



Ежедневный мониторинг СМИ

12 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ В СТРОЙКОМПЛЕКСЕ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД.....	8
RNS; 2019.04.11; ДИТРИХ РАССКАЗАЛ О ПОСЛЕДСТВИЯХ ОТМЕНЫ ЭЛЕКТРИЧЕК В РЕГИОНАХ.....	9
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; МИХАИЛ АКИНЧЕНКО, МАРИНА ЕЛИСЕЕВА, СТАНИСЛАВ ОПЛЕТИН; 2019.04.11; ПРЕЗИДЕНТ ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С МИНИСТРАМИ.....	9
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ, ЮЛИЯ БРИЛЕВА, АНАСТАСИЯ МАТВЕЕВА, ЛЕВ СЕРГЕЕВ, ПАВЕЛ МЕЙЕР; ПОРУЧЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ..	10
ИЗВЕСТИЯ; ХРЕНКОВ НИКОЛАЙ, СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ ЕГОР; 2019.04.12; ЛИМИТНЫЙ ТАРИФ; ПОРУЧИЛ НЕ ДОПУСТИТЬ РОСТА СТОИМОСТИ УТИЛИЗАЦИИ МУСОРА	11
ВЕСТИ; 2019.04.12; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ОЦЕНИЛ ГОТОВЯЩУЮСЯ К ЗАПУСКУ ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В «ВОСТОЧНОМ ПОРТУ». ВИДЕОРЕПОРТАЖ АЛЕКСАНДРЫ МОСТОВОЙ	13
РЕН ТВ # НОВОСТИ; ГЕОРГИЙ ГРИВЕННЫЙ, КРИСТИНА СОКОЛОВСКАЯ, НАТАЛЬЯ ТИТОВА; 2019.04.11; ЭХ, ДОРОГИ – ПЫЛЬ ДА ТУМАН	13
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ДИРЕКТИВА ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ПРОДАЖЕ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» СОГЛАСОВАНА – ИСТОЧНИК	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.04.12; БИЛЕТ БЕЗ НАЛОГА; КАБМИН ОБНУЛИТ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ОБХОД МОСКВЫ.....	16
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.04.11; СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЕКТОР; УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ ИТОГОВОЙ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РОССИИ ОБСУДИЛИ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	17
ТАСС; 2019.04.11; АКИМОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ГОСДУМА ОДОБРИТ ОБНУЛЕНИЕ НДС ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В ВЕСЕННЮЮ СЕССИЮ	20
МК Н. НОВГОРОД; ЕЛЕНА КОЛОСОВА; 2019.04.11; НАУЧНЫЕ СОВЕТЫ РАН РАССМОТРЯТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ	21
ННТВ # НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2019.04.11; ОБЩЕСТВЕННОСТЬ И ВЛАСТЬ ОБЪЕДИНИЛИСЬ, ЧТОБЫ ОТСТОЯТЬ ИНТЕРЕСЫ ЖИТЕЛЕЙ БАЛАХНИНСКОГО И ГОРОДЕЦКОГО РАЙОНОВ	25
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.04.11; МЕТРО В НОВОСИБИРСКЕ МОГУТ ДОСТРОИТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ; СУТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НАЧАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРУПНЫХ ГОРОДАХ СУТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НАЧАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРУПНЫХ ГОРОДАХ.....	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ЗАПУЩЕН СПЕЦПРОЕКТ	26

ИА МОСКВА; 2019.04.11; МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ ДОРОЖНЫХ КАМЕР МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ К ИЮЛЮ ...	27
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; СИСТЕМУ ОБУЧЕНИЯ ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РФ НУЖНО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ – ЧАЙКА ...	27
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; НАТАЛИЯ ЮРЬЕВА, ДМИТРИЙ КОЧУРИН, ДМИТРИЙ БЕДОВ, ЕКАТЕРИНА ЯРОВЕНКО, СЕРГЕЙ РОМАНОВ, ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА; 2019.04.11; ДОКЛАД ЧАЙКИ.....	27
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.04.11; НОВЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ А-370 «УССУРИ» ПОД ХАБАРОВСКОМ ОТКРОЮТ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ В ЭТОМ ГОДУ	28
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.11; ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ЗЕЛеноЙ ЗОНЕ	29
ТАСС; 2019.04.11; УЧЕННЫЕ РАН ДАДУТ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ	#
ПРАЙМ; 2019.04.11; КАБМИН ОПРЕДЕЛИЛ ПРАВИЛА СОФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ АВТОКОРИДОРА «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ».....	#
ТАСС; 2019.04.11; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОКУРАТУРЕ ЖЕСТКО КОНТРОЛИРОВАТЬ РАСХОДОВАНИЕ СРЕДСТВ НА НАЦПРОЕКТЫ	#
ТАСС; 2019.04.11; ФАС: РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ОТКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ В РОССИИ	#
РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ОБЪЯСНИЛИ НИЗКИЙ ПРОЦЕНТ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ	#
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2019.04.11; ГЛАВА КОЛЫМЫ ЗАЯВИЛ, ЧТО БЫВШЕЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕГИОНА ПРИУКРАШИВАЛО СИТУАЦИЮ С ДОРОГАМИ	#
ТАСС; 2019.04.11; АВТОДОРОГУ В ЦЕНТРЕ НАРЬЯН-МАРА РЕКОНСТРУИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА.....	#
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.11; НА РЕМОНТ ДОРОГ В КАРЕЛЬСКОЙ КОНДОПОГЕ ВЫДЕЛЯТ 104 МЛН РУБЛЕЙ	#
ТАСС; 2019.04.11; СИБУПРАВТОДОР УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМ РЕМОНТА ДОРОГ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ.....	#
ТАСС; 2019.04.11; ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 6,1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В 2019 ГОДУ	#
ТАСС; 2019.04.11; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ РАЗРАБОТАЕТ ПЛАН РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ОСВОЕНИЯ СРЕДСТВ.....	#
ТАСС; 2019.04.11; КОЛИЧЕСТВО КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В ЧЕЛЯБИНСКЕ ДО КОНЦА ГОДА УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ ВДВОЕ	#
ПРАЙМ; 2019.04.11; ВЛАСТИ РФ МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СУБСИДИЮ НА РЯД АВИА- И АВТОПЕРЕВОЗОК	#
ТАСС; 2019.04.11; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ НА ГРАНИЦЕ РФ И КНДР ПОСТРОЯТ ПО РОССИЙСКИМ СТАНДАРТАМ.....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО УКРАИНЫ ЗАПРЕТИЛО ПОСТАВКИ СТЕКЛОТАРЫ И ФОРМАЛИНА ИЗ РОССИИ	#
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ БЕСПИЛОТНИКОВ ADA ОТКРОЕТ ПРОИЗВОДСТВО В АРМЕНИИ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРЯМОЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД МОЖЕТ БЫТЬ ПУЩЕН МЕЖДУ ОЭЗ «УЛЬЯНОВСК» И КИТАЙСКОЙ «ЦЗЫБО»	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ США ПРОКОНСУЛЬТИРУЮТСЯ С АВИАКОМПАНИЯМИ ПО ВОПРОСАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ BOEING-737 MAX	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ГРУППА АКЦИОНЕРОВ BOEING ОБВИНЯЕТ КОМПАНИЮ В СОКРЫТИИ ПРОБЛЕМ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ САМОЛЕТОВ.....	#

ТАСС; 2019.04.11; WSJ: США ДАДУТ ПРАВО ГОЛОСА КИТАЮ И ЕВРОСОЮЗУ ПРИ ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX	#
ТАСС; 2019.04.11; ЗАПРЕТ НА ВХОД БАРКА «СЕДОВ» В ВОДЫ ЭСТОНИИ НЕ СКАЖЕТСЯ НА УЧЕБНОМ ПРОЦЕССЕ КУРСАНТОВ	#
ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.04.11; НАЗАРБАЕВ СЧИТАЕТ, ЧТО ЕАЭС УВЕРЕННО ПРОДВИГАЕТСЯ К СВОБОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ ТОВАРОВ, УСЛУГ И КАПИТАЛА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МЕДВЕДЕВ ОБЕЩАЛ ШКОЛЬНИКАМ ПРОВЕРИТЬ, КАК РАБОТАЕТ ПРОЕКТ «УМНЫХ ОСТАНОВОК» В ПЕТЕРБУРГЕ	#
ТАСС; 2019.04.11; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СТАНУТ ТЕМОЙ ВСЕРОССИЙСКОГО ОТКРЫТОГО УРОКА 11 АПРЕЛЯ	#
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; КАРЬЕРНАЯ ТРАЕКТОРИЯ; СИСТЕМА СПО СОСТАВЛЯЕТ ДОСТОЙНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ ОТРАСЛЕВЫМ ВУЗАМ	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ПРЯХИНА; 2019.04.11; КАКИЕ ПРОФЕССИИ БУДУЩЕГО МОЖНО ПОЛУЧИТЬ В БЕЛОРУССКИХ И РОССИЙСКИХ ВУЗАХ; КАК ПОПАСТЬ В ДЕСЯТОЧКУ	#
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ОКЕАН ВОЗМОЖНОСТЕЙ; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «АРКТИКА – ТЕРРИТОРИЯ ДИАЛОГА»	#
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ СМП БУДЕТ РАЗРАБОТАНА В ТЕЧЕНИЕ 2-3 МЕСЯЦЕВ – ТРУТНЕВ	#
ТАСС; ОЛЬГА ДЕДЯЕВА; 2019.04.11; ГЛАВА РОСАТОМА: МЫ СТАНЕМ ГОСГАРАНТИЯМИ ДЛЯ НЕДРОПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В АРКТИКЕ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; В РФ СОЗДАЕТСЯ КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПРОВЕДЕНИЮ МАТЧЕЙ ЕВРО-2020 – ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.04.11; ИГРА БЕЗ ГРАНИЦ; ГОСДУМА ВВОДИТ БЕЗВИЗОВЫЙ ВЪЕЗД В РОССИЮ НА ЕВРО-2020	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПОПРАВКИ ПРАВИТЕЛЬСТВА К ЗАКОНУ О ГОСЗАКУПКАХ БУДУТ РАССМОТРЕНЫ ДУМОЙ В ПРИОРИТЕТНОМ ПОРЯДКЕ – ВОЛОДИН	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОГОВОРИЛОСЬ С НЕФТЯНЫМИ КОМПАНИЯМИ О СНИЖЕНИИ ЦЕН НА ЛЕТНЕЕ ДТ ДО УРОВНЯ ОКТЯБРЯ 2018Г	#
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; ПЕСКОВ НЕ СТАЛ КОММЕНТИРОВАТЬ СИТУАЦИЮ ВОКРУГ ВЫХОДА SHELL ИЗ ПРОЕКТА «БАЛТИЙСКИЙ СПГ»	#
РИА НОВОСТИ; 2019.04.11; РОГОЗИН СФОРМИРОВАЛ «ПУЛ ДРУЗЕЙ РОСКОСМОСА»	#
ТАСС; 2019.04.11; БЕГЛОВ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ НУЖДАЕТСЯ В КОМПЛЕКСНОМ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	#
ТАСС; 2019.04.11; БЕГЛОВ ВОЗЬМЕТ НА ЛИЧНЫЙ КОНТРОЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА ПО ПРОГРАММЕ РЖД В ПЕТЕРБУРГЕ	#
ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.04.11; ТУРОПЕРАТОРЫ, ЖУРНАЛИСТЫ И БЛОГЕРЫ ИЗ ЯПОНИИ ПРОЕДУТ ПО ТРАНССИБУ	#
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; СБЕРБАНК ПОЛУЧИТ КОНТРОЛЬНУЮ ДОЛЮ «ЦЕНТРА РЕЧЕВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ» – СМИ	#
ТАСС; 2019.04.11; СООБЩЕНИЕ НЕНЕЦКОГО АО С ДРУГИМИ РЕГИОНАМИ ПРЕКРАЩЕНО ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕПРАВЫ В КОМИ	#
РИА НОВОСТИ; ОЛЬГА ЕРАЧИНА; 2019.04.11; УРАЛЬСКИЙ ДЕПУТАТ ОБЪЯСНИЛА СЛОВА О ЛЬГОТНОМ ПРОЕЗДЕ ДЛЯ СТУДЕНТОВ	#
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ПОРЯДОК РАСЧЕТОВ	#

ИНТЕРФАКС; КРИСТИНА БОЧАРНИКОВА; 2019.04.11; НОВАЯ ЦЕНА СКОРОСТИ	#
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.04.11; МОСКВИЧЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПОВЫСИТЬ МАКСИМАЛЬНО РАЗРЕШЕННУЮ СКОРОСТЬ НА ЗАГОРОДНЫХ ТРАССАХ.....	#
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.04.11; ЛЫСАКОВ ПРЕДЛОЖИЛ НЕ СНИЖАТЬ НЕНАКАЗУЕМЫЙ ПОРОГ СКОРОСТИ	#
RNS; 2019.04.10; «ЕДИНАЯ РОССИЯ» НЕ ПОДДЕРЖАЛА ШЕСТИКРАТНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ	#
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ПОДДЕРЖАЛИ ПОВЫШЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА СКОРОСТЬ	#
НТВ # СЕГОДНЯ; ДИНА ИВАНОВА, АЛЕКСЕЙ СИДОРОВ, ВЛАДИМИР ФОМИН; 2019.04.11; ВОПРОСЫ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ	#
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.12; ВОДИТЕЛЕЙ-УБИЙЦ БУДУТ СУДИТЬ КАК УБИЙЦ; ЗА ДТП В ПЬЯНОМ ВИДЕ С ПОГИБШИМИ МОЖНО БУДЕТ СЕСТЬ В ТЮРЬМУ НА 15 ЛЕТ	#
RNS; 2019.04.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО И ВЕРХОВНЫЙ СУД ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП	#
РИА НОВОСТИ; ВИКТОРИЯ ДУБОВСКАЯ; 2019.04.11; НА 15 ЛЕТ В КАМЕРУ С УБИЙЦАМИ: ЧТО ИЗМЕНИТ НОВЫЙ ЗАКОН О «ПЬЯНЫХ ДТП»	#
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; В ГОСДУМЕ ОБСУДЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТПРАВЛЯТЬ НА ПРИНУДИТЕЛЬНОЕ ПЕРЕОБУЧЕНИЕ СТАВШИХ ВИНОВНИКАМИ ДТП ВОДИТЕЛЕЙ	#
RNS; 2019.04.10; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП	#
ТАСС; ЕКАТЕРИНА ЛУКА; 2019.04.11; РЕШЕНИЕ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КАМЕР ДЛЯ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В МОСКОВСКОМ МЕТРО ПОКА НЕ ПРИНЯТО	#
ПРАЙМ; 2019.04.10; ГОСТ НА УМЕНЬШЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ПОЯВИТСЯ В РОССИИ ДО 1 МАЯ – ГЛАВА РОССТАНДАРТА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СРЕДНЯЯ ЦЕНА ПОЛИСА ОСАГО ЗА I КВАРТАЛ СНИЗИЛАСЬ НА 4% – РСА.....	#
РБК; АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА, АННА БАЛАШОВА; 2019.04.11; СТОЛИЧНЫЙ МЕТРОПОЛИТЕН НАЧАЛ ОБОРУДОВАТЬ ТУРНИКЕТЫ ВИДЕОКАМЕРАМИ В ПЕРСПЕКТИВЕ ЭТО ПОЗВОЛИТ ВНЕДРИТЬ ОПЛАТУ ПРОЕЗДА ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.04.11; АЛЕКСАНДР БЕГЛОВ НАЗВАЛ ДАТУ ОТКРЫТИЯ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА.....	#
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ 29 СТАНЦИЙ МЕТРО ДО 2032 ГОДА.....	#
ИА МОСКВА; 2019.04.11; МОСКОВСКАЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА ПРОВЕДЕТ МОНИТОРИНГ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ТАКСИ.....	#
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ СНИЗИЛОСЬ ВДВОЕ – ДО ДЕВЯТИ	#
ТАСС; 2019.04.11; ИНВЕСТОРОВ ДЛЯ СОЗДАНИЯ 3 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В ПОДМОСКОВЬЕ ОПРЕДЕЛЯТ В 2019 Г.....	#
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ 25 МОСТОВ В МОСКВЕ ПРОВЕДУТ В 2019 Г.	#
РИА НОВОСТИ; 2019.04.11; «МОСГОРТРАНС» ОБЪЯСНИЛ ИЗМЕНЕНИЕ РЕЖИМА РАБОТЫ ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛОС В ВЫХОДНЫЕ.....	#

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ЧМК ПОСТАВИТ МОСКОВСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ РЕЛЬСЫ НА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ	#
ТАСС; 2019.04.11; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПУТИЛКОВСКОГО ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ	#
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.11; УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА ПРИЗНАЛИ НЕВЫСОКИМ	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЕГ СЕРГЕЕВ; 2019.04.11; В АДЫГЕЕ ОБСУДИЛИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ; В АДЫГЕЕ ОБСУДИЛИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ	#
ННТВ # НИЖНИЙ НОВГОРОД; ДАНИИЛ ВОРОНОВ, ВЯЧЕСЛАВ ОРЛОВ; 2019.04.10; «ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЕР» – УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ МИНТРАНСА И «ЕДИНОЙ РОССИИ»	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ УКАЗЫВАЕТ НА РОСТ НЕИСПОЛЬЗОВАННЫХ ВЗНОСОВ В КАПИТАЛ РЖД	#
RNS; 2019.04.11; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА О НЕСОБЛЮДЕНИИ РЖД СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТПРОЕКТОВ	#
RNS; 2019.04.11; КОСТИН НАЗВАЛ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ НЕЭФФЕКТИВНЫМ ПРОЕКТОМ	#
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.11; ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА СОЖТ ПО ПОВОДУ НОВОЙ РЕДАКЦИИ ЗАКОНОВ НАМЕЧЕНО НА 25 АПРЕЛЯ	#
ТАСС; 2019.04.11; РЖД ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ПЕРЕВОЗКУ В ОДНОМ Ж/Д КОНТЕЙНЕРЕ ПРОДУКТОВ И ДРУГИХ ТОВАРОВ	#
ТАСС; 2019.04.11; CNN: РОССИЙСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЕЗДА ПОПАЛИ В РЕЙТИНГ ЛУЧШИХ В ЕВРОПЕ	#
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; РЖД СООБЩИЛИ О СНИЖЕНИИ НА 15% ЧИСЛА ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ В I КВАРТАЛЕ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ УДОБРЕНИЙ И ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ПРОДОЛЖИЛИ ПАДАТЬ В 2019 Г.	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ВЛАСТИ АМУРСКОГО БЕЛОГОРСКА ХОТЯТ ЧЕРЕЗ СУД ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ТРАССИБ#	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «РЖД ЛОГИСТИКА» ОТМЕЧАЕТ РОСТ БИЗНЕСА ЗА СЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО АУТСОРСИНГА ПРЕДПРИЯТИЙ	#
ТАСС; 2019.04.11; «РЖД ЛОГИСТИКА» В КИРОВЕ ЗАПУСТИЛА УСЛУГУ ДОСТАВКИ СБОРНЫХ ПАРТИЙ ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКУ КОМИ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «ЕВРОХИМ» ЗАКАЗАЛ У ОВК ДЛЯ «ФОСФОРИТА» ПАРТИЮ ЦИСТЕРН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АММИАКА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПАРК ВАГОНОВ-ЗЕРНОВОЗОВ В РФ В 2018 Г. ВЫРОС НА 10%, АКТИВНО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ИХ ВЫПУСК – ЭКСПЕРТ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МИНЭНЕРГО РФ ДОЛЖНО ОПРЕДЕЛИТЬ БАЛАНС В ПЕРЕВОЗКАХ УГЛЯ И НЕФТЕПРОДУКТОВ НА Д.ВОСТОК – РЖД	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РОССИЙСКИЙ УГОЛЬ НАЧАЛ АКТИВНО ЭКСПОРТИРОВАТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ФИНЛЯНДИИ – ГАЗЕТА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ МАССОВЫХ ГРУЗОВ, СЧИТАЮТ В РЖД	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РЖД ПРИ ВХОЖДЕНИИ В ПОРТОВЫЕ ПРОЕКТЫ НЕ БУДУТ УЩЕМЛЯТЬ ПРАВА ДРУГИХ СТИВИДОРОВ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РЖД СПОСОБНЫ КОНКУРИРОВАТЬ С АВТОТРАНСПОРТОМ НА РАССТОЯНИЯХ ДО 500 КМ – ТОП-МЕНЕДЖЕР	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ФГК В 2020 Г. КУПИТ НЕ МЕНЕЕ 500 КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЛАТФОРМ КОЛОДЦЕВОГО ТИПА, НАЧНЕТ ПЕРЕВОЗКИ ..	#

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ГРУЗООБОРОТ МОРПОРТОВ РФ В I КВАРТАЛЕ ВЫРОС НА 4,7%, НА ЮГЕ «ПРОСЕЛИ» СУХИЕ ГРУЗЫ	#
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; АРХАНГЕЛЬСКИЙ ПОРТ ДОЛЖЕН КОНКУРИРОВАТЬ ЗА СЧЕТ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧНЫХ РЕШЕНИЙ – ГУБЕРНАТОР	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРОЕКТЫ «ТИХООКЕАНСКОГО БАЛКЕРНОГО ТЕРМИНАЛА» И «ВОСТОК ЛПГ» В ПРИМОРЬЕ УЧТЕНЫ В СХЕМЕ ПЛАНИРОВАНИЯ	#
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; ПРЕДЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ГОЛОВНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» СОСТАВЛЯЕТ 127,5 МЛРД РУБЛЕЙ – МИНПРОМТОРГ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «ПОМОРСКАЯ ВЕРФЬ» ОБРАТИЛАСЬ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; СУД ОСТАВИЛ БЕЗ ДВИЖЕНИЯ ДО 29 АПРЕЛЯ ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ «ПОРТА ВАНИНО»	#
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ВЕРНУТЬ ГРУЗЫ НА РЕКУ; НА ЧТО НАДЕЯТЬСЯ РОССИЙСКИМ РЕЧНИКАМ В ПРЕДСТОЯЩУЮ НАВИГАЦИЮ?	#
ТАСС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНУЛИТ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ОБХОД МОСКВЫ –	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ОБНУЛЕНИЕ НДС ДЛЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК РЕШИТ НЕСКОЛЬКО ЗАДАЧ –	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ОБНУЛЕНИЕ НДС НА ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ В ОБХОД МОСКВЫ УВЕЛИЧИТ СПРОС НА САМОЛЕТЫ МС-21 –	#
RNS; 2019.04.11; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ВНЕ МОСКВЫ	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.04.11; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРЕДЛОЖИЛИ УЗАКОНИТЬ ТЕРМИН «МАЛАЯ АВИАЦИЯ»	#
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ СРОК НАХОЖДЕНИЯ АВИАДЕБОШИРА В «ЧЕРНОМ СПИСКЕ» С ОДНОГО ГОДА ДО ТРЕХ ЛЕТ	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТАНА СИБИНА; 2019.04.11; КАК УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ОМСКОГО АЭРОПОРТА; В ТУРЦИЮ БЕЗ ПЕРЕСАДОК	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; AIR MOLDOVA УВЕЛИЧИВАЕТ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ ИЗ КИШИНЕВА В КРАСНОДАР	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ВЕСНОЙ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В АНТАЛИЮ ИЗ ПЕРМИ И КАЗАНИ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «ЮТЭЙР» В ИЮНЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ УФЫ В ВЕНУ#	
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «АВИАКОМПЛЕКТ» НАПРАВИТ 559 МЛН РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМНОЙ БАЗЫ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «МОСТООТЯД-99» ПОЛУЧИТ ЕЩЕ ОДИН ПОДРЯД НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА САРАТОВА	#
ТАСС; 2019.04.11; ФПИ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ РАЙОН «ТАЙГА-1» ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК ОБСУДИТ 19 АПРЕЛЯ РЕОРГАНИЗАЦИЮ «ДОЧЕК» ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ДИВИЗИОНА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МИНПРОМТОРГ РФ ЗАКАЗАЛ РАБОТЫ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ SUKHOI SUPERJET ЗА 3,5 МЛРД РУБ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; НАБСОВЕТ ЮТЭЙР НЕ УТВЕРДИЛ БЮДЖЕТ НА 2019 ГОД	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С АВГУСТА НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ДАЛЬНЕЕ ЗАРУБЕЖЬЕ	#

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ДО КОНЦА 2019 Г РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ДЕСЯТЫЙ SSJ-100	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПАССАЖИРОПОТОК В 2,7 РАЗА	#
ТАСС; 2019.04.11; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЯЗАЛ «ТРАНСАЭРО» В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ВЫДАВАТЬ ЗАРПЛАТУ НЫНЕШНИМ РАБОТНИКАМ	#
RNS; 2019.04.11; ФАС ПРЕКРАТИЛА ДЕЛО ПРОТИВ «АЭРОФЛОТА» И «МОСКВА КАРГО»	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ДАГЕСТАНСКОЕ УФАС ПРИЗНАЛО ЧЕТЫРЕ АВИАКОМПАНИИ НАРУШИТЕЛЯМИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СБЕРБАНК ПЕРЕУСТУПИЛ ВОРОНЕЖСКОЙ КОМПАНИИ ТРЕБОВАНИЯ К УК АЭРОПОРТА НАЛЬЧИКА НА 130 МЛН РУБ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МАЛЫЕ АЭРОПОРТЫ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ БУДУТ ПЕРЕДАНЫ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ НА ГОД ПОЗЖЕ, ЧЕМ ПЛАНИРОВАЛОСЬ	#
ИА REGNUM; 2019.04.11; ПЕНСИОНЕРЫ КОЛЫМЫ НЕ МОГУТ ПОЛЕТЕТЬ В ОТПУСК: ДЛЯ НИХ НЕ КУПИЛИ БИЛЕТЫ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В МАРТЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 9%	#
ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В МАРТЕ ВЫРОС НА 17%, В I КВАРТАЛЕ – НА 13%	#
ТАСС; 2019.04.11; «СЕРГИЙ РАДОНЕЖСКИЙ» СЕЛ НА МЕЛЬ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ	#
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; УЩЕРБ ОТ БЛОКИРОВКИ В ХЕРСОНЕ «МЕХАНИКА ПОГОДИНА» УВЕЛИЧИЛСЯ ДО \$2,3 МЛН – ВЛАДЕЛЕЦ	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2019.04.11; СЛЕДСТВИЕ НАЧАЛО ПРОВЕРКУ АВИАПРОИСШЕСТВИЯ В КОМСОМОЛЬСКЕ	#

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ В СТРОЙКОМПЛЕКСЕ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** в пятницу проведет совещание по вопросам ценообразования на материалы и оборудование, которые используются в строительном комплексе в целях реализации национальных проектов, сообщили в пресс-службе российского правительства.

«Кроме того, на совещании будут обсуждаться промышленные потребности транспортного и строительного комплексов в материалах и оборудовании, а также возможности отечественной промышленности по их обеспечению», – говорится в сообщении.

По данным ведомства, в совещании примут участие вице-премьер – руководитель аппарата правительства РФ **Константин Чуйченко**, вице-премьеры РФ **Максим Акимов**, **Дмитрий Козак** и **Виталий Мутко**.

Во встрече также будут участвовать **министр транспорта Евгений Дитрих**, глава Минприроды **Дмитрий Кобылкин**, министр промышленности и торговли **Денис Мантуров**, министр энергетики **Александр Новак**, министр экономического развития **Максим Орешкин**, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства **Владимир Якушев**, руководители ведомств, главы регионов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД

Президент РФ **Владимир Путин** потребовал увеличить количество дополнительных пригородных электропоездов в летний период.

На совещании с членами правительства в четверг **В.** поставил перед министром транспорта РФ вопрос об увеличении количества пригородных поездов в летний период. «Летний сезон уже приближается, два слова попросил бы **Евгения Ивановича Дитриха** сказать о программе работы по пригородным электропоездам», – отметил президент РФ.

Выступивший на совещании глава **Минтранса** сообщил, что количество новых поездов составит порядка 52-57 пар.

«Мало. Этого мало. Только одних льготников будет 54 (млн – ИФ) региональных и 34 млн федеральных льготников. И все на дачу поедут», – сказал **В.**

«Приблизительно надо назначить более трехсот дополнительных пар», – сообщил один из участников совещания.

«Именно об этом я и хотел услышать», – сказал президент РФ.

В. также отметил необходимость вовремя доводить деньги на поддержку пассажирских ж/д перевозок. «С 50 до 52 млрд (руб.-ИФ) объем поддержки увеличился, нужно только чтобы вовремя доходили эти средства», – сказал президент.

«Будет исполнено», – сказал **министр транспорта** в ответ на поручение президента.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6324002>

<https://rns.online/transport/Putin-raskritikoval-Ditriha-iz-za-letnego-raspisaniya-elektrichesk-2019-04-11/>

<https://rg.ru/2019/04/11/putin-prizval-uvlichit-chislo-poezdov-na-leto.html>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/putin-potreboval-operativno-dovodit-sredstva-vydelennye-dlya-podderzhki-seti-elektrichesk/>

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1460198>

Радио, ТВ:

<https://mir24.tv/news/16356513/putin-ministram-za-cenami-na-benzin-sledit-chislo-elektrichesk-uvelichit>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/158572/>

<https://radiovesti.ru/news/1202070/>

RNS; 2019.04.11; ДИТРИХ РАССКАЗАЛ О ПОСЛЕДСТВИЯХ ОТМЕНЫ ЭЛЕКТРИЧЕК В РЕГИОНАХ

Отмена пригородных поездов в регионах привела к серьезному социальному напряжению, заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе совещания президента РФ Владимира **Путина** с членами правительства.

Он напомнил, что ранее задача по субсидированию пригородного железнодорожного сообщения была передана региональным властям.

«Регионы эти расходы не потянули, начали отменяться электрички, сниматься определенные маршруты. В большинстве регионов созрело серьезное социальное напряжение. На федеральном уровне была проведена огромная работа по исправлению этой ситуации. Сегодня мы видим достаточно позитивный результат», – сказал **Дитрих**.

По его словам, ежегодно федеральный центр субсидирует расходы по использованию железнодорожного пути, действует поддержка со стороны регионов по удержанию тарифов ниже экономически обоснованного уровня.

«Объем этого субсидирования составляет около 13,5 млрд рублей за прошлый год, 15 млрд рублей будет в этом», – отметил министр.

<https://rns.online/transport/Ditrih-rasskazal-o-posledstviyah-otmeni-elektrichesk-v-regionah-2019-04-11/>

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; МИХАИЛ АКИНЧЕНКО, МАРИНА ЕЛИСЕЕВА, СТАНИСЛАВ ОПЛЕТИН; 2019.04.11; ПРЕЗИДЕНТ ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С МИНИСТРАМИ

ВЕДУЩИЙ: Эта тема получила продолжение на совещании, которое президент провел с министрами, но в центре внимания была посевная. Крестьян интересует цена солянки. С топливом в целом ситуация так: цены стабильны, в среднем по России литр бензина по состоянию на 10 апреля стоит 42 рубля 30 копеек. Прирост 1,5% с декабря 2018 года. Чуть более 1,5% роста показало дизельное топливо. 47,20 – средний показатель по стране. На чем основана тенденция, знает Михаил Акинченко.

КОР.: К посевной готовятся не только крупные сельхозпредприятия, но и миллионы российских дачников. И куда больше цен на семена, их интересует стоимость проезда в электричках. Для многих это единственная возможность добраться до собственных участков.

Как доложил президенту **министр транспорта**, в этом сезоне тарифы на пригородные железные дороги сохранятся на уровне прошлого года. А, значит, билеты будут продаваться ниже себестоимости. Убытки железнодорожникам компенсирует государство. Причем с таким расчетом, чтобы хватало и на покупку новых вагонов.

Владимир Путин, президент РФ: А сколько дополнительных поездов планируете летом запустить?

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: В 2019 году это три основных маршрута. Это маршруты из Петербурга в Тосно, из Москвы в Смоленск, из Ростова в Анапу. В этом году таких маршрутов было 17.

Министерство транспорта РФ

Владимир Путин, президент РФ: Это новые маршруты, а поездов сколько, дополнительных, по лету?

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: В 2019 году это будет закупка примерно такого же объема.

Владимир Путин, президент РФ: Но это же не закупка. Запуск поездов. Планируете увеличить количество поездов? Сколько?

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Количество новых поездов будет исчисляться, я полагаю, 50, 52-57 пар поездов.

Владимир Путин, президент РФ: Мало, этого мало. Только одних льготников будет 54 региональных и 34 миллиона федеральных льготников. И все на дачу поедут.

КОР.: На встрече с Кабмином президент обсудил и ситуацию с традиционными весенними пожарами. В Министерстве чрезвычайных ситуаций уверяют: пока поводов для тревоги нет.

Евгений ЗИНИЧЕВ, министр по чрезвычайным ситуациям: Благодаря широкому применению системы космического мониторинга появилась возможность на ранней стадии выявлять очаги возгорания и оперативно принимать необходимые меры. Вот для сравнения. Очагов возгорания в прошлом году было в аналогичном периоде – 511, в этом году – 708. Но площадь пожаров в два раза меньше.

КОР.: А главное, нет угрозы населенным пунктам. Впрочем, в МЧС готовы к любому развитию событий. Одних только пожарных самолетов на аэродромах по всей России подготовили почти полтысячи.

Михаил Акинченко, Марина Елисеева, Станислав Оплетин. «Первый канал».

https://www.1tv.ru/news/2019-04-11/363450-aktualnye_voprosy_dlya_dachnikov_i_agrariy_obsudil_prezident_na_soveschaniy_s_ministrami

https://www.1tv.ru/news/2019-04-11/363460-tseny_na_goryuchee_i_bilety_na_elektrichki_v_tsentre_vnimaniya_prezidenta_na_soveschaniy_s_ministrami

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ, ЮЛИЯ БРИЛЕВА, АНАСТАСИЯ МАТВЕЕВА, ЛЕВ СЕРГЕЕВ, ПАВЕЛ МЕЙЕР; ПОРУЧЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУ

В: Большие «Вести» в прямом эфире, мы продолжаем выпуск.

Держать под контролем цены на внутреннем рынке топлива. Увеличить число электричек на пригородных направлениях в преддверии дачного сезона. И не допустить роста тарифов на вывоз твердых бытовых отходов. Все это поручения, которые Владимир дал сегодня на совещании с членами правительства. О принятых решениях – Андрей Григорьев.

КОР: В российских городах активизируются дачники, для них обязательно требуются дополнительные летние электрички.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Сколько дополнительных поездов планируете летом запустить?

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): В 2019 году – это три основных маршрута. Это маршруты из Петербурга в Тосно...

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Это новые маршруты, а поездов сколько?

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): А новых поездов по 2000...

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Дополнительных по лету?

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): В 2019 году из... ну, то есть это будет закупка примерно такого же объема...

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Нет, не закупка, запуск поездов. Планируете увеличить количество поездов или нет?

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Конечно.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Сколько?

