административных штрафов.

Очень часто водители, чувствуя безнаказанность, превышают допустимые 20 км/ч. Когда они видят знак ограничения скорости, то формально прибавляют к этому значению 20. Эти люди не думают о том, что, когда они в итоге окажутся на больничной койке, будет поздно размышлять, насколько велика разница между разрешенной скоростью на дорожном знаке и максимально допустимым порогом. Ведь, на самом деле, цифра на знаке - – это и есть предел безопасности, некая граница, за которой вероятность смертельных исходов в ДТП возрастает значительно. Тяжесть последствий аварий во многом зависит от скорости движения транспортных средств. Есть шведское исследование, в котором отмечена зависимость снижения скорости и сохранения жизни. Так, например, снижение скорости на 1 км/ч сохраняет жизнь 15 человек. Изменение скорости с 80 км/ч до 70 км/ч приводит к сокращению смертельных исходов на 51%.

Если число лихачей остается на высоком уровне или незначительно снижается, то необходимо принимать меры. Тем более, что страдают не только водители и пассажиры. Самый незащищенный участник дорожного движения - – пешеход. Для наглядности: при разрешенных 60 км/ч автомобилисты смело едут на 80 км/ч - – на такой скорости шанс смертельного исхода при ДТП с участием пешехода практически достигает 100%, а при скорости 40 км/ч вероятность того, что пешеход выживет, практически 75%. Что мы видим в результате: за прошлый год в Москве погибло 238 пешеходов.

Не могу не сказать и об одной из самых болезненных тем - – аварии с участием детей, наезды на малолетних. В столице зафиксирован рост числа ДТП с несовершеннолетними. За 2018 год произошло на 26 аварий больше по сравнению с 2017 годом. Наша задача сейчас - – создать условия на дороге, которые бы повысили безопасность, в том числе, принять грамотные меры, направленные на предупреждение чрезвычайных происшествий на проезжей части.

За рубежом, например, уже давно действует строгий порог скорости – от 2 до 5 км/ч. В Финляндии за нарушение лимита на 3-6 км/ч придет предупреждение, причем обычная разрешенная скорость в населенных пунктах – 50 км/ч. В Германии, США и Канаде нарушение скоростного режима наказывается не только финансово, но и начислением штрафных баллов. Их определенное количество в течение года влечет лишение прав. При этом признаваемая властями погрешность камер составляет 3-5%, поэтому водители опасаются превышать лимит даже на 2 км/ч.

Что касается Москвы, то современные камеры, установленные у нас, позволяют вычислять скорость с погрешностью до 2 км/ч. Все камеры фотовидеофиксации имеют действующие свидетельства о поверках и размещены в соответствии с нормативными требованиями. Это говорит о том, что технически мы уже готовы. Следующий этап - – законодательный. Нужно решить, отменять или ограничивать неадминистрируемый порог до меньшей цифры. Ведь вопрос назрел уже давно.

Надо также понимать, что все эти меры принимаются не для дополнительного заработка, а ради сохранения жизни. В стране существует Указ президента «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года», на основе которого утверждена Стратегия безопасности дорожного движения, распланированная на 2018-2024 годы. Снижение ненаказуемого скоростного порога позволит усилить контроль за соблюдением правил дорожного движения, а также повысить уровень дисциплины

водителей. Без решения вопроса о снижении неадминистрируемого порога до 10 км/ч – указ президента РФ будет не выполнен.

Автор – первый заместитель руководителя ГКУ «Центр организации дорожного движения» Александр Ходаков

Мнение автора может не совпадать с позицией редакции

С альтернативной точкой зрения на проблему выступил координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов

<https://iz.ru/866216/aleksandr-khodakov/skorostnoi-bezlimit>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.11; ПРОВОКАЦИЯ НА НАРУШЕНИЯ; АВТОЭКСПЕРТ ПЕТР ШКУМАТОВ – О ТОМ, ПОЧЕМУ НОВЫЕ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НЕ СНИЗЯТ АВАРИЙНОСТЬ

В последнее время на самых разных уровнях обсуждается вопрос снижения нештрафуемого порога превышения скорости с 20 км/ч до 10 км/ч. За незначительное, по меркам автомобилиста, нарушение скоростного режима предлагают ввести новый штраф – 500 рублей. А накануне стало известно, что за превышение скоростного режима на 20-40 км/ч предлагается увеличить штраф с 500 до 3 тыс. рублей. При этом, в качестве аргумента приводится гипотеза о том, что подобная мера сразу приведет к резкому снижению смертности на российских дорогах.

Однако в подобной логике есть ряд изъянов. Во-первых, у авторов инициативы, кроме отсылок на европейский опыт, нет научных исследований по причинам дорожно-транспортных происшествий в России. Например, нет корреляции между скоростью движения и тяжестью последствий. Но есть пример ГК «Автодор», которая неожиданно отметила значительное (в разы) уменьшение аварийности на скоростных платных дорогах после увеличения допустимой скорости движения до 130 км/ч.

Почему на скоростных дорогах мы наблюдаем такой удивительный с точки зрения урбанистов факт? Казалось бы, чем ниже разрешенная скорость, тем безопаснее? Однако это не так. Уменьшение числа аварий на скоростных дорогах произошло потому, что водители перестали искать камеры в кустах и стали смотреть на дорогу, а не на спидометр. Стоит заметить, что скоростной режим «130» изначально был заложен в проект этих дорог. Таким образом, «90» – заниженный скоростной режим, провоцирующий водителей на нарушения.

Отдельно стоит сказать про городские дороги. К сожалению, мы все стали заложниками советских и российских проектировщиков, которые вместо разумного разделения транзитного скоростного трафика и местного на разные уровни, решили сделать гибридные дороги, которые обслуживали всех, и местных жителей, и тех, кто проездом. В результате получились так называемые «вылетные магистрали», в которых слово «магистраль» явно лишнее. Я бы назвал это дорогой-мутантом. Дороги-мутанты неудобны и не безопасны для всех: и для транзитных автомобилей, которые стоят в пробках, и для местных жителей, которые чтобы перейти ее тратят очень много времени перед светофором.

Часто через такие трассы проложены нерегулируемые пешеходные переходы, которые в народе называют «переходами смерти». И, если всмотреться в цифры статистики ГИБДД, то мы увидим, что сбивают людей в основном на тех переходах, которых просто не должно быть. И на тех дорогах, которых тоже не должно быть. Сама неправильно спроектированная инфраструктура провоцирует аварии и это надо признать. Чем быстрее наше общество это поймет, тем лучше.

Классический пример неправильно спроектированной инфраструктуры, такой дороги – Кутузовский проспект. Здесь отсутствуют элементы безопасности, например отбойник. В то же самое время, он рассекает район на «дольки», которые крайне сложно переехать или перейти. При правильном проектировании Кутузовский проспект должен быть вынесен на

эстакаду или в тоннель с повышенным скоростным режимом, а на поверхности – остаться районная дорожная сеть с пониженным скоростным режимом. В этом случае конфликт между транзитным трафиком и локальным будет разрешен.

Что хочет водитель, которому надо переместиться из точки А в точку Б через жилой район? Проехать побыстрее. Отсюда жалобы на заниженный скоростной режим. В то же самое время, житель этого района хочет разнообразных вариантов движения в нем: много пешеходных переходов, разворотов, парковок. Это противоречащие друг другу интересы и сбалансировать их на практике нельзя. Решать проблему должны не сотрудники ГИБДД, а строители. Как только конфликт уходит за счет разведения потоков по уровням, в городе сразу становится безопаснее.

К сожалению, сейчас главенствует странная идея, что только репрессивными методами можно заставить автомобилистов не попадать в ДТП. Надеюсь, что у нас когда-нибудь появится организация наподобие американской NHTSA, которая позволит перейти от черно-белого восприятия реальности к научно обоснованному. Тогда все поймут, что простых рецептов безопасности на дорогах не бывает. Нет волшебной палочки или волшебного снижения нештрафуемого превышения, которое тут же сделает российские дороги безопасными. Только системный и научный подход с разумными решениями смогут изменить ситуацию к лучшему.

Автор – координатор движения «Синие ведерки», член общественного совета при ГУ МВД по Москве

Мнение автора может не совпадать с позицией редакции

<https://iz.ru/863352/petr-shkumatov/provokatciia-na-narusheniia>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.11; ШТРАФЫ ОБГОНЯЮТ СКОРОСТЬ; ГИБДД ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ И СНИЗИТЬ НЕ ОБЛАГАЕМЫЙ ШТРАФОМ ПОРОГ ДО 10 КМ/Ч

В Госдуме прозвучали предложения об ужесточении в КоАП наказаний за быструю езду ГИБДД предлагает в несколько раз, до 3 тыс. руб., увеличить штрафы за самый распространенный вид нарушения – превышение скорости на 20-40 км/ч. Нововведение коснется десятков миллионов граждан. «Ъ» удалось познакомиться и с другими подробностями законопроекта, которые готовит Госавтоинспекция. В частности, обсуждается штраф в 1,5 тыс. руб. за превышение скоростного лимита менее чем на 20 км/ч. Эксперты призывают не менять существующих норм до проверки всех знаков, ограничивающих скорость на дорогах.

О предложениях по ужесточению санкций рассказал заместитель главы ГИБДД РФ Олег Понарьин в Госдуме. Однако господин Понарьин назвал лишь часть предложений, «Ъ» удалось выяснить подробности документа (речь идет о черновом варианте поправок к КоАП).

Сегодня, напомним, водителей штрафуют за нарушение скоростного режима по ступенчатой системе, начиная с превышения более чем на 20 км/ч. Минимальный штраф – 500 руб. ГИБДД предлагает применять штраф в 1,5 тыс. руб. за превышение в диапазоне 10-20 км/ч, но ввести его в действие через два года после принятия поправок (для ревизии знаков ограничения скорости). За превышение на 20-40 км/ч предлагается штраф в 3 тыс. руб. (сейчас 500 руб.). Изначально, по данным «Ъ», ГИБДД думала даже про штраф в 5 тыс. руб., но снизила сумму после консультаций с ФССП. Ведомство планирует ввести упрощенное взыскание штрафов размером до 3 тыс. руб., соответствующий законопроект внесен в Госдуму в конце 2018 года («Ъ» о нем рассказывал).

Начиная с превышения лимита на 60 км/ч не должна применяться скидка за оперативную оплату штрафа, предлагают в ГИБДД. Дисконт нужно отменить и при любом повторном нарушении скоростного режима (исключая превышения на 10 – 20 км/ч), а также в случаях когда нарушителем является водитель грузовика или автобуса. Предлагаемые

поправки могут быть скорректированы, отмечает источник «Ъ»: документ еще не согласован договорноправовым департаментом МВД, Минюстом, правительством. «Подобные решения должны приниматься только на основании всестороннего анализа проблематики», – заявили вчера в ГИБДД России.

По данным ведомства, в 2018 году за превышение скорости вынесено 87,3 млн штрафов. Штраф за превышение лимита на 10-20 км/ч был отменен в 2013 году, с тех пор ГИБДД пытается его вернуть. Еще в 2014 году был подготовлен законопроект о снижении «нештрафуемого» порога до 10 км/ч, но из правительства не вышел. В ноябре 2018 года тему снова поднял на правительственной комиссии по безопасности движения вице-мэр Максим Ликсутов. Вице-премьер **Максим Акимов** поручил МВД и **Минтрансу** проработать предложения. В марте представители господина **Акимова** заявили, что решения будут приняты во втором квартале 2019 года после «правовой, технической и экспертной оценки». Правительство пока не поручало ГИБДД разрабатывать поправки, но ведомство уже начало работу.

Можно согласиться на снижение «нештрафуемого» порога до 10 км/ч, но применять его только в городах, заметил первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. По данным «Ъ», Госавтоинспекция такой вариант изучала. Однако водителям порой сложно понять, где кончается загородная магистраль и начинается город. «Чрезмерное и необоснованное увеличение или уменьшение скоростных режимов, их частая смена приводит к росту числа ДТП, – пояснял вчера Олег Понарьин. – Водителю приходится постоянно отвлекаться от оценки дорожной обстановки на распознавание знаков, что приводит к повышению утомляемости и потере внимания».

Поставить размер «нештрафуемого» порога в процентное соотношение от скоростного лимита предложил заместитель главы Росстандарта Сергей Голубев. Порог можно снизить до 10 км/ч на загородных трассах, нормативное состояние и скоростной режим которых подтвержден экспертизой, говорил глава Общественного совета **Минтранса** Михаил Блинкин. Существующий порядок защищает водителей от ошибок камер, заметил эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. Кроме того, он позволяет, не боясь штрафа, обгонять на трассах тихоходов: если его отменить, безопасность маневра снизится.

Различного рода платежи и налоги вызывают «крайнюю степень раздражения у людей», заметил депутат Госдумы Сергей Веремеенко, поэтому общество будет «категорически против» введения нового штрафа. В качестве иллюстрации он привел в пример случаи расстрелов из оружия дорожных камер: «Это все уже революционные выступления, с этим надо быть осторожнее».

Решения будут приняты, когда из правительства поступит готовый законопроект, пояснил «Ъ» Вячеслав Лысаков: «Пока можем говорить, что в городах «нештрафуемый» порог мы снизим, здесь мы достигли компромисса, по остальному еще будем обсуждать».

<https://www.kommersant.ru/doc/3939742>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6318689>

<https://ria.ru/20190410/1552554362.html>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; 2019.04.10; «ТАКСИ РАЗВАЛЕНО НАСТОЛЬКО, ЧТО ЕГО ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ»; УЧАСТНИКИ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ТРЕБУЮТ ПЕРЕПИСАТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, НО В ПАРЛАМЕНТЕ ПОКА НЕ СПЕШАТ

Сроки принятия новой редакции «закона о такси» не определены, рабочая группа по доработке документа до сих пор не создана, заявил представитель думского комитета по транспорту Юрий Нагерняк на слушаниях в Общественной палате (ОП). Эксперты и участники рынка в очередной раз констатировали, что отрасль такси «развалена», а

пассажиров возят исключительно мигранты, работающие по 18 часов, что приводит к аварийности. Исправить ситуацию должен новый закон, но Госдума не может его принять с 2015 года. Эксперты надежд на него уже не возлагают и призывают пользоваться существующими механизмами для защиты своих прав.

Новая редакция так называемого закона о такси обсуждалась во вторник на экспертных слушаниях в Общественной палате. Сегодня, напомним, вопросы таксомоторных перевозок регулируются ФЗ №69 2011 года, но большинство экспертов признают его устаревшим – в нем не прописаны обязанности агрегаторов и не введены эффективные барьеры для доступа к перевозкам нелегалов.

Работа над новым законом началась в 2015 году – законопроект внесли в Госдуму, приняли в первом чтении, летом 2018 года отозвали, но затем снова внесли. В декабре документ приняли в первом чтении, отправив на доработку ко второму. Обычно на это отводится месяц, но работа над документом затянулась. Глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев ранее говорил, что документ серьезно перепишут и примут в конце весенней сессии. Но представитель комитета Юрий Нагерняк заявил, выступая во вторник в ОП, что рабочая группа по доработке законопроекта до сих пор не создана. «В нее войдут все игроки рынка, агрегаторы, общественность. Когда это произойдет, определит председатель комитета, – отметил он. – Это сложный законопроект, будет отрабатываться комплекс вопросов для всей отрасли перевозок». «Надо принять закон, который устраивал бы всех, спешить с этим не надо», – заявил член ОП Борис Алешин.

Пока участники рынка ждут закон, участилось количество сообщений об авариях с участием такси, особенно в Москве и области (на столичный регион приходится 30% всех разрешений на перевозку).

Число ДТП с такси в столице выросло в 2018 году на 25%, количество погибших в этих происшествиях – на 14%.

Полиция сейчас проводит в столице операцию «Таксист». Как рассказал заместитель главы дептранса Москвы Дмитрий Пронин, уже проверено 100 тыс. машин:

составлено 50 тыс. протоколов о грубых нарушениях ПДД,

выявлено 119 случаев управления такси в пьяном виде,

312 случаев – управления такси без прав,

26 случаев – управления такси с поддельными правами,

50% водителей, попавших под проверку, – это мигранты.

«Перемены давно назрели», – отметил господин Пронин.

Приглашенные ОП эксперты в очередной раз констатировали серьезные проблемы в отрасли. Мигранты-таксисты, если лишаются прав, уезжают к себе на родину, получают новые права и возвращаются работать в Россию, говорил член комитета Госдумы по транспорту Александр Старовойтов. Известны факты, когда агрегаторы допускают к базе заказов машины без разрешений, рассказывала замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** РФ Алла Сологубова. «Некоторые из водителей вообще не знают, что такое разрешение и не собираются его получать, – говорила она. – Пассажиры надеются, что к ним приедет нормальный перевозчик, а приезжает неизвестно кто».

«Такси развалено настолько, что его практически нет. Его необходимо создавать заново. То, что мы видим сегодня на улицах нашего города, это не такси, – рассказывал председатель общественного движения «Форум Такси» Олег Амосов. – Оно не соответствует законодательству на 99%.

А предлагаемый законопроект – это очередная бумага, которую выдаст «бешеный принтер», ее исполнять никто не будет. Это просто окончательно убьет рынок такси.

А может это и к лучшему. Когда количество погибших в авариях с такси дойдет до пары тысяч, может быть до кого-нибудь дойдет, что надо срочно что-то делать». Из-за

деятельности агрегаторов «почти невозможно» работать, жаловался глава ООО «Таксити» Феликс Маргарян: службы заказа такси, не имея своего автопарка, забирают 25% от каждого заказа. «Но отказаться от их услуг уже нельзя, – пояснил он. – Надо прописать в законе регулирование тарифов».

Представитель Gett Ольга Дашевская говорила, что принятый в первом чтении законопроект нужно доработать. По ее словам, механизм передачи ряда полномочий субъектам по регулированию такси «внесет много сумятицы», для агрегаторов «были бы удобнее единые правила». Нормы о приостановлении деятельности служб заказа такси, заложенные в документе, могут создать «почву для злоупотреблений административным ресурсом органами исполнительной власти и субъектами предпринимательской деятельности в целях недобросовестной конкуренции и манипулирования рынком», отметила госпожа Дашевская. «Мы за то, чтобы тарифы регулировались государством, а таксисты получали достойную зарплату, – заявила она. – Сейчас такси в России стоит беспрецедентно дешево. Расценки могут немного вырасти, это нормально, если мы хотим получить качественную услугу».

По итогам обсуждений ОП подготовит поправки к законопроекту и направит его в Госдуму.

В России уже есть законодательство, с помощью которого пассажиры могут защитить свои права, пояснила «Ъ» эксперт по такси «Синих ведерок» Елена Гращенкова. Она приводит пример пленум Верховного суда №26 от 26 июня 2018 года по иску к «Такси Престиж» и решение Мосгорсуда от 4 апреля 2019 года по иску к «Яндекс.Такси»: обе судебные инстанции подтвердили, что права пассажиров защищены законом «О защите прав потребителя». «Ложное убеждение о том, что нам нужен новый закон о такси, вызвано некорректной интеграцией цифровых диспетчерских технологий в аналоговое устройство рынка такси, а также повсеместным нарушением текущего законодательства, – считает госпожа Гращенкова. – Те недостатки, которые у нас сегодня имеются, а именно – аренда автомобилей такси вместе с разрешением на перевозку пассажиров, неопределенность с тарификацией, с квалификационными требованиями к водителю такси, с ограничением количества такси на регион, с запретом диспетчерским формировать тариф и прочее, возможно быстро решить новыми подзаконными актами и/или приказами профильных министерств и ведомств. Но продолжать дальше кормить людей байками о том, что все проблемы в такси связаны с отсутствием закона, а не с его несоблюдением, неприемлемо».