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): 52 – 57 пар поездов.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Мало. Этого мало. Только одних льготников будет... 54 региональных и 34 миллиона федеральных льготников и все на дачу поедут.

КОР: На Дальнем Востоке лесные пожары. От подпаленной травы воспламеняются целые поселки. В Хабаровском крае едва не сгорел детский сад.

А в двух районах под Благовещенском пожарные уже который день борются с огнем на дачных участках.

Андрей Григорьев, Юлия Брилева, Анастасия Матвеева, Лев Сергеев, Павел Мейер. «Вести».

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/794465/>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3136537>

ИЗВЕСТИЯ; ХРЕНКОВ НИКОЛАЙ, СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ ЕГОР; 2019.04.12; ЛИМИТНЫЙ ТАРИФ; ПОРУЧИЛ НЕ ДОПУСТИТЬ РОСТА СТОИМОСТИ УТИЛИЗАЦИИ МУСОРА

Расценки на вывоз коммунальных отходов заморозят

Реформа отрасли обращения с мусором не должна привести к дополнительному росту тарифов на его вывоз для населения. Такое поручение президент **Владимир Путин** дал по итогам совещания с членами правительства, сообщил министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин. По его словам, региональные операторы не должны перекладывать затраты на плечи граждан. Следить за их работой продолжит и Общероссийский народный фронт, заверил «Известия» руководитель исполкома организации Михаил Развожаев.

ОТВЕТСТВЕННАЯ ПЕРЕРАБОТКА

Главным поручением Владимира а по итогам совещания с членами правительства стало требование не допустить роста тарифов на утилизацию твердых коммунальных отходов, сообщил Дмитрий Кобылкин.

– Тот уровень, которого мы сегодня достигли, должен остаться, – пояснил министр. – Все, что мы будем вменять региональному оператору в обязанность, может лечь в тариф для людей. Этого делать нельзя. Президент на это обратил внимание.

Реформа мусорной отрасли стартовала с начала года. Ответственность за обращение с отходами перешла от разрозненных мелких компаний к крупным региональным операторам, отобраным местными властями по конкурсу. Были установлены новые тарифы, плата за вывоз мусора для жителей вынесена в платежной квитанции отдельной строкой.

– Это очень сложная реформа, может быть, самая сложная за всю историю, которую мы переживаем, – сказал Дмитрий Кобылкин.

По его словам, бюджет Российского экологического оператора, который будет координировать реформу, в 2019 году может достигнуть 2,7 млрд рублей.

– Около 2,5-2,7 млрд нам нужно, чтобы эта компания полностью начала функционировать и выполнять уже конкретные задачи по строительству 20 мусоросортировочных заводов, в которых нуждаются субъекты, – уточнил министр.

Глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил: в планах – строительство 200 мусороперерабатывающих заводов, 50 из которых возведут в этом году. Оборудование для них должно быть в большей степени российского производства, добавил он.

– Более 50% уже по основным направлениям в части мусоросортировки локализовано. У нас стоит задача до 2024 года обеспечить импортозависимость не более чем на 20%, – уточнил Денис Мантуров.

Общероссийский народный фронт будет продолжать осуществлять гражданский контроль над работой региональных операторов, рассказал «Известиям» руководитель исполкома организации Михаил Развожаев.

– Реформа стартовала. Самое главное – разобраться во дворах, чтобы появились новые контейнеры, чтобы все вовремя вывозилось, чтобы жители могли сортировать мусор и это влияло на размер платы, чтобы в деревнях люди не переплачивали, – подчеркнул он. – Потому что стоимость выросла и граждане хотят нового качества услуг.

Сейчас в России сложились хорошие условия для решения накопившихся проблем в сфере утилизации мусора, сказал «Известиям» исполнительный директор ассоциации операторов по обращению с отходами «Чистая страна» Руслан Губайдуллин. По его словам, существуют отечественные технологии и оборудование. Только в прошлом году в стране открылось около 40 работающих на них заводов по сортировке и переработке мусора.

Уже более 70 субъектов РФ участвуют в «мусорной реформе», подчеркнул эксперт. И добавил: ФАС будет строго контролировать тарифы.

ТОПЛИВНЫЙ ДИСКОНТ

Правительство и нефтяные компании договорились о снижении цены на дизельное топливо до уровня октября 2018 года, сообщил на совещании вице-премьер Дмитрий Козак. По его словам, это поможет уменьшить цену на летний дизель еще на 1,3-1,7 рубля за литр.

– Мировые рынки для нас важны, конечно, но я вас прошу держать под контролем ситуацию на внутреннем рынке, особенно с учетом весенне-полевых работ, вместе с Министерством сельского хозяйства внимательно за этим прошу наблюдать, – поручил Владимир .

Ситуацию на внутреннем рынке топлива можно оценивать как стабильную и с точки зрения обеспеченности потребителей, и с точки зрения ценовой доступности, дал оценку зампред правительства.

– В ноябре-декабре 2018 года рост розничных цен составил менее 1%; по состоянию на 10 апреля розничные цены на бензин в среднем составляют 42 рубля 30 копеек за литр, что на 1,4% больше, чем в декабре 2018 года, а на дизтопливо – 47 рублей 20 копеек, что на 1,6% выше, чем в декабре. Изменение прежде всего обусловлено ростом с начала текущего года налога на добавленную стоимость на 2%, – констатировал Дмитрий Козак.

По данным Центрального диспетчерского управления ТЭКа в ЦФО, в октябре прошлого года цены на летний дизель колебались в диапазоне 43- 44 рубля за литр. На 31 марта 2019 года в ЦФО они составили порядка 45 рублей аграриям необходимо увеличивать долю транспортных средств на газомоторном топливе – это даст реальную экономию в нынешних условиях, считает заместитель директора Института национальной энергетики Александр Фролов.

ПОЕЗДА ЛЕТНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

Увеличить количество сезонных дополнительных поездов потребовал президент в ходе совещания от Министерства транспорта. Глава ведомства **Евгений Дитрих** в своем выступлении сообщил, что оно составит около 52- 57 пар.

– Мало, этого мало. Только одних льготников будет 54 (млн. – «Известия») региональных и 34 млн федеральных льготников, и все на дачу поедут, – сказал Владимир .

– В летний период планируется назначить для летних перевозок более 300 дополнительных пар, – добавил один из участников совещания.

– Да. Именно об этом я хотел услышать. И деньги должны вовремя перечисляться, – отреагировал российский лидер.

При этом необходимо оперативно доводить деньги на поддержку пассажирских железнодорожных перевозок, указал Владимир . Он напомнил, что ее объем увеличился с 50 до 52 млрд рублей.

<https://iz.ru/866957/egor-sozaev-gurev-nikolai-khrenkov/limitnyi-tarif-rastcenki-na-vyvoz-kommunalnykh-otkhodov-zamoroziat>

ВЕСТИ; 2019.04.12; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ОЦЕНИЛ ГОТОВЯЩУЮСЯ К ЗАПУСКУ ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В «ВОСТОЧНОМ ПОРТУ». ВИДЕОРЕПОРТАЖ АЛЕКСАНДРЫ МОСТОВОЙ

В ходе рабочей поездки в Приморье **министр транспорта Евгений Дитрих** посетил «Восточный Порт», где оценил проект третьей очереди угольного комплекса. Почему краевые власти заинтересованы в этом проекте и какие возможности он откроет для региона?

Евгений Дитрих осматривает объекты «Восточного Порта». Здесь реализуют крупнейший на Дальнем Востоке инвестиционный проект – третью очередь угольного комплекса. **Министр транспорта** даёт разрешение на первую, опытную погрузку судна.

Евгений Дитрих, министр транспорта РФ: «Сегодняшний запуск – тестовая погрузка судна на третьем перегрузочном комплексе в «Восточном Порту» – это пример того, как нужно правильно строить мощности, как нужно правильно относиться к экологии, причём, это и забота о жителях, о наших гражданах, которые получают наиболее лучшую экологическую обстановку».

Особое внимание **Евгений Дитрих** уделил вопросам защиты окружающей среды. С 2018 года «Восточный Порт» реализуют комплексную экологическую программу. В ее рамках на третьей очереди построены самые современные очистные и технологичные ветрозащитные сооружения.

Олег Кожемяко, губернатор Приморского края: «Это пример для всех остальных портовиков, кто сегодня работает по старым схемам, кто сегодня использует грейферную погрузку, где выгрузка одного вагона происходит до 40 минут, здесь за три минуты, путём применения современных технологий, причём в абсолютно закрытом режиме».

В таких портовых проектах заинтересованы власти Приморья. Третья очередь комплекса даст толчок в развитии угольной отрасли и железнодорожной инфраструктуры, повысит конкурентоспособность нашей угольной отрасли на мировых рынках, а также увеличит объёмы экспортных операций.

Ирина Ольховская, первый заместитель Генерального директора ООО «Управляющая портовая компания»: «Позиция управляющей портовой компании – обеспечение баланса коммерческой деятельности и экологической, и этот проект отвечает всем этим вопросам и задачам, и, конечно, же синхронизации российских железных дорог».

Новые рабочие места, дополнительные налоговые отчисления в бюджет – именно такие возможности открывает третья очередь. Запуск запланирован на июль. Благодаря этому проекту «Восточный порт» увеличит грузооборот почти в два раза – до 45 миллионов тонн угля в год.

<http://vestiprim.ru/news/ptrnews/75466-ministr-transporta-ocenil-gotovjaschujusja-k-zapusku-tretju-ochered-ugolnogo-terminala-v-vostochnom-portu.html>

РЕН ТВ # НОВОСТИ; ГЕОРГИЙ ГРИВЕННЫЙ, КРИСТИНА СОКОЛОВСКАЯ, НАТАЛЬЯ ТИТОВА; 2019.04.11; ЭХ, ДОРОГИ – ПЫЛЬ ДА ТУМАН

ВЕДУЩИЙ: Кстати, неплохо было бы подобные меры применять в отношении чиновников, которые не прошли вакцинацию от другой особо опасной инфекции. Сегодня стало известно, что **Минтранс** собирается вызвать врачей из спецслужб, чтобы вылечить странную болезнь в российских регионах, вызванную необходимостью выполнения **нацпроекта** по строительству качественных и безопасных дорог.

КОР.: На языке магаданских дорожников это называется обеспыливание. Плато надо сначала хорошенько пролить, потом посыпать солью. Да, да, обычной солью. Она не дает подниматься над грунтовой дорогой пыльной взвеси, которая при весьма интенсивном движении смертельно опасна. В таком тумане можно просто не увидеть встречного, или улететь с обрыва в условиях сложной гористой местности.

Умар ИЗМАЙЛОВ, водитель: Мешает, очень мешает, когда едут большие машины, тогда мешает.

Юрий КОВАЛЬЧУК, директор ОГУДЭП «Магаданское»: На безопасность влияет сильно, потому что пыли нет, само собой перевал, повороты закрытые.

КОР.: Правда, сколько они ежегодно тратят на это обеспыливание дорог, отродясь не знавших асфальта, местные кудесники катков и грейдеров, предпочитают не говорить. Зато в **Минтрансе** приоткрыли тайну. В Магаданской области за год случилась отчетная аномалия – в конце 2017 отремонтированными официально числились 70% местных дорог. А ровно через год таковых вдруг оказалось только 17%. В Амурской области – похожее падение с 75 до 30%. И это еще не самые страшные цифры по стране. Куда же делись дороги? Как обычно, исчезли вместе с растаявшим снегом?

Александр ВАСИЛЬЕВ, член центрального штаба ОНФ, координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ / карта убитых дорог»: Это как раз цифры, которые заставляют задуматься о том, что статистика лукавая. Как объяснить, что в Республике Мари-Эл всего лишь 1% дорог в нормативном состоянии? Как они это определяли? И почему на эту цифру вышли? Может быть, там, действительно, нет ни одной дороги в нормативном состоянии? Ну, а может быть, просто отсутствие разметки или знака на километре какой-нибудь дороги, уже записывали так, что эта дорога не в нормативном состоянии.

КОР.: В России примерно полтора миллиона километров автодорог. Из них только 53 тысячи так называемые федеральные трассы, за которыми следит **Росавтодор**, и которые, по мнению экспертов, более или менее в порядке. Остальное подавляющее большинство региональных и межмуниципальных дорог существует по принципу семи нянек «асфальт в колдобинах».

ГОЛОС ЗА КАДРОМ: В час-пик, когда машины едут со всех сторон, тут просто подвески летят.

КОР.: И вот, чтобы привести наши многострадальные региональные дороги в нормативное, то есть, в рабочее состояние, появился национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**». Государство выделяет до 2024 года просто гигантскую сумму 4 триллиона 100 миллиардов рублей. В 2019 субъекты Федерации получают 106 миллиардов. Вот тут-то, по мнению экспертов, и появляется странная статистика. Во многих регионах вдруг резко увеличивается количество убитых дорог, срочно требующих ремонта. Или совсем не вдруг.

Дмитрий ИОНИН, член Комитета ГД РФ по транспорту и строительству: Это передергивание. манипуляция цифрами. чтобы затянуть дополнительные деньги под такими предложениями, и их каким-то образом там освоить. Вот с этим надо бороться. Жесткий контроль. Каждый раз, когда приходит какой-нибудь губернатор, или мэр, сразу меняются все подрядчики, появляются новые фирмы, новые прокладки между фирмами. И дорожная отрасль давным-давно стала дойной коровой для чиновников, которые сидят на своем месте, и считают своей вотчиной и возможностью заработать на этом деньги.

КОР.: Но пока одни зарабатывают на мифических ремонтах, наши автомобилисты считают свои вполне реальные немалые деньги, оставленные в автосервисе.

Святослав ПЕТИН, житель Липецкой области: только приехал из сервиса, отдал 25 000. Это больше деньги. Почему так происходит? Почему мы должны каждый год ремонтировать свои машины?

КОР.: В **Минтрансе** даже предлагают привлечь спецслужбы для проверки этих странных ямочных цифр, а так же для контроля за расходованием средств на важный **нацпроект**.

Чтобы триллионы бюджетных рублей не были похоронены в ямах федерального, регионального и межмуниципального значения.

Георгий Гривенный, Кристина Соколовская, Наталья Титова. «Известия» специально для «РЕН ТВ».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ДИРЕКТИВА ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ПРОДАЖЕ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» СОГЛАСОВАНА – ИСТОЧНИК

Директива правительства по продаже 50% + 2 акции ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN), контролируемых ОАО «Российские железные дороги», согласована, утверждает информированный источник «Интерфакса».

Проект документа 5 апреля направил первому вице-премьеру Антону Силуанову вице-премьер РФ **Максим Акимов**. По словам собеседника агентства, директива согласована в том виде, в котором предлагалась. Теперь совет директоров РЖД должен будет одобрить условия аукциона и стартовую стоимость с учетом рекомендаций инвестиционного консультанта.

Как писал в понедельник «Коммерсантъ», директива предполагает, что в аукционе могут принять участие компании, удовлетворяющие следующим условиям: их бенефициары – граждане РФ, не аффилированы с федеральными или местными властями (контроль менее 30%), не имеют убытков за 2018 год и не находятся под контролем морских контейнерных линий.

Также они должны либо владеть не менее 20% акций «Трансконтейнера», либо не менее 5 тыс. вагонов или контейнерным терминалом мощностью 50 тыс. TEU в 2018 году.

Кроме того, отмечала газета, победитель тендера не сможет в течение двух лет уступить контроль над акциями или собственным капиталом под угрозой штрафа в четверть цены сделки. Также он должен будет в течение остатка того года, когда произойдет покупка, и двух полных лет после этого исполнять план по перевозкам, предусмотренный действующей стратегией «Трансконтейнера».

В отличие от условия, согласованного кабинетом министров два года назад, ни государство, ни «Российские железные дороги» встречных обязательств перед инвестором не берут, добавляла при этом газета. В 2017 г. обсуждалось, что покупатель заключит с правительством и РЖД соглашение на 7-10 лет, где будут, в том числе, закреплены формула индексации тарифов на контейнерные перевозки и гарантии по отсутствию дискриминации по доступу к инфраструктуре монополии.

Но, как сообщил изданию федеральный чиновник, в директиве подобные гарантии не предусматриваются: «РЖД сформировали рыночного игрока в лице «Трансконтейнера» и хочет получить за него справедливую стоимость. Кроме того, оно заинтересовано в развитии оператора за счет рыночных механизмов новыми собственниками», – говорил он.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция – у структуры ОАО «Российские железные дороги» – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания». 24,84% – у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% – у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

Помимо владельцев «Енисея», интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), СМА CGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World и бывший крупнейший миноритарий оператора – FESCO

(головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)), контролируемый группой «Сумма» Зиявудина Магомедова и ее партнерами.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.04.12; БИЛЕТ БЕЗ НАЛОГА; КАБМИН ОБНУЛИТ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ОБХОД МОСКВЫ

Кабинет министров на заседании в четверг одобрил законопроекты для развития внутренних авиаперевозок, закрыл пробелы в законодательстве в отношении недобросовестных коллекторов и выделил средства на улучшение демографической ситуации на Дальнем Востоке.

Возрождение Дальнего Востока

Из резервного фонда правительство направит регионам Дальнего Востока более 3,1 миллиарда рублей на софинансирование разного рода выплат, связанных с рождением детей. «Госбюджет будет софинансировать единовременные выплаты при рождении первого ребенка и региональный маткапитал при рождении второго, – напомнил премьер-министр **Дмитрий Медведев**: – Также мы должны помочь сформировать ежемесячную выплату при рождении третьего и последующих детей в тех регионах Дальнего Востока, где раньше такая поддержка не оказывалась». В 2019 году на единовременную выплату при рождении первого ребенка, а также для выплаты регионального материнского капитала за второго выделяется 2,63 миллиарда рублей. Расходы госказны на ежемесячные выплаты при рождении третьего и последующих детей составят 513,3 миллиона. «Мы рассчитываем, что на эти деньги мы сможем поддержать довольно большое количество родителей и рождений, которые должны произойти на Дальнем Востоке в этом году», – сказал премьер. Со следующего года эти статьи расходов будут переведены непосредственно в федеральный бюджет, став частью программной работы по улучшению демографической ситуации в дальневосточных регионах страны.

В облет Москвы

Правительство одобрило бессрочную нулевую ставку налога на добавленную стоимость на регулярные рейсы, пунктами отправления и назначения которых, а также промежуточные пункты маршрута расположены вне Москвы. Сегодня такая льгота действует только на авиасообщение с Крымом, Севастополем, Калининградской областью и Дальневосточным федеральным округом. Для остальных внутрироссийских рейсов ставка НДС до 1 января 2021 года установлена на 10 процентах. Решение об обнулении налога на перелеты в обход Московского авиационного узла направлено на реализацию нескольких задач. «Важнейшая – сделать доступными перелеты между городами. Это действительно ключевая тема, имея в виду масштабы нашей страны», – подчеркнул председатель правительства. Также это позволит укрепить региональные авиакомпании, сформировать спрос на новых специалистов. «И конечно, закупать новые самолеты, в том числе наши перспективные самолеты, такие как МС-21», – добавил Медведев. В национальных целях развития на период до 2024 года президент **Владимир Путин** поставил задачу по реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегионального авиасообщения в обход Москвы до 50 процентов от общего количества регулярных внутренних авиамаршрутов. В первое время снижение ставки налога приведет к некоторому сокращению доходов бюджета. Объем косвенной поддержки авиаотрасли вице-премьер **Максим Акимов** оценил в 9 – 30 миллиардов рублей в зависимости от спроса на межрегиональное авиасообщение.

Гектары и коллекторы

На заседании был одобрен порядок выдачи «дальневосточного гектара» в Республике Бурятия и Забайкальском крае. На первом этапе – с 1 июля 2019 по 1 февраля 2020 года – заявки на гектар смогут подавать только зарегистрированные в этих регионах российские граждане. Затем – до 1 августа 2020 года – это право получают и россияне, имеющие

регистрацию в других регионах Дальневосточного федерального округа. И только на третьем этапе принимать заявления начнут у остальных граждан страны, а также иностранных граждан и лиц без гражданства, которые участвуют в Государственной программе по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом. Не любую землю можно будет получить. Для охраны озера Байкал власти введут запрет на предоставление земельных участков в границах центральной экологической зоны Байкальской природной территории. В Забайкальском крае в программу планируют включить около 30 процентов территории региона. Здесь тоже не будут давать землю в особо охраняемых природных территориях и принадлежащих министерству обороны.

Также кабинет министров поддержал законопроект, устанавливающий двухлетний срок давности для привлечения к административной ответственности за незаконные методы работы коллекторов. Наказание за нарушение требований законодательства о защите прав и законных интересов физических лиц при осуществлении деятельности по возврату просроченной задолженности прописаны в статье 14.57 Кодекса об административных правонарушениях. В то же время в кодексе не установлены сроки давности для привлечения по этой статье. Сегодня суды при рассмотрении таких дел применяют годичный срок давности. Однако на практике материалы о возбуждении дел в отношении организаций, занимающихся коллекторской деятельностью, могут поступить в органы спустя длительное время со дня правонарушения. Особенно сложно собирать доказательную базу в отношении «серых» коллекторов. Кроме того, законом установлено, что плановые проверки юридических лиц, в том числе коллекторов, проводятся не чаще одного раза в три года, и когда выясняются факты правонарушений, сроки давности по ним уже прошли. Чтобы закрыть пробел в законодательстве, министерство юстиции подготовило изменения в КоАП. Законопроект устанавливает двухлетний срок давности привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере коллекторской деятельности.

<https://rg.ru/2019/04/11/nds-na-vnutrennie-perelety-v-obhod-moskvy-obnuliat.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.04.11; СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЕКТОР; УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ ИТОГОВОЙ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РОССИИ ОБСУДИЛИ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Как мы уже сообщали, в Доме Правительства РФ состоялось заседание итоговой расширенной коллегии Министерства транспорта РФ. Выступивший с докладом **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** проинформировал о результатах деятельности министерства за 2018 год, целях и задачах на 2019 год и плановый период до 2021 года.

По его словам, в 2018 году работа **Минтранса** была сосредоточена на выполнении поставленных руководством страны задач по достижению темпов экономического роста до уровня выше среднемировых и повышению качества жизни граждан России.

Безусловно, важнейшими стратегическими инструментами являются национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** (БКД 2.0) и **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, которые составляют основу государственной программы «Развитие транспортной системы». Планируется направить почти 6,9 трлн руб. на мероприятия по государственной поддержке в сфере транспортного комплекса, в том числе из федерального бюджета – 2,9 трлн руб.

«Если последние 20 лет развитие транспорта в России рассматривалось преимущественно как статья расходов, которые не дают видимого эффекта, то сегодня ситуация кардинально изменилась, подчеркнул **Евгений Дитрих**. Именно сбалансированное,

уверенное развитие транспорта стало безусловным приоритетом государственной политики. Транспорт стал рассматриваться в качестве основы для развития экономики». Объем финансирования проекта БКД 2.0 в 2019-2021 годах составит более 76 млрд руб., в том числе около 40% из внебюджетных средств. За 2019-2021 годы предстоит построить и модернизировать более 1,3 тыс. км федеральных автодорог, в том числе 690 км скоростных.

В ближайшие три года планируется увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба, что обеспечит объем провозной способности до 144 млн тонн. Время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западных границ в 2021 году составит 8 дней. На реализацию этого проекта планируется направить в ближайшие 3 года 652 млрд руб., из которых 85% – внебюджетные средства ОАО «РЖД». Ввод мультимодальных логистических центров в 2021 году обеспечит рост средней коммерческой скорости на железнодорожном транспорте до 400 км/сутки.

В рамках комплексного плана планируется масштабный проект по строительству первого участка ВСМ Москва – Нижний Новгород, на реализацию которого планируется направить более 250 млрд руб. внебюджетных средств.

В сфере развития воздушного транспорта доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, должна превысить в 2021 году 44% от общего количества внутренних маршрутов. Объем внутренних перевозок на таких маршрутах увеличится на 30% и составит почти 20 млн пассажиров. Количество субсидируемых прямых региональных маршрутов увеличится почти на 24%.

Для развития рынка внутренних авиаперевозок принято решение о круглогодичном действии субсидий на авиаперевозки и включении в льготную категорию многодетных родителей при полетах на Дальний Восток, в Калининград и Крым. Перечень субсидируемых маршрутов расширен более чем в 2 раза.

В 2019-2021 годах на цели развития региональной маршрутной сети планируется направить более 25 млрд руб. из средств федерального бюджета. В плане обновления парка воздушных судов российских авиакомпаний предусмотрены программы субсидирования лизинга в размере 3 млрд руб. Для модернизации региональных аэропортов к концу 2021 года будут реконструированы 6 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры и 7 взлетно-посадочных полос.

В рамках реализации федерального проекта «Морские порты России» запланировано в 2019-2021 годах увеличение мощности на 130 млн тонн. Наибольший прирост планируется в портах Дальневосточного бассейна – почти 44 млн тонн. Общий объем запланированных средств – почти 512 млрд руб., из них внебюджетные средства – более 89%.

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

В 2019-2021 годах планируется увеличить пропускную способность внутренних водных путей более чем на 22 млн тонн.

Специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов сделал акцент на цифровизации и ликвидации транспортного неравенства. Он подчеркнул, что цифровизация на транспортном комплексе должна привести к созданию единого защищенного доверенного пространства с доступом к необходимым сервисам и услугам по принципу одного окна. Сегодня система ГЛОНАСС превращается в ключевую составляющую цифровой трансформации российского транспорта.

По словам Сергея Иванова, растет обеспеченность электронными навигационными картами и базами данных навигационных информационных систем в морских и речных портах, на внутренних водных путях, а также в акватории Севморпути. Уже установлены

70 контрольно-корректирующих станций, еще 112 действуют в аэропортах и более 50 – на железных дорогах.

На основе отечественных спутниковых технологий создана государственная автоматизированная информационная система ЭРА-ГЛОНАСС. «Именно ЭРА-ГЛОНАСС вместе с действующей системой «Платон» и инфраструктурой РЖД способна стать основой для единой цифровой платформы транспортного комплекса России», – подчеркнул спецпредставитель Президента РФ.

В качестве примера транспортного неравенства Сергей Иванов привел о. Шикотан -- единственный остров Курильской гряды, где нет аэропорта. Сейчас обсуждается возможность постройки там ВПП длиной 800 м. Для ликвидации транспортного неравенства необходимо активно развивать малую авиацию, создавать разветвленную аэродромную сеть.

Помощник Президента РФ **Игорь Левитин** напомнил, что на площадке Госсовета созданы рабочие группы по всем национальным проектам. Например, рабочую группу по направлению «Транспорт» возглавил глава Республики Бурятия Алексей Цыденов.

Игорь Левитин обратил внимание на необходимость обустройства **пунктов пропуска**, особенно подъездной инфраструктуры, чтобы к 2024 году в два раза увеличить объемы перевозок и провезти через **пункты пропуска** 6 млн автомобилей, и предложил провести в 2019 году на эту тему отдельное совещание.

В ближайших планах – обсуждение на заседании Госсовета транспортных проблем Каспийского бассейна. Речь пойдет об увеличении объемов перевозок на Каспии, превращении порта Оля в мощный хаб по перевалке грузов на Волге и др. Также **Игорь Левитин** поставил вопрос о необходимости подготовки кадров для работы в высоких широтах при реализации проекта «Северный морской путь».

Председатель Комитета СФ по экономической политике Дмитрий Мезенцев проинформировал о поддержке предложений 20 субъектов РФ по включению своих объектов в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

Дмитрий Мезенцев напомнил, что из Резервного фонда Правительства РФ выделяются 2,5 млрд руб. для предоставления субсидий авиакомпаниям на обеспечение доступности перелетов по маршрутам с Дальнего Востока и в обратном направлении. Это позволит перевезти на льготных условиях не менее 378,5 тыс. пассажиров. Сенатор предложил вернуться к этому вопросу летом, чтобы в процессе корректировки бюджета выйти с запросом на увеличение этой суммы.

Сенатор отметил, что Совет Федерации поддерживает поправки в Градостроительный кодекс, подготовленные **Минтрансом** России совместно с Минстроем России, предусматривающие право застройщика или заказчика по согласованию с разработчиком проектной документации утверждать изменения в проектную документацию, не затрагивающие конструктивных характеристик надежности и безопасности, без повторной государственной экспертизы.

Дмитрий Мезенцев выразил готовность обсудить на площадке СФ вопросы законодательной регламентации взаимодействия собственников транспортной инфраструктуры и инженерных коммуникаций. По его словам, требует совершенствования и регулирующее взаимодействие обязательств государства и частных инвесторов при строительстве морской и речной инфраструктуры.

Председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев сообщил, что в 2018 году Госдума приняла 11 законов, касающихся различных аспектов транспортной отрасли. Сегодня в профильном комитете находятся 49 законопроектов.

Аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов обратил внимание **Минтранса** на необходимость усиления контроля за деятельностью подведомственных организаций при расходовании бюджетных средств.

Продолжили дискуссию участники коллегии, которые рассказали о текущем состоянии и перспективах развития различных отраслей транспорта.

Так, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров особо подчеркнул, что все результаты компании достигнуты благодаря слаженному взаимодействию с **Минтранс**ом. Итогом этой работы стало утверждение долгосрочной программы развития РЖД до 2025 года с объемом финансирования почти 9 трлн руб. Кроме этого, необходимо привлечь внебюджетные средства в сумме 4 млрд руб.

Глава РЖД остановился на отдельных вопросах нормативно-правового регулирования отрасли. Например, только изменения в Налоговый кодекс в части возможности принятия НДС к вычету по бюджетным инвестициям дают до 2025 года совокупный эффект в 60 млрд руб.

В 2019 году необходимо завершить пилотные проекты по отработке технологии информационного моделирования для объектов капитального строительства, так называемые BIM-технологии. «Этот инструмент позволит существенно сократить инвестиционный цикл инфраструктурных объектов», – сказал Олег Белозеров.

Генеральный директор ПАО «**Аэрофлот**» Виталий Савельев подчеркнул, что для **Аэрофлота** одной из главных задач всегда была постройка на крыло отечественной техники. По состоянию на 31 января 2019 года парк авиакомпании насчитывал 253 воздушных судна. В стадии подписания находятся контракты на 100 судов Сухой Суперджет 100 и 50 судов МС-21.

По словам Виталия Савельева, наиболее существенными факторами, повлиявшими на финансовые результаты Группы «**Аэрофлот**» в 2018 году, стали беспрецедентно высокий рост средней стоимости керосина, а также ослабление курса рубля. Рост стоимости керосина по Группе «**Аэрофлот**» составил 36%, что привело к дополнительным расходам в размере 48 млрд руб.

В 2018 году Группа «**Аэрофлот**» перевезла 55,7 млн пассажиров, что на 11,1% больше, чем годом ранее. «Стоит задача к 2023 году перевезти порядка 90-100 млн пассажиров, но при этом не превысить свою долю на рынке авиаперевозок», – заключил гендиректор компании и призвал

отечественный авиапром своевременно поставлять качественную технику.

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Дмитрий **Зверев** рассказал об итогах законопроектной деятельности ведомства в 2018 году, а также о планах на текущий год.

В 2018 году по линии **Минтранса** приняты 9 федеральных законов и 82 постановления Правительства РФ. В Минюсте зарегистрированы 193 приказа. В план законопроектной деятельности на текущий год включены 130 законопроектов, 21 из которых – новые, в том числе: по дорожному хозяйству – 16; в сфере авиации – 18; по автомобильному транспорту – 28.

<http://transportrussia.ru/item/4894-strategicheskij-vektor.html>

ТАСС; 2019.04.11; АКИМОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ГОСДУМА ОДОБРИТ ОБНУЛЕНИЕ НДС ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В ВЕСЕННЮЮ СЕССИЮ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** надеется, что Госдума одобрит законопроект об обнулении НДС для региональных авиаперевозок по всем направлениям за исключением московского авиаузла уже в весеннюю сессию.

«Мы очень надеемся, что депутаты нас поддержат и законопроект будет принят в весеннюю сессию, – сказал **Акимов** журналистам по итогам заседания правительства. – Мы, конечно, рассчитываем, чтобы побыстрее авиационная отрасль получила эти преимущества».

Вице-премьер заметил, что вступление в силу новых мер поддержки для авиакомпаний может быть уже в этом году, но все будет зависеть от того, когда будет принят закон. «Там существуют правила, установленные Налоговым кодексом о налоговых периодах и сроках вступления таких актов, но наша позиция – чем быстрее, тем лучше», – уточнил **Акимов**.

По его словам, существуют разные оценки дополнительного объема поддержки, которую таким образом отрасль авиаперевозок сможет косвенно получить. **Акимов** назвал показатели – от 9 до 30 млрд рублей. «Мы рассчитываем, что с очередного налогового периода эта система налогообложения вступит в силу», – добавил вице-премьер.

Акимов объяснил, что Московский авиаузел исключен из этой системы из-за уровня его доходов и загрузки. Развитость сервисов и спрос на перевозки в Москву и из Москвы также повлияли на принятие такого решения. «Здесь сохранится ставка 10%», – пояснил зампред правительства.

Говоря о выпадающих доходах бюджета, **Акимов** отметил, что это «шаг бюджета в сторону потребителя, в сторону транспортной отрасли». «Можно точно сказать, что не менее 10 млрд рублей будет направляться ежегодно в транспортную отрасль таким образом», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/6322799>

МК Н. НОВГОРОД; ЕЛЕНА КОЛОСОВА; 2019.04.11; НАУЧНЫЕ СОВЕТЫ РАН РАССМОТРЯТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ

Вместе с весной стали бурно развиваться и события вокруг Нижегородского низконапорного гидроузла, старт работ запланирован на этот год. Противники строительства вышли на одиночные пикеты. Активисты сообщают, что собрали более 10 тысяч живых подписей. Но это скорее эмоциональная оценка граждан, требуется более трезвый расчет всех вариантов и последствий.

Напомним, недавно в четырех муниципалитетах, которые окажутся в зоне влияния гидроузла (Балахна, Городец, Заволжье, Нижний Новгород), прошли общественные обсуждения предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). Многие жители посчитали, что для них минусов будет больше, чем плюсов: создается водохранилище, повышается уровень воды, увеличиваются риски подтоплений, создается угроза санитарному благополучию и водоснабжению. Активисты настаивают на рассмотрении альтернативных вариантов решения проблем судоходства на Волге, на 40-километровом участке между Нижним Новгородом и Балахной.

По итогам слушаний, которые прошли в Борском, Городецком, Балахнинском районах и в Сормовском районе Нижнего Новгорода, был составлен единый реестр замечаний и предложений по влиянию низконапорного гидроузла и водохранилища на экологию и хозяйственную деятельность.

Областное министерство экологии и природных ресурсов направило его генпроектировщику – ООО «Техтрансстрой», чтобы он учел пожелания при корректировке проектной документации и в окончательном варианте ОВОС.

Правительство области настаивает на том, чтобы окончательный вариант документа также был вынесен на обсуждение общественности и экспертов.

В конце марта в Москве у министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** прошло совещание по этой теме, присутствовали губернатор области Глеб Никитин, руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**, его заместитель Виктор Вовк, представители заказчика – Волжской бассейновой администрации и генпроектировщика – «Техтрансстрой».

Как сообщила пресс-служба правительства, Глеб Никитин выразил «озабоченность рисками», которые были высказаны на обсуждениях.

«Необходимо заранее снять все проблемные вопросы, чтобы не допустить ухудшения экологической обстановки и ущерба для жителей. Министерство экологии собрало реестр замечаний. Считаю, что федеральному центру нужно прислушаться к мнению нижегородцев, доработать проект и вынести его на повторное обсуждение общественности и экспертов», – заявил он.

Обсуждались на встрече и меры, которые должны быть предприняты для улучшения гидрологической ситуации, достаточно острой в ряде населенных пунктов региона, как в рамках строительства гидроузла, так и независимо от реализации данного проекта. Минэкологии подготовило предложения по компенсационным делам – посадке новых деревьев, инженерной защите, а также предложения по использованию грунта, который возникнет в процессе строительства гидроузла. По мнению Никитина, материалы можно использовать, в частности, на строительство дороги Неклюдово – Золотово, обход Балахны и другие объекты.

Глеб Никитин и **Юрий Цветков** поручили заказчику, проектировщику и представителям облправительства принять активное участие в общественных обсуждениях и детально разъяснить жителям, что будет сделано для сокращения влияния водохранилища на гидрологическую ситуацию в районах.

Однако **Евгений Дитрих** напомнил, что от своевременной реализации проекта зависит решение стратегических задач – от ускорения темпов развития страны и транспортной связанности регионов до интеграции России в систему международных коридоров и надежного обеспечения обороноспособности и безопасности, связанной с полноценной эксплуатацией единой глубоководной системы. (Нижегородский гидроузел, напомним, включен в Стратегию развития внутреннего водного транспорта РФ, федеральный бюджет выделяет более 43 млрд рублей.)

Но, как отметил Глеб Никитин, да, нужно предпринимать меры для сохранения судоходства на Волге, но одновременно и минимизировать последствия для людей и природы.

Балахнинский пикет

Особенно остро вопрос гидроузла воспринимается в Балахне из-за нынешней, уже непростой ситуации с подтоплениями.

«Губернатор Глеб Никитин на совещании в Москве сказал, что пока в проекте не будет четко прописан ущерб, который будет нанесен нашим землям и не учтут компенсационные выплаты людям, мы подписываться под этим проектом не станем», – говорит Алексей Левкович, глава МСУ Балахнинского района.

«Нам нужны реальные мероприятия по водопонижению, укреплению береговой зоны, меры защиты для предприятий Балахнинского района, которые так или иначе пострадают от строительства низконапорного гидроузла», – присоединяется к нему руководитель экспертной группы по гидроузлу, председатель совета директоров балахнинских предприятий Александр Алексеев.

«Мы бы хотели получить от проектировщика гарантии того, что компенсационные мероприятия в полном, достаточном объеме мы получим. В каких деньгах это исчисляется? Вот это проектировщик и должен нам это рассчитать. Мы хотели бы, чтобы проектировщик расчеты все свои обосновал и доказал их правильность», – добавляет начальник отдела экологии и охраны окружающей среды администрации Балахнинского района Елена Солдатова.

При ближайшем рассмотрении

- По итогам слушаний мы получили около тысячи вопросов, замечаний и предложений по теме строительства гидроузла и водохранилища, – уточняет Константин Бобров, заместитель руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна», согласившийся ответить на наши вопросы. – Сейчас мы их рассматриваем, отработываем, чтобы учесть

при дальнейшей корректировке проектной документации и при формировании окончательных материалов ОВОС.

- Самые частые вопросы: почему выбран вариант строительства гидроузла, а не создание третьей нитки городецких шлюзов? Почему не выбраны альтернативные, более дешевые варианты? Предлагают – лучше чистить русло реки, проводить дноуглубительные работы, строить мелкосидящие суда.

- Начнем с типа судов. Наиболее эффективными в плане использования являются суда смешанного типа «река-море». Поскольку все судоходные туристические компании сейчас частные, то, естественно, они заинтересованы в рентабельности. Судовладельцам экономически невыгодно строить мелкосидящие суда, или ходить с недогрузом в 25% (речные перевозки не окупаются даже за весь период эксплуатации на реке). Поэтому, меняя устаревший, выработавший свой ресурс флот, они заказывают суда именно смешанного плавания, а это суда с осадкой 3,75 метра.

Второе: дноуглубление на Волге само по себе проблемы тоже не решит. Из-за добычи песка и дноуглубления уровень воды в реке и так «просел» более чем на метр за последние годы. То есть количество воды остается примерно одинаковым, но если мы «убираем» дно, то и верхний уровень воды тоже начинает снижаться. При этом мы должны удерживать порог шлюза, в результате получается, что глубина на пороге постоянно уменьшается, и проход судов оказывается невозможным.

Такие действия привели к нарушению крупнотоннажного судоходства на Волге. Международный транспортный коридор «Север – Юг» на участке городецких шлюзов не работает. Единая глубоководная система должна иметь глубину 4 метра, чтобы пропускать крупнотоннажные суда с осадкой 3,75 метра. Но сегодня лишь несколько часов в день удается поддержать глубину 2,6 метра на порогах городецких шлюзов.

Волжское пароходство, например, имеет более ста судов класса «река-море», и они работают на северо-западном, балтийском и южном направлениях, а в Городец не заходят. Другой предлагаемый вариант – строительство третьей нитки городецких шлюзов – может только временно решить проблему. Если делать ее рядом с двумя существующими, то она должна быть заглублена на два метра. Соответственно прокапывается глубже и подходной канал. Но, по самым первым расчетам, это приведет к выводу из строя двух действующих ниток, и пропускная способность гидроузла уменьшится. Мы сможем пропускать суда через третью нитку, но две другие не будут работоспособны. Представьте себе складывающийся стаканчик, в который налили воды, а потом раздвинули, – уровень воды уйдет вниз. Так и в этом случае.

Заседание научного совета РАН по геоэкологии, инженерной геологии и гидрогеологии от 11 сентября 2015 года, на который ссылаются сторонники альтернативного варианта, было посвящено завершению строительства Чебоксарской ГЭС, наполнению или не наполнению водохранилища до 68-й отметки. Но там рассматривались в основном экологические аспекты, а предложенные первым заместителем министра экологии и природных ресурсов Нижегородской области Н. Н. Мочалиной варианты решения транспортной проблемы не были реально детально рассчитаны и проработаны, что нашло отражение в протоколе.

(Отметим, что на этом совете выступал Владимир Кривошей, доктор технических наук, президент НП «Национальный центр водных проблем», автор работы по анализу вариантов решения проблем водного транспорта в нижнем бьефе Горьковского гидроузла, где говорится о недостатках варианта строительства Нижегородского низконапорного гидроузла и предлагается строительство третьей нитки городецких шлюзов. – Ред.)

- Мы видели протокол упомянутого заседания научного совета и осведомлены, что на этом совете с докладом о различных вариантах решения транспортной проблемы выступал доктор технических наук В. А. Кривошей. Но заслушивание доклада одного московского эксперта, который совсем недавно столь же активно боролся против

строительства другого важного для страны гидротехнического проекта – Багаевского низконапорного гидроузла на Дону, и непредвзятый научный анализ совокупности всех известных фактов и позиций компетентных ученых – это принципиально разные вещи, и, мы уверены, что в традициях РАН именно такой – ответственный и взвешенный подход.

В интересах максимально глубокого анализа всех вариантов мы решили еще раз провести расчеты по просадкам грунтов, связанным с дноуглублением, – продолжает Константин Бобров. – Все полученные данные результаты показывают, что этот процесс будет происходить и в дальнейшем, если уровень Чебоксарского водохранилища остается на 63-й отметке.

При этом мы считаем, что главное слово – за настоящей наукой. В этой связи мы приветствуем запланированное на 10 апреля в Москве проведение объединенного заседания сразу двух научных советов РАН, имеющих компетенции по данной теме, – НС по геоэкологии, инженерной геологии и гидрогеологии и НС отделения наук о Земле РАН «Водные ресурсы суши», с участием представителей ведущих отраслевых институтов и проектантов. Там будут представлены расчеты по нижнему бьефу городецкого гидроузла, в том числе учитывающие вариант строительства третьей нитки шлюзов, а также прогнозная оценка возможных русловых переформирований.

- Какие компенсационные меры предлагаются заказчиком строительства?

- У нас подготовлен список мероприятий в объеме 2,9 млрд рублей (сумма входит в бюджет строительства гидроузла 43 млрд рублей). Прежде всего это реконструкция существующей мелиоративной системы, дренажно-осушительные каналы, объекты инженерной защиты, расчистка малых рек.

Самая проблемная территория – Балахнинский район: еще с советских времен более половины Балахны находится в подтапливаемом состоянии, но не за счет Волги, а под воздействием внешних осадков и снега, поверхностных и грунтовых вод, поскольку город расположен на первой надпойменной террасе.

Кроме того, у Нижегородской ГРЭС есть пруд-охладитель, который находится на верхних отметках и, по сути, является вторичным источником подтопления. Но если Балахну сравнивать с соседним Заволжьем, то там сеть мелиоративных отводящих каналов поддерживается в рабочем состоянии, поэтому обстановка более спокойная.

По данным пьезометрических измерений в скважинах (высота поднятия воды под влиянием напора) была построена гидрологическая модель территории, которая позволяет определить, на какие участки будут оказывать влияние гидроузел и водохранилище.

Исходя из этого были разработаны мероприятия по восстановлению дренажной сети, перехватывающих и лучевых каналов в Балахне.

В эту же сумму входит строительство берегоукрепления в муниципалитетах, где прогнозируется активная берегопереработка, – это три участка в Балахнинском районе, Городце, Заволжье. По Сормову таких проблем нет.

- Что произойдет с памятником природы – городецкой дубравой?

- Сегодня площадь дубравы составляет примерно 5100 га, и она затоплена на 0,02% (1,1 га), а в состоянии подтопления находится 4710 га, это 89%.

В динамике, с учетом нового водохранилища, при среднем многолетнем сбросном расходе с Нижегородской ГРЭС в 1650 кубометров в секунду, под затопление попадает 2,28% (114 га). Подтопление ожидается примерно на 95% площади, это около 5000 га. Но надо понимать, что поскольку сбросы с ГРЭС варьируются значительно (до 2 метров), то уже сегодня дубы погибают и замещаются другими породами, менее ценными.

У нас предусмотрена компенсация в части растительного и животного мира, но речь идет не столько о дубраве, а в целом по «зеленым насаждениям», это порядка 300 млн рублей. Планируется создание островов безопасности для птиц, кроме того, по линии Росрыболовства рассчитывается возмещение по водным биоресурсам за потерю нерестовых площадей.

Мы сейчас изучаем, какие еще основания можно найти для включения в этот список дополнительных мероприятий.

- А что касается компенсации гражданам за участки, имущество, которые окажутся под риском подтопления-затопления?

- Под переселение граждан средств не запланировано, запланированы средства на изъятие (выкуп) земельных участков. Затопление домов, исходя из сделанных проектировщиком расчетов, в Балахнинском районе не прогнозируется. Есть ряд проблемных участков, но проживающих там граждан нет. Зафиксировано 14 домов, где и сегодня наблюдается выход воды на поверхность, но они расположены на локальных участках, их сложно интегрировать в дренажную систему.

Сейчас готовится наглядная карта подтоплений территорий, из которой жители смогут четко увидеть, какой уровень залегания грунтовых вод прогнозируется по итогам реализации проекта, тогда, может быть, многие вопросы отпадут.

- В какие сроки вы планируете завершить все обсуждения и выйти на госэкспертизу?

- В ближайшие месяцы, после переработки материалов ОВОС, с учетом поступивших замечанием при необходимости могут быть снова проведены общественные слушания. Затем мы выходим на госэкспертизу, которая также будет смотреть, как учтены поступившие замечания.

Но в заключение хочу отметить, что именно Волга сделала Нижний Новгород крупнейшим торговым и промышленным центром, а сегодня ситуация такова, что перевозки через Городецкий гидроузел за последние 10 лет упали в 2,3 раза. Если так и дальше пойдет, то река станет у нас совсем мертвой. А можно сделать ее живой, работающей, судоходной, добавить заказов нашим ведущим судостроительным предприятиям.

<https://nn.mk.ru/social/2019/04/11/nauchnye-sovety-ran-rassmotryat-alternativnye-varianty-resheniya-problemy-sudokhodstva-na-volge.html>

ННТВ # НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2019.04.11; ОБЩЕСТВЕННОСТЬ И ВЛАСТЬ ОБЪЕДИНИЛИСЬ, ЧТОБЫ ОТСТОЯТЬ ИНТЕРЕСЫ ЖИТЕЛЕЙ БАЛАХНИНСКОГО И ГОРОДЕЦКОГО РАЙОНОВ

Чтобы отстоять интересы жителей Балахнинского и Городецкого районов, объединились общественники, ученые, экологи, сами жители и правительство региона.

Губернатор заявил в Федеральном **минтрансе**, что проектанты гидроузла не проработали целый ряд разделов, связанных с воздействием на окружающую среду.

По просьбе правительства области уже сегодня, Российская академия наук рассмотрит альтернативные варианты повышения судоходности Волги. Кроме того, на встрече договорились, что состав общественного совета по гидроузлу нужно расширить. Чем больше активных людей объединят усилия, тем выше шансы заявить на федеральном уровне убедительную, аргументированную позицию.

Артемий Катков, Алексей Завылов, «Время Новостей».

<http://nntv.tv/?id=175364>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.04.11; МЕТРО В НОВОСИБИРСКЕ МОГУТ ДОСТРОИТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ; СУТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НАЧАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРУПНЫХ ГОРОДАХ СУТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НАЧАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРУПНЫХ ГОРОДАХ

Депутаты горсовета Новосибирска намерены обратиться к премьер-министру РФ **Дмитрию Медведеву** с предложением начать федеральное финансирование строительства метро в крупных городах.

Депутаты горсовета Новосибирска планируют обратиться к главе правительства России Дмитрию Медведеву с обращением, в котором они попросят решить вопрос со строительством метрополитенов в городах-миллионниках. Депутаты уверены, что если коллеги из других городов окажут поддержку, то можно рассчитывать на положительных исход рассмотрения обращения. Председатель комиссии по городскому хозяйству совета депутатов Игорь Кудин в разговоре с корреспондентом «ФедералПресс» подчеркнул, что дело может сдвинуться с мертвой точки, поскольку обращаются они весьма в нужное время.

«До 2010 года существовала подпрограмма «Развитие метрополитенов» и с этого времени города-миллионники не получают финансирование. Мы хотим, чтобы нас поддержали представители органов власти из других городов, чтобы такая подпрограмма была утверждена уже в бюджете 2020 года. Мы очень своевременно обращаемся, поскольку уже после майских праздников пойдет бюджетный процесс планирования. Ни один региональный бюджет не сможет своими силами построить метро. Это не по силам. Как только такая подпрограмма появится в федеральном бюджете, тогда все задвигается совсем иначе», – отметил депутат.

Депутат новосибирского горсовета уверен, что идея с финансированием получит одобрение у федерального центра, поскольку тема строительства метро болезненна для многих городов.

«К примеру, как в Омске стройку начали, и денег не хватило и Красноярск тоже не лучшая ситуация. Крупные муниципалитеты без развития транспортной инфраструктуры и конечно важно, что федеральный бюджет выделял деньги на развитие метрополитена», – резюмировал Игорь Кудин.

Отметим, что власти Новосибирска хотят достроить Дзержинскую линию, станцию «Спортивная» и продлить Ленинскую линию до площади Станиславского к 2023 году.

Ранее «ФедералПресс» сообщал о том, что депутат Госдумы от Новосибирской области Вера Ганзя предложила министру транспорта России **Евгению Дитриху** создать федеральную программу строительства метро.

<http://fedpress.ru/news/54/society/2219662>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ЗАПУЩЕН СПЕЦПРОЕКТ

Минтранс России запустил спецпроект к 210-летию транспортного ведомства и транспортного образования в России.

Главная страница сайта history.mintrans.ru представляет собой интерактивную хронологическую ленту – уникальное «транспортное расписание», в котором отражена история развития транспортной отрасли нашей страны. Временной отрезок разбит на семь этапов, начиная с периода Древней Руси. На едином визуальном пространстве представлены основные вехи эволюции транспортного ведомства, приведены ключевые проекты, судьбоносные для развития отрасли. Отдельный раздел посвящен архивным документам о создании и преобразовании транспортного ведомства. Многие из них публикуются впервые. Также для пользователей доступна портретная галерея руководителей транспортного комплекса. Проект создан при активном участии **Российского университета транспорта (МИИТ)**.

Запущен спецпроект

<http://transportrussia.ru/item/4892-zapushchen-spetsproekt.html>

ИА МОСКВА; 2019.04.11; МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ ДОРОЖНЫХ КАМЕР МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ К ИЮЛЮ

Министерство транспорта РФ может к июлю 2019 г. разработать методические рекомендации по установке камер на автомобильных дорогах. Об этом в ходе общественных слушаний на тему «Стратегия безопасности дорожного движения:

соответствие скоростного режима и состояния улично-дорожной сети мерам по ужесточению ответственности водителей» сообщил и.о. директора департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Григорий Волков.

«**Минтрансом** в рамках национального проекта разрабатывается методика, в соответствии с которой эти камеры могут быть установлены, какие требования должны быть к этим камерам и, так называемым, частным участникам процесса», – пояснил Г.Волков.

Он отметил, что такие методические рекомендации должны появиться в октябре 2019 г., но в ведомстве рассчитывают завершить их разработку к середине лета.

«В этой связи также просим коллег подключиться. Мы готовы показать наши наработки и услышать какие-то предложения, учесть их. До октября такие методические указания должны появиться. Министр поставил перед нами задачу сделать это раньше, мы планируем, что в июле уже первый драфт таких методических рекомендаций уже появится», – подчеркнул Г.Волков.

<https://www.mskagency.ru/materials/2879891>

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; СИСТЕМУ ОБУЧЕНИЯ ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РФ НУЖНО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ – ЧАЙКА

Генпрокуратура поставила перед **Минтрансом** вопрос о совершенствовании системы обучения специалистов для гражданской авиации, принятия федеральных авиационных правил, сообщил генпрокурор РФ Юрий Чайка.

«В целях повышения безопасности полетов нами перед **Минтрансом** поставлен вопрос о совершенствовании системы обучения специалистов для гражданской авиации, принятия федеральных авиационных правил в этой части», – сказал Чайка на заседании Совета Федерации.

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; НАТАЛИЯ ЮРЬЕВА, ДМИТРИЙ КОЧУРИН, ДМИТРИЙ БЕДОВ, ЕКАТЕРИНА ЯРОВЕНКО, СЕРГЕЙ РОМАНОВ, ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА; 2019.04.11; ДОКЛАД ЧАЙКИ

ВЕДУЩИЙ: Еще в Совете Федерации говорили и о больших недостатках в подготовке пилотов гражданской авиации, и это была лишь одна из тем ежегодного доклада, который представил генеральный прокурор. Наталья Юрьева слушала.

КОР.: Понять, кто именно сегодня выступает в Совете Федерации, было несложно – на фоне привычного черно-белого дресс-кода сенаторов люди в синей прокурорской форме явно выделялись. Юрий Чайка представил верхней палате парламента подробный отчет об итогах работы прокуратуры за прошедший год. Это конституционная обязанность генерального прокурора. Кстати, на эту должность назначает именно Совет Федерации по представлению президента. Выступление генерального прокурора в Совете Федерации в последнее время не редкость. В прошлый раз закрытый для прессы доклад Юрия Чайки завершился снятием неприкосновенности с сенатора от Карачаево-Черкесии Рауфа Арашукова и его задержанием. И сегодня, безусловно, основное внимание было посвящено борьбе с коррупцией. За прошлый год, по словам Юрия Чайки, прокуратура выявила 231 тысячу нарушений антикоррупционного законодательства, треть из которых связана с попытками чиновников скрыть свои реальные доходы, за это уже уволены 1300 госслужащих. Активно борется прокуратура и со взяточниками.

Юрий ЧАЙКА, Генеральный прокурор РФ: В отношении почти 12 тысяч коррупционеров постановлены обвинительные приговоры. Почти к двум тысячам из них применена конфискация имущества. В текущем году в формате межведомственного взаимодействия мы будем наращивать работы по возмещению ущерба государству в результате совершения коррупционных правонарушений и преступлений; выработаем дополнительные меры в целях выявления, ареста и возврата из-за рубежа похищенных активов.

КОР.: Также пристально следит прокуратура и за выполнением национальных проектов – выяснилось, что в 17 регионах работы в рамках программы «Формирование комфортной среды» были проведены некачественно, а средства на их исполнение похищены. Результаты прокурорских проверок по оборонзаказу – 437 уголовных дел и более 4,5 миллиардов рублей возмещенного ущерба.

КОР.: Ведет прокуратура и работу по контролю за выполнением авиационной безопасности. Так, были обнаружены массовые случаи выдачи членам экипажа сертификатов на знание английского языка без необходимого по закону обучения и даже без тестирования.

Юрий ЧАЙКА, Генеральный прокурор РФ: Недостаточные языковые знания при полетах на международных линиях создают риски невыполнения команд диспетчеров, ставят под угрозу безопасность на воздушном транспорте. Аннулировано свыше 290 подобных сертификатов. Всего в прошедшем году отстранены от полетов 425 пилотов. Прекращена деятельность двух авиационных учебных центров. Росавиацией аннулировано 160 летных свидетельств. С целью повышения уровня безопасности полетов нами перед Минтрансом поставлен вопрос о совершенствовании системы обучения специалистов для гражданской авиации.

КОР.: В докладе генпрокурора также представлена подробная статистика преступлений по регионам. По словам членов Совета Федерации, а они как раз являются представителями исполнительной и законодательной власти каждого субъекта нашей страны, будет проведена серьезнейшая работа на местах.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.04.11; НОВЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ А-370 «УССУРИ» ПОД ХАБАРОВСКОМ ОТКРОЮТ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ В ЭТОМ ГОДУ

Глава **Росавтодора** Андрей **Костюк** оценил ход работ на ряде объектов федеральной автомобильной дороги «Уссури». Сегодня, 10 апреля, в рамках рабочего визита на Дальний Восток руководитель Федерального дорожного агентства проехал по дороге А-370 от Владивостока до Хабаровска, сделав остановки на участках производства работ.

В августе подведомственное **Росавтодору** ФКУ ДСД «Дальний Восток» откроет движение после капитального ремонта по шестипролетному мосту через реку Черниговка на 567-м км трассы в Приморском крае. За год мостовики разобрали конструкции старого сооружения, устроили промежуточные и крайние опоры. В настоящее время продолжается монтаж балок пролетных строений, после чего специалисты приступят к устройству деформационных швов. Руководитель **Росавтодора** отметил хороший темп и качество работ на объекте: «Видно, что здесь работают профессионалы своего дела. Судя по тем объемам, которые уже выполнены, никаких сомнений, что подрядчик сдаст объект, нет. Однако необходимо, и это ответственность в том числе заказчика, строго следить за соблюдением графика производства работ», – подчеркнул Андрей **Костюк**.

На особом контроле у руководства Федерального дорожного агентства и ФКУ 6-километровый участок трассы в Спасском районе Приморья, где в прошлом году стартовал капитальный ремонт. Отрезок с 499 по 505 км с интенсивностью движения 3500 автомобилей в сутки доведут до нормативов III технической категории. Проект предполагает как устройство новой дорожной одежды, так и усиление существующей, ремонт четырех и замену двух водопропускных труб.

Один из самых масштабных проектов региона – реконструкция 24-километрового участка в пригороде Хабаровска со строительством обходов населенных пунктов Сосновка, Корфовский, Чирки, 24 км и дачных массивов. «Работы на первых 17 км в обход Сосновки и дачных поселков практически выполнены. Осталось завершить монтаж разделительных барьерных блоков, устройство покрытия проезжей части и опор электроосвещения, – доложил директор ФКУ ДСД «Дальний Восток» Сергей Петраев, – В этом строительном сезоне основное внимание – 7 км за поселками Корфовский и Чирки, где необходимо

завершить устройство слоев дорожной одежды и выполнить работы по устройству электроосвещения транспортной развязки».

Согласно государственному контракту срок окончания работ – август 2019 года. К этому моменту дорожники построят скоростную трассу I технической категории с 4-х полосным движением, встречные потоки разделит полоса и барьерное ограждение. Проект предусматривает также возведение трех полностью освещенных транспортных развязок, двух мостов и четырех путепроводов. Поскольку участок частично проходит по Большехехцирскому заповеднику, для беспрепятственной миграции животных на объекте построены семь металлических гофрированных арочных конструкций.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=78109>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.11; ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ЗЕЛЕННОЙ ЗОНЕ

Какие условия созданы в России для развития морских портов и почему судам сложно конкурировать с другими видами транспорта? эти и другие актуальные вопросы мы задали заместителю министра транспорта РФ – руководителю Федерального агентства морского и речного транспорта Юрию **Цветкову**.

- Юрий Александрович, в 2018 году по объемам грузоперевалки российские морские порты вновь показали высокий результат. Успевают ли они наращивать производственные мощности пропорционально динамике грузопотоков?

- Грузооборот морских портов России, пожалуй, единственный макроэкономический показатель, который пребывает в зеленой зоне вот уже четверть века. Напомню, что в прошлом году грузоперевалка выросла более чем на 3,8% и составила 816,5 млн т, что почти в 8 раз превышает показатели кризисного для наших портовиков 1994 года и более чем вдвое – объем перевалки грузов всеми морскими портами СССР в 1990-м. Такой результат, наверное, можно объяснить совпадением интересов и объединением усилий и ресурсов государства и бизнеса по развитию этого сегмента экономики и одной из важнейших систем транспортного комплекса.

В теме о темпах наращивания портовых мощностей много нюансов. Пока к этому показателю у нас особых претензий нет. Сегодня загрузка морских портов страны составляет порядка 78%, то есть свободных мощностей хватает. Необходимо использовать имеющиеся ресурсы эффективно. По прогнозам, к 2022 году загрузка мощностей может возрасти до 82-84%. При этом будут введены в строй новые терминалы. И этот показатель учитывает тот потолок, который поднимется благодаря появлению дополнительных портовых комплексов. То есть и тогда резерв будет. Другое дело, что по ряду направлений мы ощущаем дефицит специализированных мощностей.

- Как развивались морские порты в прошлом году, какие проекты следует отметить?

- Завершены работы по II этапу строительства портового оградительного сооружения акватории Южного района МТП Усть-Луга. Началось строительство международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерском. Выполнены работы по техническому перевооружению целого ряда систем управления движением судов (СУДС), которые являются важнейшим звеном для обеспечения безопасности мореплавания в портовых акваториях. Модернизированы СУДС портов Керчь и Сочи, объекты глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) Севастополя, а также региональной СУДС Финского залива (II этап). Окончена реконструкция береговой радиостанции НАВТЕКС (передает навигационные и метеорологические предупреждения) порта Холмск. В целях формирования инфраструктурных условий для ускоренного развития Дальнего Востока идет работа и в ряде других морских портов.

- Что делается для развития инфраструктуры Севморпути?

- Стоит напомнить, что в соответствии с майским указом президента России грузопоток по Севморпути должен быть увеличен к 2024 году до 80 млн т. Соответственно утвержден

комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В решение задачи наращивания грузопотока по трассе вовлечены федеральные проекты «Северный морской путь» и «Морские порты России» Как составляющие комплексного плана развития, в профильной части они нацелены на увеличение мощности морских портов Арктического бассейна, строительство ледоколов и обеспечивающего флота. Основными ответственными исполнителями выступают ГК «Росатом» и **Минтранс России**. При этом в соответствии с ФЗ № 525 от 27.12.2018 г. идет перераспределение ряда полномочий в сфере функционирования СМП с переходом к «Росатому» ответственности за развитие инфраструктуры Севморпути и морских портов, расположенных в его акватории.

По итогам работы за 2018 год грузооборот морских портов Арктического бассейна по сравнению с 2017-м увеличился на 26,4%, до 92,7 млн т. Анализ грузооборота по направлениям показывает, что основная доля перегрузки приходится на экспорт – 88,7%, импорт составил 8,5%, каботаж и транзит – лишь 1,8 и 1% соответственно. Из указанного объема морскими портами, расположенными в акватории Севморпути, прошло около 20 млн т.

На данный момент самым масштабным по объемам работ и финансирования в Арктике и не имеющим аналогов в мировой практике является строительство терминала АО «Ямал СПГ» (дочерняя компания ПАО «Новатэк») совместно с ФГУП «Росморпорт» в морском порту Сабетта. Проект реализуется с 2012 года и уже стал мощным драйвером развития транспортных проектов на Севморпути и в прилегающих частях Арктического бассейна.

Общий объем финансирования составляет более 105 млрд руб. и осуществляется как из федерального бюджета, так и за счет средств инвестора. На бюджетные деньги там были построены морской и подходной каналы общей длиной 54,5 км, северо-западное и глубоководная часть юго-восточного ледозащитного сооружения, приведена в порядок акватория морского порта и выполнены гигантские объемы работ по дноуглублению. В опытную эксплуатацию переданы объекты систем обеспечения безопасности мореплавания: контрольно-корректирующая станция, береговая радиостанция НАВТЕКС, система управления движением судов, радиостанции Глобальной морской системы связи. Комплексным планом предусмотрен ряд крупных портовых проектов, реализуемых в акватории Севморпути, в том числе строительство терминала сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата «Утренний» (удаленный терминал морского порта Сабетта), а также реконструкция морского канала в Обской губе.

Только что стало известно о поручении президента России предусмотреть в бюджете 2021-2022 гг. средства на финансирование этого проекта. Государство подтверждает свою нацеленность на приоритетное развитие Арктического бассейна и акватории Севморпути. Очевидно, что в дальнейшем прирост портовых мощностей Арктической зоны будет осуществляться в основном за счет строительства новых удаленных терминалов (в том числе расположенных в акватории Севморпути) и перегрузочных комплексов существующих морских портов, таких как Сабетта.

- Как можно охарактеризовать навигацию-2018?

- В прошлом году она прошла в непростых, хотя и не самых экстремальных условиях. Исходя из объемов финансирования на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, качественный состав и параметры судовых ходов, сроки действия средств навигационной обстановки и пропуска судов через шлюзы были установлены на уровне 2017 года.

Это позволило обеспечить протяженность судовых ходов с гарантированными габаритами почти в 50 тыс. км. Протяженность судовых ходов с круглосуточным движением судов составила 38,3 тыс. км.

- Каким был объем дноуглубительных работ?

- Выполненные в прошлом году объемы путевых работ на водных артериях страны позволили обеспечить установленные гарантированные габариты судовых ходов на протяжении всего периода навигации и безопасность судоходства.

В 2018-м, в рамках выполнения госзадания, объем дноуглубления составил 22,8 куб. м. По плану на 2019 год этот показатель должен быть около 24 млн куб. м.

Беседовал Андрей Лазарев

(Полный текст интервью о финансировании проектов портового развития, дноуглублении, программе развития Севморпути, обновлении отечественного флота и итогах навигации 2018 года – читайте в №7 от 2019 г. журнала «РЖД-Партнер»)

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/interview/chetvert-veka-v-zelenoy-zone/>

ТАСС; 2019.04.11; 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>

ПРАЙМ; 2019.04.11; КАБМИН ОПРЕДЕЛИЛ ПРАВИЛА СОФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ АВТОКОРИДОРА «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

Госфинансирование концессий в рамках развития дорожной инфраструктуры транспортного коридора «Европа – Западный Китай» (ЕЗК) составит до 75% от общего объема инвестиций в проекты. Об этом говорится в опубликованных в среду на официальном портале нормативно-правовых актов постановлении правительства РФ.

Как отмечается в документе, постановлением правительства РФ от 3 апреля утверждены правила предоставления межбюджетных трансферов на развитие инфраструктуры дорожного хозяйства в рамках транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Согласно правилам, субъекты РФ могут получить из федерального бюджета до 100% средств необходимых для софинансирования соответствующих концессионных проектов. Но общий объем федеральных средств в проекте должен составлять не более 75%, а регионы должны обеспечить привлечение не менее 15% из внебюджетных источников.

Кроме того, в случае нарушения субъектом сроков и недостижения целевых показателей проектов 10% федеральных средств, предоставленных в конкретный год, подлежит возврату. Также предусмотрен возврат федеральных средств в случае недофинансирования проектов субъектом.

Строительство дорожной инфраструктуры для развития коридора «Европа – Западный Китай» включено в **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры»** до 2024 года. Общий объем предусмотренных средств 655,1 млрд руб., из которых 390,4 млрд руб. бюджетные средства. Два основных проекта – строительство 729 км скоростной автотрассы Москва – Казань и 70 км автообхода Тольятти с мостом через Волгу.

ТАСС; 2019.04.11; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОКУРАТУРЕ ЖЕСТКО КОНТРОЛИРОВАТЬ РАСХОДОВАНИЕ СРЕДСТВ НА НАЦПРОЕКТЫ

Президент РФ **Владимир Путин** поставил перед прокуратурой задачу жесткого контроля за расходованием средств на национальные проекты. Он также напомнил о необходимости защиты прав предпринимателей.

«Широкий комплекс вопросов в компетенции органов прокуратуры. Прежде всего, это надзор за точным и единообразным применением законов, это защита прав граждан в сфере предпринимательства, трудовых отношений, при реализации социальных программ», – сказал на встрече с высшими офицерами и прокурорами по случаю назначения их на вышестоящие должности и присвоения им званий.

Глава государства особо отметил :»Жду от прокурора эффективного контроля средств, которые выделяются на реализацию национальных проектов».

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6323260>

ТАСС; 2019.04.11; ФАС: РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ОТКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ В РОССИИ

Реализация национальных проектов открывает новые возможности по развитию конкуренции в России. Такое мнение высказал заместитель главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) **Сергей Пузыревский** на конференции по проблемам применения российского антимонопольного законодательства, проходящей в Калининграде.

«Есть уникальная возможность реализации национальных проектов дать задел на будущее развитие конкуренции – уникальнейший задел, потому что средства [на реализацию проектов] действительно выделены серьезные», – сказал он.

Замглавы ФАС отметил, что задачи национальных проектов, «по большому счету», переключаются с задачами по развитию конкуренции на территории страны – это повышение качества жизни граждан и развитие экономики.

«Если мы, реализуя национальные проекты, делаем плюсы для конкуренции, то завершение национальных проектов даст возможность нашей экономике делать два еще плюса, а может быть три и четыре, соответственно, результат будет виден», – сказал он, добавив, что, «если национальные проекты будут развиваться в отрыве от механизмов развития конкуренции, то результат может быть совершенно другой».