<https://www.kommersant.ru/doc/3938985>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.04.11; ПУТЬ ЗАКАЗАН: В ПОПУЛЯРНЫХ ПРИЛОЖЕНИЯХ ТАКСИ НАЙДЕНЫ УЯЗВИМОСТИ; РОСКАЧЕСТВО ПРОВЕЛО ТЕСТИРОВАНИЕ СЕРВИСОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДАННЫХ

Наиболее популярные приложения для заказа такси потенциально могут стать причиной утечки персональных данных, включая сведения банковских карт. К такому выводу пришли эксперты Роскачества в своем исследовании, с которым ознакомились «Известия». Кроме того, почти половина приложений агрегаторов неустойчива к DDoS-атакам, что может привести к блокировке сервиса. Объем рынка таксомоторных перевозок в России составляет более 570 млрд рублей, треть заказов делается через приложения. Поэтому потенциальный ущерб также может исчисляться миллиардами рублей. В сервисах такси сказали «Известиям», что используют защищенный протокол передачи данных, вся информация хранится в зашифрованном виде, а случаев взлома аккаунтов не фиксировалось. Но эксперты всё же советуют не заказывать такси, подключившись к открытой Wi-Fi-сети, либо установить на смартфон VPN-клиент.

«Дыры» в безопасности

Роскачество проверило на безопасность данных наиболее популярные приложения для заказа такси. У программ для устройств, работающих на операционной системе Android, средний балл составил 4,15 из пяти возможных, для iOS – 3,82, сказано в исследовании, с которым ознакомились «Известия».

Тестированию подверглись «Яндекс.Такси», Uber Russia, Maxim, Gett, «Ситимобил», а также Rutaxi, «Везет» и Fasten. Оценка проводилась по семи параметрам. Среди них – наличие возможных уязвимостей (при помощи программного обеспечения Solar appScreener), вредоносных программ, а также безопасность передачи и хранения персональных и платежных данных. По каждому из параметров присваивался определенный балл.

В результате тестирования были получены достаточно высокие показатели, отмечается в исследовании. В частности, в приложениях не обнаружили никаких вирусов, а все персональные и платежные данные хранились в зашифрованном виде. Однако обнаружились и «дыры», которые чреваты неприятными последствиями для пользователей.

«Проверка показала, что в приложениях имеется ряд потенциальных уязвимостей. Наиболее часто встречающиеся из них – слабые алгоритмы хеширования и шифрования, небезопасная реализация SSL (криптографический протокол для безопасной связи. – «Известия»)), – говорится в исследовании.

Есть риск получения злоумышленниками персональных и платежных данных, которые пользователь добровольно вносит в приложение.

– В данном случае речь идет о взаимодействии телефона с серверами, которые отвечают за работу системы заказа такси. Опасно это тем, что злоумышленник может вклиниться в канал передачи данных и похитить их – например, логин и пароль от приложения или сведения банковской карты, – пояснил антивирусный эксперт «Лаборатории Касперского» Виктор Чебышев.

По его словам, хакеру проще перехватить данные жертвы, когда они находятся в одной сети – например, подключены к открытому Wi-Fi в кафе или метро. В этом случае злоумышленник может переключить трафик мобильного телефона на себя, проанализировать его и далее направить на сервер. Жертва, скорее всего, не заметит атаки, а конфиденциальные сведения окажутся у мошенника. Делается это с помощью так называемого DNS-спуфинга (одна из форм взлома компьютерных сетей). Приложение вместо адреса сервера получает подложный адрес и пытается к нему подключиться.

Другой вариант – создание виртуальной сотовой «вышки», к которой подключается сотовый телефон. Это очень дорогой способ, но он позволяет перехватить все данные, вплоть до телефонных разговоров, добавил Виктор Чебышев.

Более половины протестированных приложений такси на базе Android оказались уязвимы к DNS-спуфингу и DoS-атакам, сообщается в исследовании Роскачества.

– Атаки DoS/DDoS несут для пользователей риск замедления работы приложения или отказа в обслуживании. Иными словами, клиенты просто не смогут воспользоваться сервисом, – сказал «Известиям» руководитель Центра цифровой экспертизы Роскачества Антон Куканов. DDoS-атака, как правило, проводится на серверы компании и угрожает убытками вследствие сбоя в работе приложения.

В исследовании Роскачества также говорится, что для приложений для Apple «характерны слабый алгоритм шифрования данных, использование буфера обмена и небезопасная аутентификация (процедура проверки данных пользователя)».

Средний балл приложений для заказа такси на базе Android по критерию «Наличие уязвимостей» (возможности для хакерских атак) составил 2,56, для iOS – 0,74. Показатель выше 2,2 для приложения на Android считается достаточно высоким. Для операционной системы от Apple оценки, как правило, существенно ниже.

- – Дело в том, что платформа iOS сама по себе более защищенная. Поэтому разработчики приложений для Apple меньше заботятся о защищенности своих продуктов, - – пояснил Антон Куканов.

Накрылись VPN

Количество такси в России в 2018 году, по данным исследования Digital Vision, превысило 466 тыс. машин. На постоянной основе таксистами в прошлом году работали 584 тыс. человек, еще 120 тыс. - – временно подрабатывали. За 10 лет этот показатель вырос на 300 тыс., а объем рынка - – в 2,5 раза, превысив 570 млрд рублей. Аналитический центр при правительстве ранее оценивал долю агрегаторов на рынке таксомоторных перевозок России примерно в 33% (в Москве этот показатель существенно выше). Таким образом, хакерские атаки на пользователей приложений могут нанести ущерб на миллиарды рублей.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Приложения для заказа такси интенсивно развиваются вместе с агрегаторами, которые постепенно вытесняют традиционные таксопарки. По данным аналитического центра при правительстве РФ, в 2010-2015 годах в процессе трансформации рынка крупные таксомоторные компании с большим количеством автомобилей, своими водителями и диспетчерскими службами почти вымерли, сохранившись лишь в Москве и Санкт-Петербурге. Им на смену пришли так называемые облегченные таксомоторы до 100 машин - – они сотрудничают с агрегаторами и привлекают ИП с собственными автомобилями.

В сервисе такси «Максим» заявили «Известиям», что в приложениях Maxim и Taxsee Driver уязвимостей не выявлено. Там подчеркнули, что сервис использует защищенный протокол передачи данных, вход происходит «после двухфакторной аутентификации». В «Ситимобил» подчеркнули, что защита данных клиентов - – приоритет для компании и случаев взлома аккаунтов не фиксировалось. В «Яндекс.Такси» подчеркнули, что все приложения прошли независимый аудит, в том числе российский и международный контроль безопасности. Представитель такси «Везет» (объединяет бренды «Везет», «Сатурн», «Лидер», Red Taxi, Rutaxi, Fasten) сказала, что вся информация хранится в зашифрованном виде и передается по шифрованным протоколам. В Gett на запрос не ответили.

Наиболее эффективный способ устранить риски утечки данных при заказе такси, по словам Виктора Чебышева, - – не пользоваться в этот момент публичной точкой Wi-Fi. Лучше выходить в Сеть с гаджета, используя мобильный интернет.

- – Более надежный способ - – скачать VPN-клиент и подключаться к Сети через VPN, что обеспечит шифрование всего трафика с телефона, - – отметил он.

Эксперт добавил, что для устройств на базе Android самые распространенные угрозы связаны с заражением вирусами, похищающими личные данные из разных приложений (включая заказ такси). И от них может защитить антивирусное ПО и соблюдение мер предосторожности - – не скачивать приложения из неофициальных источников, не переходить по подозрительным ссылкам в мессенджерах и почте.

Гендиректор компании Zecurion (разработчик систем защиты информации) Алексей Раевский подчеркнул в разговоре с «Известиями», что похитить данные карты непросто.

- – Любая организация, размещающая форму для ввода данных банковской карты, должна получить сертификат соответствия международному стандарту безопасности данных платежных карт PCI DSS. Там достаточно жесткие требования, - – пояснил он.

Некоторым компаниям, отметил эксперт, аудит на соответствие этим требованиям приходится проводить каждые полгода.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Роскачество ранее провело исследование на безопасность данных приложений интернет-магазинов (у программ для устройств, работающих на операционной системе Android,

средний балл составил четыре из пяти, на iOS - – 3,83), а также приложений поиска и бронирования туров (4,26 и 3,61 соответственно).

<https://iz.ru/865891/aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva/put-zakazan-v-populiarnykh-prilozheniakh-taksi-naideny-uiazvimosti>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.10; ШЛАГБАУМЫ С ЖЕСТКОЙ СТРЕЛОЙ НАЧАЛИ УСТАНОВЛИВАТЬ НА ТРАССАХ «АВТОДОРА» ДЛЯ БОРЬБЫ С ПРОЕЗДОМ БЕЗ ОПЛАТЫ

На платных трассах началась установка шлагбаумов с жесткой стрелой, такая мера необходима для предотвращения проезда без оплаты. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе государственной компании «Автодор».

«Сейчас операторы дорог активно устанавливают такие шлагбаумы. На монтаж и отладку оборудования нужно время, потому что дело не только в стреле шлагбаума. Важно еще сделать так, чтобы механизм не позволял отодвигать стрелу. Новое оборудование уже установлено на нескольких участках трассы М4 «Дон» и М11 «Москва – Санкт-Петербург», – пояснили в пресс-службе.

В госкомпании отметили, что уже в течение первой недели с начала установки было зафиксировано несколько сотен повреждений шлагбаумов и вызовов ГИБДД на места дорожно-транспортных происшествий.

Ранее председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко сообщил, что компания намерена принимать меры для предотвращения случаев неоплаты проезда. Одной из мер, по его словам, стала замена шлагбаумов с гибкой стрелой шлагбаумы с жесткой стрелой.

Механизм данного шлагбаума не допускает возможности проезда через пункт взимания платы посредством отодвигания стрелы шлагбаума, так как она жестко зафиксирована.

Попытка отодвинуть ее повлечет повреждение механизма шлагбаума, а следовательно, ДТП с последующим привлечением виновного лица к материальной ответственности. В случае оставления места ДТП виновное лицо привлекается к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, которая предусматривает арест до 15 суток или лишение права управления транспортным средством до 1,5 лет. Также на пунктах взимания платы устанавливаются комплексы фиксации нарушений ПДД, фиксирующие проезд на запрещающий сигнал светофора по ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ, предусматривающей штраф до 5 тыс. руб.