Задача развития конкурентной среды, по словам Пузыревского, задача как федерального, так и регионального уровня.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6324508>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ОБЪЯСНИЛИ НИЗКИЙ ПРОЦЕНТ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ

Власти Приамурья объяснили низкий процент соответствующих нормативам дорог в регионе множеством паводков в последние годы, а также масштабными стройками с тяжелой техникой.

Ранее «Коммерсант» сообщил, что **Минтранс** собирается подключить «специальные силы и спецслужбы» для проверки данных, предоставленных регионами в рамках исполнения **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Это связано с тем, что доля дорог, соответствующих нормативам, в ряде субъектов, в том числе, по данным газеты, в Приамурье, за год упала более чем в два раза. Эксперты предположили, что речь может идти об умышленном изменении статистики, чтобы получить больше помощи из федбюджета.

«На территории Амурской области за прошедшие годы многократно обострялась паводковая ситуация. В 2013 году случилось крупномасштабное наводнение, последствия ликвидируются до сих пор. В июле 2018 года в нескольких районах региона вводился режим чрезвычайной ситуации», – сказал РИА Новости представитель **Минтранса** области.

По его словам, из-за проливных дождей в зоне паводка оказались участки дорог в 13 районах региона.

«Также на территории области ведется строительство крупных инфраструктурных объектов – космодром «Восточный», нефтепровод «ВСТО», объекты «Сила Сибири», Амурский газоперерабатывающий завода, мостовой переход через реку Амур – с привлечением тяжеловесного автомобильного транспорта», – отметил собеседник.

Он уточнил, что в результате строек и паводков состояние дорог ухудшилось. По итогу выборочной инструментальной диагностики дальневосточного филиала ФАУ «Росдорнии» в сентябре 2018 года, доля проверенных региональных дорог, отвечающих нормативным требованиям, составила 27,6%.

«Правительством Приамурья проблема была озвучена на ВЭФ во Владивостоке, в результате чего было дано поручение президентом РФ **Минтрансу** России организовать диагностику дорог в области для оценки достоверности статистики о соответствии таких дорог нормативным требованиям. Срок окончания работ по инструментальной диагностике – 1 июня», – добавил собеседник.

Он отметил, что проверка даст объективную картину о процентном соответствии дорог нормативным требованиям.

<https://ria.ru/20190412/1552621707.html>

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2019.04.11; ГЛАВА КОЛЫМЫ ЗАЯВИЛ, ЧТО БЫВШЕЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕГИОНА ПРИУКРАШИВАЛО СИТУАЦИЮ С ДОРОГАМИ

Губернатор Сергей Носов, комментируя запросы Колымы на высокий объем финансовой помощи в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, заявил, что бывшее правительство региона приукрашивало ситуацию, и на самом деле в области не 70%, а только 17% дорог имеют твердое покрытие и соответствуют нормативам.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что **Минтранс** РФ собирается подключить «специальные силы и спецслужбы» для проверки данных, предоставленных регионами в рамках исполнения **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**. Как отмечает издание, доля дорог, соответствующих нормативам, то есть ровных и без ям, в ряде субъектов федерации за год упала более чем вдвое, в частности, такая ситуация наблюдается в Амурской и Магаданской областях. Со ссылкой на экспертов газета отмечает, что речь может идти об умышленном изменении статистики, чтобы претендовать на больший объем финансовой помощи из федерального бюджета.

«На сегодняшний день в Магаданской области только 17% дорог с твердым покрытием. Мы говорили об этом неоднократно. Это реальное положение вещей... По-моему, уже не имеет смысла разбираться и искать виновных. Надо думать, что можно и нужно сделать в этой ситуации», – сказал Носов.

Он пояснил, что согласно отчетам бывшего правительства, показатель качественных дорог в Магаданской области был на уровне 70%.

«Это не значит, что мы за год «убили» дороги. Их просто не было. На сегодняшний день определена компания, которая проведет в 2019 году «паспортизацию» дорог. У нас будут окончательно задокументированные данные о реальном состоянии дел уже к концу года. Сегодня мы готовимся к реализации национальных проектов, и безопасные дороги входят в список **нацпроектов**. Нам необходимо с 17% дорог с твердым покрытием подняться до 50%», – добавил губернатор.

Носов вступил в должность главы Колымы 13 сентября 2018 года по итогам выборов, на которых набрал почти 82% голосов избирателей.

ТАСС; 2019.04.11; АВТОДОРОГУ В ЦЕНТРЕ НАРЬЯН-МАРА РЕКОНСТРУИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Участок автодороги на улице Авиаторов в центре Нарьян-Мара в 2019 году реконструируют в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**. Об этом сообщила в четверг пресс-служба администрации Ненецкого автономного округа.

«В Нарьян-Маре реконструируют автомобильную дорогу по улице Авиаторов. Работы стартуют в этом строительном сезоне в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В ближайшие дни окружные власти заключат с мэрией Нарьян-Мара соглашение о выделении городу 50 млн рублей на их проведение», – говорится в сообщении.

На участке протяженностью 740 м реконструируют проезжую часть, тротуары, установят автобусные остановки, автостоянки и наружное освещение.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6324943>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.11; НА РЕМОНТ ДОРОГ В КАРЕЛЬСКОЙ КОНДОПОГЕ ВЫДЕЛЯТ 104 МЛН РУБЛЕЙ

В рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Карелии выделят 104 млн руб. на ремонт дорог в Кондопоге, пишет Karelinform.ru.

Как отмечает издание, соответствующее соглашение было заключено между **министерством транспорта** Карелии и администрацией Кондопожского района.

Ремонтные работы должны быть завершены до конца 2019 года.

Ранее в марте Novostivolgograda.ru сообщали, что администрация Волжского направит до 16,6 млн руб. на ремонт тротуаров.

<https://rns.online/regions/Na-remont-dorog-v-karelskoi-Kondopoge-videlyat-104-mln-rublei-2019-04-10/>

ТАСС; 2019.04.11; СИБУПРАВТОДОР УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМ РЕМОНТА ДОРОГ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ

Федеральное управление автомобильных дорог «Сибирь» (Сибуправтодор) в 2019 году приступит к ремонту 150 км федеральных трасс, что более чем на 50% превышает показатели 2018 года, сообщается в четверг на сайте Сибуправтодора.

«В программе ремонта [на 2019 год] – 150 км федеральных трасс в Омской области. Почти 90 км планируется ввести в эксплуатацию в текущем году, еще 60 км – переходящие на 2020 год», – говорится в сообщении. В 2018 году организация отремонтировала в Омской области 97 км автодорог.

В пресс-службе уточнили, что основной объем капремонта придется на трассу А-320, пролегающую от Омска до границы с Республикой Казахстан, на которой будет отремонтировано пять объектов общей протяженностью 79 км. Также на ряде дорог будут отремонтированы водопропускные трубы, установлены металлические барьерные и перильные ограждения, обустроены тротуары, пешеходные дорожки и автобусные остановки.

В омском Минстрое ТАСС рассказали, что сам регион в 2019 году в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» отремонтирует 138,1 км дорог регионального и межмуниципального значения, которые не относятся к зоне ответственности Сибуправтодора. Еще 40,22 км улиц будет приведено в нормативное состояние в самом Омске. На эти цели из бюджетов всех уровней будет направлено 3,2 млрд рублей.

Ремонт улиц Омска и сельских дорог Омской области активизировался в 2016 году после того, как жительница города в ходе «Прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру **Путину** на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. В марте 2017 года премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в ходе визита в Омск констатировал, что огромное количество жалоб на качество дорог поступает именно из Омской области.

<https://tass.ru/sibir-news/6324378>

ТАСС; 2019.04.11; ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 6,1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В 2019 ГОДУ

Власти Тамбовской области направят 6,1 млрд рублей на реализацию национальных проектов в 2019 году, сообщил в четверг губернатор Тамбовской области Александр Никитин, выступая с ежегодным посланием перед депутатами облдумы.

«Цели развития области концентрированно сформулированы в 49 региональных проектах – все в рамках реализации **нацпроектов**. Только в этом году на их финансирование будет направлено 6,1 млрд рублей бюджетных средств, до 2024 года эта сумма составит 29 млрд рублей», – сказал глава региона.

Он подчеркнул, что на федеральном уровне установлена «жесткая система мониторинга» по выполнению целевых показателей **нацпроектов**. В связи с этим он потребовал использовать принципиально новые управленческие подходы. «Каждый ответственный сотрудник должен четко ориентироваться в парадигме тех программ, которые он курирует, жестко контролировать установленные сроки реализации мероприятий, обеспечивать их надлежащее качество. Реализация национальных проектов, достижение целевых значений будет ключевым критерием при оценке эффективности деятельности органов исполнительной власти региона федеральным центром», – подчеркнул он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6322628>

ТАСС; 2019.04.11; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ РАЗРАБОТАЕТ ПЛАН РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ОСВОЕНИЯ СРЕДСТВ

Ульяновские власти подготовят дорожные карты по реализации национальных проектов, чтобы исключить риск низкого освоения средств. Об этом сообщил в четверг журналистам полномочный представитель президента РФ в Приволжском федеральном округе Игорь Комаров.

«Сейчас большое внимание уделяется своевременному использованию средств для начала реализации национальных проектов. Мы сегодня договорились, что будут четкие планы и дорожные карты, когда и какие действия [выполняются], для того, чтобы не было замечаний по низкому освоению средств», – сказал он.

Участие в нацпроектах

Ульяновская область планирует к 2020 году принять участие во всех 12 национальных проектах. Об этом сообщил в четверг журналистам губернатор региона Сергей Морозов.

На данный момент Ульяновская область принимает участие в 10 национальных проектах. «Мы одиннадцатый проект согласовали по «Безопасным и качественным дорогам», остается у нас двенадцатый проект, в котором мы пока не принимаем как регион участие. Это проект, связанный с повышением производительности труда. Мы готовим заявку для того, чтобы к 2020 году регион принял [в нем] участие. Таким образом, мы будем принимать участие во всех 12 проектах», – сказал он.

Морозов уточнил, что все проекты одинаково важны для региона. «Сказать о том, что какой-то проект из этих главный, а какой-то второстепенный, нельзя, потому что они все национальные. Все на особом контроле и у Игоря Анатольевича (Комарова – полномочного представителя президента РФ в Приволжском федеральном округе), и у президента РФ», – сказал он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6325074>

ТАСС; 2019.04.11; КОЛИЧЕСТВО КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В ЧЕЛЯБИНСКЕ ДО КОНЦА ГОДА УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ ВДВОЕ

Количество фиксирующих нарушения правил дорожного движения (ПДД) камер в Челябинске до конца года увеличится с 700 до 1,3 тыс. Об этом журналистам в четверг сообщил исполняющий обязанности заместителя губернатора области Олег Климов.

Он отметил, что в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» к 2024 году смертность на дорогах субъектов РФ по сравнению с 2017 годом должна снизиться в 3,5 раза. Одним из наиболее проблемных городов региона является Челябинск, где количество погибших в ДТП за прошлый год выросло на 40%.

«Разовьем систему видеофиксации нарушений правил дорожного движения в Челябинске в этом году. Если в прошлом году камеры не работали, то в этом году все восстановлено. В два раза увеличится количество работающих камер: сейчас их примерно 700, а будет 1,3 тысячи», – сказал Климов.

По национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» количество мест концентрации ДТП в Челябинской области к 2024 году должно снизиться до 50%. Всего в регионе 55 очагов аварийности. Из них девять – на федеральных автодорогах, семь – на региональных, 39 – на муниципальных.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является продолжением одноименного приоритетного проекта, стартовавшего в 2016 году. Всего в него включены четыре федеральных проекта: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России». Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов РФ за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6322238>

ПРАЙМ; 2019.04.11; ВЛАСТИ РФ МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СУБСИДИЮ НА РЯД АВИА- И АВТОПЕРЕВОЗОК

Власти РФ рассмотрят вопрос распространения действия логистической субсидии на ряд автомобильных и авиаперевозок. Такие решения были озвучены в ходе совещания по развитию экспорта под председательством первого вице-преьера РФ, министра финансов Антона Силуанова.

Логистическая субсидия предполагает выделение средств на перевозку продукции на экспорт и входит в перечень субсидий **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»**.

«У нас в рамках логистической субсидии сейчас обсуждается возможность компенсации авиационных затрат на авиаперевозки для хайтек продуктов, сейчас мы говорим про фарму и косметику. У нас дискуссия с Минфином как раз, потому что авиация, высокомаржинальный продукт и так далее», – сказал на совещании **замминистра промышленности и торговли РФ Василий Осмаков**.

«Мы сейчас такого рода изменения погрузили в акт, потому что считаем правильным для высокотехнологичной продукции. Это касается и биотеха. Он малотоннажный, маленький, скоропорт, его надо быстро перевозить самолетами. И здесь включение в логистическую субсидию таких расходов коллегам бы тоже очень помогло», – отметил он. Силуанов также предложил дать поручение Минсельхозу о расширении субсидии на автомобильные перевозки. «Давайте такие поручения дадим Минсельхозу о том, чтобы и автомобильные услуги по перевозке могли бы включаться в расчет логистической субсидии», – сказал он.

«Еще раз подтверждаю, что это долгосрочная у нас тема. И на протяжении реализации всего национального проекта она будет присутствовать. Видим спрос на такого рода поддержку. Мы уже приняли решение об увеличении объемов и если будет дополнительный спрос, готовы и дальше увеличивать», – отметил он.

ТАСС; 2019.04.11; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ НА ГРАНИЦЕ РФ И КНДР ПОСТРОЯТ ПО РОССИЙСКИМ СТАНДАРТАМ

Строительство автомобильного моста через пограничную реку Туманная между РФ и КНДР осуществится по российским стандартам. Об этом в интервью ТАСС сказал министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

«Проект строительства автомобильного мостового перехода в Приморье находится на стадии формирования технико-экономического обоснования. Эксперты уже провели не один раунд переговоров по этому проекту, многое удалось согласовать. Например, корейская сторона готова строить мост по российским стандартам», – сказал он.

По словам Козлова, такой опыт сейчас реализуется в строительстве трансграничной инфраструктуры с Китаем (мосты Благовещенск – Хэйхэ, Нижнеленинское – Тунцзян). «Мост – это инвестиция в будущее, его потенциал рассчитан на перспективу развития экономических связей в трансграничных регионах», – сказал глава министерства.

Товарооборот между регионами Дальневосточного федерального округа и КНДР в 2018 году составил \$25,4 млн и показал рост на 68,5%.

Обсуждение проекта

В начале марта в Москве прошло заседание межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству КНДР и РФ. Главной темой мероприятия стало обсуждение строительства автомобильного моста между двумя странами. Сопредседателями комиссии являются министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов и министр внешнеэкономических дел КНДР Ким Ён Чжэ. Между Россией и КНДР на сегодняшний день существует только авиационное и железнодорожное сообщение, в частности, действует проект «Хасан – Раджин». Это участок от станции Хасан в Приморье до порта Раджин в Северной Корее, который построили в 2008-2014 годах совместным предприятием РЖД и КНДР. Пропускная способность участка Хасан – Раджин и терминала в порту Раджин составляет 5 млн тонн грузов в год.

В декабре 2017 года Совбез ООН единогласно принял резолюцию об очередном ужесточении санкций против КНДР в ответ на проведенное страной 29 ноября испытание баллистической ракеты. Документ ввел новые ограничения на поставки сырой нефти и продуктов нефтепереработки. В нем также содержалось требование ко всем странам выслать северокорейских трудовых мигрантов в течение 24 месяцев. Резолюция предусматривает и другие ограничения, касающиеся поставок в КНДР промышленного оборудования, тяжелой техники, транспорта и товаров народного потребления.

<https://tass.ru/ekonomika/6324708>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО УКРАИНЫ ЗАПРЕТИЛО ПОСТАВКИ СТЕКЛОТАРЫ И ФОРМАЛИНА ИЗ РОССИИ

Кабинет министров Украины расширил перечень товаров из Российской Федерации, на поставку которых введено эмбарго, включив в него банки для консервирования, бутылки и стеклянные емкости для пищевых продуктов и напитков.

Соответствующее постановление украинское правительство приняло на заседании в среду, дополнив перечень запрещенных к ввозу из РФ товаров, первоначально утвержденный им в декабре 2015 года.

Согласно документу, в перечень внесены банки для консервирования (стерилизационные банки), бутылки для пищевых продуктов и напитков из бесцветного и цветного стекла емкостью от 0,15 л до 2,5 л и более, а также стеклянные емкости для пищевых продуктов и напитков различной емкости.

Помимо этого, еще одним постановлением в список запрещенных к ввозу из РФ товаров внесены формалин, карбамидно-формальдегидный концентрат и смолы, пружины для тележек грузовых вагонов, электроаппаратура для коммутации или защиты электрических кругов (реле), используемая в устройствах железнодорожной автоматики сигнализации и связи (за исключением нескольких типов реле).

В постановлении указывается, что при применении перечня электроаппаратуры для коммутации необходимо руководствоваться кодом УКТВЭД и названием товара.

Помимо этого, в перечень включены электрические проводники для напряжения более 1 тыс. вольт.

Постановления вступают в силу через 10 дней со дня опубликования.

«Запрет импорта указанных товаров происхождением из РФ не приведет к возникновению дефицита, поскольку значительная часть производственных мощностей отдельных отраслей не задействована. Вместе с тем, решение правительства будет способствовать увеличению объемов собственного производства украинской продукции, положительно скажется на производственных и финансовых показателях украинских предприятий», – приводит пресс-служба министерства экономического развития и торговли комментарий первого вице-преьера Степана Кубива.

По информации Минэкономразвития, принятое решение также позволит переориентировать экспорт на внутренний рынок стеклотары и диверсифицировать

импорт продукции, в частности, за счет увеличения торговли со странами ЕС.

Минэкономразвития отмечает, что указанный запрет введен правительством Украины в ответ на закрытие товарам происхождения из Украины доступа на российский рынок, а также в ответ на ограничение транзита товаров из Украины по территории РФ.

Как сообщалось, первый перечень запретных товаров кабинет министров Украины утвердил 30 декабря 2015 года. Под эмбарго попали поставки продуктов питания: мяса, рыбы, ряд молочных продуктов, плавленых сыров, кофе, чая, пищевых смесей, кондитерских и хлебобулочных изделий, продуктов детского питания, макаронных изделий, соусов, вкусовых добавок и приправ, пива, спирта, водки, корма для собак, сигарет с фильтром.

Помимо этого, в перечне хлористый калий, инсектициды, фунгициды, гербициды, средства, предотвращающих прорастание ростков и регуляторы роста растений, родентициды, оболочки искусственные для колбасных изделий, оборудование для железных дорог или трамвайных путей и локомотивы дизель-электрические.

Затем этот перечень дополнялся рядом других товаров.

Россия с 1 января 2016 года распространила действие продовольственного эмбарго на Украину. Это предусмотрено постановлением правительства РФ от 21 декабря 2015 года о распространении на Украину ответных экономических мер в связи с ее присоединением к антироссийским санкциям.

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ БЕСПИЛОТНИКОВ ADA ОТКРОЕТ ПРОИЗВОДСТВО В АРМЕНИИ

Российская компания-производитель беспилотников ADA Aerospace откроет производство в Армении, одновременно с этим компания поставит в страну беспилотные летательные аппараты (БПЛА) проекта TRIADA к 2020 году на 4,5 миллиона долларов, сообщили РИА Новости в компании.

«ADA Aerospace и компания Pro MAQ создают совместное предприятие для организации серийного производства БПЛА проекта TRIADA на территории Армении. ... Партнеры планируют не только развивать совместное производство БПЛА, но и выводить продукцию на перспективные международные рынки», – сообщил собеседник агентства.

По заказу армянской Pro MAQ компания также поставит в Армению конвертопланы проекта TRIADA серии МК. Поставка будет осуществляться в два этапа и завершится к 2020 году, общая сумма сделки – 4,5 миллиона долларов. Первая партия аппаратов TRIADA МК II будет поставлена для МЧС Армении в 2019 году, а вторая партия – беспилотников TRIADA МК III – поступит до конца 2020 года.

«Всего ADA Aerospace поставит армянским партнерам несколько десятков аппаратов. Они будут применяться в таких ключевых отраслях, как сельское хозяйство, охрана лесов и водоемов, оповещение о лесных пожарах, обработка полей средствами защиты растений, поиск и спасение, оказание первой помощи, доставка грузов и мониторинг», – отметили в компании.

«Армения – важный для нас рынок. В стране сильны традиции технического образования, которые сочетаются с новейшими подходами в подготовке высокопрофессиональных кадров. Это открывает нам доступ к большому количеству профильных специалистов. В партнерстве с Pro MAQ мы сможем совместными усилиями создавать новые более качественные продукты, что позволит нам закрепиться в Армении и вывести нашу продукцию на другие перспективные рынки», – рассказал РИА Новости основатель и глава совета директоров ADA Aerospace Александр Милевский.

ADA Aerospace, основанная в 2015 году, занимается проектированием и производством летательных аппаратов нового поколения. Флагманский продукт – конвертопланы проекта TRIADA. Ее авиаконструкторская лаборатория расположена в Казани, офис разработки программного обеспечения и алгоритмов – в Новосибирске, центральный офис – в

Москве. Имеются представители в Турции, Израиле, Болгарии и Германии.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРЯМОЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД МОЖЕТ БЫТЬ ПУЩЕН МЕЖДУ ОЭЗ «УЛЬЯНОВСК» И КИТАЙСКОЙ «ЦЗЫБО»

Прямой контейнерный поезд может быть пущен между особой экономической зоной «Ульяновск» (ОЭЗ) и китайской ОЭЗ «Цзыбо» (провинция Шаньдун).

Как сообщает Корпорация развития Ульяновской области, Ульяновскую область посетила бизнес-делегация ОЭЗ «Цзыбо», на площадке которой реализуют свои проекты порядка 4 тыс. инвесторов. Китайские компании, представленные производителями автокомпонентов, логистическими и торговыми компаниями, ознакомились с площадкой ульяновской ОЭЗ, обсудили возможности сотрудничества. Соглашение о сотрудничестве между двумя ОЭЗ подписали гендиректор ОЭЗ «Ульяновск» Олег Барабанов и член рабочего комитета высокотехнологичных ОЭЗ, секретарь парткома ОЭЗ «Цзыбо» Гуо Чэн.

«Перспективным проектом двух зон может стать организация прямого контейнерного поезда из ОЭЗ «Цзыбо» в ОЭЗ «Ульяновск». Китайская ОЭЗ осуществляет поставки грузов в Россию и Европу в рамках проекта «Один пояс – один путь». Отправка осуществляется до Москвы, откуда далее происходит дистрибуция товаров. Рассматривается вопрос организации на площадке ОЭЗ «Ульяновск» пункта сбора грузов для китайско-европейского экспресса», – говорится в сообщении.

Портовая ОЭЗ «Ульяновск» образована в соответствии с постановлением правительства РФ от 30 декабря 2009 года на территории, прилегающей к международному аэропорту «Ульяновск-Восточный». Законодательство подразумевает развитие в портовых ОЭЗ не только производств и сервисных центров, но и оптовой торговли, и складской деятельности.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ США ПРОКОНСУЛЬТИРУЮТСЯ С АВИАКОМПАНИЯМИ ПО ВОПРОСАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ BOEING-737 MAX

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) в пятницу соберет представителей американских авиакомпаний для консультаций по вопросам полетов на самолетах Boeing семейства MAX.

«Целью встречи является сбор FAA фактов, информации и персональных мнений для выводов и принятия решения о возвращении самолетов в эксплуатацию», – говорится в распространенном управлении заявлении.

Недавно FAA совместно с НАСА и международными структурами гражданской авиации сформировала комитет, призванный оказать помощь в совершенствовании системы MCAS, предотвращающей слишком острый угол атаки (подъема носа самолета) в полете. Специалисты считают, что именно проблемы с этой системой стали причинами катастроф самолетов семейства MAX в Индонезии и Эфиопии.

Председатель совета директоров корпорации Boeing Деннис Мюленберг накануне заявил, что после проведенного усовершенствования системы MCAS лайнеры Boeing-737 MAX станут намного безопаснее.

По его словам, корпорация уже провела 96 испытательных полетов, где тестировалась система, которые показали, что она «работает так, как и было спроектировано».

«В это время, когда мы столкнулись с вызовами, я уверен, что мы все преодолеем, и станем еще сильнее», – заявил Д.Мюленберг.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ГРУППА АКЦИОНЕРОВ BOEING ОБВИНЯЕТ КОМПАНИЮ В СОКРЫТИИ ПРОБЛЕМ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ САМОЛЕТОВ

Группа акционеров американской самолетостроительной компании Boeing Co. подала иск против компании, обвинив ее в сокрытии информации о проблемах с безопасностью самолетов Boeing-737 MAX, сообщает Deutsche Welle.

По словам адвокатов, ответчиками по иску указаны не только сама компания, но и ее руководство – гендиректор Дэннис Мюленбург и финансовый директор Грэгори Смит. «По сути, они поставили прибыль выше безопасности», – говорится в тексте искового заявления.

Акционеры обвиняют компанию в сокрытии важных фактов, указывающих на проблемы с безопасностью полетов новых самолетов. Лайнеры 737 MAX рекламировались как самые безопасные из существующих самолетов, и на них делалась ставка в стратегии развития бизнеса Boeing.

Однако после двух крушений самолетов этой модели, в результате которых погибли 346 человек, полеты 737 MAX были прекращены во всем мире, и авиакомпании начали рассматривать возможность отмены ранее сделанных заказов на них. Как следствие, Boeing приняла решение сократить производство этих самолетов примерно на 20%.

Цена бумаг Boeing в ходе предварительных торгов в четверг снижается на 0,1%. За последние пять дней капитализация компании сократилась почти на 8%, до \$208,3 млрд.

ТАСС; 2019.04.11; WSJ: США ДАДУТ ПРАВО ГОЛОСА КИТАЮ И ЕВРОСОЮЗУ ПРИ ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX

По данным издания, это решение призвано восстановить доверие в мире к продукции корпорации

Компания Boeing и Федеральное авиационное управление (ФАУ) США заручатся одобрением других стран при возобновлении эксплуатации пассажирских самолетов серии 737 MAX. Как сообщила в среду газета The Wall Street Journal, для этого ФАУ сформировало группу с участием представителей Бразилии, Китая, Евросоюза, Канады, Индонезии и Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ).

По данным источников газеты, данный шаг, который был немислим для США до катастрофы Boeing 737 MAX в Эфиопии, призван восстановить доверие в мире к продукции американской корпорации. Упомянутая выше группа, которую возглавил бывший председатель Национального управления по безопасности на транспорте США Кристофер Харт, проведет свое первое заседание позднее в текущем месяце.

Этому органу «предоставлены широкие полномочия» в области проверки процесса сертификации 737 MAX на предмет безопасности. Группа и прикомандированные к ней эксперты, в частности, уделят первостепенное внимание корректировке MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System, система улучшения характеристик маневренности).

В марте представители Boeing заявили о временном прекращении поставок самолетов 737 MAX, а позднее – о сокращении с середины апреля объемов производства лайнеров этой модели. На такие меры в компании пошли после того, как Федеральное авиационное управление США распорядилось приостановить полеты Boeing 737 MAX в американском воздушном пространстве. В начале апреля генеральный директор Boeing Деннис Меленберг признал, что на двух Boeing 737 MAX произошел сбой в работе MCAS перед тем, как они разбились.

<https://tass.ru/ekonomika/6320892>

ТАСС; 2019.04.11; ЗАПРЕТ НА ВХОД БАРКА «СЕДОВ» В ВОДЫ ЭСТОНИИ НЕ СКАЖЕТСЯ НА УЧЕБНОМ ПРОЦЕССЕ КУРСАНТОВ

Запрет властей Эстонии на вход российского учебного парусного судна «Седов» в территориальные воды этой страны не скажется на прохождении учебной практики находящихся на борту барка курсантов. Об этом в четверг ТАСС сообщила Ирина Образцова, руководитель пресс-службы Балтийской государственной академии (БГА) рыбопромыслового флота, являющейся эксплуатантом судна.

Как сообщалось, Эстония не пустила российский барк «Седов» из-за нахождения на его борту курсантов из Керчи. Выдача разрешения на вход судна в территориальные воды противоречила бы политике непризнания воссоединения Крыма с Россией, заявили в МИД балтийской республики. Посольство РФ в Эстонии расценило этот запрет как «недружественный акт эстонских властей, осуществленный тем более накануне предстоящей поездки в Москву президента Эстонии».

ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.04.11; НАЗАРБАЕВ СЧИТАЕТ, ЧТО ЕАЭС УВЕРЕННО ПРОДВИГАЕТСЯ К СВОБОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ ТОВАРОВ, УСЛУГ И КАПИТАЛА

Страны-участницы Евразийского экономического союза (ЕАЭС) уверенно продвигаются к своей главной цели – свободному движению товаров, услуг и капитала, считает первый президент Казахстана Нурсултан Назарбаев.

«Государствами-членами объединения отмечена положительная динамика роста, достигнуто существенное увеличение внешней и взаимной торговли. Активно развивается международное сотрудничество. В целом мы идем уверенными шагами к достижению основных целей – свободному движению товаров, услуг, капиталов и рабочей силы», – говорится в приветственном слове Н.Назарбаева, которое зачитал первый заместитель администрации президента Дархан Калетаев на международной научно-практической конференции «От идеи к реальности: к 25-летию евразийской инициативы первого президента Казахстана Нурсултана Назарбаева».

Н.Назарбаев напомнил, что в 2019 году исполняется пять лет с момента подписания договора о ЕАЭС и 25 лет идеи евразийской интеграции. Современный ЕАЭС, по его словам, стал огромным рынком с внешнеторговым оборотом выше \$750 млрд, совокупным ВВП \$2 трлн и населением свыше 180 млн человек.

«В недалёком будущем ЕАЭС мы видим открытым экономическим сообществом, органично интегрированным в мировую экономическую систему как надежный мост между Европой и растущей Азией. Важным в этом направлении видится сопряжение ЕАЭС и инициативы «Шелковый путь» и углубление сотрудничества с ШОС и Евросоюзом», – подчеркнул Н.Назарбаев.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МЕДВЕДЕВ ОБЕЩАЛ ШКОЛЬНИКАМ ПРОВЕРИТЬ, КАК РАБОТАЕТ ПРОЕКТ «УМНЫХ ОСТАНОВОК» В ПЕТЕРБУРГЕ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** заинтересовался реализацией проекта по оснащению Санкт-Петербурга «умными остановками», который позволяет отслеживать передвижение общественного транспорта через интернет.

В ходе Всероссийского открытого урока «Проектория» школьники из Санкт-Петербурга рассказали премьеру, что ознакомились с проектом «Ростелекома» «Умный город», где в особенности их заинтересовала концепция «умных остановок». По их словам, с помощью интернета в городе можно легко ориентироваться, знать о передвижениях транспорта и при необходимости вызвать даже такси.

«На счет остановки – проверим, как вы там поработали. Вот я сейчас закончу, и полечу в Петербург, посмотрим, что и как там работает», – сказал **Д. Медведев**.

Как ожидается, премьер-министр РФ в среду в Санкт-Петербурге примет участие в оперативном совещании постоянных членов Совбеза, которое проведет президент РФ **Владимир Путин**.

В ходе общения молодые люди поинтересовались у премьера, как должен поступать руководитель, если решений много, но все они не идеальны.

«Нужно тогда выбрать то решение, которое принесет наименьший вред из всех плохих решений, и на нем остановиться», – сказал **Д. Медведев**.

Глава правительства рассказал, что руководителем может быть не только министр или председатель правительства, но и человек, который работает в небольшой команде людей.

«Так вот, если говорить о том, когда я начинал руководить людьми, то это было довольно давно, это было еще в тот период, когда я закончил университет и делал какие-то первые шаги в своей профессии. Это было много лет назад», – сказал **Д. Медведев**.

Школьники спросили у премьера, должен ли руководитель быть безупречным или имеет право на ошибку. «Конечно, безупречным. Но всякий руководитель ошибается», – сказал он с улыбкой.

Глава правительства посоветовал школьникам иметь в запасе увлечения, которые помогут им в будущем отвлекаться от трудностей в профессиональной деятельности.

«Если не переключатся с основной деятельности на какие-то другие вещи, вопросы, на то, что тебе нравится, будет очень тяжело. Я вам всем рекомендую, когда вы выйдете уже во взрослую жизнь, будете специалистами, руководителями или еще кем-то, будете работать, обязательно иметь в запасе несколько увлечений, которые будут вам помогать преодолевать всякие трудности, а их будет достаточно на вашей основной работе», – сказал премьер.

ТАСС; 2019.04.11; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СТАНУТ ТЕМОЙ ВСЕРОССИЙСКОГО ОТКРЫТОГО УРОКА 11 АПРЕЛЯ

Министерство просвещения РФ совместно с порталом «Проектория» в четверг проведет открытый урок «Наперегонки с будущим», посвященный железным дорогам. Он состоится на площадке Московского международного салона образования в Москве, все желающие смогут посмотреть трансляцию урока, сообщает пресс-служба портала.

Модератором урока станет теле- и радиоведущий Антон Комолов, спикерами – доцент кафедры «Высокоскоростные транспортные системы» **РУТ (МИИТ)** Олег Покусаев, заместитель гендиректора АО «Федеральная пассажирская компания» Станислав Зотин и заместитель начальника Дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД» Кирилл Музалевский.

Они расскажут, кто отвечает за то, чтобы пассажирам поездов было комфортно даже в самом долгом путешествии, как приходят в поезда цифровые технологии и что нужно знать, чтобы организовать бесперебойную работу десятков маршрутов.

«К уроку в режиме телемоста с объектов ОАО «РЖД» присоединятся юные железнодорожники из Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска и Ярославля», – говорится в сообщении.

Посмотреть открытый урок в прямом эфире можно будет на портале «Проектория», группах проекта в социальных сетях «ВКонтакте» и «Одноклассники», а также через личные кабинеты образовательных организаций, уточнили организаторы.

Новая серия открытых уроков началась 10 апреля с занятия «Профессия – руководитель», которое прошло при участии премьер-министра Дмитрия а.

Открытые уроки

Первый всероссийский открытый урок, организованный при поддержке Министерства просвещения, был посвящен правильному питанию и работе в агропромышленном комплексе. Он прошел на базе НИТУ «МИСиС» 8 февраля 2018 года, его аудиторией стали около 1 млн учащихся из более чем 18 тыс. школ России.

В этом году открытые уроки для российских школьников проходят дважды в месяц по четвергам в 13:00 мск.

<https://tass.ru/obschestvo/6320749>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; КАРЬЕРНАЯ ТРАЕКТОРИЯ; СИСТЕМА СПО СОСТАВЛЯЕТ ДОСТОЙНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ ОТРАСЛЕВЫМ ВУЗАМ

ОБРАЗОВАНИЕ

Подготовка высококвалифицированных кадров для отрасли – дело серьезное. Работа на транспорте не терпит халатности и неуверенности в действиях, а подобные недуги лечатся исключительно практикой, так сказать, набиванием руки. И если система высшего образования зачастую делает ставку на теорию, то колледжи чаще всего отдают предпочтение практико-ориентированным занятиям.