<https://www.mskagency.ru/materials/2879381>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; 2019.04.10; «РН-БИТУМ» СТАНЕТ ПОСТАВЩИКОМ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

«Роснефть», Федеральное дорожное агентство и «Автодор» начнут совместную деятельность в сфере дорожного строительства. Так, между «РН-Битум», являющимся дочерним предприятием НК «Роснефть», и федеральными ведомствами уже действует официально оформленная договоренность, предусматривающая сотрудничество в области применения современных высококачественных инновационных вяжущих материалов и развития дорожного строительства, сообщило издание oilcapital.ru.

В рамках соглашения предполагается создать качественные безопасные автодороги, улучшив при этом региональную транспортную доступность. Одно из базовых направлений сотрудничества – интеграция обновленных технических регламентов, устанавливающих нормативы качества дорог, направленные на достижение их безопасности и долговечности.

«РН-Битум» является специализированным дочерним обществом ПАО «НК «Роснефть» и осуществляет управление бизнесом битумных материалов. Так, производится битум на десяти нефтеперерабатывающих заводах в разных регионах России. За прошедший год

«РН-Битум» произвела два с половиной миллиона тонн высокотехнологичных битумных материалов.

В линейку продукции входят свыше тридцати наименований битумных вяжущих, включая современный продукт с высокими эксплуатационными характеристиками «Альфабит», битумные эмульсии и ряд битумных вяжущих по PG классификации.

<https://360tv.ru/news/dengi/rnbitum-stanet-postavschikom-materialov-dlja-rossijskih-dorog/>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; 2019.04.10; АВТОЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП С ЖЕРТВАМИ

Автоэксперт, координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов оценил инициативу правительства ужесточить наказание за «пьяные» ДТП с человеческими жертвами. Ранее председатель Госдумы Вячеслав Володин заявил, что законопроект может быть рассмотрен уже весной.

«Давайте исходить из того, что человек должен отвечать за содеянное. И наказание должно быть пропорционально вот этому самому содеянному. Так вот наше законодательство, к сожалению, не обладает достаточной гибкостью в плане определения степени алкогольного опьянения. И пьяным у нас считается человек, который выпил, допустим, за ужином бокал вина – и тот человек, который выпил несколько бутылок водки и вот в таком „синем“ состоянии сел за руль. Наказывать людей на 16 и больше, даже на 14 лет лишения свободы, если человек выпил бокал вина и попал в аварию – может быть, не по этой причине, но тем не менее алкоголь в его крови нашли, – мне кажется несправедливым», – заявил Шкуматов.

Автоэксперт подчеркнул, что, если водитель выпил крепкого спиртного, в невменяемом состоянии сел за руль и убил людей, ответственность за такой проступок нужно увеличивать. Проблема заключается в том, что наказывать нужно действительно пьяных, а не выпивших бокал вина, считает автоэксперт.

«В той же самой Европе эти люди не считаются пьяными. И вот здесь нужны градации. Мы давно предлагали сделать разделение на легкую степень опьянения, среднюю и тяжелую – собственно, как это было в Советском Союзе. В этом случае водители, которые находились в тяжелой степени опьянения, заслуживают гораздо большего наказания, чем-то, которое есть сейчас», – подчеркнул Шкуматов.

Верховный суд России (ВС) и правительство уже поддержали идею об увеличении вдвое уголовных сроков за отдельные дорожно-транспортные происшествия. В частности, сроки вырастут за «пьяные» ДТП, повлекшие человеческие жертвы.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/avtoekspert-otsenil-uzhestochenie-nakazaniya-za-pjanye-dtp-s-zhertvami-10042019/>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О БЕЗОПАСНОСТИ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ТОННЕЛЯХ

В Москве находится более ста автомобильных тоннелей, ежедневно в них проезжают тысячи людей. О том, как обеспечивается безопасность в этих сооружениях, как проводится эвакуация и другие полезные вещи о них сайту «РИА Недвижимость» рассказали сотрудники ГБУ «Гормост».

<https://realty.ria.ru/20190409/1552503014.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ СООБЩИЛИ О РОСТЕ ЧИСЛА ДТП С УЧАСТИЕМ ТАКСИ

Количество ДТП с участием такси в Москве в 2018 году выросло на 25%, число погибших в таких авариях – на 14%, заявил заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Дмитрий Пронин.

«Количество ДТП в Москве в 2018 году с участием такси: плюс 17% – количество раненых. Плюс 25% – количество ДТП. Плюс 14% – количество погибших», – заявил он в Общественной палате России.

Также Пронин назвал целый ряд причин такого роста. «Увеличение числа заказов (+6% к 2017 году), увеличение продолжительности рабочего дня – от 12 часов и выше, слабый контроль за водительским составом со стороны таксомоторных компаний, большое количество водителей с правами не Российской Федерации», – указал он.

<https://ria.ru/20190409/1552524403.html?in=t>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.04.10; НА ВЫЛЕТНЫХ МАГИСТРАЛЯХ В МОСКВЕ УСТАНОВЯТ «УМНЫЕ» ФОНАРИ

В 2019 году в светодиодные фонари на основных вылетных магистралях Москвы установят приборы контроля, которые позволят управлять светильниками дистанционно из центральной диспетчерской АО «ОЭК», сообщил в интервью РИА Недвижимости генеральный директор компании Евгений Прохоров.

«Эти приборы позволяют дистанционно, из центральной диспетчерской ОЭК, контролировать и управлять работой светильников. Это начало внедрения инновации, проект рассчитан на 10 лет», – сказал он.

Также Прохоров уточнил, что приборы будут установлены в фонари на таких магистралях как Варшавское, Ленинградское и Каширское шоссе.

Подобные «умные» фонари начали устанавливать в 2018 году в районе Марьино. Основное отличие проектов друг от друга заключается в том, что в районах устанавливают полностью новые фонари на месте старых, а вдоль дорог будут вставляться приборы контроля в уже существующие фонари, уточнил Прохоров.

<https://realty.ria.ru/20190410/1552548578.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; В МОСКВЕ НАЧАЛСЯ СЕЗОН ДОРОЖНО-РЕМОНТНЫХ РАБОТ

Сезон дорожно-ремонтных работ начался в Москве, сообщил журналистам заммэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков.

«Комплекс городского хозяйства приступает к дорожно-ремонтным работам. В предстоящем сезоне специалисты отремонтируют участки МКАД, ТТК и основных магистралей города таких, как Ленинский проспект, Дмитровское и Ленинградское шоссе, дороги улиц городского и районного значения. Всего в этом году запланировано выполнить работы по ремонту асфальтобетонных покрытий на 889 объектах улично-дорожной сети общей площадью более 20 миллионов квадратных метров», – рассказал Бирюков.

В течение сезона дорожные службы обновят разметку на всей дорожной сети, включая отремонтированные участки.

«Все дорожные работы ведутся с применением новейших технологий, которые обеспечивают высокое качество покрытий» – добавил Бирюков.

Так, например, по его словам, отлично себя зарекомендовала технология бесшовной укладки верхнего слоя асфальта, ее продолжают использовать и в этом году.

Успешно применяются битумные ленты, они себя оправдали, заявил Бирюков. Ленты помогают избежать разрушения на стыках покрытия, уложенного в разные сутки, либо на примыкании покрытия к элементам люкового хозяйства: водосточным решеткам, смотровым колодцам.

Еще одна современная технология на службе качества городских дорог – изолон – специальная демпфирующая прокладка между бордюрным камнем, добавил Бирюков. Она позволяет противостоять деформации в период частых переходов температуры

наружного воздуха через ноль и выглядит более привлекательно, чем расшивка цементобетонном, которая применялась ранее.

Разметка на городские объекты наносится как холодным, так и термопластиком. Специальные микроскопические стеклошарики, которые наносятся поверх пластика, позволяют усилить светоотражающие свойства линий. Это значительно повышает безопасность дорожного движения в темное время суток.

Дорожно-ремонтные мероприятия запланировано вести по специальному графику. На объектах, вошедших в городскую программу благоустройства, движение транспорта будет ограничено частично. Обо всех изменениях москвичей проинформируют заранее, для удобства предусмотрят маршруты объезда.

Работы пройдут преимущественно в ночное время суток, чтобы избежать затруднений в движении автотранспорта. Ремонтный сезон продлится в летний период и первые месяцы осени.

<https://realty.ria.ru/20190410/1552552406.html>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.04.09; МОСТ ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ В ПОДМОСКОВНОМ ВОСКРЕСЕНСКЕ ПОСТРОЯТ В 2021 ГОДУ

Строительство моста через Москву-реку в Воскресенском муниципальном районе Московской области будет завершено в 2021 году, говорится в сообщении пресс-службы правительства Подмосковья.

«Новый мост является уникальным сооружением – длина пролетного строения составляет более 100 метров, общая протяженность – 900 метров, предусмотрены две полосы движения. Объект разгрузит Воскресенск от потока транзитного транспорта и обеспечит альтернативный выезд на федеральные трассы А-108 «Московское большое кольцо» и Новорязанское шоссе», – говорится в релизе.

Пресс-служба отмечает, что улучшится транспортная доступность трех крупных микрорайонов города с общей численностью населения более 40 тысяч человек. Старый мост на время строительства будет отремонтирован для проезда спецтехники, а также легковых автомобилей.

«В этом году мы проектируем очень значительные, важные инфраструктурные объекты в разных городах Подмосковья, преимущественно мосты. Прежде всего, мост в Воскресенске, который в 2018 году пришел в аварийное состояние. Сейчас мы ведем подготовку к строительству нового сооружения, задача – закончить проектирование и пройти экспертизу в 2019 году», – цитирует пресс-служба слова губернатора области Андрея Воробьева.

<https://realty.ria.ru/20190409/1552508862.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2019.04.11; УГОЛЬ РАЗВЕРНУЛИ НА ЗАПАД; ОАО РЖД ИЩЕТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПУТИ ЭКСПОРТА

Попытки ОАО РЖД разгрузить популярные восточные направления экспорта начали давать первые плоды. Как выяснил “Ъ”, российский уголь начал вывозиться через Финляндию, маршрут может обеспечить экспорт около 2,5 млн тонн в год. Такой же объем уже через год будет способен обслужить Калининград, уголь в Турцию железнодорожники предлагают отправлять через Грузию. Однако грузоотправители неоднозначно оценивают перспективы новых маршрутов, а эксперты отмечают снижение привлекательности угольного рынка Европы.