Президент РФ **Владимир Путин** в послании Федеральному Собранию заявил, что модернизация среднего профессионального образования является одной из важнейших задач. Глава государства отметил, что ускорение процесса должно произойти за счет резкого увеличения количества детских технопарков, центров цифрового, естественно-научного и гуманитарного развития.

По информации Минпросвещения России, уже сейчас в систему среднего профессионального образования (СПО) регулярно внедряются новые образовательные стандарты, параллельно проводится актуализация традиционных программ. Отдельного внимания заслуживают транспортные учебные заведения. В топ-50 перспективных и востребованных среди абитуриентов профессий вошли такие специальности, как автомеханик и оператор беспилотных летательных аппаратов.

Внимание к программам среднего профессионального образования ежегодно привлекается с помощью движения WorldSkills, целью которого является повышение престижа рабочих профессий. Молодые профессионалы, а именно так называют участников чемпионата, соревнуются в рамках нескольких компетенций, демонстрируя крепкие навыки в выполнении сложных профессиональных задач. Победителям чемпионата достаются ценные призы – от денежных вознаграждений до многомесячных зарубежных стажировок.

Кстати, одним из ключевых партнеров и спонсоров движения WorldSkills в России является ОАО «РЖД», что дополнительно привлекает студентов колледжей к участию в чемпионате. По словам Николая Разинкина, директора Института прикладных технологий **Российского университета транспорта (МИИТ)**, он как куратор деятельности структурных подразделений вуза в области среднего профессионального образования давно заметил, что именно внимание со стороны работодателей заставляет абитуриентов все чаще обращаться к системе СПО. Около 70% выпускников Московского колледжа железнодорожного транспорта ежегодно участвуют в распределении на предприятия железнодорожной отрасли, а более 50% – на предприятия ОАО «РЖД». По его словам, практически гарантированное трудоустройство повышает престиж колледжа в глазах абитуриента.

По словам Светланы Некрестьяновой, директора Московского автомобильно-дорожного колледжа имени А.А. Николаева, в настоящее время только система СПО позволяет наиболее гибко и в более короткие сроки реагировать на быстроизменяющиеся требования к работникам транспортных предприятий. «Школьники все чаще выбирают обучение в колледже в связи с оснащением профессиональных образовательных организаций новейшим оборудованием, возможностью получения качественного практического образования. В настоящее время для СПО создан новый бренд, который направлен на формирование положительного мнения общества о выпускнике колледжа как о профессионально подготовленном специалисте», – отметила она.

Александр Пунт, директор Кирсановского авиационного технического колледжа, филиала МГТУ ГА, уверен: роль СПО в системе подготовки кадров в ближайшее время будет только расти. По его словам, именно специалисты среднего звена на данный момент наиболее востребованы среди работодателей, представляющих как авиационные, так и транспортные предприятия в целом. Александр Пунт считает, что подобный прогноз подтверждает возрастающий интерес молодых людей к среднему профессиональному образованию как таковому. «Для молодых людей важен самостоятельный выбор своего места в жизни. В этом смысле высшее образование не всегда является самым лучшим решением. СПО позволяет людям раньше включиться в трудовую деятельность, являясь более доступным аналогом учебы в вузе», – утверждает он.

Говоря о конкуренции между системами среднего и высшего образования, важно отметить, что мотивационные аспекты поступающего в колледж молодого человека не всегда ограничиваются тем, о чем говорилось ранее. Востребованность на рынке труда, меньшая стоимость образовательных услуг – все это прекрасно, но не всегда способно перебить тягу молодого и пытливого ума к обучению в стенах университета. Среди других причин поступления в колледж Светлана Некрестьянова выделяет желание школьника прервать процесс обучения в общеобразовательной школе, как можно раньше получить профессиональное образование и иметь возможность получать заработную плату. Николай Разинкин согласен с коллегой, отмечая при этом, что обучение в среднем профессиональном образовательном учреждении является своего рода социальным лифтом, который облегчает траекторию получения высшего образования, минуя сдачу единого государственного экзамена, что, кстати, также является хорошим мотивационным аспектом.

Директор Иркутского филиала МГТУ ГА Олег Горбачев уверен, что среди причин поступления некоторых школьников в колледж нередко можно выделить влияние на него родителей или друзей, пример знакомых. При этом родители абитуриента зачастую ориентируются именно на востребованность специалистов среднего звена на рынке труда, возможность работать непосредственно по специальности. Все-таки риск того, что выпускник высшего учебного заведения «остынет» к полученной им профессии, существует. Виной тому все та же ориентация на познание теории. Студент колледжа, с порога получивший доступ к освоению практических навыков, быстрее приступит к трудовой деятельности.

О наиболее полной подготовке выпускников средних профессиональных образовательных учреждений к профессиональной жизни говорят и их планы. Опрошенные в ходе подготовки материала руководители колледжей подтверждают: им и самим интересно вести статистику трудоустройства своих студентов. Во-первых, это помогает понять востребованность деятельности учебной организации как таковой. Во-вторых, легче сделать вывод о том, насколько конкурентоспособна система СПО относительно ВПО.

Наиболее полную статистику приводит Московский автомобильно-дорожный колледж имени А.А. Николаева: по данным сотрудников, около 70% выпускников приступают к работе по полученной ими специальности, 15% – призываются в ряды российской армии, около 2% не приступают к работе по уважительным причинам. Интересно, что продолжают обучение в высших учебных заведениях только 13% выпускников. Этот факт позволяет практически безоговорочно признать жизнеспособность СПО.

Подобная статистика ведется и в Кирсановском авиационном техническом колледже, и она также говорит о востребованности СПО: из 197 выпускников в 2016 году продолжили обучение в вузе только 29 человек, в 2017 году из 193 молодых людей – 27 человек, а в 2018-м из 191 студента колледжа в студентов университета превратились только 17.

Встать на сторону высшего профессионального образования решил Александр Шмельков – директор Егорьевского авиационного технического колледжа, филиала МГТУ ГА. По его словам, количество выпускников колледжей, решивших продолжить обучение в вузах,

растет с каждым годом. Директор колледжа считает, что этому способствует регулярная разработка новых программ обучения, ощутимым преимуществом которых является уменьшение сроков обучения для выпускников средних профессиональных образовательных учреждений. В частности, по мнению Александра Шмелькова, продолжение получения образования посредством обучения в университете открывает перед студентами более весомые перспективы для последующего карьерного роста. А поскольку для выпускников колледжа во многих вузах введены упрощенные условия поступления – почему бы не попробовать собственные силы?

Руководители перечисленных колледжей признают, что сбор подобной информации касательно их выпускников и понимание мотивации на поступление в колледж потенциального студента ложатся в основу агитационной работы учреждения по подготовке специалистов среднего звена. По словам Олега Горбачева, в течение всего учебного года в Иркутском филиале МГТУ ГА проводится комплекс соответствующих мероприятий: научно-практические конференции, дни науки, интеллектуальные викторины на базе общеобразовательных и средних профессиональных учреждений, олимпиады по авиации и мастер-классы. Отдельное внимание отводится проведению дней открытых дверей, в рамках которых потенциальным студентам рассказывают о работе учебного заведения, устраиваются встречи с успешными выпускниками и потенциальными работодателями.

По словам Николая Разинкина, в Московском колледже железнодорожного транспорта хорошей традицией стало проведение на базе РУТа при поддержке ОАО «РЖД» мероприятия «Открытые двери компании», широкое распространение получил проект департамента образования г. Москвы «Университетские субботы». Последний, кстати, в очередной раз прошел в **Российском университете транспорта** 17 марта: ученикам школ предлагалось поучаствовать в игре-квесте по логистике в современном городе. Участникам было предложено рассчитать путь доставки груза, правильно укомплектовать его и представить работу современного склада. Также в рамках мероприятия прошла лекция-практикум «Управление электроприводом в системах автоматизации». Слушатели узнали о системах управления, программировании и роли контроллеров в процессе управления технологическими процессами.

Александр Шмельков отмечает, что большую роль в ходе работы по привлечению потенциальных студентов играют сетевые ресурсы и социальные сети. «Филиалы СПО поддерживают собственные сайты, регулярно обновляют размещенную на них информацию. Разумеется, до сих пор востребованными остаются дни открытых дверей, куда приезжают целыми семьями из разных регионов страны. В последнее время большую активность в вопросе профессиональной ориентации стали проявлять и работодатели, но, к сожалению, пока не все», – отмечает директор Егорьевского авиационного технического колледжа, филиала МГТУ ГА.

Рыльский авиационный технический колледж также является филиалом МГТУ ГА. Юрий Будыкин, его директор, уверен: залог успеха агитационной работы с потенциальными студентами заключается в ее систематизации. Колледж изготавливает и распространяет рекламные буклеты, размещает информацию об образовательном учреждении в средствах массовой информации и на собственном официальном сайте. В частности, сотрудники колледжа участвуют в ярмарках вакансий и профессий, проводят дни открытых дверей. «Но лучшей рекламой для нас являются наши выпускники, которые работают в каждом аэропорте нашей страны и во многих аэропортах ближнего зарубежья», – говорит Юрий Будыкин.

Современной системе среднего профессионального образования, судя по всему, только предстоит пережить свой подъем. Это, разумеется, нисколько не умаляет ценность высших учебных заведений. Однако единый ответ на вопрос о необходимости наличия у

специалиста транспортной отрасли диплома о высшем образовании найти не удалось. Одни уверены: приоритеты меняются и работодателям нужен высококвалифицированный специалист уже сегодня. Важны регулярная практика и опыт, которыми со студентами делятся в учреждениях среднего профессионального образования. Другие считают, что, несмотря на все плюсы системы СПО, ей никогда не удастся на равных состязаться с высшими учебными заведениями. «Конечно, востребованность в гражданской авиации и в транспортной отрасли в целом специалистов с СПО не ниже, чем специалистов с высшим образованием. Но каждый человек сам планирует свою профессиональную карьерную траекторию. Для удовлетворения своих самых высоких амбиций в отрасли, конечно же, надо иметь диплом о высшем профессиональном образовании», – резюмирует Александр Шмельков.

<http://transportrussia.ru/item/4896-karernaya-traektoriya.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ПРЯХИНА; 2019.04.11; КАКИЕ ПРОФЕССИИ БУДУЩЕГО МОЖНО ПОЛУЧИТЬ В БЕЛОРУССКИХ И РОССИЙСКИХ ВУЗАХ; КАК ПОПАСТЬ В ДЕСЯТОЧКУ

Профессии будущего уже сегодня можно получить в белорусских и российских учебных заведениях***

Электрозаправщик. Обслуживает заправки для электромобилей и беспилотников (включая беспилотные грузовые самолеты).

Строитель «умных» дорог. Знает, каким электронным оборудованием надо оснастить трассу. Это и адаптивное освещение дорог, и разметка, и технологии радиочастотной идентификации, и системы наблюдения, и датчики для контроля состояния дороги...

Куда пойти учиться? Московский государственный университет путей сообщения. МГТУ «СТАНКИН». Санкт-Петербургский политехнический университет. Белорусский государственный университет транспорта. Белорусская государственная академия авиации.

<https://rg.ru/2019/04/10/kakie-professii-budushchego-mozhno-poluchit-v-belorusskih-i-rossijskih-vuzah.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ОКЕАН ВОЗМОЖНОСТЕЙ; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «АРКТИКА – ТЕРРИТОРИЯ ДИАЛОГА»

На форум съехались ведущие российские и мировые эксперты в области освоения и изучения северных широт, главы арктических регионов и представители бизнеса.

В приветствии участникам и гостям форума Президент России **Владимир Путин**, в частности, отметил: «Подчеркну, Россия неизменно стремится укреплять взаимодействие с государствами Арктического региона. Убежден, только вместе мы сможем превратить Арктику в территорию мира, стабильности и партнерства. Тема нынешней встречи – «Арктика. Океан возможностей» – в полной мере отражает нашу готовность к такому многогранному равноправному сотрудничеству».

Первый день работы форума назвали «молодежным». Тем не менее темы, затронутые участниками дискуссий, оказались более чем серьезными. Это и перспективы развития Северного морского пути, и деятельность экологов, и проблемы освоения нефтегазовых месторождений, и поддержка молодежного предпринимательства, построение карьеры за полярным кругом и многое другое.

Центральным мероприятием второго дня форума стала пленарная дискуссия «Арктика. Океан возможностей». В ее работе приняли участие Президент России **Владимир Путин**, а также президенты Исландии, Финляндии, премьер-министры Норвегии и Швеции.

Открывая пленарное заседание, **Владимир Путин** напомнил, что в 2021 году Россия примет председательство в Арктическом совете. Он предложил всем странам –

участницам этой организации, а также другим государствам сотрудничество в Арктике. «Приоритеты нашего председательства – жизненно важные темы для развития Арктики: продвижение природо-сберегающих технологий во всех сферах – в промышленности, на транспорте и в энергетике. Именно на основе самых современных экологических стандартов мы сегодня реализуем наши проекты в Арктике, в том числе глобального значения», – отметил президент.

Владимир Путин сообщил, что уже в этом году Россия намерена подготовить и принять новую стратегию развития Российской Арктики до 2035 года. Она должна объединить мероприятия национальных проектов и государственных программ, инвестиционные планы инфраструктурных компаний, программы развития арктических регионов и городов.

По ключевым социально-экономическим показателям, по качеству жизни людей все арктические регионы необходимо вывести на уровень не ниже среднероссийского. Именно такая задача должна быть не только четко обозначена в новой стратегии развития Арктики, но и служить ориентиром для работы всех федеральных ведомств и региональных властей России, заявил президент.

Особое внимание, по мнению главы государства, следует уделить развитию транспорта и другой опорной инфраструктуры. Среди ключевых инфраструктурных проектов – строительство Северного широтного хода. Это железнодорожная магистраль, которая позволит приступить к эффективному освоению природных богатств Полярного Урала и Ямала, а в перспективе – и севера Красноярского края. Будет продолжена работа по развитию глобального транспортного коридора, включающего Северный морской путь, который будет действовать бесперебойно и круглогодично.

«В Послании Федеральному собранию 2018 года уже отмечалось, что наша цель – существенно нарастить здесь объем грузоперевозок, – сказал **Владимир Путин**. – Только по Севморпути планируется нарастить до 80 миллионов тонн уже к 2025 году. Еще 10-15 лет назад эта цифра казалась абсолютно недостижимой. Сейчас это реалистичная, просчитанная и предметная задача. По итогам прошлого года объем перевозок по Севморпути уже достиг 20 миллионов тонн. Это втрое выше советского рекорда, поставленного в 1987 году. Тогда Советский Союз провел по этому пути 6,5 миллиона тонн. А сейчас – двадцать».

«Для того чтобы этот глобальный транспортный коридор работал на полную мощность, – продолжил президент, – будем развивать коммуникационную и береговую инфраструктуру, включая портовые мощности, средства навигации, метеонаблюдения, обеспечения безопасности коммерческого плавания».

Владимир Путин пригласил зарубежных партнеров к совместной работе по созданию портов-хабов в конечных точках трассы, имея в виду Мурманский транспортный узел и портовую инфраструктуру в Петропавловске-Камчатском.

По словам главы государства, будет продолжено обновление ледокольного флота. «Сейчас здесь, где мы с вами находимся, в Петербурге, строят три новых атомных ледокола: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Всего же к 2035 году арктический флот России будет насчитывать не менее 13 тяжелых линейных ледоколов, в том числе девять атомных», – сказал президент.

Владимир Путин подчеркнул: задача – сделать Северный морской путь безопасным и выгодным для грузоотправителей, привлекательным как по качеству услуг, так и по цене. В частности, конкурентной и обоснованной должна быть плата за ледокольное сопровождение судов. Государство потому и вкладывает свои средства в эту сферу, чтобы минимизировать тарифную нагрузку на перевозчиков, на бизнес.

В заключение Президент России поблагодарил всех участников и гостей форума и выразил уверенность, что конструктивный диалог послужит укреплению добрососедских

отношений и доверия в Арктическом регионе, а значит, мирному и устойчивому развитию Арктики.

Свои позиции по развитию Арктики и сотрудничеству высказали президенты Исландии, Финляндии, премьеры Норвегии и Швеции.

В заключительный день форума состоялись ряд «круглых столов», на которых обсуждались актуальные вопросы всестороннего развития Арктического региона.

<http://transportrussia.ru/item/4893-ocean-vozmozhnostej.html>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ СМП БУДЕТ РАЗРАБОТАНА В ТЕЧЕНИЕ 2-3 МЕСЯЦЕВ – ТРУТНЕВ

Экономическая модель развития Северного морского пути (СМП) будет разработана в течение 2-3 месяцев. Об этом сообщила пресс-служба полпредства ДФО в четверг со ссылкой на вице-преьера, полномочного представителя президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева.

«Мы просили завершить эту работу достаточно оперативно: в течение двух-трех месяцев», – процитировала Трутнева пресс-служба полпредства.

По данным пресс-службы, поручение о подготовке экономической модели развития СМП было дано Министерству по развитию Дальнего Востока и Арктики, «Росатому» и **Министерству транспорта РФ** по итогам круглого стола, который прошел на атомном ледоколе «50 лет Победы». Там также пояснили ТАСС, что мероприятие прошло 7 апреля. Трутнев сделал акцент на том, что для развития направления принципиальное значение имеет строительство ледокола «Лидер», который дает возможность двигаться по Северному морскому пути с коммерческой скоростью.

Ожидается, что ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров. Стоимость одного судна ранее оценивалась в диапазоне от 70 млрд руб. до 100 млрд руб. Глава Росатома Алексей Лихачев в интервью ТАСС на Международном арктическом форуме сообщил, что на данный момент его строительство оценивается в 120 млрд рублей.

О Севморпути

Северный морской путь – судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5600 км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения.

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

ТАСС; ОЛЬГА ДЕДЯЕВА; 2019.04.11; ГЛАВА РОСАТОМА: МЫ СТАНЕМ ГОСГАРАНТИЯМИ ДЛЯ НЕДРОПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В АРКТИКЕ

Госкорпорация «Росатом», недавно наделенная полномочиями оператора развития Северного морского пути, уже начала работу для реализации проекта и подняла для себя целевые показатели по объему проводки судов по арктическому маршруту в 2024 году до 92,6 млн тонн с поставленных президентом 80 млн тонн в год. Глава госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев в интервью ТАСС в рамках Международного арктического форума рассказал, сколько ледоколов необходимо для выполнения амбициозных целей, кто будет финансировать проект развития Северного морского пути стоимостью 735 млрд рублей и какую роль сыграет Росатом в реализации арктических проектов других компаний.

– Алексей Евгеньевич, на панельной сессии вы сообщили, что Росатом и **Минтранс** наконец договорились о распределении полномочий в вопросе развития Северного морского пути. Как вы оцениваете результаты этой работы?

– У нас была серьезная дискуссия, которая проходила на уровне правительства – в нее глубоко вникли вице-премьеры Максим Алексеевич **Акимов**, Юрий Петрович Трутнев. Также президент регулярно информировался о ходе ведения работы, связанной с распределением полномочий между **Минтрансом** и Росатомом в качестве инфраструктурного оператора развития Северного морского пути. Мы очень удовлетворены результатами этой дискуссии – этот тот случай, когда были соблюдены все базовые подходы и принципы к распределению полномочий между федеральными органами, когда мы не ушли в формальное обсуждение, а разговаривали по сути.

Очень логично, что функции нормотворчества, регулирования, контроля остались за **Министерством транспорта**. Полномочия по поддержке и развитию инфраструктуры Северного морского пути закреплены за Росатомом, поскольку при создании госкорпорации подразумевалось управление государственными активами. И в этой связи мы будем отвечать не только за атомный ледокольный флот, но и за морские и припортовые каналы, навигацию, причальные стенки и прочую портовую инфраструктуру – то есть за все, что связано непосредственно с морским движением.

Стоит отметить, что и Министерство развития Дальнего Востока и арктических территорий взяло на себя ответственность по развитию северных территорий и дружелюбной состыковке всей инфраструктуры Северного морского пути – будь то транспортные магистрали, энергетические линии или территории проживания людей. Мы вместе должны сделать так, чтобы было комфортно реализовывать проекты в Арктике, и, конечно, учесть экологическую хрупкость региона.

– Когда Росатом приступит к практической части работы развития Северного морского пути и в чем задача этого года?

– Задача этого года состоит в отладке и запуске процессов взаимодействия. И это не просто какие-то документы о межведомственном взаимодействии. Во-первых, речь идет об организации нового формата ледового движения.

И уже сегодня работает штаб морских операций, в режиме реального времени вы можете посмотреть, какие ледоколы находятся в плавании, каким судам нужна ледовая поддержка, таким образом, вся система планирования ледовых проводок делается в режиме «одного окна»

Во-вторых, мы выстраиваем взаимодействие с другими ведомствами и по направлениям ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, снижения риска аварийности, оказания помощи в случае, если произойдет что-то непосредственно на воде, требующее вмешательства специальных служб. Это взаимодействие с МЧС, с погранслужбой, теми оперативными структурами, которые уже сейчас есть у крупных игроков, уже работающих в Арктике.

Но все наши перспективные планы основаны на развитии ледокольного флота. Мы очень ждем ввода в эксплуатацию в этом году первого универсального атомного ледокола «Арктика». В будущем году ожидаем ввод атомного ледокола «Сибирь», он уже спущен на воду. И считанные недели остаются до спуска на воду третьего ледокола этого проекта – ледокола «Урал», который должен быть введен в эксплуатацию в 2021 году. Все это, плюс продление срока службы наших действующих ледоколов до 2027 года позволяет нам говорить о реальности достижения поставленных перед нами целей.

Президентом в майском указе сформулирована задача выхода в 2024 году на объемы перевозки грузов по Северному морскому пути в 80 млн тонн. Мы видим чуть большую цель

– 92,6 млн тонн?

– 92,6 млн тонн, да. Я бы сказал, что это не какие-то фантазии. Это просчитанные объемы имеющихся месторождений. Но, как говорится, чтоб сказка стала былью, надо немало поработать. Поработать не только нам с точки зрения достижения вышперечисленных задач по организации морского движения, укрепления ледокольного флота, но и транспортным компаниям и ведомствам для создания инфраструктуры для вывоза сырья и достаточных портовых мощностей.

Мы понимаем, что если недропользователь не увидит нашей готовности вывезти добытое и произведенное им сырье, то и не будет с должной скоростью осваивать месторождения и развивать проекты. И в данном случае Росатом является олицетворением неких государственных гарантий для недропользователей, вкладывающих огромные инвестиции в арктические проекты.

– В какую сумму оцениваются мероприятия по развитию Северного морского пути?

– На сегодняшний день федеральный проект развития Северного морского пути утвержден в объеме финансирования 735 млрд рублей до 2024 года. Бюджетных денег в нем всего 274 млрд рублей. Более 460 млрд рублей должны вложить Росатом и недропользователи – «Новатэк», «Роснефть» и другие.

– Со стороны недропользователей инвестиции будут вкладываться в создание только портовой инфраструктуры?

– Не только портовой, речь идет о всей прилегающей инфраструктуре, без которой невозможно развитие Северного морского пути, – это порты, подъездные пути к портам, создание подходных морских каналов, ледозащитных сооружений. Конечно же, лидирующим инвестором в подходные морские каналы должно стать государство, так как именно государство – их собственник.

В финансировании этого большого проекта должен быть соблюден баланс. Примерно треть дает государство, примерно треть – Росатом на развитие атомного ледокольного флота и других компетенций, связанных с ледовым движением, оставшуюся треть должны вложить компании в портовую инфраструктуру – в те мощности, которые им необходимы для отгрузки произведенной ими продукции. Мы не должны перекладывать большую финансовую ответственность на компании, поскольку им может стать коммерчески неинтересно работать в Арктике. Но, с другой стороны, и Росатом не может максимально увеличивать свои инвестиции, потому что это приведет к росту тарифа на проводку судов по Северному морскому пути.

– С учетом больших инвестиций в проект заключение контрактов для проводки судов по Севморпути на какой срок вы считаете наиболее оптимальным? Могут ли вырасти тарифы?

– Да, мы получили дополнительные поручения от президента и по первоочередным действиям по созданию инфраструктуры, в частности, по порту Сабетта, терминалу Утренний, и по заключению долгосрочных контрактов на проводку грузов – взаимных обязывающих соглашений между недропользователями и Росатомом для того, чтобы в среднесрочной перспективе выстраивать взаимовыгодное сотрудничество. Это минимум должно быть в горизонте до 2025 года. Нам бы хотелось видеть, скажем, как минимум до 2030-го, но до 2024-2025 годов обязательно.

Говоря о тарифах, скажу, что формула тарифа и подходы к реализации этой формулы меняются каждый год и зависят от инвестиционных задач. Мы понимаем, что мы не можем уйти ниже своей себестоимости, а недропользователь не может возить товар по цене, не вмещающейся в глобальную ценовую политику. Но мы клиентоориентированная корпорация, у нас уже есть опыт заключения долгосрочных контрактов в этой области, и еще ни разу не было такого, чтобы мы не договорились о цене проводки.

– Сколько ледоколов должно быть у Росатома для достижения амбициозных целей по наращиванию объемов проводки судов по Северному морскому пути?

– Атомный ледокольный флот надо увеличивать. Те четыре ледокола, которые сегодня эксплуатируются, и еще три, которые будут введены в эксплуатацию до конца 2021 года, позволят нам достичь только целевых показателей 2024 года. Но мы понимаем, что прогнозируемые нами 92,6 млн тонн в 2024 году – это лишь база, на которую в дальнейшем будут накладываться новые большие проекты. И в среднесрочной перспективе – это международный транзит. Поэтому мы сейчас делаем все возможное для скорейшего начала строительства четвертого и пятого универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Ставим задачу ввести четвертый ледокол уже в 2024 году. Более того, скажу, что название этим ледоколам еще не придумали, но уже принято решение о схеме их финансирования. Объем финансирования на два ледокола составит 100 млрд рублей (примерно по 50 млрд рублей на каждый), из них 54 млрд рублей – деньги Росатома, 46 млрд рублей – бюджетные средства.

Но как только рынки Восточной и Юго-Восточной Азии станут более доступными, если мы сможем доказать конкурентоспособность Северного морского пути в сравнении с южными транспортными коридорами, объемы грузоперевозок резко возрастут. Чтобы с этим справиться, нам к 2035 году понадобятся пять наших универсальных атомных ледоколов, наш ледокол «50 лет Победы» и три сверхмощных ледокола «Лидер», которые позволят круглогодично с коммерческой скоростью обеспечивать проводку судов по Северному морскому пути, в том числе и в восточном направлении.

2035 год, как мне кажется, будет годом, когда ледоколы по Северному морскому пути будут ходить если не в режиме электричек, то уж точно с регулярностью, в традиционном нашем представлении о транспорте

– То есть девяти ледоколов будет достаточно для обеспечения потенциально растущего спроса на проводку судов в перспективе 10-15 лет?

– Да. Но хочу отметить, что для достижения цели должен быть построен новый флот. Я имею в виду не только ледокольный флот. На ледокольный флот у нас свои планы. А флот ледового класса. Это сухогрузы, контейнеровозы, соответственно, суда для перевозки СПГ, которые способны работать под прикрытием наших ледоколов, но все равно в суровых арктических условиях.

– За развитие неатомного флота тоже будет отвечать Росатом?

– Нет, я думаю, что это будет глобальный проект. И международные логистические компании в нем будут участвовать, и наши судовые компании, в частности «Совкомфлот», конечно же, сами недропользователи уже инвестируют активно в это. Пример с развитием восточного завода «Звезда» под эгидой «Роснефти» подчеркивает их интерес. Но мне кажется, что, конечно же, большой проект развития судового движения на Северном морском пути, без сомнения, глобальный и с привлечением целого ряда международных игроков.

– В следующем году Росатом планирует законтрактовать строительство ледокола «Лидер». В какую сумму в ценах 2019 года оценивается его строительство?

– Стоимость ледокола «Лидер» мы оцениваем сегодня в районе 120 млрд рублей. И конечно же, очень надеемся, что выйдем до конца этого года на запуск проекта и на полную его реализацию с 2020 года на заводе «Звезда».

– Как будет финансироваться строительство первого «Лидера»?

– Президентом было принято решение, что первый ледокол «Лидер» будет строиться на бюджетные деньги. И я считаю это решение абсолютно правильным, потому что риски запускать первый «Лидер» в коммерческое финансирование слишком велики. К настоящему времени у нас даже нет технического проекта, он должен быть готов в течение этого года.

Финансирование проекта строительства ледокола «Лидер» начнется со следующего бюджетного года. Примерно в 2021-2022 годах мы сможем прогнозировать сроки исполнения серийных образцов этого проекта – второго и третьего «Лидера». Их

строительство будет вестись на паритетных началах между бюджетом и Росатомом.

– Нет ли у Росатома опасений, что сроки строительства «Лидера» могут быть затянуты или стоимость реализации проекта увеличена из-за отсутствия у «Звезды» компетенций в строительстве атомных ледоколов?

– Осторожность есть всегда.

Но совершенно точно можно сказать, что сегодня нет ни одной верфи в мире, где есть опыт, хотя бы приближенный к тому, который необходим для создания ледокола «Лидер». Поэтому в этом смысле выбор «Звезды» в качестве верфи для создания супермощного ледокола «Лидера» оправдан тем, что завод находится на подъеме, в стадии развития, а также у него нет территориальных ограничений, которые есть сегодня на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге.

А вот строительство четвертого и пятого универсальных ледоколов проектов 22220, как и ледоколов «Арктика», «Урал» и «Сибирь», будет вестись на Балтийском заводе.

– В связи с прогнозируемым ростом объема грузоперевозок по Северному морскому пути не планирует ли Росатом отказаться от круизов на ледоколах на Северный полюс?

– Я думаю, что, наоборот, возможность побывать на Северном полюсе с туристическими целями с увеличением ледокольного флота будет только расти. Но только в летнее время, зимой ледоколы нужны для коммерческой эксплуатации. Кроме этого, без сомнения, новые ледоколы будут более комфортны для туристов, но пока и в будущем мы намерены для этих целей использовать только действующий «50 лет Победы».

Сейчас мы возим туристов на Северный полюс с июня до конца августа, когда в Арктике лето и по маршруту Северного морского пути сходят льды – в результате отпадает необходимость в проводке судов ледоколами. Чтобы атомоход не простаивал, люди имели работу, было принято решение об организации круизных поездок. За период так называемой «чистой воды» мы успеваем сделать три-четыре туристических рейса.

– У структур Росатома также есть в Арктике проект создания горнодобывающего комплекса на базе Павловского месторождения на Новой Земле, проектирование которого должно было завершиться в этом году. В какую сумму оцениваете реализацию проекта с учетом уже проведенной работы?

– Да, мы по-прежнему сохраняем интерес к этому проекту, он может стать и нашим собственным вкладом в увеличение объемов грузооборота в Арктике. Для реализации проекта по добыче свинца, цинка и серебра на Павловском месторождении на Новой Земле мы должны подстроить экономику проекта и технические детали проекта под климатические реалии региона. Из-за удаленности месторождения от Большой земли и необходимости работать по вахтовому методу стоимость работ вырастает в 2,5 раза. Поэтому мы рассматриваем варианты использования плавучих источников энергии или размещения обогатительных мощностей непосредственно на плавучем объекте, что позволит нам собрать их в комфортных заводских условиях, а затем привести на Новую Землю и просто подключить к производственному процессу. Нет пока решения по портовой инфраструктуре, необходима государственная поддержка в этом вопросе.

Общий объем инвестиций в проект создания горнодобывающего комплекса на базе Павловского месторождения без портовой инфраструктуры мы оцениваем в районе 22-25 млрд рублей. Но хочется за счет специальных решений удешевить проект, поэтому мы сейчас работаем над контрактами off-take (соглашения на будущие закупки – прим. ТАСС). Их заключение позволит сделать проект более привлекательным с экономической точки зрения.

– Есть интерес к проекту со стороны зарубежных инвесторов?

– И западные наши партнеры интересуются, и китайские друзья к нему интерес проявляют. Я думаю, что в течение ближайшего года проект сложим и пойдем, с кем и на каких условиях он будет реализован. Пока переговоры еще не закончены.

– Строительство первого плавучего энергоблока (ПЭБ) «Академик Ломоносов» практически подошло к концу. Как вы оцениваете ход этой работы?

– Строительство ПЭБ «Академик Ломоносов» действительно большой и крайне интересный для нас опыт.

У нас есть еще примерно полтора-два месяца для того, чтобы провести испытания работы энергоблока, а ближе к осени ПЭБ будет направлен в Певек на Чукотку. До конца этого года «Академик Ломоносов» будет подключен к береговой инфраструктуре и даже начнет выдавать в сеть Певека первые киловатты

У нас нет сомнений, что мы до конца года это сделаем.

– Целесообразно ли, на ваш взгляд, строить плавучие энергоблоки для их размещения в других Арктических регионах для замещения дизельной генерации или для обеспечения электроэнергией нефте- и газодобывающих платформ на шельфе Арктики?

– Мы эту идею поддерживаем, и у нас уже есть технологическая возможность реализовывать такие проекты разной мощности. Например, «Академик Ломоносов» состоит из двух блоков по 35 МВт, есть решение по автономным атомным источникам энергии большей мощности с реакторами РИТМ-200, у нас есть проекты источников энергии мощностью 6-8 МВт. И сейчас мы работаем над созданием реакторов мощностью около 1 МВт. Это достаточно большая линейка автономных ядерных источников энергии. Мы сейчас ведем переговоры и с полярными регионами, и с рядом компаний о поставке таких источников. Нужно, чтобы сформировался спрос.

– Речь идет о российских регионах?

– Пока российских. Хотя к плавучему энергоблоку «Академик Ломоносов» проявляет интерес большое количество зарубежных партнеров. Огромное количество международных делегаций уже посетило плавучую АЭС.

У нас народ шутит, что нужно было продавать на экскурсию по плавучей атомной станции билеты, тогда бы мы окупили ее строительство еще к началу генерации электроэнергии и тепла. Но мы, как я уже говорил, клиентоориентированы и открыты, поэтому – всегда добро пожаловать на наши атомные объекты.

<https://tass.ru/opinions/interviews/6319570>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; В РФ СОЗДАЕТСЯ КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПРОВЕДЕНИЮ МАТЧЕЙ ЕВРО-2020 – ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** подписал постановление о создании координационного совета по подготовке и проведению в России матчей чемпионата Европы 2020 года, сообщается на официальном интернет-портале правовой информации. Матчи ЧЕ-2020 пройдут в 12 городах, в их числе Санкт-Петербург, который примет четыре матча турнира, включая один четвертьфинал.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.04.11; ИГРА БЕЗ ГРАНИЦ; ГОСДУМА ВВОДИТ БЕЗВИЗОВЫЙ ВЪЕЗД В РОССИЮ НА ЕВРО-2020

Иностранцы зрители матчей чемпионата Европы по футболу, которые пройдут в 2020 году в Санкт-Петербурге, смогут приехать в Россию без виз. Эта и другие нормы содержатся в пакете законопроектов, который Госдума приняла во втором чтении.

В Россию можно будет прибыть по документам, удостоверяющим личность, и паспорту болельщика. Такая практика зарекомендовала себя в ходе проведения в нашей стране чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Кроме того, в законопроекте предлагается разрешить бесплатный проезд в пределах Санкт-Петербурга и Ленинградской области автомобильным транспортом (кроме легкового такси) в городском и пригородном сообщении, а также электричками по маршрутам УЕФА. Это распространяется и на проезд в метрополитене.

В поправках кабинета также говорится об освобождении от уплаты налогов и сборов в связи с подготовкой к матчам и о введении госрегулирования стоимости гостиничного обслуживания.

<https://rg.ru/2019/04/10/reg-szfo/gosduma-vvodit-bezvizovyj-vezd-v-rf-na-evro-2020.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПОПРАВКИ ПРАВИТЕЛЬСТВА К ЗАКОНУ О ГОСЗАКУПКАХ БУДУТ РАССМОТРЕНЫ ДУМОЙ В ПРИОРИТЕТНОМ ПОРЯДКЕ – ВОЛОДИН

Оперативное принятие поправок к закону о госзакупках позволит эффективно реализовывать **нацпроекты**, заявил председатель Государственной Думы Вячеслав Володин.

«У нас в этом году начинают реализовываться **нацпроекты** (...) Если только мы принятие этого закона затянем, тогда у нас все национальные проекты, госпрограммы будут реализовываться по старому законодательству. А старое законодательство, откровенно говоря, имеет большие изъяны, которые ведут к затягиванию процедур», – сказал В.Володин в среду на встрече со студентами Санкт-Петербургского Гуманитарного университета профсоюзов.

Спикер Госдумы также напомнил, что депутаты в четверг планируют в первом чтении рассмотреть правительственный законопроект о поправках, совершенствующих 44-ФЗ в госзакупках.

По словам В.Володина, если законопроект получит поддержку нижней палаты, он будет поставлен в приоритетную повестку на следующую неделю «с тем, чтобы до конца недели попробовать принять его». Рассмотреть законопроект необходимо в приоритетном порядке для эффективной реализации **нацпроектов** и госпрограмм, добавил он.

В.Володин также напомнил, что в Государственной Думе действует рабочая группа, которая занимается анализом и совершенствованием процедур закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, и отметил, что, скорее всего, при принятии законопроекта в первом чтении будет также принято постановление о том, что ко второму чтению «все предложения рабочей группы должны быть рассмотрены».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОГОВОРИЛОСЬ С НЕФТЯНЫМИ КОМПАНИЯМИ О СНИЖЕНИИ ЦЕН НА ЛЕТНЕЕ ДТ ДО УРОВНЯ ОКТЯБРЯ 2018Г

Правительство договорилось с нефтяными компаниями о снижении цен на летнее дизельное топливо до уровня октября 2018 г., сообщил вице-премьер РФ Дмитрий Козак на совещании с президентом РФ Владимиром **Путиным**.

На совещании В. поставил перед вице-премьером вопрос о том, что цены на бензин и дизельное топливо значительно выросли по сравнению с весной 2018 года. «Я смотрел статистику, летняя дизелька подорожала на 7% по сравнению с весной прошлого года, а зимний дизель – на 8% по сравнению с весной прошлого года», – отметил президент РФ.

Д.Козак заверил президента, что цены на летнее дизельное топливо пока расти не будут. «С нефтяниками буквально в понедельник мы еще раз встречались, договорились, что они сейчас используется летний дизель, они вернут цену на летний дизель к ценам октября прошлого года. Это возможно, потому что себестоимость производства летнего дизеля ниже», – сказал Д.Козак.

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; ПЕСКОВ НЕ СТАЛ КОММЕНТИРОВАТЬ СИТУАЦИЮ ВОКРУГ ВЫХОДА SHELL ИЗ ПРОЕКТА «БАЛТИЙСКИЙ СПГ»

Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков не стал комментировать ситуацию вокруг выхода Shell из совместного с «Газпромом» проекта «Балтийский СПГ».

«Это корпоративная тема, поэтому нужно обращаться в «Газпром». Было бы неправильно из Кремля это комментировать», – сказал он журналистам.

О выходе из проекта англо-голландская Shell сообщила 10 апреля, объяснив этот шаг решением «Газпрома» изменить концепцию развития проекта. В 2015 году компания Shell стала единственным партнером «Газпрома» в «Балтийском СПГ», в 2018 году началась разработка технического проекта. Первоначально Shell оценивала мощность завода в 10 млн тонн СПГ в год с возможным последующим увеличением мощности до 13 млн тонн.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.11; РОГОЗИН СФОРМИРОВАЛ «ПУЛ ДРУЗЕЙ РОСКОСМОСА»

Госкорпорация «Роскосмос» по поручению гендиректора Дмитрия Рогозина сформировала «пул друзей Роскосмоса» из представителей предприятий ракетно-космической отрасли, представителей институтов развития и бизнеса, говорится в документе госкорпорации, имеющемся в распоряжении РИА Новости.

В «Роскосмосе» РИА Новости подтвердили создание такой рабочей группы.

«Сформировать рабочую группу («пул друзей Роскосмоса») из представителей госкорпорации «Роскосмос», ее организаций, рабочих групп НТИ Агентства стратегических инициатив (Автонет, Аэронет, Маринет, Спейснет), других институтов развития, а также представителей бизнеса для определения возможной роли госкорпорации «Роскосмос», ее целей и задач в области разработки и использования беспилотного транспорта и роботизированных систем», – говорится в документе.

В состав группы, в частности, вошли НПО «Автоматики», «Российские космические системы», рабочие группы НТИ, Фонд «Сколково», НП «ГЛОНАСС», представители бизнеса, **Минтранса**.

«Друзьям Роскосмоса» поручено определить перечень пилотных проектов в области беспилотного транспорта (автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и речного), сроки их реализации и кооперацию исполнителей, реализация которых позволит госкорпорации предоставлять коммерческие услуги на основе спутниковых технологий.

Очередная встреча группы состоится 23 апреля во время выставки навигационных технологий «Навитех».

<https://ria.ru/20190411/1552568325.html>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/nauka/pul-druzej-roskosmosa-sformirovan/>

ТАСС; 2019.04.11; БЕГЛОВ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ НУЖДАЕТСЯ В КОМПЛЕКСНОМ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга требует синхронизации маршрутов всех видов городского общественного транспорта: автобусное, трамвайное, и пригородное железнодорожное сообщение в увязке с расширяющейся сетью городского метрополитена, сообщил журналистам в четверг врио губернатора города Александр Беглов при осмотре строящейся станции метро «Проспект Славы».

«Стратегию развития городской транспортной инфраструктуры нужно корректировать. Инфраструктура должна развиваться гармонично: электрички, метро, трамваи и автобусное сообщение нужно объединить в единую транспортную схему. Самое главное – искать возможности привлечения федеральных средств на реализацию инфраструктурных проектов. С РЖД нам это удалось сделать, также мы ведем переговоры с **Минтрансом** России», – сказал он.

Решение проблемы

Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области совместно с областными властями и **Росавтодором** разрабатывает обновленную Объединенную комплексную транспортную схему, которая призвана синхронизировать

градостроительное и транспортное планирование на территории города и области. Новая редакция проекта будет представлена на координационном совете по развитию транспортной системы регионов не позже мая 2019 года, предварительная стоимость его реализации оценена в 109,2 млн рублей.

«Цель документа – определение оптимального варианта градостроительного развития Санкт-Петербургской агломерации путем синхронизации территориального планирования в части развития транспорта, оптимизации спроса и предложения на передвижение, увязки текущих и прогнозных территориальных, временных, финансовых ресурсов, требуемых для развития транспортной инфраструктуры. В границы территории проектирования, Санкт-Петербурга, вошли районы Ленинградской области, прилегающие к городу», – отметил генеральный директор Дирекции Кирилл Поляков.

Координация и взаимодействие

Городским властям также стоит способствовать более плотному взаимодействию частных перевозчиков с муниципальными в части синхронизации расписания, организации новых транспортно-пересадочных узлов, позволяющих переключать пассажирские потоки с одних транспортных сетей на другие, сказал ТАСС директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Константин Трофименко. «Стоит отметить направления между центром и спальными районами города, например из Кудрово и Мурино, которые лишены качественной транспортной связи, проблему можно решить за счет организации дополнительного скоростного трамвайного или автобусного сообщения», – отметил он.

По мнению эксперта межрегионального объединения «Город и транспорт» Владимира Валдина, для более эффективного транспортного планирования в Санкт-Петербурге и области стоит рассмотреть возможность создания органа, координирующего работу профильных комитетов, ответственных за транспортное планирование, развитие инфраструктуры и застройщиков города. «Думаю, решением может стать создание административного органа, координирующего все уровни транспортного планирования и эксплуатации общественного транспорта. Требуется более тесная синхронизация между строительным и транспортным планированием», – сказал эксперт ТАСС.

<https://tass.ru/v-strane/6325523>

ТАСС; 2019.04.11; БЕГЛОВ ВОЗЬМЕТ НА ЛИЧНЫЙ КОНТРОЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА ПО ПРОГРАММЕ РЖД В ПЕТЕРБУРГЕ

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов возьмет на личный контроль строительство первого путепровода через железную дорогу и станции в районе Новой Лахты, который будет создан по программе «Российских железных дорог» (РЖД) в городе до 2024 года. Об этом он сообщил в четверг на своей странице в соцсети «ВКонтакте».

Беглов и глава РЖД Олег Белозеров 5 апреля обсудили программу развития петербургского железнодорожного узла, которая рассчитана до 2024 года. По ней в развитие железнодорожного сообщения в городе РЖД вложит 88 млрд рублей, из городского бюджета в рамках софинансирования будет выделено 30 млрд рублей. 10 апреля Беглов обсудил эти планы с президентом РФ Владимиром Путиным, который поддержал развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

«Уже есть договоренность о строительстве до 2024 года шести новых путепроводов, это будут станции, мосты и пешеходные переходы. Первой будет станция и переход на Новой Лахте, уже в этом году закончим проектирование, в следующем начнем строить. Буду контролировать лично», – написал Беглов.

Он отметил, что петербургские власти также намерены построить в городе еще 11 путепроводов. «Начинаем проводить консультации по федеральному софинансированию строительства еще 11 путепроводов. Эти меры в комплексе улучшат ситуацию по дорожной сети», – добавил врио губернатора.

Кроме того, уточнил Беглов, что в рамках программы РЖД также будет развивать пригородное железнодорожное сообщение. В частности, компания планирует проложить два новых пути и организовать тактовое движение поездов в направлении города Тосно в Ленинградской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6321991>

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.04.11; ТУРОПЕРАТОРЫ, ЖУРНАЛИСТЫ И БЛОГЕРЫ ИЗ ЯПОНИИ ПРОЕДУТ ПО ТРАНССИБУ

Информационный тур по Транссибирской железнодорожной магистрали с участием представителей средств массовой информации, туроператоров и блогеров из Японии стартует 13 апреля.

Минэкономразвития Амурской области сообщает, что 16 апреля гостей из Японии встретят в Благовещенске. Железнодорожный информационный тур по Транссибу организован Ростуризмом совместно с МИДом России и РЖД.

Японская делегация проедет с 13 по 26 апреля по маршруту Владивосток-Хабаровск-Благовещенск-Чита-Иркутск-Казань-Москва с однодневными остановками в городах по пути следования.

«Поезд с делегацией прибывает в Благовещенск 16 апреля. В Амурской областной научной библиотеке состоится b2b-встреча с участием амурских туроператоров, Минэкономразвития, дирекции по охране и использованию объектов животного мира и особо охраняемых природных территорий, Хинганского и Зейского заповедников», – говорится в сообщении.

Также гостям покажут главные достопримечательности амурской столицы, в музее «Дом Саяпина» состоится чайная церемония.

Как сообщалось, в 2017 году Ростуризм и японское агентство по туризму подписали ряд документов, направленных на развитие конструктивных отношений между Россией и Японией в сфере туризма.

Между РЖД и министерством транспорта Японии была достигнута договоренность об увеличении объема поставок японских товаров в мультимодальном сообщении через дальневосточные порты России и Транссиб. Этот маршрут позволяет сократить транзитное время в 2-2,5 раза по сравнению с традиционным морским путем.

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; СБЕРБАНК ПОЛУЧИТ КОНТРОЛЬНУЮ ДОЛЮ «ЦЕНТРА РЕЧЕВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ» – СМИ

Сбербанк получит 51% «Центра речевых технологий» (ЦРТ), разрабатывающего системы распознавания голоса и лиц, пишет газета «Ведомости» со ссылкой на источники.

В настоящее время ЦРТ почти полностью принадлежит Газпромбанку. В результате сделки Сбербанк получит 51% центра. Помимо Сбербанка, по данным издания, долю в ЦРТ получит венчурный фонд Digital Horizon. Он инвестирует в высокотехнологические b2b-проекты в Европе, России и Израиле, а один из основателей фонда – Олег Ваксман был зампредом правления Газпромбанка до декабря 2018 года. У фонда Digital Horizon в ЦРТ будет 10%, пишет газета.

ЦРТ занимается разработкой систем распознавания и синтеза речи, а в последние годы также сосредоточился на лицевой биометрии. Технологии ЦРТ по распознаванию лиц и компьютерному зрению участвуют в создании интеллектуальной системы безопасности для умного города в Санкт-Петербурге, также компания сделала собственную платформу распознавания лиц для аэропортов.

У Сбербанка есть собственная биометрическая система, собирающая данные граждан, напоминает издание. Среди прочих возможностей по распознаванию ЦРТ потенциально может дать Сбербанку перспективные технологии перевода речи в текст (speech-to-text) и основу для создания голосового помощника, заявил газете Александр Ханин, основатель и

гендиректор VisionLabs, чью технологию Сбербанк использует для распознавания лиц. Впервые о намерении Сбербанка купить ЦРТ за пять миллиардов рублей сообщило агентство Рейтер в октябре прошлого года. Собеседник газеты подтвердил, что такая оценка всей компании используется сейчас при подготовке соглашения. Сотрудник другой компании на рынке биометрических технологий оценил ЦРТ существенно выше, поскольку компания присутствует на международном рынке.

ТАСС; 2019.04.11; СООБЩЕНИЕ НЕНЕЦКОГО АО С ДРУГИМИ РЕГИОНАМИ ПРЕКРАЩЕНО ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕПРАВЫ В КОМИ

Автотранспортное сообщение Ненецкого автономного округа с другими регионами страны прекращено в среду после закрытия ледовой переправы через Печору в районе поселка Усть-Уса (Республика Коми). Об этом сообщил ТАСС начальник отдела транспорта и связи администрации г. Усинска Артур Аветисян.

Ненецкий автономный округ не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами страны. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации по реке Печоре и морю, а также частично по зимнику (сезонной дороге) Нарьян-Мар – Усинск, полностью сообщение с регионами открывается после ввода в строй ледовой переправы в районе Усть-Усы.

«Переправу в районе Усть-Усы закрыли, сегодня подписаны документы», – сказал Аветисян.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе администрации Ненецкого АО, зимник будет продолжать функционировать, пока позволят погодные условия, до переправы на Печоре. «Но сообщение с другими регионами теперь закрыто. По плану, зимник будет функционировать до 26 апреля, если позволит погода», – сказали в пресс-службе.

Зимник Нарьян-Мар – Усинск был открыт для движения всех видов транспорта 29 декабря 2018 года, переправа в районе Усть-Усы была открыта 10 января 2019 года.

<https://tass.ru/v-strane/6319291>

РИА НОВОСТИ; ОЛЬГА ЕРАЧИНА; 2019.04.11; УРАЛЬСКИЙ ДЕПУТАТ ОБЪЯСНИЛА СЛОВА О ЛЬГОТНОМ ПРОЕЗДЕ ДЛЯ СТУДЕНТОВ

Депутат гордумы Екатеринбурга Елена Дерягина считает, что льготный проезд больше нужен пенсионерам, чем студентам.

Третьего апреля в Екатеринбургской городской Думе состоялось заседание, где обсуждалась инициатива организовать для студентов-очников бесплатный проезд в муниципальном общественном транспорте. По сообщению регионального информагентства «Накануне.ru», Дерягина выступила против того, чтобы студенты-очники бесплатно ездили на общественном транспорте. Депутат считает, что у них зачастую есть возможность даже приобрести себе автомобиль. В среду заявление Дерягиной заметили в СМИ и социальных сетях. Оно вызвало общественный резонанс.

«У нас прошел разговор с товарищем Пирожковым о том, что студенты просят сделать бесплатный проезд на транспорте. Я задаю вопрос ему в ответ: «А почему для студентов?» Сегодня студент может пойти и работать. У нас даже в советское время студенты бесплатно никогда не ездили. У нас никогда не было бесплатного проезда для студентов. Я сказала, что сегодня точно так же просят пенсионеры сделать бесплатный проезд в транспорте», – сказала Дерягина РИА Новости в среду.

Депутат добавила, что пенсионеры больше нуждаются в бесплатном проезде, чем студенты, которые могут работать в свободное от учебы время. Но, по словам Дерягиной, в бюджете нет денег для того, чтобы организовать льготный проезд для пенсионеров или студентов.

Она также подчеркнула, что вопрос транспортных льгот для студентов – это вопрос федерального уровня, и местные власти им заниматься не могут.

Пресс-секретарь свердловского регионального отделения партии Максим Бестфатер ранее сообщил РИА Новости, что партия не поддерживает такое мнение. Он также призвал не относиться серьезно к словам Дерягиной, так как они, по словам Бестфатера, были сказаны с иронией.

В феврале Дерягина прославилась тем, что на заседании комиссии по образованию предложила рассмотреть вопрос об отмене бесплатного питания для учеников с первого по четвертый классы. Инициативу она аргументировала тем, что субсидии на питание составляют порядка миллиарда рублей, что соотносится с затратами на строительство одной школы. Депутат предложила обязать родителей самостоятельно оплачивать питание детей и оставить лишь адресную помощь для детей-инвалидов и многодетных семей. В департаменте образования РИА Новости сообщили, что такой вариант не рассматривают. Свердловское отделение ЕР также выступило против отмены бесплатного питания для младших классов.

<https://ria.ru/20190410/1552555587.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ПОРЯДОК РАСЧЕТОВ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о совершенствовании системы расчетов платы юридических лиц за услуги транспортной инфраструктуры.

Проект федерального закона «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» разработан Минтрансом России во исполнение поручения Президента РФ по вопросу определения органа исполнительной власти, уполномоченного на формирование списков обязательных услуг автовокзалов, тарифов и сборов на обязательные платные услуги, а также на утверждение федеральных правил формирования таких тарифов и сборов.

Порядок расчетов

<http://transportrussia.ru/item/4890-poryadok-raschetov.html>

ИНТЕРФАКС; КРИСТИНА БОЧАРНИКОВА; 2019.04.11; НОВАЯ ЦЕНА СКОРОСТИ

В ГИБДД предложили в 6 раз увеличить штраф за превышение скорости на 20-40 км/час в России. В Госдуме у инициативы есть противники.

Увеличить штраф в 6 раз за превышение скорости на 20-40 км/час на общественных слушаниях в Госдуме предложил заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ Олег Понарьин. Таким образом, штраф может вырасти с 500 до 3 тыс. рублей.

«Это, с одной стороны, позволит сдерживать постоянный рост количества нарушителей. С другой стороны, мы консультировались с Федеральной службой судебных приставов, и это даст им возможность в упрощенном режиме взыскивать долги по штрафам», – отметил Олег Понарьин.

Кроме того, госавтоинспекция предложила лишить водителей, неоднократно превышавших скорость, возможности платить штраф с 50-процентной скидкой.

«Также, по нашему мнению, целесообразно ввести увеличенный размер штрафа для систематических нарушений скоростного режима начиная с нарушения на 20 км/час», – добавил Олег Понарьин.

При этом спикер отметил, что ГИБДД предлагает отложить хотя бы на два года снижение с 20 км/час до 10 км/час нарушения скоростного режима, начиная с которого накладывается штраф. По его словам, за этот срок нужно провести мониторинг скоростных режимов и привести обстановку дорог в соответствие с реальными условиями.

В свою очередь исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** РФ Григорий Волков подчеркнул, что министерство поддерживает снижение превышения скоростного режима до 10 км/ч, начиная с которого накладывается штраф.

«Отдельно нужно обсудить предложение Евгения Сергеевича (Москвичева, председателя комитета Госдумы по транспорту – ИФ) о том, что на трассах (ограничение без штрафа), возможно, должно сохраняться в пределах 20-километрового диапазона, а в городах и населенных пунктах абсолютно точно этот показатель не должен превышать десять км/час», – сказал Григорий Волков.

Разделились мнения по поводу инициативы у представителей ОНФ. Одни опасаются, что повышение штрафов спровоцирует новые ДТП.

«Повышение штрафов, возможно, и будет эффективным. Но, с другой стороны, люди знают, где находятся камеры, будут проезжать эти места максимально аккуратно, снижая скорость. Не исключено возникновение из-за этого новых ДТП, когда человек притормозит, и в него въедут другие, которые не знают о камерах. Если посмотреть на статистику, такие ДТП, к сожалению, встречаются», – рассказал Interfax-Russia.ru координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутат Госдумы Александр Васильев.

Спикер также считает неоправданным шестикратное повышение штрафа.

«Повышение штрафа в 6 раз – это безумие. Не исключено, что инициатива продиктована желанием наполнить бюджет за счет нарушений. Наши автомобилисты выучили, где какая камера находится и при какой скорости она срабатывает. Навигаторы и карты, установленные на телефонах, помогают в этом. Так что доходы бюджетов субъектов от фиксации превышения скорости стали падать. Я считаю, что все меры, которые прописаны в КоАП, должны быть нацелены на то, чтобы наказать человека за правонарушение, а не на то, чтобы пополнить бюджет того или иного субъекта. Если бы ГАИ хотела заняться вопросами безопасности, стоило бы прибегнуть к другим мерам, которые реализованы в Европе, например, скрытое патрулирование», – отметил Александр Васильев.

В то же время, некоторые эксперты готовы поддержать нововведение, если это поможет снизить количество несчастных случаев на дорогах.

«Нужно беспокоиться о том, чтобы люди не гибли на дорогах. Если эта мера сохранит хотя бы одну жизнь, то она будет оправдана. В западных странах подобные штрафы намного выше. В России в среднем каждый год в ДТП получают травмы различной степени тяжести около 200 тыс. человек, из них около 20 тыс. погибают. Так что причина повышения штрафов понятная», – рассказал Interfax-Russia.ru Член Центрального штаба ОНФ, первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов.

Однако в Госдуме нашлись и противники нововведения, которые предложили вместо повышения штрафов привести в порядок дороги.

«Пусть сначала дороги приведут в порядок», – прокомментировал инициативу председатель комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев.

В свою очередь зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский отметил, что представители профильных министерств не убедили присутствующих, что предлагаемая мера о снижении ненаказуемого порога позволит повысить безопасность на дорогах.

«Партийный проект «Единой России» «Безопасные дороги» выступает против внесения поправок в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) о введении нового штрафа за превышение скорости водителями автотранспорта», – заявлял зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Как подчеркнул представитель «Единой России», при принятии решения о снижении «ненаказуемого порога» в обязательном порядке должна быть предусмотрена возможность для водителей оспаривать вынесенные в автоматическом режиме постановления.

«Мы говорим о справедливости наказания. А о какой справедливости можно говорить, если у гражданина нет возможности оспорить предъявляемое нарушение? И ведь у камер есть погрешность, камеры неквалифицированно установлены, просто некорректно работают, а гражданин не может защититься», – пояснял спикер.

Он отметил, что в случае принятия решения о снижении планки наказания неучтенным окажется мнение миллионов россиян.

Первый замглавы комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков также не поддержал предложение ГИБДД. Он считает, что за превышение скорости на 20-40 км/час можно увеличить штраф до 1 тыс. рублей, а за превышение на 10 км/час он должен остаться в пределах 500 рублей.

«Когда правительство внесет, мы будем рассматривать с точки зрения здравого смысла», – сказал Лысаков «Интерфаксу».

Замглавы комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, координирующий проект «Единой России» под названием «Безопасные дороги», поддержал своих коллег, заявив, что «единороссы» также выступают против предложения ГИБДД.

«Откуда взялась сумма именно в 3 тыс. рублей? Почему не 2 тыс., не 5 тыс., не 10 тыс.?», – сказал Владимир Афонский.

По его мнению, в предложении Госавтоинспекции цифра в 3 тыс. рублей ничем не обоснована и в буквальном смысле «взята с потолка».

Между тем, в ГИБДД пояснили, что предложили повысить штрафы именно до 3 тыс. рублей по совету Федеральной службы судебных приставов (ФССП). Эту сумму судебные приставы могут взыскать без возбуждения исполнительного производства.

Глава ГИБДД РФ Михаил Черников отметил, что штрафы могут повысить уже в 2019 году. По его словам, каждый километр превышения максимального скоростного режима повышает риск смерти при аварии на 3% и, соответственно, при превышении на 20 км/ч риск возрастает на 60%.

Как сообщалось, в середине декабря 2018 года правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД (ГИБДД) и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях и введению штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч.

В настоящее время превышение разрешенной скорости в пределах 20 км/ч штрафами не облагается. 27 декабря **Минтранс** поддержал это предложение. В «Единой России» выступили против инициативы.

«Думаю, что **Минтранс** будет поддерживать снижение нештрафуемого порога до +десяти км/ч к существующему ограничению скорости. Если мы повспоминаем, как это устроено в других странах, то, как правило, предел для нештрафуемого порога – это +десять км/ч. А традиционно это +пять км/ч – или даже нет нештрафуемого порога. В свое время это решение принималось, когда мы в определенной степени снижали скорости, но давали больше нештрафуемый порог. Мне кажется, что сейчас мы пришли к тому, что такое решение принять возможно», – рассказывал журналистам глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих**.

<http://www.interfax-russia.ru/view.asp?id=1022062>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.04.11; МОСКВИЧЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПОВЫСИТЬ МАКСИМАЛЬНО РАЗРЕШЕННУЮ СКОРОСТЬ НА ЗАГОРОДНЫХ ТРАССАХ

Скоростной режим 70-х годов, где максимальная скорость 90 км/ч, должен уйти в историю. Об этом заявил глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев в рамках общественных слушаний, посвященных мерам по ужесточению ответственности водителей за нарушения скоростного режима.

Ранее представители МВД и **Минтранса** рассказали о своих предложениях, устанавливающих административную ответственность за превышение разрешенной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10, но не более 20 км/ч. По словам Москвичева, необходимость такого шага не обоснована.

«Мы сознательно делали ненаказуемым порог превышения максимально разрешенной скорости до 20 км/ч, прекрасно понимая, что такое отклонение не даст увеличения дорожно-транспортных происшествий, – пояснил он. – И мы видим, что это так. По факту люди сегодня ездят со скоростью 110-120 км/ч».

Он напомнил, что такая скорость разрешена в большинстве стран Европы, тогда как Россия продолжает придерживаться нормативов, разработанных в 70-е годы.

«Пора забыть о скоростном режиме 70-х годов, где максимальная скорость была 90 км/ч и были не дороги, а направления, – подчеркнул он. – Нам надо максимально приводить дороги к современному нормативному состоянию, чтобы они по качеству не уступали европейским, и переходить на более высокий скоростной режим».

При этом, отметил Москвичев, парламентарии готовы обсуждать снижение ненаказуемого лимита скорости в городе, но на загородных трассах должна быть повышена максимально разрешенная скорость на 20-30 км/ч и сохранен ненаказуемый лимит.

«Автомобили, которые сегодня выпускаются, имеют спидометры 2-го и 3-го класса точности, там есть отклонения», – пояснил Евгений Москвичев. Правило, по которому за превышение лимита скорости менее чем на 20 километров в час водителю не приходит штраф, предусмотрено в законодательстве с 1 марта 2013 года.

<https://www.pnp.ru/social/moskvichyov-predlozhit-povysit-maksimalno-razreshyonnyu-skorost-na-zagorodnykh-trassakh.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.04.11; ЛЫСАКОВ ПРЕДЛОЖИЛ НЕ СНИЖАТЬ НЕНАКАЗУЕМЫЙ ПОРОГ СКОРОСТИ

Целесообразность планов Правительства штрафовать автомобилистов за превышение установленной скорости на 10-20 километров в час обсудят в Госдуме в среду, 10 апреля. Первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков проведет совместные общественные слушания комитета Госдумы по транспорту и строительству и комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству.

В слушаниях примут участие представители **Минтранса**, МВД, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, субъектов РФ, общественных организаций специалистов дорожной и транспортной отраслей. Ранее представители силовиков и транспортников рассказали о своих предложениях, устанавливающих административную ответственность за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10, но не более 20 км/ч.

Однако, по мнению Вячеслава Лысакова, инициативы по ужесточению наказания за нарушения ПДД могут иметь крайне негативный общественный резонанс. «Социальной реакцией на подобные предложения, принятые без необходимого всестороннего анализа, станет правовой нигилизм: многие просто перестанут платить штрафы», – пояснил депутат.

Он напомнил, что 30 января два профильных комитета Госдумы направили запросы в Правительство, касающиеся этих вопросов. Это сделано по протокольному поручению палаты. Согласно поручению, Комитет по госстроительству и законодательству должен был запросить Правительство о причинах сохранения на федеральных трассах, имеющих четырехполосное движение и соответствующих нормативным требованиям, заниженного скоростного режима. А Комитету по транспорту и строительству следовало получить у Правительства статистику ДТП при превышении скоростного режима свыше 20 километров в час, но не более чем на 40 километров в час, а также предложения по целесообразности возврата практики участия Госавтоинспекции в оценке проектов организации дорожного движения.

По словам Вячеслава Лысакова, Комитет по государственному строительству и законодательству до сих пор не получил ответа. Ответ от **Минтранса**, поступивший в Комитет по транспорту и строительству не так давно, в основном содержит перечисление существующих нормативно-правовых актов.

Правило, по которому за превышение лимита скорости менее чем на 20 километров в час водителю не приходит штраф, предусмотрено в законодательстве с 1 марта 2013 года.

Лысаков предложил не снижать ненаказуемый порог скорости

<https://www.pnp.ru/social/lysakov-predlozhit-ne-snizhat-nenakazuemyy-porog-skorosti.html>

RNS; 2019.04.10; «ЕДИНАЯ РОССИЯ» НЕ ПОДДЕРЖАЛА ШЕСТИКРАТНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

Члены партии «Единая Россия» выступили против предложения ГИБДД увеличить штраф за превышение скорости на 20-40 км/ч в шесть раз – с 500 руб. до 3 тыс. руб., сообщила пресс-служба партии со ссылкой на зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимира Афонского.

Афонский, в частности, раскритиковал предложенную ведомством цифру в 3 тыс. руб. По его мнению, сумма ничем не обоснована.

«Откуда взялись сумма именно в 3 тысячи рублей? Почему не 2 тысячи, не 5 тысяч, не 10 тысяч?», – заявил депутат.

По мнению Афонского, идею увеличить штраф следует обсудить с представителями общественности и экспертного сообщества. Он подчеркнул, что инициатива «разумна в части применения к тем, кто регулярно совершает правонарушения», однако в первую очередь необходимо «навести порядок в дорожно-транспортной сети».

Зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству добавил, что «Единая Россия» также выступает против снижения нештрафуемого порога превышения скорости с 20 км/ч до 10 км/ч. Предложение отменить 50-процентную скидку при оплате штрафов для злостных нарушителей правил дорожного движения Афонский призвал обсудить с привлечением общественности.

Ранее замглавы Госавтоинспекции Олег Понарьин заявил, что ведомство предлагает повысить сумму штрафа за превышение скорости на 20-40 км/ч до 3 тыс. руб., сообщил ТАСС. По его словам, такая инициатива позволит сократить рост числа аварий, связанных с превышением скоростного режима.

<https://rns.online/transport/Edinaya-Rossiya-ne-podderzhala-shestikratnoe-uvlichenie-shtrafa-za-previshenie-skorosti-2019-04-10/>

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ПОДДЕРЖАЛИ ПОВЫШЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА СКОРОСТЬ

Центр организации дорожного движения Москвы (ЦОДД) поддерживает повышение штрафов за превышение скорости на дорогах.

ГИБДД РФ предложила увеличить штраф за превышение скорости на 20-40 километров в час с 500 рублей до 3 тысяч рублей.

«Центр организации дорожного движения Москвы поддерживает пересмотр неадминистрируемого порога превышения скорости, этот вопрос сегодня обсуждался в рамках общественных слушаний комитета по транспорту и строительству Государственной думы», – говорится в сообщении ЦОДД, поступившем в среду в РИА Новости.

Формально в России существуют установленные ограничения скорости, но фактически многие водители ездят с превышением на 20 километров в час, поскольку данный порог не штрафуются, отмечает ЦОДД. В Москве, по данным центра, основным нарушением ПДД считается превышение скоростного режима, что повышает риск аварии и тяжесть травм.

«Поэтому снижение нештрафуемого порога, как мы надеемся, позволит снизить аварийность и повысить безопасность дорожного движения. В большинстве развитых стран нельзя превышать скорость более чем на 10 километров в час. Сегодня крупные города в мире ставят перед собой цель свести к минимуму смертность на дорогах. Например, в Лондоне, Стокгольме нет тех «+20», как у нас, у них +/- 1,5 – 3,0 километра в час», – отметили в центре.

По данным пресс-службы, в Москве 60% от всех нарушений на дорогах связаны именно со скоростью, 57 тысяч штрафов вынесены за грубое превышение скорости – более чем на 60 километров в час.

В середине декабря прошлого года правительственная комиссия по безопасности дорожного движения по итогам заседания поручила МВД (ГИБДД) и Минтрансу до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению кодекса административных правонарушений в части введения штрафа за превышение скорости на 10-20 километров в час.

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих говорил, что ведомство поддержит введение штрафа за превышение скорости более чем на 10 километров в час.

НТВ # СЕГОДНЯ; ДИНА ИВАНОВА, АЛЕКСЕЙ СИДОРОВ, ВЛАДИМИР ФОМИН; 2019.04.11; ВОПРОСЫ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ

В1: Это программа «Сегодня».

В2: Продолжаем наш выпуск.

В1: Вопросы волнующие всех, кто водит автомобиль, обсуждали сегодня в Госдуме. На общественных слушаниях с участием руководства ГИБДД говорили о том, какие ограничения скорости должны быть на дорогах, и как бороться с нарушителями скоростного режима.

В2: Речь в частности шла о том, нужно ли вводить штрафы за превышение допустимой скорости на 10 километров в час? В Госавтоинспекции такую меру поддерживают.

В1: А еще там предлагают ужесточить наказание для водителей-лихачей и отменить скидки на оплату штрафов. Дина Иванова заинтересовалась дискуссией.