Как рассказал “Ъ” заместитель гендиректора ОАО РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило, российский уголь начал активно экспортироваться через порты Финляндии. Если в 2017 году туда было перевезено всего 200 тыс. тонн угля, то в 2018 году уже около 700 тыс. тонн, «а на 2019 год потребность

составляет 2,5 млн тонн». Финское направление пробуют многие российские грузоотправители, утверждает топ-менеджер, а портовая инфраструктура страны готовится к тому, чтобы «осуществлять высокоэкологичную перевалку этих грузов» (см. интервью). Алексей Шило добавил, что железные дороги двух стран эффективно взаимодействуют и уже в этом году планируется запустить систему, когда через электронную торговую площадку (ЭТП ГП) ОАО РЖД можно будет загрузить российские вагоны в Финляндии, чтобы они не возвращались порожняком.

Финляндия – одно из не слишком популярных направлений, на которые ОАО РЖД пытается переключить экспортные грузопотоки с перегруженных путей к экспортным портам Дальнего Востока, Юга и Северо-Запада. В конце прошлого года монополия объявила грузоотправителям, что пропускная способность инфраструктуры в этом году позволит обеспечить рост погрузки угля по этим направлениям только на 1,2%, 1,5% и 1,9% соответственно, поэтому участникам рынка нужно искать другие маршруты экспорта (см. “Ъ” от 23 января).

Кроме Финляндии это, например, Калининград и порты Грузии. На Калининград, говорит господин Шило, в 2018 году поставили 500 тыс. тонн угля, а в 2020 году на терминалах ОАО РЖД можно будет переваливать уже 2,5 млн тонн. Также развивается экспорт через сухопутные погранпереходы в Турцию, где уже идут небольшие поставки (15 тыс. тонн в месяц) в адрес грузинских портов, чему «способствуют тарифные условия, которые предоставили азербайджанские и грузинские железные дороги». В Грузинских железных дорогах “Ъ” сообщили, что уголь в направлении грузинских портов транзитно перевозится с осени 2018 года, а источник, близкий к компании, уточнил, что речь идет об угле «Сибантрацита» Дмитрия Босова.

В «Сибантраците» отказались от комментариев, в «Мечеле» сообщили, что через Финляндию уголь не поставляют. Зато экспорт через страну с 2019 года подтвердили в Evraz: «Это перспективно для диверсификации направлений поставок». В то же время в Кузбасской топливной компании считают поставки в финском направлении «нецелесообразными» с учетом низкой маржинальности угля марки Д и расходов по доставке. Остальные угольщики не ответили на запрос “Ъ”.

Также, по словам господина Шило, для разгрузки классических экспортных направлений ОАО РЖД переориентирует с них уголь сопредельных государств. Так, монополия предоставила скидку в 50% грузоотправителям Казахстана при поставке угля в Прибалтику, чтобы на порты РФ шел уголь российских грузоотправителей. С сентября 2018 года до конца этого в прибалтийском направлении уйдет 600-700 тыс. тонн казахстанского угля. Для российских грузоотправителей скидка не была бы так привлекательна, поскольку транзитные ставки гораздо выше.

Однако эксперты полагают, что ОАО РЖД немного опоздало с диверсификацией экспорта. По мнению Максима Худалова из АКРА, открытие финского направления было бы актуально год назад. Сегодня, поясняет эксперт, уголь на европейском направлении «значительно просел» из-за снижения цен на газ и дальнейшая рентабельность этих поставок зависит от цены в контрактах: если речь идет о FOB Ньюкасл, например, то сегодня это \$82-86 за тонну, тогда как цена Роттердама, даже CIF, не превышает лишь \$55. Есть надежда, что цены на уголь в Европе вернуться к росту вслед за нефтью и с некоторым лагом за газом, отмечает Максим Худалов. Но, подчеркивает он, может произойти и обратное, особенно с учетом предположений, что американцы массово возвращаются на европейский угольный рынок. Если ОАО РЖД не будут давать серьезных преференций на новых направлениях, полагает эксперт, финский маршрут может утратить привлекательность.

<https://www.kommersant.ru/doc/3939757>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.04.10; У МАШИНИСТОВ ЛОКОМОТИВОВ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ «ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА»

С 2020 года в России появится новый вид свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным и специальным самоходным подвижным составом. Соответствующий законопроект Госдума приняла во втором чтении.

В Правительстве, которое выступило автором инициативы, объясняют, что нынешняя система выдачи свидетельств на право управления тяговым подвижным составом не учитывает изменений, которые произошли в результате структурных преобразований на железнодорожном транспорте, в том числе упразднения Министерства путей сообщения, а также появления владельцев тягового подвижного состава, организационно обособленных от ОАО «РЖД».

«Законодательное закрепление вопросов выдачи свидетельств на право управления железнодорожным подвижным составом позволит создать единые недискриминационные условия допуска к управлению железнодорожным подвижным составом квалифицированных лиц, имеющих подтверждение права на управление железнодорожным подвижным составом, что должно привести к усилению безопасности движения на железнодорожном транспорте», – сказано в пояснительной записке к законопроекту.

Выдавать свидетельства будет **Ространснадзор**, что позволит создать условия для формирования современной системы допуска квалифицированных специалистов к управлению тяговым подвижным составом.

Заместитель председателя Комитета по транспорту и строительству Владимир Афонский отметил, что документом также устанавливается запрет на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, для граждан, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму. «В случае включения в данный перечень работника, выполняющего такую работу, трудовой договор с ним подлежит расторжению по инициативе работодателя», – сказано в документе.

Параллельно на рассмотрении палаты находится законопроект, который предполагает, что за право получить удостоверение о праве управления локомотивом нужно будет заплатить пошлину в размере 1,3 тысячи рублей.

У машинистов локомотивов появятся новые «водительские права»

<https://www.pnp.ru/social/u-mashinistov-lokomotivov-poyavyatsya-novye-voditelskie-prava.html>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/transport/mashinisty-lokomotivov-poluchat-novyj-vid-voditelskih-prav-09042019/>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.11; ARCTECH УХОДИТ БЕЗ ДОЛГОВ; ОСК ОСТАВИТ ИХ СЕБЕ, ПОЛУЧИВ НЕВСКИЙ ССЗ И \$60 МЛН

Как выяснил “Ъ”, для продажи финской верфи Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Arctech Helsinki Shipyard будет создано отдельное юрлицо, на которое переведут активы предприятия. Прежняя компания с долгами останется у ОСК, к ней в рамках сделки перейдет Невский судостроительный завод (Невский ССЗ). Плюс к этому корпорации доплатят €60 млн. Собеседники “Ъ” называют решение выйти из Arctech в условиях санкций верным, но указывают на спорное финансовое положение Невского ССЗ и опасаются, как бы корпорация не обзавелась очередным проблемным активом.

“Ъ” стали известны детали сделки по продаже ОСК финской верфи Arctech. О подписании директивы, разрешающей продажу, рассказал глава корпорации Алексей Рахманов и

подтвердил “Ъ” заместитель главы Минпромторга Олег Рязанцев, уточнив, что совет директоров ОСК должен обсудить этот вопрос на следующей неделе. Господин Рахманов добавил, что структура сделки предусматривает «деньги в обмен на активы Arctech плюс 100% Невского ССЗ». «Осталось согласовать два договора. Надеемся, до конца апреля все закончим», – добавил он (см. «Ъ-Онлайн»).

ОСК выкупила Arctech, специализирующуюся на строительстве судов ледового класса, в 2011-2014 годах у корейской STX Corporation. Проблемы Arctech начались в 2014 году, когда ОСК попала под санкции США и предприятию стало сложно привлекать средства в зарубежных банках, проблемы возникли и из-за девальвации рубля. Arctech получила убытки от строительства ледокола «Мурманск», была оштрафована на \$50 млн «Совкомфлотом» за задержку сдачи четырех судов для проекта «Сахалин-2», не смогла получить заказ на круизный лайнер для японской Pease Boat. Осенью ОСК определилась с потенциальными покупателями: ими стали бывший глава **Росморречфлота** и экс-**замминистра** транспорта Виктор Олерский и его давний партнер, совладелец «Пола Групп» Ришат Багаутдинов (см. “Ъ” от 31 октября 2018 года).

Как рассказывают источники “Ъ”, все активы Arctech будут переведены на отдельно созданное юрлицо, оно и будет продано. Старое – с долгами – останется у ОСК, поясняют они, ему же будет принадлежать ССЗ. Деньгами за Arctech доплатят €60 млн. По их словам, фактически ОСК приобретет 49,9% Невского ССЗ, но с учетом закольцованности владения получит актив целиком. В марте в уставном капитале ООО «Невский ССЗ» произошли изменения, и 50,01% завода, ранее принадлежавшие ООО «Озерная верфь» (владельцы Ришат Багаутдинов, Константин Бурьянов, Владимир Касьяненко и Олег Кондрук), 28 марта оказались в его же собственности, а на одном из прежних акционеров – Algador Holdings Limited – были консолидированы остальные 49,99% акций предприятия.

То, что сделка обсуждается именно с господином Олерским, косвенно подтвердил Алексей Рахманов. «Поскольку у нас будет соглашение о сотрудничестве после продажи, корпорация вовлечет Arctech в эту работу (строительство ледоколов на СПГ. – “Ъ”), – сообщил он. – Надеемся, все пойдет вне санкционных режимов. Как сейчас будет, легко или тяжело, Виктору Александровичу (Олерскому. – “Ъ”), я не знаю».

На сайте Невского ССЗ указано, что верфь строит сухогрузы и теплоходы, буксиры, морские танкеры, суда ледового класса Arc4 и т. д. Также сообщалось, что на ее мощностях ведется строительство паромов на СПГ Усть-Луга-Балтийск. Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что решение вывести Arctech за периметр ОСК очень верное в условиях санкций, но с Невским ССЗ не все так просто. У завода очень большие убытки – не сдан танкер для Минобороны, три судна для Морспасслужбы и пять сухогрузов, за четыре из которых получены деньги и в лучшем случае будут сданы только два, отмечает собеседник “Ъ”. «Главное сейчас – структурировать сделку так, чтобы ОСК не получила очередной проблемный актив», – говорит он.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в целом портфель завода крайне привлекателен, вопрос лишь в том, как ОСК реструктуризировать его по срокам, чтобы избежать штрафных санкций от заказчика. При необходимости ОСК сможет перевести заказы на другие предприятия, рассуждает он, и если давно стало понятно, что загрузить Arctech новыми контрактами ОСК не сможет, то привлечение новых гражданских заказов на Невский ССЗ – не проблема.

<https://www.kommersant.ru/doc/3939397>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.04.11; БЫЛ, ДА ВЕСЬ SHELL; БЕЗ АНГЛО-ГОЛЛАНДСКОЙ КОМПАНИИ КРУПНЫЙ ПРОЕКТ «ГАЗПРОМА» НА БАЛТИКЕ РИСКУЕТ СТАТЬ ДОЛГОСТРОЕМ

Обнародованное 10 апреля решение Shell выйти из проекта с «Газпромом» на Балтике не должно создать серьезных технических трудностей для монополии. Она может, как и НОВАТЭК для проектов на Ямале, купить технологию Linde. Однако теперь «Газпрому» придется самому искать более 700 млрд руб. на строительство не только «Балтийского СПГ», но мегакомплекса, объединяющего сжижение газа и его переработку. И эта задача в условиях санкций и масштабных параллельных строек уже не выглядит тривиальной. Поэтому, говорят участники рынка, проект рискует пополнить список долгостроя «Газпрома».

Как пояснил 10 апреля председатель Royal Dutch Shell в России Седерик Кремерс, компания приняла решение о выходе из проекта «Балтийский СПГ» после объявления «Газпрома» о выборе окончательной концепции создания комплекса. Юридических проблем при этом не возникнет: компании обсуждали проект несколько лет, но так и не подписали обязывающих документов.

“Ъ” писал о вероятности такого развития событий, сразу как только стало известно об изменении структуры проекта (см. “Ъ” от 1 апреля). Новый вариант предполагает объединение на площадке в Усть-Луге завода по сжижению газа на 13 млн тонн СПГ в год с будущим крупным газохимическим комплексом (ГХК) «Русгаздобычи» Артема Оболенского. Общая мощность комплекса по сырью составит 45 млрд кубометров газа с месторождений Надым-Пур-Таза. Кроме СПГ планируется выпускать 4 млн тонн этана и 2,2 млн тонн пропан-бутана (СУГ) в год. Еще 20 млрд кубометров сухого газа должно пойти в ЕС по газопроводам. Стоимость проекта превысит 700 млрд руб., сроки ввода – 2023-2024 годы. ГХК будет выпускать 3 млн тонн полиэтилена в год.

В рамках новой концепции фактически все капиталовложения переключаются на сегмент СПГ, тогда как строительство мощностей по выпуску этана и СУГ получается очень дешевым. Shell, по данным “Ъ”, не устроил такой подход, хотя партнеры изучали четыре варианта использования жирного газа Надым-Пур-Таза (эти исследования и затянули подготовку ТЭО). Более того, по информации “Ъ”, детали новой концепции проекта Shell вообще не получала – это стало одной из причин, почему компания решила выйти. В целом собеседники “Ъ” сходятся во мнении, что «Газпром» и не стремился сохранить Shell в проекте.

Монополия убеждена, говорят собеседники “Ъ”, что сама сможет реализовать проект, в том числе за счет опыта близкого по объему переработки Амурского ГПЗ (мощность – 42 млрд кубометров в год, строительство ведет СИБУР). Shell должна была стать лицензиаром технологии сжижения, но «Газпром» может приобрести лицензию на технологию у немецкой Linde, как это уже сделал НОВАТЭК для проекта «Арктик СПГ-2». Линии сжижения заводов соразмерны по мощности – 6,5 млн и 6,6 млн тонн соответственно. То есть «Газпром» может купить у Linde те же криогенные теплообменники (ключевой технологический элемент будущего производства), что и НОВАТЭК. Более того, СП Linde и «Силовых машин» в Петербурге уже выпускает теплообменники для блока выделения гелия для Амурского ГПЗ, хотя и меньшей мощности, чем потребуется для Балтики.

Однако собеседники “Ъ” в отрасли скептически оценивают способность «Газпрома» реализовать подобный проект без помощи сильного партнера в срок и в рамках бюджета. Для Амурского ГПЗ монополия привлекла СИБУР, подчеркивают они, но сомневаются, что «Газпром» запустит поиск партнера по второму кругу.

Вторая проблема – проектное финансирование. Отсутствие крупных зарубежных акционеров делает привлечение в проект денег с международного рынка если не невозможным, то невыгодным.

«Газпрому» будет дешевле занять их самому. Это означает рост инвестпрограммы после 2020 года и внутреннюю конкуренцию проекта с экспортными газопроводами в Китай и Турцию. До сих пор СПГ-проекты «Газпрома» всегда проигрывали в этой борьбе. В результате большинство собеседников “Ъ” в принципе сомневаются в перспективах мегапроекта на Балтике, который может пополнить список долгостроев монополии вроде Новоуренгойского ГХК и расширения «Сахалина-2» с той же Shell.

С другой стороны, отмечают источники “Ъ”, «Газпрому» в любом случае нужно решить вопрос утилизации этана, доля которого в газе Надым-Пур-Таза будет расти по мере вовлечения в разработку более глубоких ачимовских залежей. Балтийский проект может стать решением проблемы, но пока сложно оценить, насколько оно экономически оптимально. Много будет зависеть как от цен на СПГ и полиэтилен, так и от способности «Газпрома» уложиться в заявленный объем инвестиций.

Идея строительства объединенных комплексов СПГ-газохимии ненова, отмечает глава Рурес Андрей Костин. Они широко распространены на Ближнем Востоке и рассматриваются в случаях, когда строительство ведется в труднодоступных местах, например на Аляске. Эксперт согласен, что у «Газпрома» не должно возникнуть проблем с покупкой технологии СПГ на рынке, а главной сложностью проекта будет его эффективность по стоимости и срокам. Господин Костин подчеркивает, что и для обеих частей комплекса, СПГ и химической, «критически важно быть очень дешевыми» с учетом того, что продукция завода пойдет в Европу, где высокая конкуренция с производителями с Ближнего Востока и США. Себестоимость продукции газохимии будет напрямую зависеть от цены, по которой «Газпром» согласится продавать этан, а с учетом собственных затрат вряд ли монополия захочет поставлять его дешево.

<https://www.kommersant.ru/doc/3939637>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/10/798781-shell-podtverdila-vihod-iz-proekta>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.04.11; СТОП-СТОК; НЕОЧИЩЕННЫЕ СБРОСЫ СТАЛИ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ УГРОЗ ВЕЛИКОЙ РЕКЕ

Проблемы защиты бассейна Лены от экологических угроз власти Якутии намерены вынести на федеральный уровень. В реку и ее притоки льется столько грязи, что, если не поставить какие-то заградительные барьеры, водоемы утратят способность к самоочищению.

По мнению председателя правительства республики Владимира Солодова, ситуация дозрела до того, что защиту реки надо внести в **нацпроект** «Экология».

– Мы сейчас активно работаем над тем, чтобы включить Лену в мероприятия **нацпроекта** как уникальный водный объект. Это действительно великая река, которая, безусловно, нуждается в защите, – сказал он в интервью ТАСС.

Включение в **нацпроект** – дело определенного будущего. А для начала проблемы, связанные с экологией реки, обсудят в ходе Национального лесного форума, который пройдет в Якутске в первых числах июня. С этим предложением выступила депутат Госдумы от Якутии Галина Данчикова.

– По итогам обсуждения мы бы могли разработать отдельную программу сохранения бассейна Лены, аналогичную федеральному проекту сохранения Волги, – пояснила она.

Глава республики Айсен Николаев ее поддержал. Он отметил, что это позволит скоординировать действия республиканских и федеральных властей по формированию конкретных решений и механизмов господдержки, направленных на сохранение экологии Лены. Если есть возможность попытаться решить проблему, почему бы ею не воспользоваться.

Конечно, ситуация на Лене во многом отличается от волжских реалий. На берегах Волги стоят города-миллионники, окруженные заводами и фабриками. А все население Якутии меньше, чем число жителей одного такого города. Заводов в окрестностях Лены нет вообще. Тем не менее воду из нее пить без очистки или кипячения уже давно не рекомендуется, а селянам, живущим на берегах ее притока Вилюя, в прошлом году запретили даже поить из реки скот. Кто засорил гигантские водоемы до такой степени?

В глазах местных жителей большинство экологических проблем – от добывающих компаний. Действительно, далеко не все недропользователи с пиететом относятся к первозданной северной природе. В прошлом году вообще было какое-то наваждение. Не успевал затихнуть один скандал, связанный со сбросом неочищенных стоков, вспыхивал другой. Грязь лилась в реки от золотодобытчиков, угледобытчиков, алмазодобытчиков... Только один аварийный сброс взвесей из котлованов алмазодобывающего предприятия, случившийся в августе 2018-го, по подсчетам экологов, нанес рекам ущерб более чем на 20 миллиардов рублей!

Чем мощнее недропользователь, тем выше уровень его потенциальной опасности для экологии. При этом на местных инспекторов охраны природы в крупных компаниях смотрят свысока, опуская перед ними шлагбаумы. Контролируют сами себя до очередного аварийного сброса. Систему цивилизованных взаимоотношений здесь можно выстроить только совместно с федеральными ведомствами.

Требует федерального участия еще одна проблема – установление правопреемственности за накопленный экологический ущерб. В первую очередь речь идет о том, кто должен поднимать из рек суда, затонувшие в далеком прошлом и до сих пор отравляющие воду, мешающие судоходству.

– Мы не можем найти, кому они принадлежат. У нас даже есть бизнесмены, которые готовы заняться утилизацией, но для этого нужно, чтобы объекты были признаны бесхозными, – говорит министр экологии Якутии Сахамин Афанасьев.