КОР: Тигран почти полжизни за рулем. Водительский стаж – 15 лет. Погонять любит, но только на специальных трассах, где это разрешено. На дорогах. если и превышает скорость, не больше, чем на 20 километров в час.

ТИГРАН ТОВМАСЯН: Две полосы, хорошее покрытие, но при этом ограничение скорости 60 километров в час. Мы можем ехать 79.

КОР: За это не штрафуют, пока... Сейчас всерьез обсуждают поправки, которые могут внести в Административный кодекс.

ТИГРАН ТОВМАСЯН: Здесь четыре полосы, почему бы и немного не втопить. Всем посыпятся штрафы, людям нужно будет привыкнуть к этому понижению. И не факт, что это понижение поможет улучшению ситуации на дороге.

КОР: Получается, что водители их сознательно нарушают, потому что понимают свою безнаказанность. А для некоторых пешеходов эти незначительные, по мнению

автовладельцев плюс 20 километров в час, могут оказаться смертельными.

МИХАИЛ БЛИНКИН (ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ): Скорость – это очень важная штука, с точки зрения тяжести последствий. А именно тяжесть последствий стоит у нас в национальных целях. Поэтому, так сказать, все вещи связанные с лимитированием скоростных режимов, уж в городах это вообще завтра. В городах – это вообще завтра, потому что вот наша это плюс-минус лапоть, так сказать, 60 – можно, 80 всем. Ну, ну как бы сказать, ну, не здорово это

КОР: Законопроект пока даже не внесен в Государственную Думу, но уже вызвал жаркие споры. И как часто бывает в такой ситуации, в Нижней палате парламента решили провести общественные слушания, чтобы дать возможность высказаться тем, кто «за» и тем, кто «против». Цель – не столкнуть противников лбами, а услышать разные мнения. Сторонники изменений – это в том числе Минтранс, МВД, ГИБДД – предлагают вернуться к нормам, которые действовали в России до 2013 года. Ненаказуемыми тогда были как раз 10 километров в час. Инициатором этого повышения порога вдвое стал депутат Вячеслав Лысаков. Он считает, сейчас – прежде, чем менять нормы, к которым водители привыкли, нужно ввести адекватные скоростные ограничения и отрегулировать систему видеofиксации.

ВЯЧЕСЛАВ ЛЫСАКОВ (ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ РФ): Едешь по Новой Риге 110, едешь по Минскому шоссе, вплоть до Белоруссии 90 километров в час. Приезжаешь в Белоруссию – 120. Но почему такие, почему такой скоростной режим, который в прошлом веке был установлен? Количество, значит, кормушек-ловушек на дорогах у нас просто зашкаливает. Нигде в мире нет такой практики.

КОР: Если говорить про зарубежный опыт, в большинстве стран Евросоюза, штрафы значительно выше, чем в России, и заплатить их придется если превысил скорость всего на 6 километров в час. Такие нормы действуют, например, в Бельгии, Италии и Франции. В Швеции, Чехии, Германии все еще строже. Безнаказанно можно ускориться только на 4 километра в час.

АЛЕКСАНДР КОРОСТЫЛЁВ (АВТОЭКСПЕРТ): Если какому-то европейцу рассказать о том, что у нас вот так вот, он просто округлит глаза и он не поймет, как это вообще возможно. Ну это равносильно тому, что нам, допустим, банк даст кредит, да, там будет прописана дата, когда нужно выплачивать кредит, и там будет приписано, что «ну, можно три дня вот, понимаете, беспроцентно как бы вот где-то потеряться».

КОР: В ГИБДД готовы пойти на компромисс и отложить вступление новых правил, если поправки все же примут, минимум на два года. В Минтрансе согласны рассмотреть вариант введения разных норм для дорог в черте города и за его пределами. За дискуссией следят, конечно, миллионы водителей. Главное, чтобы на дорогу они смотрели все же чаще, чем на спидометр.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.12; ВОДИТЕЛЕЙ-УБИЙЦ БУДУТ СУДИТЬ КАК УБИЙЦ; ЗА ДТП В ПЬЯНОМ ВИДЕ С ПОГИБШИМИ МОЖНО БУДЕТ СЕСТЬ В ТЮРЬМУ НА 15 ЛЕТ

Пятнадцать лет тюрьмы грозит водителю, по вине которого произошла авария с двумя погибшими. Это будет считаться тяжким преступлением. Такого содержания законопроекта, внесенного в Госдуму. Действующее наказание не сдерживает граждан от вождения в пьяном виде, считают депутаты. Предлагаемые ужесточения недостаточно обоснованы, считают в правительстве, тем более что предлагаемые сроки лишения свободы сравнимы с наказанием для убийц.

Поправки к УК РФ внесли в парламент первый заместитель главы фракции «Единая Россия» Андрей Исаев, глава комитета по безопасности Василий Пискарев и другие депутаты. Законопроект ранее анонсировал и спикер Госдумы Вячеслав Володин. Изменения вносятся в ст. 264 УК РФ: ею установлено наказание для водителей, которые

спровоцировали аварию с погибшими или пострадавшими. Ужесточения ждут пьяных виновников ДТП. Если по их вине нанесен тяжкий вред здоровью, максимальный срок лишения свободы будет повышен с 4 до 7 лет. За ДТП с одним погибшим пьяный водитель получит 5–12 лет лишения свободы (сейчас 2–5), при двух и более погибших — 8–15 лет тюрьмы (сейчас 4–9).

В 2017 году по вине пьяных водителей погибли 4,3 тыс. человек, в 2018 году — уже 4,6 тыс., сказано в пояснительной записке. Большая часть осужденных по ст. 264 УК РФ снова садятся за руль в пьяном виде, их привлекают уже по ст. 264 прим. УК РФ (по этой статье наказывают также тех, кто был уличен в пьяной езде и лишился прав по КоАП): в 2016 году по ней осудили более 75 тыс. человек, в 2017 году — более 72 тыс., за первое полугодие 2018 года — более 31 тыс. человек. Это говорит о «недостаточной эффективности превентивного воздействия закона в части наказания за преступные нарушения ПДД в состоянии опьянения», считают депутаты. Они ссылаются на майский указ президента 2018 года, согласно которому к 2024 году необходимо снизить смертность в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом, ужесточение наказания является одним из инструментов.

Госдума, напомним, ранее уже пыталась ужесточить наказание по ст. 264 УК РФ. В 2012 году в Москве на Минской улице пьяный водитель выехал на автобусную остановку, в результате погибли семь человек. ДТП имело мощный общественный резонанс, президент и премьер дали поручение Госдуме изменить законодательство. Депутаты хотели поднять максимальную планку наказания по ст. 264 до 15 лет, но сделать это не смогли из-за замечаний Верховного суда (ВС). В рамках нового законопроекта вносятся еще изменения в ст. 15 УК РФ. В текущей ее редакции к тяжким преступлениям относятся только умышленные деяния, наказание за которые не превышает десяти лет тюрьмы. В новой редакции в эту категорию преступлений попадут и «неосторожные деяния», а наказание увеличат до 15 лет. У ВС к документу замечаний нет, сказано в отзыве суда.

А у правительства замечания есть, хотя концептуально законопроект поддержан. В Белом доме считают, что санкции требуют «дополнительного обоснования», поскольку сопоставимы со сроками для убийц (согласно ч. 1 ст. 105 УК РФ, от 6 до 15 лет тюрьмы). В правительстве также обращают внимание, что суды к существующим мерам ответственности «относятся как к избыточно репрессивным», применяя часто условные сроки наказания.

«Превентивные меры, о которых говорят депутаты, могут применяться к тем, кто нарушает закон осознанно,— считает президент Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин.— Тот, кто садится за руль пьяный, не отдает отчета в своих поступках. "Вчера могли дать до девяти лет, сегодня — до двенадцати, поэтому, пожалуй, пьяным за руль не сяду" — так никто не рассуждает». Число пьяных ДТП растет стабильно, несмотря на регулярные ужесточения, отмечает он. «Это очередной холостой выстрел,— говорит он. — Нужно придумывать другие способы. Например, за рубежом есть практика, когда виновный в ДТП по решению суда потом ухаживает в больнице за пострадавшим или помогает семье погибшего». Адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько назвал поправки «очередной кампанейщиной». «Только комплексная борьба с пьянством, социальная реклама и пропаганда, воспитание в духе здорового образа жизни могут что-то изменить»,— считает он. При этом из-за сохраняющихся недостатков процедуры медосвидетельствования водителя в России могут обвинить в наркотическом опьянении и привлечь к ответственности на основании следов лекарств в организме, отмечает господин Радько. «Нужно очень осторожно подходить к такому усилению ответственности. Все должно быть юридически и политически взвешенно»,— добавляет юрист, эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева.

<https://www.kommersant.ru/doc/3940387>

RNS; 2019.04.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО И ВЕРХОВНЫЙ СУД ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП

Правительство России и Верховный суд поддержали инициативу спикера Госдумы Вячеслава Володина ужесточить наказание для водителей, виновных в ДТП с жертвами, к совершившим умышленное убийство. Об Володин заявил журналистам, передает «РИА Новости».

По его словам, это будет отдельный законопроект с поправками в статью 264 Уголовного кодекса.

Глава думского комитета по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев («Единая Россия») рассказал, какие именно изменения предлагается принять. Так, за «пьяное» ДТП, если пострадавший получил тяжкий вред здоровью, предлагается наказывать тюремным сроком от 3 до 7 лет (сейчас до 4 лет); если человек погиб – от 5 до 12 (сейчас от 2 до 7 лет), а если жертвами стали два и более человек – от 8 до 15 лет (сейчас от 4 до 9 лет).

Ранее представители всех четырех фракций Госдумы поддержали инициативу Вячеслава Володина, который предложил приравнять пьяных водителей, виновных в ДТП с жертвами, к совершившим умышленное убийство.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-i-Verhovnii-sud-podderzhali-ideyu-uzhestochit-nakazanie-za-pyanie-DTP--2019-04-10/>

РИА НОВОСТИ; ВИКТОРИЯ ДУБОВСКАЯ; 2019.04.11; НА 15 ЛЕТ В КАМЕРУ С УБИЙЦАМИ: ЧТО ИЗМЕНИТ НОВЫЙ ЗАКОН О «ПЬЯНЫХ ДТП»

Нетрезвых водителей, ставших виновниками смертельных ДТП, собираются приравнять к убийцам и увеличить им максимальное наказание до 15 лет тюрьмы. Соответствующий законопроект депутаты внесли в Госдуму. О том, что изменится в случае его принятия и как сейчас обстоят дела с ответственностью за так называемые пьяные ДТП, – в материале РИА Новости.

Оправданий нет

Согласно действующему закону, максимальный срок для пьяного виновника ДТП – девять лет. Однако эксперты отмечают, что российские суды редко наказывают водителей столь сурово.

Житель Подмосковья Александр Максимов не справился с управлением, его автобус вылетел на встречную полосу, а потом врезался в остановку. Погибли семь человек – пятеро воспитанников детского дома-интерната в возрасте от 15 до 17 лет, учительница и ее муж. Водитель был нетрезв. Это произошло в 2013 году. Приговор – восемь с половиной лет колонии.

В том же году Анжелика Ливанова из Челябинской области получила семь с половиной лет колонии общего режима за то, что сбила двоих детей на зебре, когда те переходили дорогу на зеленый свет. Мальчик скончался на месте, девочка – через несколько дней в больнице.

Ливанова не только выпила перед поездкой, она вообще не имела права садиться за руль: годом ранее ее лишили водительского удостоверения за отказ пройти медицинское освидетельствование. В приговоре суд учел, что у Ливановой малолетняя дочь, однако наказание особо не смягчил.

Адвокат Ливановой Евгений Ченцов говорит РИА Новости, что к максимальному сроку суды по этой статье приговаривают очень редко, этот случай – скорее исключение. При этом он поддерживает инициативу депутатов по доработке закона.

«Конечно, закон уже давно необходимо ужесточить. Сейчас фактически состояние опьянения не является отягчающим обстоятельством. Хотя это может и не сказаться на статистике «пьяных ДТП». Обычно такой водитель думает, что у него достаточно опыта и именно его пронесет, – рассуждает Ченцов.

Он напомнил, что трезвому водителю, виновному в ДТП с несколькими жертвами, грозит до семи лет тюрьмы.

Не пойман – не пил

Депутаты готовят сразу два законопроекта. Первый ужесточает наказание пьяных водителей, второй возвращает уголовную ответственность за бегство с места аварии. Беглецам будет грозить до девяти лет тюрьмы.

Статья «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» существовала в УК России до 2003-го, но утратила силу. В результате в законодательстве образовалась прореха, которую только в прошлом году обнаружил Конституционный суд благодаря делу жителя Ивановской области Сергея Журавлева.

В марте 2015-го он отдыхал с компанией: сначала в ресторане, потом в клубе. Вызвался развести друзей по домам. На очередном повороте занесло, и машина врезалась в ограждение. Две пассажирки скончались на месте, а сам Журавлев скрылся. В полицию он явился лишь через год. По понятным причинам медицинское освидетельствование уже было невозможным.

Тем не менее обвинению удалось в суде доказать, что в ту ночь Журавлев активно употреблял спиртное вместе с друзьями. Прокурор располагал свидетельскими показаниями, чеками из бара и даже видеороликом, где подсудимый пьет шампанское прямо из бутылки. Журавлева приговорили к восьми с половиной годам тюрьмы. Защита оспорила вердикт. В итоге дело попало в Конституционный суд.

Коллегия судей была категорична: водителя нельзя признать пьяным на основании лишь косвенных доказательств. Нужны результаты освидетельствования на месте ДТП или официально задокументированный отказ пройти тест. Дело Журавлева пересмотрели и сократили срок до шести с половиной лет.

Эта ситуация вскрыла серьезную лазейку в законодательстве, на устранение которой Конституционный суд дал Госдуме год.

Приравнять к умышленному убийству

Законопроект о «пьяных ДТП» уже поддержали правительство и Верховный суд. Изменения коснутся статьи 264 УК России («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»).

Госдума предлагает приравнять пьяное вождение, повлекшее гибель третьих лиц, к умышленному убийству. «Есть нормы закона, которые позволяют трактовать это как неосторожность, отсутствие умысла, но водитель находился в пьяном виде или в состоянии наркотического опьянения. И, понятно, когда он садится за руль, он становится потенциально опасным, и это можно трактовать как умысел», – считает спикер Госдумы Вячеслав Володин.

Пьяный виновник ДТП получит от трех до семи лет тюрьмы в случае причинения тяжкого вреда здоровью (сейчас до четырех лет), при гибели одного человека – от пяти до двенадцати лет (сейчас от двух до семи лет). Если жертвами ДТП станут несколько человек – от восьми до 15 лет (сейчас от четырех до девяти лет) тюрьмы.

<https://ria.ru/20190411/1552563275.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; В ГОСДУМЕ ОБСУДЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТПРАВЛЯТЬ НА ПРИНУДИТЕЛЬНОЕ ПЕРЕОБУЧЕНИЕ СТАВШИХ ВИНОВНИКАМИ ДТП ВОДИТЕЛЕЙ

В Госдуме обсудят предложение ГИБДД отправлять на принудительное переобучение водителей, ставших виновниками дорожно-транспортных происшествий. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский («Единая Россия»).

«Сама идея требует обсуждения. Если неоднократно наши автомобилисты нарушают правила дорожного движения, необходимо выяснить причины, почему. Если они

действительно не знают правил дорожного движения, конечно, возможна форма их переобучения и переаттестация. Это правильная мера. И мы, конечно, это обсудим», – заявил В.Афонский.

По его словам, для введения такой меры необходимы статистические данные и понимание того, как это может быть реализовано.

«Пока нет никаких статистических данных, пока нет механизмов, которые будут способствовать реализации этого нововведения. Это идея, мы это будем обсуждать в рамках нашей работы и партийного проекта «Безопасные дороги» с нашими региональными общественными советами и с общественными организациями автомобилистов и пешеходов, на мнение которых мы опираемся при принятии тех или иных решений и при поддержке тех или иных инициатив», – пояснил парламентарий.

Он отметил, что любая инициатива должна прежде всего отражать интересы граждан России.

«Мы все вопросы, которые инициирует **Минтранс** по нашей повестке, Государственная инспекция безопасности дорожного движения, все, что касается безопасности дорожного движения, обсуждаем на заседаниях наших общественных советов. Мы все отсылаем в регионы, получаем обратную связь, опираясь на мнение коллег. Поэтому мы это будем обсуждать не только на площадке Госдумы, но и с общественными организациями, и на всероссийском уровне, и на региональном, и только после этого сформируем позицию и наше мнение по указанной инициативе. Очень важно, что любая инициатива не должна быть связана с изыманием денежных средств из кошельков граждан России. Это очень тонкий момент», – подчеркнул В.Афонский.

Как ранее сообщалось в СМИ, сотрудники Госавтоинспекции нашли новый способ сокращения количества аварий на дорогах.

ГИБДД предлагает посылать на принудительное переобучение водителей, которые стали виновниками ДТП. Отмечается, что предложенная мера касается пока только автолюбителей с небольшим опытом вождения – до двух лет.

<https://www.mskagency.ru/materials/2880469>

RNS; 2019.04.10; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП

В Госдуму внесен законопроект об ужесточении наказания для виновников ДТП с пострадавшими и жертвами, которые управляли транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Документ опубликован в системе обеспечения законодательной деятельности.

Ранее инициативу поддержало правительство и Верховный суд России.

«В целях соотнесения уголовно-правовых санкций с реальной степенью общественной опасности указанных деяний проект закона предусматривает увеличение наказания за преступления, предусмотренные частями 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ. Кроме того, законопроектом предполагается совершенствовать и статью 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена)», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

В частности, предлагается ужесточить наказание за ДТП с двумя и более жертвами по вине пьяных водителей. Максимальный срок заключения по таким эпизодам предлагается увеличить с 7 до 15 лет.

<https://rns.online/transport/V-Gosdumu-vnesen-zakonoproekt-ob-uzhestochenii-nakazaniya-za-pyanie-DTP--2019-04-10/>

ТАСС; ЕКАТЕРИНА ЛУКА; 2019.04.11; РЕШЕНИЕ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КАМЕР ДЛЯ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В МОСКОВСКОМ МЕТРО ПОКА НЕ ПРИНЯТО

Московский метрополитен пока не принял решение о том, будут ли камеры видеонаблюдения, которые в настоящее время тестируются в рамках комплексной системы распознавания лиц, использоваться для оплаты проезда. Об этом сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе метрополитена, комментируя сообщение газеты «РБК», в котором говорится о том, что на станции «Октябрьское поле» в турникетной зоне появилась камера, предназначенная для считывания биометрических данных, и она может быть использована для оплаты проезда.

В пресс-службе отметили, что камера на станции установлена в рамках комплексной системы распознавания лиц, предназначенной для обеспечения безопасности.

«В Московском метрополитене давно тестируют камеры видеонаблюдения с системой распознавания лиц: пилотный проект был запущен в 2018 году. В рамках этого проекта были установлены дополнительные камеры в турникетной зоне станции метро «Октябрьское поле». Говорить о том, что такие камеры появятся на всех турникетах, или о том, что они будут использоваться для оплаты проезда в метро, преждевременно. На данном этапе камеры предназначены только для обеспечения безопасности, решение об окончательной конфигурации и архитектуре проекта, порядке его внедрения и сроках не принято», – сказал собеседник агентства.

По его словам, к пилотному проекту системы распознавания лиц подключены несколько лучших российских IT-компаний. «Из соображений безопасности мы не называем перечень станций, задействованных в проекте, расположение камер, подключенных к нему, и иные параметры пилота», – сказал представитель метрополитена.

Как сообщали ТАСС в столичной мэрии, система распознавания лиц для оплаты проезда не может быть реализована в ближайшем будущем, поскольку процесс считывания биометрических данных пока осуществляется «относительно долго по времени» по сравнению с режимом моментального считывания чипированных карт. При нынешнем пассажиропотоке это приведет к огромным очередям на вход. В целом, когда технологии позволят производить оплату с помощью распознавания лиц в максимально сжатые сроки (несколько секунд), эта мера может быть реализована в метро, уточнял собеседник агентства.

Ранее мэр Москвы Сергей Собянин сообщал, что за первые два месяца работы система обнаружила в московском метро девять человек, находившихся в розыске. В период проведения чемпионата мира по футболу с 14 июня по 15 июля 2018 года было найдено 40 человек, находящихся в федеральном розыске за совершенные преступления.

<https://tass.ru/moskva/6322506>

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

Росстандарт до 1 мая примет ГОСТ на уменьшенные дорожные знаки, сообщил РИА Новости глава ведомства Алексей Абрамов.

«Сегодня мы получили поручение правительства, вице-преьера (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».

По его словам, эксперименты по использованию таких знаков были проведены в разных городах совместно с городскими властями.

«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.

При этом такие знаки не повлияли негативно на восприятие водителей, отрицательных последствий не выявлено, однако применение уменьшенных знаков должно проходить с умом, подчеркнул глава ведомства.

«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», – заключил Абрамов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СРЕДНЯЯ ЦЕНА ПОЛИСА ОСАГО ЗА I КВАРТАЛ СНИЗИЛАСЬ НА 4% – РСА

Средняя стоимость полиса ОСАГО сократилась в первом квартале 2019 года по сравнению с январем-мартом прошлого года на 4% – с 5815 рублей до 5560 рублей, говорится в сообщении Российского союза автостраховщиков (РСА).

Сильнее всего – на 42% – средняя цена полиса сократилась для мотоциклов и мотороллеров, с 1105 до 640 рублей. Средняя стоимость полиса ОСАГО для легковых автомобилей физических лиц снизилась на 3% – с 5635 до 5488 рублей, для легковых автомобилей юридических лиц – на 12%, с 8132 до 7183 рублей. Средняя цена полиса обязательной «автогражданки» для грузовиков сократилась на 10% – с 8053 до 7232 рублей.

В то же время для такси средняя стоимость обязательного автострахования увеличилась на 9% – с 16 321 до 17 760 рублей, для троллейбусов – на 10%, с 9086 до 10 019 рублей, для трамваев – на 5%, с 5248 до 5504 рублей, для автобусов, осуществляющих регулярные перевозки, – на 12%, с 12 916 до 14 423 рублей.

«Пока реформа развивается ровно так, как и прогнозировали страховщики – расширение тарифного коридора позволило страховым компаниям сделать тарифы более справедливыми для разных категорий автовладельцев, что мы уже и видим на изменяющейся средней цене полиса обязательной «автогражданки» для них», – сказал президент РСА Игорь Юргенс, слова которого приводятся в сообщении.

Как сообщалось ранее, 9 января вступили в силу изменения Банка России о тарифах на ОСАГО, согласно которым тарифный коридор по обязательной «автогражданке» был расширен на 20% вверх и вниз. Кроме того, был реформирован коэффициент «возраст-стаж» – вместо 4 градаций возраста и стажа он стал включать 58 градаций. Также в соответствии с этими изменениями с 1 апреля 2019 года была проведена реформа коэффициента «бонус-малус» (КБМ). В тех случаях, когда у автовладельца было несколько разных значений КБМ, за ним был закреплен один, самый низкий. Кроме того, КБМ перестал «сгорать» – теперь в случае перерыва в вождении за автовладельцем сохраняется тот же КБМ, который был у него до перерыва.

РБК; АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА, АННА БАЛАШОВА; 2019.04.11; СТОЛИЧНЫЙ МЕТРОПОЛИТЕН НАЧАЛ ОБОРУДОВАТЬ ТУРНИКЕТЫ ВИДЕОКАМЕРАМИ В ПЕРСПЕКТИВЕ ЭТО ПОЗВОЛИТ ВНЕДРИТЬ ОПЛАТУ ПРОЕЗДА ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ

Московский метрополитен начал тестировать систему биометрической идентификации. Сейчас распознавание лиц осуществляется для обеспечения безопасности, а в будущем оно может быть использовано для оплаты проезда.

Московский метрополитен начал тестировать камеры видеонаблюдения с новым функционалом. Они установлены на всех турникетах станции метро «Октябрьское Поле», убедился корреспондент РБК. По словам пассажиров, оборудование появилось в конце марта – начале апреля. Первым на появление камер указал пользователь Twitter с ником @NeSobyanin.

Представитель пресс-службы Московского метрополитена подтвердил, что в турникетной зоне станции «Октябрьское Поле» были установлены дополнительные камеры, но их назначение не пояснил, ограничившись комментарием, что это произошло в рамках пилотного проекта видеонаблюдения с системой распознавания лиц, запущенного в 2018 году.

Участники проекта

Представитель столичной подземки отметил, что «к пилоту подключено несколько лучших российских ИТ-компаний», но какие именно, не уточнил. По словам источника РБК на ИТ-рынке, проект реализует компания VisionLabs и сейчас на «Октябрьском Поле» тестируются алгоритмы биометрической идентификации. Гендиректор VisionLabs Александр Ханин подтвердил эту информацию.

Компания VisionLabs (ООО «ВижнЛабс») основана в 2012 году и является резидентом «Сколково». Она разрабатывает решения в области компьютерного зрения, анализа данных и робототехники. Основным продуктом VisionLabs – платформа распознавания лиц, которая позволяет в режиме реального времени анализировать фото- и видеоконтент и идентифицировать людей, сравнивая их изображения с различными базами данных. По данным СПАРК, в 2017 году выручка компании составила 127 млн руб., а убыток – 36 млн руб. В 2016 году венчурный фонд Sistema VC купил 25% в капитале VisionLabs за 350 млн руб., а в ноябре 2017 года стало известно, что еще 25,07% VisionLabs приобрел Сбербанк. Сумма последней сделки не раскрывалась. Оставшиеся доли принадлежат основателям компании.

Суть проекта

Камеры расположены на стойках турникетов на уровне лица взрослого человека. При считывании билета на камере загорается зеленый сигнал. Камеры установлены на турникетах, работающих и на вход, и на выход.

«На данном этапе камеры предназначены только для обеспечения безопасности, но решение об окончательной конфигурации и архитектуре проекта, порядке его внедрения и сроках работы пока не принято», – отметил представитель метрополитена. Ханин не пояснил, в чем будет заключаться функционал камер, установленных на турникетах.

Идентичный турникет с интегрированной в него системой биометрической идентификации, разработанной VisionLabs, установлен в главном офисе Сбербанка. Он предназначен для тестирования пропускной системы с помощью распознавания лиц, рассказал источник РБК, которому продемонстрировали работу этой системы.

Когда биометрическую идентификацию внедрят в метро

Возможность использования биометрии при оплате проезда в метро обсуждается несколько лет. В октябре 2017 года, выступая на конференции «Взгляд в цифровое будущее», президент «Ростелекома» Михаил Осеевский заявил, что госоператор обсуждал с правительством Москвы возможность использования биометрической идентификации при оплате проезда в общественном транспорте.

Технически настроить систему распознавания лиц для оплаты проезда несложно, но для этого ее потребуется подключить к Единой биометрической системе (ЕБС), отметил Тимур Аитов, заместитель гендиректора компании «Программный продукт», которая занимается разработкой билетных систем для пригородного сообщения и метрополитена. «Безусловно, такая система требует многочисленных тестов, так как на первом этапе ее внедрения в любом случае возникнут определенные сложности. Во-первых, сейчас в ЕБС зарегистрировано только несколько тысяч цифровых слепков, и этого недостаточно для массового использования биометрии для прохода в метро», – поясняет он. Другая проблема заключается в том, что в реальных условиях система распознавания лиц будет выдавать много ошибок, считает Тимур Аитов. «Кроме того, существующие системы биоидентификации, включая сканирование отпечатков пальцев или ладони, не имеют

необходимого для метрополитена быстрогодействия и будут только замедлять проход пассажиров», – уверен эксперт.

Единая биометрическая система – это база биометрических данных граждан, разработанная «Ростелекомом» по инициативе Минкомсвязи и других ведомств. Сейчас она применяется только в банковском секторе, а сдать свои данные граждане могут в отделениях финорганизаций. В будущем систему планируют распространить и на другие сферы. Представитель «Ростелекома» сообщил РБК, что сейчас турникеты не интегрированы с системой, но такая интеграция обсуждается.

Внедрение таких систем должно проходить аккуратно, особенно на общественном транспорте. И проблема не столько в сложности технологий, сколько в том, чтобы сделать интеграцию комфортной для пассажиров и не испугать их, рассуждает заместитель директора Аналитического кредитного рейтингового агентства Александр Гуцин. По его словам, в системе нет смысла, если на входе в метро останутся турникеты, так как пассажирам все равно придется останавливаться, чтобы посмотреть в камеру или приложить палец к считывающему устройству. «В этой ситуации совершенно не ясно, что дадут инвестиции метрополитену, так как нагрузка на входные группы не снизится», – уверен Гуцин. По его мнению, система имеет смысл, если метрополитен в принципе откажется от турникетов, а оплата будет взиматься при видеоидентификации пассажира в толпе.

Опыт других стран

С марта 2019 года оплата проезда с помощью системы распознавания лиц была запущена на одной из станций шэньчжэньского метрополитена. Подрядчиком проекта выступила компания Huawei, для его реализации была создана пилотная сеть 5G. Чтобы оплатить проезд, пассажиру надо подойти к специальному экрану на станции и отсканировать лицо, чтобы система сняла деньги со счета, зарегистрированного на этого пассажира. После того как пассажир определен, вся информация о нем выводится на экран. Представители метрополитена отмечают, что новая система позволит более эффективно пропускать пассажиропоток и снизит расходы подземки. Когда технология появится на других станциях, не уточняется.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/11/04/2019/5cade2489a7947544a9ac580

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.04.11; АЛЕКСАНДР БЕГЛОВ НАЗВАЛ ДАТУ ОТКРЫТИЯ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА

Станции петербургского метро «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары» откроются к 1 сентября. Об этом заявил врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов во время посещения строительной площадки станции метро «Проспект Славы».

Александр Беглов подчеркнул, что метрополитен играет ключевую роль в транспортном обеспечении города и Петербургу необходимы новые станции подземки. Ситуацию с переносом сроков ввода станций действующий глава города назвал недопустимой.

Чтобы достроить продолжение фиолетовой ветки к 1 сентября, Петербург выделил «Метрострою» аванс в размере 500 миллионов рублей. Эти средства пойдут на закупку оборудования и строительных материалов. Один из ключевых вопросов – своевременная выплата зарплаты сотрудникам «Метростроя». Александр Беглов отметил, что люди, которые прокладывают новые станции городской подземки, должны вовремя получать заработанные деньги.

Тем не менее, городские власти рассчитывают, что «Метрострой» разрешит свои внутренние проблемы и выполнит свои обязательства.

На сегодняшней встрече неоднократно подчеркивалось: сдать станции в новый срок вполне реально. Так, на станции «Проспект Славы» завершено строительство наклонного хода, эскалаторы почти смонтированы и готовы к пусконаладке. Установлены траволаторы. В данный момент на станции завершается отделка мозаичных панно, а возле

«Проспекта Славы» формируются пешеходные переходы.

Планы Петербурга относительно строительства метро достаточно амбициозны. Так, к 2032 году в городе собираются открыть 29 новых станций метро.

<https://rg.ru/2019/04/11/reg-szfo/aleksandr-beglov-nazval-datu-otkrytiia-frunzenskogo-radiusa.html>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ 29 СТАНЦИЙ МЕТРО ДО 2032 ГОДА

Санкт-Петербурга намерено открыть 29 станций метро до 2032 года, для этого ежегодное финансирование работ планируется увеличить до 30 млрд рублей. Об этом сообщил журналистам в четверг врио губернатора города Александр Беглов при осмотре строящейся станции «Проспект Славы».

«Мы поставили план до 2032 года запустить 29 станций. На это нам нужно ежегодно тратить порядка 30 млрд рублей в год. На 2020-2021 годы эти деньги уже заложены. Метро является транспортным каркасом нашего города», – сказал Беглов.

В бюджете города на 2019 год на расходы по строительству метро предусмотрено 18 млрд рублей.

Беглов сообщил, что движение до станций Фрунзенского радиуса метро «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары», готовность которых составляет более 90%, запустят к 1 сентября.

Ситуация с «Метростроем»

Ситуация со строительством метро в Санкт-Петербурге вызвала широкий общественный резонанс, когда в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку из-за невыплаты им зарплаты. Акция прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями.

В конце декабря долги были погашены перед более чем 6,5 тыс. сотрудниками генерального подрядчика по строительству метро – ОАО «Метрострой», а также его подрядных организаций. Как сообщил ТАСС представитель компании, долги по зарплате за декабрь и январь также погашены.

Власти Петербурга намеревались расторгнуть контракты на строительство подземки с «Метростроем» и передать работы другому подрядчику из-за долгов компании перед Федеральной налоговой службой, которая в суде требовала признать «Метрострой» банкротом.

ИА МОСКВА; 2019.04.11; МОСКОВСКАЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА ПРОВЕДЕТ МОНИТОРИНГ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ТАКСИ

Московская торгово-промышленная палата (МТПП) начинает вести мониторинг качества и безопасности услуг такси. Об этом сообщила пресс-служба МТПП.

«На заседании комитета МТПП по вопросам развития транспортного обслуживания пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом принято решение о создании на базе Московской торгово-промышленной палаты нового направления работы – осуществление контроля за качеством и безопасностью услуг таксомоторных перевозок. Инициаторами и участниками стали представители крупнейших агрегаторов России», – говорится в сообщении.

Как уточняется, основные цели мониторинга – повышение качества предоставляемых услуг, а также контроль за обеспечением безопасности таксомоторных перевозок на территории Москвы. Для этого планируется привлечь внешнего подрядчика, который будет проводить регулярные контрольные закупки и специальные проверки.

Результаты этих проверок передадут онлайн-сервисам заказа такси, а выводы представят на заседании комитета МТПП по вопросам развития транспортного обслуживания

пассажирами перевозок легковым автомобильным транспортом и далее используют в рамках коммуникации с департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, Московской административной дорожной инспекцией, министерством транспорта РФ, ГИБДД и другими ведомствами.

<https://www.mskagency.ru/materials/2879781>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ СНИЗИЛОСЬ ВДВОЕ – ДО ДЕВЯТИ

Количество дорожно-транспортных происшествий на переездах Московской железной дороги (МЖД) в январе-марте 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снизилось вдвое – до девяти происшествий, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе столичной магистрали.

«На МЖД зафиксировано двукратное снижение столкновений автомобильного транспорта с железнодорожным. Так, в I квартале 2019 г. из-за нарушений автомобилистами правил дорожного движения при пересечении переездов произошло девять дорожно-транспортных происшествий. Годом ранее – 17 ДТП», – сказали в пресс-службе.

В пресс-службе уточнили, что самым распространенным нарушением является выезд автомобиля на переезд на запрещающий сигнал светофора.