Признавать «утопленников» бесхозными некому – нет механизма. И источник финансирования работ по их подъему тоже не определен. По словам Афанасьева, республика добивается того, чтобы подобными полномочиями было наделено **Федеральное агентство морского и речного транспорта**.

Тем для обсуждения на федеральном уровне много. Но есть еще один загрязнитель рек, о котором обычно упоминается вскользь, – местное ЖКХ. Из 90 расположенных вдоль Лены населенных пунктов лишь 11 обеспечены очистными сооружениями. На других реках ситуация еще хуже. Если недропользователей ловят на нарушениях периодически, то здесь грязь льется в водоемы круглогодично и массово.

– К сожалению, главные загрязнители – это наши города, села и поселки, – отмечает Айсен Николаев.

Недавно экологи в ходе рейда обнаружили, что в ленскую протоку напрямую сливаются нечистоты из исправительной колонии, расположенной в 20 километрах от Якутска в поселке Табага. Площадь разлива составила около 20 тысяч квадратных метров. По словам председателя ассоциации экологов Якутии Любови Киприяновой, этот разлив представляет особую опасность, поскольку среди обитателей колонии могут быть больные туберкулезом или гепатитом. А ниже по течению – городской водозабор.

– Сейчас уже можно сказать, что водному объекту нанесен колоссальный ущерб. В случае обнаружения в пробах воды разносчиков инфекций ситуация приобретет еще более угрожающий характер, – отметила Киприянова.

Колонию и раньше ловили на сливе нечистот в Лену. На этот раз УФСИН от загрязнения реки отрешивается, объясняя, что при 400 заключенных залить всю протоку невозможно. Власти Якутска выясняют, откуда натекло. Не исключено, что теперь отходы сюда сливают со всего поселка, не обремененного очистными сооружениями.

Обнаруживают такие разливы, лишь когда грязь растекается по льду. Летом ничего не видно, неочищенные стоки сотен сел и поселков растворяется в воде. На первый взгляд, бесследно.

– Увы, все это наносит колоссальный вред здоровью людей и популяциям рыбы. Но населенных пунктов с эффективно действующими очистными сооружениями в регионе единицы. При этом новые почти не строят, – сообщила «РГ» руководитель Службы экологического мониторинга Республиканского информационно-аналитического экоцентра Акулина Олесова.

<https://rg.ru/2019/04/11/reg-dfo/vladimir-solodov-zashchitu-reki-leny-nado-vnesti-v-nacproekt-ekologiiia.html>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН САФРОНОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.11; БЕ-200 НЕ ДАДУТ УТОНУТЬ; НА САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ УСТАНОВЯТ РОССИЙСКИЕ ДВИГАТЕЛИ

Как стало известно “Ъ”, самолеты-амфибии Бе-200 будут оснащены российскими двигателями ПД-10. Исходно Минпромторг планировал заменить украинские двигатели Д-436ТП на российско-французские SaM146, которые устанавливают на SSJ 100. Но поставка двигателя с комплектующими из страны-члена НАТО ставила под угрозу выполнение оборонзаказа, по которому Минобороны и МЧС рассчитывают взять до 20 новых машин. Проблема в том, что ПД-10 еще не существует – его только предстоит разработать на базе также не запущенного в серию ПД-14.

Несколько источников в оборонной промышленности рассказали “Ъ”, что на самолеты типа Бе-200 взамен украинских двигателей Д-436 производства «Мотор Сич» могут быть установлены двигатели ПД-10 от «ОДК-Пермские моторы». Ввиду разрыва российско-украинской кооперации планировалось заменить Д-436ТП на SaM146 производства российско-французского СП PowerJet (сейчас ставятся на SSJ 100). Такой вариант считался оптимальным на переходный период, говорит один из менеджеров авиапрома: пока ОДК «доводила до ума» российский аналог, SaM146 позволил бы уже к концу 2020 года наладить выпуск ремоторизированного Бе-200.

Но есть один существенный изъян: «горячая часть» SaM146 выпускается во Франции, входящей в НАТО. Это хорошо для экспортных поставок, но не подходит для главных внутренних заказчиков в лице МЧС и Минобороны. Это и было отмечено Генпрокуратурой, которая сочла опытно-конструкторскую работу по ремоторизации Бе-200 стоимостью 13 млрд руб. нецелесообразной, уведомив Минпромторг об имеющихся рисках срыва оборонного заказа из-за введенных санкций. По словам источника “Ъ”, близкого к руководству Минобороны, в рамках госпрограммы вооружений до 2027 года военные могут купить до 16 самолетов-амфибий (для размещения на четырех флотах), а МЧС – еще шесть, доведя их общее количество до 18. Потенциальный заказ на два десятка бортов является крайне важным для ТАНТК им. Бериева, он обеспечит загрузку его производственных линий на несколько лет вперед, считает высокопоставленный источник “Ъ” в авиапроме, но для этого «нужно тотальное импортозамещение».

В этом контексте и возник вариант с установкой на Бе-200 полностью российского ПД-10. Проблема в том, что этого двигателя еще нет, он должен быть разработан на базе существующего ПД-14.

ПД-10 – перспективный гражданский турбовентиляторный двигатель тягой 8-9 тонн, являющийся одним из младших образцов семейства двигателей ПД (тягой от 7,9 до 20 тонн). Головной разработчик – «ОДК-Авиадвигатель» (Пермь).

ПД-14 уже сертифицирован Росавиацией, в этом году должна состояться валидация сертификата в европейской EASA: по данным «Ъ», если это произойдет без сбоев, то серийное производство может начаться в 2020-2021 годах.

Главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий отмечает, что создание ПД-10 на базе ПД-14 возможно за счет снижения тяги и максимального облегчения конструкции. Снижение режимов работы позволит увеличить срок службы лопаток и всей машины, что приведет к снижению стоимости жизненного цикла ПД-10, добавляет эксперт. В Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) «Ъ» заверили, что у корпорации есть все необходимые компетенции для создания двигателя в требуемом классе тяги 8-10 тонн, однако сроков выхода движка в серию не назвали.

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) «Ъ» готовы оснащать Бе-200 новыми ПД-10, «как только они будут разработаны и запущены в серийное производство». Вероятность реализации проекта обусловлена тем, что на ПД-10 завязан еще один перспективный самолет, укороченная версия SSJ 100 – SSJ 75. В ОАК утверждают, что уже работают над ней. SSJ 75 разрабатывается с разрешения президента Владимира Путина: он, как сообщал ранее «Ъ», согласился выделить на его создание 85 млрд руб. (см. «Ъ» 26 марта 2018 года). В числе потенциальных заказчиков значится СЛЮ «Россия» (шесть SSJ 75 в варианте «салон» и четыре со специальным бортовым узлом связи), Минобороны (порядка 30 таких машин на смену устаревающим Ту-134). Первым частным заказчиком до 75 таких самолетов может стать авиакомпания S7. Вчера там подтвердили «Ъ» свой интерес к использованию SSJ 75 на региональных маршрутах «при условии соответствия заявленным техническим характеристикам».

<https://www.kommersant.ru/doc/3939737>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ; 2019.04.10; ПУЛ НА НЕБЕ, ПУЛ НА ЗЕМЛЕ; «РОСКОСМОС» ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ, С КЕМ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ НАЗЕМНЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ

Как стало известно «Ъ», в скором времени состоится первое заседание «Пула друзей «Роскосмоса»», в который вошли члены госкорпорации и ее дочерних структур, а также представители государственных организаций и бизнес-структур. Эта рабочая группа будет заниматься вопросами развития беспилотного транспорта и роботизированными системами. По информации «Ъ», к 31 мая группа должна составить перечень пилотных проектов, создание которых впоследствии может быть коммерчески оправданно.

Глава госкорпорации Дмитрий Рогозин инициировал создание «Пула друзей «Роскосмоса»» – компаний и организаций, которые могут быть задействованы в разработке и создании беспилотных транспортных и роботизированных систем. Об этом «Ъ» рассказали несколько источников в ракетно-космической отрасли, уточнив, что этот вопрос был поднят на одном из совещаний в «Роскосмосе», состоявшемся в начале 2019 года. Там присутствовали первый заместитель гендиректора госкорпорации по развитию орбитальной группировки и перспективным проектам Юрий Урличич, представители организаций «Роскосмоса» (Объединенная ракетно-космическая корпорация, «Российские космические системы», Центральный научно-исследовательский институт машиностроения, НПО автоматики) и иные отраслевые игроки («Национальная сеть высокоточного позиционирования», «Терра-Тех», НП ГЛОНАСС).

Главным итогом мероприятия, как утверждают источники «Ъ», стало решение о формировании рабочей группы под условным названием «Пул друзей «Роскосмоса»», в которую войдут представители госкорпорации и ее «дочек», рабочих групп Агентства стратегических инициатив, других институтов развития, бизнеса, а также Минтранса. «Пулу» предстоит к 31 мая определить перечень пилотных проектов, сроки их реализации и кооперацию исполнителей по разным направлениям беспилотного транспорта (автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и речного). В перспективе,

как было отмечено на совещании, это позволит госкорпорации «создать, апробировать, сегментировать и масштабировать коммерческие услуги на основе спутниковых и гибридных технологий». Кроме того, рабочая группа должна сформулировать свои предложения по беспилотным и роботизированным проектам группе «Новороссийский морской торговый порт» и Международному аэропорту Внуково. Есть также предложение использовать возможности беспилотников для проекта «Умное земледелие», подразумевающего автовождение сельскохозяйственной техники на посевных полях.

По информации «Ъ», таким образом «Роскосмос» хочет консолидировать требования всех государственных структур к спутниковым системам связи. Это, как считают собеседники «Ъ», позволит скорректировать развитие перспективных орбитальных группировок в интересах функционирования БПЛА и роботизированных комплексов.

По информации «Ъ», первая встреча «Пула друзей «Роскосмоса»» состоится в Москве 23 апреля на международном навигационном форуме «Навитех-2019» «Искусство навигации в цифровом мире». В «Роскосмосе» «Ъ» подтвердили дату первого заседания, уточнив, что в рамках исполнения поручений господина Рогозина «проходит согласование распоряжения по созданию рабочей группы». По данным госкорпорации, на первом заседании планируется провести анализ существующего международного и отечественного рынков применения спутниковых технологий навигации, связи и дистанционного зондирования Земли в интересах коммерческого использования беспилотных транспортных средств и роботизированных систем.

Кроме того, нужно определить востребованные услуги «на основе спутниковых и гибридных технологий, обладающие высоким потенциалом коммерциализации». В госкорпорации добавили, что на заседание приглашены только члены рабочей группы, среди которых есть и представители заинтересованных компаний, в их числе «Автонет», «Аэронет» и «Маринет» («Национальная технологическая инициатива»). Ожидается также, что в обсуждении темы беспилотников и роботизации транспортных средств будут участвовать федеральные органы (Минпромторг, **Минтранс**, **Федеральное дорожное агентство**) и крупные отраслевые игроки (группа ГАЗ, ОАО РЖД, «Автодор», ФГУП НАМИ, «Соллерс», КамАЗ).

Отметим, что у «Роскосмоса» есть один пилотный проект, связанный с созданием беспилотного медицинского трамвая: первый образец будет создан на мощностях Усть-Катавского вагоностроительного завода на средства компании «Инвитро». Как уточнял господин Рогозин, по итогам испытания такого трамвая будет проведен маркетинг и дана оценка его перспектив, а после уже стороны примут решение о его будущем.

<https://www.kommersant.ru/doc/3939741>

На ту же тему:

<https://www.mk.ru/science/2019/04/11/rogozin-soobshhil-o-formirovanii-pula-druzey-roskosmosa.html>

<https://russian.rt.com/science/news/620203-pul-druzei-roskosmosa>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ В ЧЕТВЕРГ ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ В ОБХОД МОСКВЫ

Правительство РФ на заседании в четверг планирует обсудить законопроект, предполагающий установление нулевой ставки НДС на внутренние авиарейсы в обход аэропортов Москвы.

В среду соответствующие изменения Налогового кодекса одобрила правительственная комиссия по законопроектной деятельности.

«Законопроектом предлагается установить бессрочно НДС в размере 0% для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и

назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне Москвы», – сообщалось на сайте правительства.

Там также уточнялось, что «в отношении маршрутов, у которых пункт отправления, назначения или промежуточные пункты перевозки расположены в московских аэропортах, режим налогообложения по ставке НДС в размере 10% сохраняется». Нулевой НДС для рейсов в Симферополь, Севастополь, Калининградскую область и на Дальний Восток, который согласно ранее принятым решениям действует до 2025 года, также останется.

Подготовить закон об обнулении НДС на внутренние авиарейсы, которые осуществляются минуя Москву, правительство поручало профильным ведомствам в августе прошлого года. Развивать такие перевозки – их доля сейчас незначительна – ранее призывал президент РФ Владимир Путин. До этого поддержку полетов между субъектами РФ инициировала группа «Ренова» Виктора Вексельберга, инвестирующая в региональные аэропорты.

Как отмечается на сайте кабмина, принятие законопроекта приведет к выпадающим доходам федерального бюджета, в то же время суммарный эффект от поступления налоговых отчислений в бюджетную систему в 2019-2030 годах, как ожидается, «превысит размер выпадающих доходов благодаря развитию региональных воздушных перевозок и смежных сфер экономической активности».

РИА НОВОСТИ; 2019.04.10; ЭКСПЕРТ НЕВЫСОКО ОЦЕНИЛ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ В РОССИИ

Авиационное образование в России находится на низком уровне, до 80% выпускников летных училищ не получают лицензии в силу низкой квалификации, а авиакомпаниям приходится переучивать выпускников, заявил РИА Новости эксперт Межведомственного авиационного экспертного совета Виктор Галенко.

«Очень низкий уровень финансирования летных училищ, поэтому там очень низкий уровень инструкторов. Авиационное образование в России находится «ниже плинтуса», – сказал Галенко. «До 80% выпускников летных училищ так и не получают пилотские лицензии в силу низкой квалификации, полученной при обучении», – добавил он.

Эксперт также отметил, что из-за этого крупным авиакомпаниям приходится их переучивать, «потому что выпускники никуда не годятся. С ними заключают, как правило, пяти-семилетние контракты, их переучивают, и они отрабатывают свое обучение в авиакомпании. И то приходится проводить очень тщательный отбор, представители авиакомпаний буквально ездят по училищам и ищут талантливых выпускников».

Как сообщалось в поступившем в Совет Федерации докладе генпрокурора Юрия Чайки, основными причинами авиакатастроф в РФ в 2018 году стал ненадлежащий уровень подготовки пилотов. По данным генпрокурора, образование выпускников авиаучилищ не соответствует требованиям авиакомпаний, а надлежащий контроль за исполнением госпрограммы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации отсутствует.

По данным генпрокурора, в прошлом году число авиационных «событий» выросло до 905 (в 2017 году – 885). При этом существенно возросло число граждан, погибших в результате произошедших катастроф (до 135 с 54 человек).

По результатам проверок исполнения законодательства при подготовке пилотов и выдаче им свидетельств авиационного персонала отстранено от полетов 425 членов летных экипажей, прекращена деятельность двух авиационных учебных центров, Росавиацией аннулировано 160 пилотских свидетельств, также отмечается в докладе.

<https://ria.ru/20190409/1552513076.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.10; UTAIR ХОЧЕТ ПЕРЕНЕСТИ НА 35 ЛЕТ ПОГАШЕНИЕ ДОЛГА ПО ОБЛИГАЦИЯМ; РАНЕЕ АВИАКОМПАНИЯ ПОПРОСИЛА СПИСАТЬ 31,4 МЛРД РУБЛЕЙ БАНКОВСКИХ КРЕДИТОВ

Компания «Финанс-авиа» (100%-ная «дочка» авиакомпании Utair) планирует начать реструктуризацию обоих выпусков облигаций, сообщила компания. Она предложит держателям бондов погасить в течение года 20% выпуска размером 4,1 млрд руб. и 6% выпуска размером 9,2 млрд руб. Таким образом, авиакомпания готова погасить в течение года 1,5 млрд руб., а выплату остальных 11,8 млрд руб. она попросит отложить на 35 лет с момента реструктуризации.

Сейчас срок погашения этих выпусков – 2022 и 2027 годы соответственно. По первому выпуску авиакомпания в январе допустила технический дефолт, не выплатив держателям бондов 187 млн руб. Позже Utair все же заплатила. По второму выпуску дефолта не было, так как по нему действует символическая ставка.

Опубликованные предложения предварительные и могут измениться, отметил представитель Utair.

Общий долг авиакомпании – 75,8 млрд руб., из которых 39,1 млрд руб. – два синдицированных кредита, выданных 11 банками.

По синдицированным кредитам Utair также допустила дефолт, не выплатив в декабре примерно 1-1,5 млрд руб. процентов. Авиакомпания объяснила это необходимостью сохранить средства на операционную деятельность в условиях резко подорожавшего авиакеросина.

В марте Utair попросила банки списать 31,4 млрд руб. синдицированных кредитов. Банки изучают это предложение, переговоры по условиям реструктуризации возобновятся, скорее всего, после майских праздников, говорит сотрудник банка-кредитора. Желательно договориться до 20 июня, когда Utair предстоит очередная выплата процентов по синдицированным кредитам, добавляет собеседник. Списание банковского долга вряд ли произойдет, более вероятно очередная реструктуризация и перенос погашения долга, говорит кредитор Utair.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/10/798809-utair-hochet-perenesti>

LENTA.RU; 2019.04.09; «АЭРОФЛОТ» И ЕГО ДОЧЕРНИЕ КОМПАНИИ ПОДТВЕРДИЛИ ЛИДЕРСТВО ПО ОБЪЕМАМ ПЕРЕВОЗОК

Авиакомпания «Аэрофлот» в марте 2019 года увеличила объемы перевозки пассажиров на 13,8 процента, всего она перевезла около 3 миллионов человек. Об этом сообщает пресс-служба Росавиации.

Второй авиакомпанией по объемам перевозок в России названа «S7», которая перевезла 908,2 тысячи пассажиров (рост 13,6 процента). На третьем месте по количеству перевезенных человек – компания «Победа» – 726,4 тысячи пассажиров. При этом низкобюджетный перевозчик продемонстрировал самую высокую динамику роста – плюс 47,4 процента.

Замыкают пятерку лидеров авиакомпания «Россия» – 711,3 тысячи пассажиров (плюс 9,1 процента) и «Уральские авиалинии» – 662,5 тысячи пассажиров (плюс 8,8 процента).

В опубликованных данных за март нет ничего удивительного, считает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. «В прошлом году «Аэрофлот» обнародовал свою стратегию развития и там уже были обозначены очень высокие показатели и динамичные темпы роста. Особенно это касается авиакомпании «Победа». В общем-то она и в прошлом году была у нас в стране лидером по росту перевозок. И в этом году тоже – лоукост-сегмент максимально востребован. И в ближайшие годы ее показатели вырастут в разы – «Победа» подняла очень большой пласт пассажиров, которые раньше вообще не пользовались воздушным транспортом», – заметил эксперт. «Если же брать группу

«Аэрофлот» в целом, то переориентация авиакомпаний «Россия» на социальные перевозки тоже сыграла и еще сыграет свою роль, она становится основным перевозчиком на субсидированных направлениях. Также, пассажиропоток и в «России» и в «Аэрофлоте», в частности, увеличило появление безбагажных тарифов, что привело к снижению минимальной цены билетов. Так что «Аэрофлот» будет играть все большую роль в общем объеме авиаперевозок», – резюмировал эксперт.

Как отмечает Росавиация, в марте 2019 года российские авиаперевозчики обслужили 8,86 миллиона пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 13 процентов. Пассажирооборот в марте 2019 достиг отметки в 23,16 миллиарда пассажирокилометров. Всего за январь-март 2019 пассажирооборот составляет 64,6 миллиарда пассажирокилометров.

https://lenta.ru/news/2019/04/09/aeroflot_best/

[Вернуться в оглавление](#)