«Для снижения количества происшествий на МЖД в течение марта проходила акция «Внимание, переезд!». Железнодорожники совместно с сотрудниками ГИБДД провели 150 рейдов, во время которых выявили 135 водителей-нарушителей. В автомобильных организациях, в том числе связанных с пассажирскими перевозками, с водителями были проведены профилактические беседы. МЖД призывает автомобилистов соблюдать ПДД. Помните, что поезд мгновенно не остановить, а нарушение может привести к непредсказуемым последствиям», – добавили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2880077>

ТАСС; 2019.04.11; ИНВЕСТОРОВ ДЛЯ СОЗДАНИЯ 3 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В ПОДМОСКОВЬЕ ОПРЕДЕЛЯТ В 2019 Г.

Власти Московской области планируют до конца 2019 года определить инвесторов для реализации проектов по строительству трех транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в Химках и Люберцах, сообщил в среду журналистам зампред правительства региона Вадим Хромов.

«Два ТПУ в Химках и ТПУ в Люберцах – это те проекты, которые хотелось бы в этом году запустить. Не далее, как на прошлой неделе в очередной раз встречались с РЖД, определяли порядок взаимодействия, технические параметры. Думаю, что мы в течение лета выйдем на конкурсные процедуры, до конца года определимся уже с инвесторами, которые могли бы данные проекты реализовывать», – сказал Хромов.

Объем инвестиций в ТПУ в Люберцах оценивается в 10 млрд рублей, инвестиции в два ТПУ в Химках примерно такие же, однако окончательная сумма не называется.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе Министерства инвестиций и инноваций Подмосковья, проектом развития ТПУ в Люберцах предусмотрено строительство вокзала, пяти многофункциональных центров, формирование привокзальной площади. Планируется благоустроить территории, продлить подземный пешеходный переход через железнодорожные пути. Кроме того, в планах строительство парковки и многоуровневых автостоянок.

ТПУ «Химки-1» – это действующий городской вокзал. Согласно проекту 2015 года, «Химки-2» должны были включать в себя многофункциональный вокзал, гостиницу, перехватывающие парковки, автобусную остановку и железнодорожную платформу, спортклуб и офисы. Он должен был обеспечить транспортную доступность двух крупных

жилых комплексов «Солнечная система» (обанкротившегося Urban Group) и «Две столицы» («АМ Девелопмент»). Сроки запуска ТПУ неоднократно переносились, изначально его планировали сдать в 2016 году.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ 25 МОСТОВ В МОСКВЕ ПРОВЕДУТ В 2019 Г.

На 25 мостовых сооружениях будет выполнен капитальный ремонт в Москве в 2019 г. Об этом журналистам сообщил заместитель руководителя ГБУ «Автомобильные дороги» Максим Никитаев.

«Совместно с ГБУ «Гормост» будет выполнен капитальный ремонт 25 мостовых сооружений в 2019 г.», – сказал М.Никитаев.

Он добавил, что работы уже начались на семи участках МКАД и на Дмитровском шоссе. «На этих участках начался демонтаж металлического ограждения и замена бордюрного камня», – пояснил М.Никитаев.

По его словам, в столице в 2019 г. заменят порядка 1,5 тыс. км бордюрного камня.

Ранее заммэра Петр Бирюков сообщил о том, что всего в 2019 г. запланировано выполнить работы по ремонту асфальтобетонных покрытий на 889 объектах улично-дорожной сети общей площадью более 20 млн кв. м.

<https://www.mskagency.ru/materials/2880105>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.11; «МОСГОРТРАНС» ОБЪЯСНИЛ ИЗМЕНЕНИЕ РЕЖИМА РАБОТЫ ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛОС В ВЫХОДНЫЕ

Изменение режима работы выделенных полос на пяти участках в разных округах Москвы позволит увеличить скорость городского транспорта на 30% по выходным, сообщили в четверг в пресс-службе ГУП «Мосгортранс».

«В выходные дни на этих участках сохраняется сложная дорожная обстановка. Здесь проходят 40 маршрутов автобусов, троллейбусов и электробусов «Мосгортранса» – каждый день ими пользуются свыше 180 тысяч горожан. Мы ожидаем, что с вводом ежедневных «выделенок» скорость движения городского транспорта по ним вырастет на 30% – по субботам и воскресеньям время ожидания для пассажиров сократится, проезд станет быстрее и комфортнее», – сказал первый заместитель генерального директора предприятия Борис Ткачук, слова которого приводят в пресс-службе.

Как отметили в «Мосгортранс», работа выделенных полос по выходным поможет снизить число дорожно-транспортных происшествий с участием городского транспорта на 20-25%.

«С вводом «выделенок» на северо-востоке, востоке и юге Москвы городской транспорт в этих районах поехал быстрее. Кроме того, полуэкспрессные автобусы Мосгортранса выполняют почти 100% рейсов точно по расписанию – маршруты проходят по выделенным полосам с минимальным количеством остановок», – заметили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что в Москве с 14 апреля введут ежедневный режим работы выделенных полос на пяти участках: Ленинский проспект, проспект Мира – Ярославское шоссе, улица Воздвиженка – Кутузовский проспект – Можайское шоссе, Нахимовский проспект – Ломоносовский проспект – Минская улица, а также Нижегородская улица – Рязанский проспект. Право проезда по выделенным полосам для владельцев личного транспорта будет отменено. В ЦОДД пояснили, что это обеспечит пассажирам такси и наземного транспорта приоритетное движение.

<https://ria.ru/20190411/1552575235.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ЧМК ПОСТАВИТ МОСКОВСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ РЕЛЬСЫ НА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ

ПАО «Челябинский металлургический комбинат» (МОЕХ: СНМК) (ЧМК, входит в группу «Мечел» (МОЕХ: МТЛР)) стало победителем аукциона на поставку рельсов в адрес ГУП «Московский метрополитен», говорится в материалах на сайте госзакупок.

Согласно аукционной документации, ЧМК до конца января 2020 года поставит 23,5 тыс. тонн железнодорожных рельсов на общую сумму 1,47 млрд рублей.

В пресс-службе ЧМК «Интерфаксу» уточнили, что рельсы предназначены для реконструкции существующих путей и строительства новых перегонов и станций.

В 2017 году ЧМК победил в тендере на поставку рельсов для строительства второй кольцевой линии московского метрополитена.

ПАО «Челябинский металлургический комбинат» – крупный производитель металлопроката. В группе «Мечел» консолидированы контрольные пакеты акций металлургических, угледобывающих, энергетических компаний, а также торговые порты. Основным бенефициаром «Мечела» является председатель совета директоров группы Игорь Зюзин.

ТАСС; 2019.04.11; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПУТИЛКОВСКОГО ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ

Работы по реконструкции Путилковского шоссе в подмосковном Красногорске начнут в 2019 году и завершат в 2021 году, во время проведения работ предполагается расширение дорожного участка до четырех полос. Об этом сообщила в четверг пресс-служба губернатора и правительства Московской области в Instagram.

«Участок Путилковского шоссе расширят до четырех полос движения на протяжении 1,6 км. К строительству объекта планируется приступить в 2019 году после проведения конкурсных процедур по определению подрядчика и заключения государственного контракта. Окончание работ запланировано на 2021 год», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья Алексея Гержика.

Также на дорожном участке будет сделана велосипедная дорожка, будут обустроены четыре автопавильона. Перспективная пропускная способность составит 30 тыс. автомобилей в сутки, расчетная скорость движения – 80 км/ч.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6323491>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.11; УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА ПРИЗНАЛИ НЕВЫСОКИМ

Уровень развития общественного транспорта Челябинска является невысоким. Автобусы старые, трамваи и троллейбусы работают в убыток. Таков итог инспекционной поездки, которую провел и.о. губернатора Алексей Текслер. Он дал две недели на составление плана по развитию транспорта. При этом новый глава региона подчеркнул, что работа должна быть комплексной.

В кратчайшие сроки на улицах города должна появиться новая техника, которая отвечает экологическим требованиям. По его словам, которые приводит 1obl.ru, автобусов для закрытия маршрутов нужно в два раза больше.

У трамваев и троллейбусов незначительная загрузка, у ООО «ЧелябГЭТ» есть долги, закрыть которые нужно в первую очередь, заявил Текслер.

Он также сообщил, что технику, занимающуюся пассажирскими перевозками, необходимо оснастить системой ГЛОНАСС, должны появиться мобильные приложения, чтобы отслеживать передвижение транспорта.

Ранее сообщалось, что все объекты, которые примут саммиты ШОС и БРИКС в Челябинске, оснастят резервными источниками энергетического питания.

<https://iz.ru/866629/2019-04-11/uroven-razvitiia-obshchestvennogo-transporta-cheliabinska-priznali-nevysokim>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЕГ СЕРГЕЕВ; 2019.04.11; В АДЫГЕЕ ОБСУДИЛИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ; В АДЫГЕЕ ОБСУДИЛИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

Под руководством главы Адыгеи Мурата Кумпилова состоялось заседание Совета по вопросам архитектуры и градостроительства РА. Участники встречи обсудили комплекс вопросов, касающихся реконструкции дорожной инфраструктуры Майкопа, а также архитектурных решений при возведении торговых и социально-бытовых объектов в населенных пунктах республики.

В работе Совета приняли участие заместитель премьер-министра Вячеслав Сапиев, руководители министерств, депутаты республиканского парламента, главы муниципальных образований, представители ГИБДД, Союза архитекторов РА, Союза художников РА, а также проектных, архитектурных и строительных организаций.

Руководитель управления архитектуры и градостроительства Майкопа Игорь Чудесов представил проекты реконструкции в республиканской столице пересечений улиц Юннатов – Пионерская и Пролетарская – Максима Горького. Было отмечено, что для сокращения аварийности на этих улицах необходимо создать кольцевое движение автотранспорта.

Глава республики Мурат Кумпилов отметил важность детальной проработки данных проектов с учетом безопасного передвижения пешеходов, частного и общественного транспорта.

«Необходимо учитывать стратегию развития республиканской столицы. Архитектурное решение с кольцевым движением при въезде в центр города на пересечении улиц Пролетарской и Максима Горького представляется одним из перспективных с точки зрения как вопросов безопасности, так и комфорта жителей прилегающего микрорайона», – подчеркнул Мурат Кумпилов.

В продолжение заседания обсудили вопрос строительства парковки на углу улиц Пионерской и Гоголя. Были предложены варианты плоскостной и двухуровневой парковки. Для окончательного принятия решения необходимо завершить ряд процедур по земельному участку. По мнению главы республики, реализацию проекта нужно ускорить, так как создание новой стоянки существенно улучшит ситуацию с парковочными местами в центре города.

При рассмотрении вопроса строительства новых торговых объектов в городе глава республики акцентировал внимание на необходимости гармонизации архитектурного облика столицы республики.

Отдельно был рассмотрен вопрос использования на торговых объектах надписей на иностранных языках. Отмечено, что коммерческий интерес предпринимателей в продвижении своих товаров и услуг не должен противоречить законодательству. Кроме того, бизнес-сообщество должно осознавать необходимость бережного отношения к государственным языкам Республики Адыгея.

Глава региона высказал ряд критических замечаний в адрес управления архитектуры городской мэрии.

«Вы должны сами контролировать эту ситуацию. Почему, получив необходимые разрешительные документы на оформление вывесок и цветное решение, предприниматели начинают отходить от проекта? За разрешительными документами обращаются к вам, и здесь именно вам нужно усилить контроль за исполнением архитектурных решений», – подчеркнул Мурат Кумпилов.

Затем участники заседания обсудили вопросы, касающиеся проекта автозаправочной станции вдоль автодороги Энем – Адыгейск – Бжедугхабль, комплекса дорожного сервиса

в городе Адыгейске, здания мечети в ауле Гатлукай, а также многоквартирного дома и ряда торговых объектов в поселке городского типа Яблоновском.

Глава региона поручил руководителям муниципальных районов и сельских поселений наладить более тесный контакт с заказчиками строительства тех или иных объектов.

«Там, где проектируются съезды с федеральной трассы, необходимо пройти все согласования с ГИБДД. Это в первую очередь, важно для безопасности граждан. Для создания интересного архитектурного облика нужно учитывать все детали проекта: цветовое решение, этнические компоненты, освещение, количество парковочных мест, благоустройство и многое другое. Только глубоко вникая во все эти вопросы, проявляя инициативу и принимая ответственные решения, можно создать комфортные и безопасные условия проживания в населенных пунктах», – подчеркнул Мурат Кумпилов.

<https://rg.ru/2019/04/11/reg-ufo/v-adygee-obsudili-gradostroitelnye-voprosy.html>

ННТВ # НИЖНИЙ НОВГОРОД; ДАНИИЛ ВОРОНОВ, ВЯЧЕСЛАВ ОРЛОВ; 2019.04.10; «ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЕР» – УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ МИНТРАНСА И «ЕДИНОЙ РОССИИ»

Общественный контролер – звучит гордо. Но для того, чтобы эти люди были профессионалами своего дела, необходимо их грамотно обучить. На первом в этом году обучающем семинаре в доме ученых специалисты рассказывают общественникам о самых важных аспектах их работы. На что необходимо обращать внимание при проверке объектов ремонта, правила техники безопасности, самые распространенные дефекты автомобильных дорог.

Общественным контролером может стать человек практически любого возраста и любого района Нижегородской области. Так, например, на семинаре были и представитель молодежного парламента из Сергачского района, и пенсионер из Перевозского района – бывший дорожник. Главное – хотеть помогать региону и его жителям. Общественные контролеры будут принимать непосредственное участие в выездных заседаниях на объектах ремонта, следить за надлежащим исполнением обязанностей подрядчика. Кроме того немаловажно, что контролеры ускорят обмен информацией о дорожном ремонте. Для этого планируется вести общую переписку в реальном времени в мессенджерах. Провели на семинаре и практические занятия. Познакомили обучающихся с профессиональным оборудованием.

Обучающий семинар проходит в рамках партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги», который включен в национальный проект. Обучение общественных контролеров – это уже второй этап проекта. На этой неделе за всеми объектами были закреплены ответственные депутаты от Партии. Всего же планируется подготовить больше восьми тысяч общественных контролеров.

По окончании семинара, почти ста новоиспеченным общественным контролерам со всей области торжественно вручают специальные удостоверения и бейджи. Сам проект «Общественный Контролер» реализуется **министерством транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области и региональным отделением «Единой России» и живет уже второй год, он действительно уникален в своем роде.

Даниил Воронов, Вячеслав Орлов, «Время Новостей».

<http://nntv.tv/?id=175363>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ УКАЗЫВАЕТ НА РОСТ НЕИСПОЛЬЗОВАННЫХ ВЗНОСОВ В КАПИТАЛ РЖД

Остатки неиспользованных взносов в уставный капитал ОАО «Российские железные дороги» по итогам 2018 года увеличились в 1,5 раза и на 1 января 2019 года превысили 52 млрд руб., отмечает Счетная палата РФ (СП РФ), которая проверила реализацию

инвестиционных проектов монополии, в том числе финансируемых за счет средств федерального бюджета.

«Причины накопления остатков – позднее внесение изменений в федеральный бюджет по объемам инвестиций, предусмотренных РЖД, а также недостатки системы расчета взносов», – говорится в сообщении.

«При подготовке предложений по взносам в уставный капитал холдинга **Федеральное агентство железнодорожного транспорта РФ** систематически не учитывает незавершенные объекты и неиспользованные остатки взносов прошлых лет. В результате суммы взносов в 2018 г. и остатки, сформировавшиеся на начало года, на 20,4 млрд руб. превысили объемы бюджетного финансирования, предусмотренные инвестиционной программой компании», – пояснил аудитор СП РФ Валерий Богомолов.

При этом Счетная палата отмечает, что по многим из проверенных проектов объекты не были сданы вовремя. «По итогам 2018 г. РЖД не достроили ряд объектов. Например, в соответствии с паспортом проекта «Развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей» в 2018 г. должны были построить 11 развязок и 78 км дополнительных путей. По итогам года был принят только один объект. В результате на 17 участках БАМа и Транссиба не увеличили пропускную способность, как планировали», – сказал В.Богомолов.

По проекту развития участка Междуреченск-Тайшет сроки ввода 13 из 22 объектов продлены с 2016 г. до 2020 г. Техническая готовность 8 объектов составляет менее 50%, по трем объектам работы не начинались, пишет контрольное ведомство. Похожая ситуация – с проектом по строительству вторых путей и сортировочных станций к портам Азово-Черноморского бассейна: «плановые показатели не выполнены, объекты в срок не введены». «Учитывая сложившуюся динамику, есть риск не достигнуть показателя по увеличению провозной способности в 2019 году», – предупредил аудитор.

С нарушением сроков идет и реализация проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург. «Российские железные дороги» не обеспечили разработку проектной документации по большинству объектов участка Москва – Казань. При этом завершить данную работу компания должна была до конца 2018 г.», – говорится в сообщении.

Информация была озвучена на коллегии Счетной палаты. Присутствовавший на ней первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов, согласно пресс-релизу, признал наличие проблем. По его словам, компания ведет мониторинг всех этих вопросов. «Мы подготовили планы-графики реализации проектов. Все ушло в правительственную комиссию по транспорту. Будем заниматься внедрением системы ежемесячного мониторинга за соблюдением сроков расходования средств и достижением целевых показателей проектов, включая ввод основных фондов», – заявил топ-менеджер.

RNS; 2019.04.11; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА О НЕСОБЛЮДЕНИИ РЖД СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Счетная палата России провела мониторинг реализации инвестиционных проектов РЖД и установила, что в большинстве из них объекты не сдали вовремя и не достигли плановых показателей, сообщила пресс-служба ведомства.

«Например, в соответствии с паспортом проекта "Развитие БАМа и Транссиба" в 2018 году должны были построить 11 развязок и 78 км дополнительных путей. По итогам года был принят только 1 объект. В результате на 17 участках БАМа и Транссиба не увеличили пропускную способность, как планировали», – заявил аудитор Валерий Богомолов на коллегии.

Кроме того, в рамках проекта развития участка Междуреченск-Тайшет сроки ввода 13-ти из 22-х объектов продлены с 2016 до 2020 года, техническая готовность 8 объектов составляет менее 50%, а по трем объектам работы не начинались. Также не выполнены

плановые показатели и в срок не введены объекты проекта строительства вторых путей и сортировочных станций к портам Азово-Черноморского бассейна.

«Учитывая сложившуюся динамику, есть риск не достигнуть показателя федерального проекта "Железнодорожный транспорт и транзит" по увеличению провозной способности в 2019 году», – подчеркнул аудитор.

Ведомство также отметило, что с нарушением сроков идет и реализация проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург». По данным Счетной палаты, РЖД не обеспечило разработку проектной документации по большинству объектов участка Москва-Казань, тогда как завершить данную работу компания должна была до конца 2018 года.

«Другая проблема – остатки неиспользованных взносов в уставный капитал РЖД: по итогам 2018 года они увеличились в 1,5 раза и на 1 января 2019 года превысили 52 млрд рублей. Причины накопления остатков – позднее внесение изменений в федеральный бюджет по объемам инвестиций, предусмотренных РЖД, а также недостатки системы расчета взносов», – указывается в сообщении.

На коллегии присутствовал первый заместитель гендиректора РЖД Вадим Михайлов, который признал наличие перечисленных проблем. Он заявил, что компания ведет мониторинг всех этих вопросов.

«Мы подготовили планы-графики реализации проектов. Все ушло в правительственную комиссию по транспорту. Мы будем заниматься в соответствии с планами-графиками внедрением системы ежемесячного мониторинга соблюдения сроков расходования средств и достижения целевых показателей проектов, включая ввод основных фондов», – отметил Михайлов.

Коллегия Счетной палаты решила направить информационные письма в правительство, **Росжелдор** и РЖД, а также отчет – в Госдуму и Совет Федерации.

<https://rns.online/transport/Schetnaya-palata-zayavila-o-nesoblyudenii-RZHD-srokov-realizatsii-investproektov--2019-04-11/>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/11/04/2019/5cae11e39a79476c2cad85b0>

<https://tass.ru/ekonomika/6321418>

<https://ria.ru/20190411/1552575034.html>

<https://1prime.ru/business/20190411/829884734.html>

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-ne-ukladyvayutsya-v-sroki-realizatsii-investproektov/>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/schetnaja-palata-ulichila-rzhd-v-sryve-srokov-modernizatsii-bama-i-transsiba/>

RNS; 2019.04.11; КОСТИН НАЗВАЛ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ НЕЭФФЕКТИВНЫМ ПРОЕКТОМ

Высокоскоростные магистрали слишком дорогие, а железнодорожная высокоскоростная магистраль Москва-Казань неэффективна, заявил председатель правления банка ВТБ Андрей Костин в ходе выступления на XX Апрельской международной научной конференции НИУ ВШЭ.

«Скоростные транспортные дороги – слишком дорогие. Я думаю, мы никогда до Казани ее не дотянем в ближайшие 30 лет, наверное, да. Потому что они не эффективные», – заявил Костин во время обсуждения проблемы цифровизации экономики.

По его словам, информационные технологии и внедрение новых цифровых методов пока не помогли решить человечеству целый ряд проблем, связанных с научными или техническими прорывами.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что президент России **Владимир Путин** не одобрил проект строительства первого участка ВСМ Москва-Казань между Железнодорожным и Гороховцом. Однако пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков опроверг эту информацию.

В декабре первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов заявил, что скептически относится к проекту высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва-Казань. Он сомневался, что в дорогостоящем проекте будет какая-либо экономика.

<https://rns.online/transport/Kostin-nazval-VSM-Moskva-Kazan-neeftivnim-proektom-2019-04-10/>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.11; ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА СОЖТ ПО ПОВОДУ НОВОЙ РЕДАКЦИИ ЗАКОНОВ НАМЕЧЕНО НА 25 АПРЕЛЯ

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) готов будет прокомментировать ситуацию о подготовленном в ОАО «РЖД» законопроекте «О внесении изменений в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» только после 25 апреля. На эту дату запланировано заседание президиума организации, сообщил РЖД-Партнеру представитель СОЖТ.

Заседание президиума СОЖТ по поводу новой редакции законов намечено на 25 апреля

На этом заседании должна быть утверждена и согласована внутренняя таблица разногласий союза с учетом мнений операторов и РЖД.

Также, как стало известно, накануне в СОЖТ состоялось представительное совещание по этому вопросу. Были высказаны разные точки зрения по целому ряду принципиально важных моментов.

Напомним, что в ОАО «РЖД» подготовили законопроект «О внесении изменений в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава, уточнения прав и обязанностей перевозчика и отдельных связанных с этим вопросов организации перевозочного процесса). Документ существует в виде письма министру транспорта **Евгению Дитриху** от генерального директора компании Олега Белозерова.

Проект предлагает закрепить сформулированный в госмонополии принцип приоритетного предоставления возможностей инфраструктуры избранным грузовладельцам. Закрепляется право грузоотправителей и перевозчиков на заключение долгосрочных договоров об организации перевозок при систематическом осуществлении перевозок грузов. Перевозки по этим договорам осуществляются в приоритетном порядке.

Среди целого ряда других предложений и изменений новый законопроект также предполагает наличие единственной операторской саморегулируемой организации в РФ. Ее главной обязанностью станет разработка и принятие стандартов и правил, регламентирующих порядок обеспечения вагонами и контейнерами перевозок социально значимых грузов, список которых, в свою очередь, будет определен постановлением правительства. Проект закона обязывает операторскую СРО предоставлять государственному перевозчику информацию об их наличии. Кроме того, предложенные поправки в Устав железнодорожного транспорта РФ указывают, что оператор обязан предоставить вагоны, контейнеры грузоотправителям для перевозок особо значимых грузов.

Согласно проекту закона, создание единой СРО возложено на **Минтранс**, который должен выбрать из существующих некоммерческих партнерств операторов одно, члены которого располагают долей не менее 60% от общего парка вагонов и контейнеров. В

случае невозможности выбора по указанному критерию **Минтранс** в одностороннем порядке назначает единственной наиболее массовую организацию.

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

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zasedanie-prezidiuma-sozht-po-povodu-novoy-redaktsii-zakonov-namecheno-na-25-aprelya/>

ТАСС; 2019.04.11; РЖД ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ПЕРЕВОЗКУ В ОДНОМ Ж/Д КОНТЕЙНЕРЕ ПРОДУКТОВ И ДРУГИХ ТОВАРОВ

«РЖД Логистика» (дочерний оператор РЖД) предлагает отменить неактуальные требования по железнодорожной перевозке товаров в контейнерах. Об этом на расширенном совещании о перспективах развития экспорта компаний в рамках реализации национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**» рассказал генеральный директор «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик, озвучивая барьеры для развития экспорта.

Проблема касается устаревших норм относительно товарного соседства на ж/д транспорте, говорит он. «Здесь очень важно, что на данный момент российские санитарно-эпидемиологические правила противоречат нормам техрегламента того же ЕАЭС о безопасности пищевой продукции», – отметил Валентик.

Так, СанПиН запрещает перевозку пищевых грузов в одном контейнере вместе с непродовольственными грузами, хотя техрегламент Таможенного союза это разрешает, но при соблюдении условий, исключающих их соприкосновение. «Современные технологии упаковки позволяют легко выполнить эти условия, однако имеющаяся коллизия фактически лишает нас возможности использования норм регламента Таможенного союза и перевозки пищевой и непищевой продукции в одном контейнере», – сказал гендиректор «РЖД Логистики».

Поэтому отправка товаров в этом случае становится сложнее и дороже. «Мы предлагаем решить эту проблему посредством отмены СанПиНа в той части, в которой он противоречит техрегламенту Таможенного союза», – сказал Валентик.

<https://tass.ru/ekonomika/6318958>

ТАСС; 2019.04.11; CNN: РОССИЙСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЕЗДА ПОПАЛИ В РЕЙТИНГ ЛУЧШИХ В ЕВРОПЕ

Международный поезд №17/18 Москва-Ницца, а также №31/32 Москва-Хельсинки («Лев Толстой»), принадлежащие «Российским железным дорогам» (РЖД), попали в рейтинг лучших европейских ночных поездов. Соответствующий список опубликовал телеканал CNN.

Согласно его информации, поезд Москва-Ницца преодолевает рекордные 3,4 тыс. км через всю Европу и совершает остановки в Берлине и Варшаве. Поезд «Лев Толстой», отмечает CNN, примечателен большим количеством вариантов спальных мест: от сидячих, предназначенных для эконом-класса, до спальных вагонов премиум-класса.

Также в рейтинг попали железнодорожные компании Австрии, Турции, Норвегии, Великобритании, а также поезд эстонской Baltic Express, следующий по маршруту Таллин-Москва.

<https://tass.ru/ekonomika/6320017>

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.11; РЖД СООБЩИЛИ О СНИЖЕНИИ НА 15% ЧИСЛА ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ В I КВАРТАЛЕ

Количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на железнодорожных переездах в январе-марте снизилось на 15% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 76, сообщила компания в четверг.

«По оперативным данным, в январе-марте 2019 года на железнодорожных переездах по вине водителей допущено 76 столкновений с железнодорожным подвижным составом. Это на 15% меньше, чем в прошлом году за те же месяцы», – говорится в сообщении РЖД.

Причинами ДТП стали грубые нарушения правил дорожного движения водителями автотранспортных средств. Наибольшее число происшествий произошло в границах Московской (9 случаев), Северо-Кавказской (8 случаев) и Куйбышевской (9 случаев) железных дорог.

«За первый квартал текущего года в ДТП на железнодорожных переездах пострадали 32 человека, из них 5 погибли», – приводятся данные в сообщении РЖД.

Компания призывает водителей автотранспорта быть бдительными и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов.

РЖД, добавляет компания, для предупреждения ДТП проводит мониторинг состояния, а также капитальный ремонт железнодорожных переездов и оборудование их современными предупредительными и заградительными устройствами.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ УДОБРЕНИЙ И ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ПРОДОЛЖИЛИ ПАДАТЬ В 2019 Г.

Отправка грузеных контейнеров в январе-марте 2019 года выросла на 14,8% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 762,4 тыс. TEU (в весовом выражении – на 15%, до 10,8 млн тонн), сообщило ОАО «Российские железные дороги».

При этом транспортировка химикатов и соды увеличилась на 10,2% (до 125,6 тыс. TEU), лесных грузов – на 44,5% (до 117,2 тыс. TEU), бумаги – на 8,1% (до 81,7 тыс. TEU), промышленных товаров – на 12,9% (до 66,9 тыс. TEU), метизов – на 11,2% (до 65,5 тыс. TEU), автомобилей и запчастей – на 10,6% (до 56,4 тыс. TEU), машин, станков и двигателей – на 7,4% (до 49,4 тыс. TEU), черных металлов – на 15,1% (до 31,4 тыс. TEU), строительных грузов – на 32,9% (до 23,5 тыс. TEU).

В «минусе» по-прежнему химические и минеральные удобрения (-25,7%, 10,9 тыс. TEU), а также цветные металлы (-5,2%; 25,9 тыс. TEU). В 2018 г. их перевозки сократились на 26,5% (до 42,3 тыс. TEU) и 3,8% (до 107,9 тыс. TEU), соответственно.

В целом в январе-марте (с учетом порожних) было отправлено 1,15 млн TEU, что на 15,3% больше, чем за тот же период 2018 г., в том числе по маршрутам внутри РФ – 478,3 тыс. TEU (+11,2%), по транзитным – 125,7 тыс. TEU (+24,9%), на экспорт – 306,2 тыс. TEU (+11,4%), в импортном сообщении – 247,4 тыс. TEU (+24,7%).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ВЛАСТИ АМУРСКОГО БЕЛОГОРСКА ХОТЯТ ЧЕРЕЗ СУД ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ

Власти Белогорска (Амурская область) обратились в арбитражный суд региона с иском о передаче в федеральную собственность путепровода через Транссибирскую железнодорожную магистраль, разделяющего город на две части.

Как следует из картотеки суда, ответчиком выступает территориальное управление Росимущества. В конце прошлого года мост, который сейчас находится в муниципальной собственности, был признан аварийным и временно был закрыт для проезда автомобилей.

В исковом заявлении, текстом которого располагает «Интерфакс», отмечается, что по ч.1 ст.130 Гражданского кодекса РФ к недвижимости относятся земельные участки и все, что

прочно с ними связано (объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно).

Власти Белогорска отмечают, что автомобильный мост через Транссиб «неразрывно связан» с земельным участком, который находится в собственности РФ и был передан на 49 лет в аренду ОАО «РЖД» для Белогорской дистанции пути (ПЧ-17). Муниципалитет приводит аргументы, что участок, с которым связан путепровод, является полосой отвода железных дорог.

Также истец ссылается на Земельный кодекс РФ, в котором указано, что все прочно связанные с земельными участками объекты «следуют судьбе земельных участков».

Мост включен в реестр муниципальной собственности Белогорска в 1991 году по решению областных депутатов. По утверждению истца нет подтверждения, что муниципалитет дал согласие принять путепровод на баланс. Акт приемки-передачи сооружения отсутствует.

Как сообщалось, в октябре прошлого года в городе Свободном (Амурская область) обрушился путепровод через Транссиб, который является ровесником моста в Белогорске. Оба построены в 1980 году. В ходе обследования опор белогорского моста на торцевой стенке верхней части ригеля была выявлена трещина. Администрация города приняла решение закрыть мост для перевозок пассажиров и ввести режим ЧС, а аварийную опору укрепить.

Движение по мосту было открыто в конце декабря 2018 года в режиме постоянного наблюдения за специальными маяками. Режим ЧС снят 21 января текущего года. В начале февраля эксперты по итогам обследования рекомендовали усилить все колонны аварийного путепровода. Все работы по укреплению моста подрядчик планирует завершить до 20 апреля.

Спорный мост протяженностью 135,9 метра, площадью свыше 1,2 тыс. метров соединяет центр Белогорска и микрорайон «Транспортный». Белогорск является узловой станцией на Транссибирской магистрали.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «РЖД ЛОГИСТИКА» ОТМЕЧАЕТ РОСТ БИЗНЕСА ЗА СЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО АУТСОРСИНГА ПРЕДПРИЯТИЙ

Чистая прибыль «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) – в 2018 году выросла на 17%, до 1,287 млрд руб., говорится в сообщении РЖДЛ. Выручка увеличилась на 21%, до 40,9 млрд руб., операционная прибыль – на 7%, до 3,54 млрд руб. Объем обработанных грузов вырос на 4%, до 63,2 млн тонн. «Основной вклад в увеличение доходов компании внесли услуги «логистический аутсорсинг для промышленных предприятий» и «грузовая логистика», – отмечается в пресс-релизе.

Своим конкурентным преимуществом в этом сегменте «РЖД Логистика» считает «сильную экспертизу по всем аспектам управления цепями поставок», что «позволяет предлагать комплексные решения» в оптимизации промышленной ж/д инфраструктуры предприятий и координации технологий заказчика с технологиями железной дороги.

В сфере международных перевозок в 2018 г. РЖДЛ занималась освоением новых товарных ниш (контейнеризируемые грузы, электронная коммерция), участвовала в государственных инициативах. В частности, компания увеличила число транзитных контейнерных сервисов между Китаем и Европой. Запущены новые поезда: Чанша (КНР) – Тилбург (Нидерланды), Тайюань (КНР) – Дуйсбург (Германия), Милан (Италия) – Чунцин (КНР) и другие.

Осуществлены тестовые перевозки в рамках договоренностей РЖД и министерства транспорта Японии об увеличении поставок японских товаров в мультимодальном сообщении через дальневосточные порты РФ и Транссибирскую магистраль. Дан старт организации железнодорожных контейнерных перевозок между Вьетнамом и Россией. Кроме того, «РЖД Логистика» продолжила продвижение международного транспортного

коридора «Север-Юг» в РФ, Азербайджане, Иране, Индии и Европе.

Также компания работала в рамках инициативы АО «Российский экспортный центр» по экспорту несырьевой продукции производителей РФ с субсидированием транспортных расходов. Продвигались мультимодальные маршруты через порты Балтийского бассейна, развивались неконтейнерные сервисы в сообщении с Казахстаном и Средней Азией, Беларуссией, Прибалтикой, Китаем и Монголией. В рамках проекта «РЖД Экспресс» запущены регулярные скоростные перевозки грузов в составе пассажирских поездов между Москвой и Пекином за 6 суток.

«РЖД Логистика» обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более чем три десятка филиалов и обособленных подразделений, пять «дочек» и совместных предприятий в Европе и Азии.

ТАСС; 2019.04.11; «РЖД ЛОГИСТИКА» В КИРОВЕ ЗАПУСТИЛА УСЛУГУ ДОСТАВКИ СБОРНЫХ ПАРТИЙ ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКУ КОМИ

Обособленное подразделение АО «РЖД Логистика» в Кирове запустило новую услугу по доставке сборных партий грузов в республику Коми регулярными поездами, следует из сообщения компании.

Грузы отправляются в 20- и 40-футовых контейнерах раз в неделю и следуют до города Усинск (республика Коми).

В компании отмечают, что в рамках нового сервиса клиент также может заказать автодоставку до склада «РЖД Логистики» в Кирове, где он будет бесплатно храниться до отправки регулярного поезда, или оформить его транспортировку до дверей получателя уже от станции прибытия в Усинске.

Кроме этого, клиентам из Кирова также доступна экспресс-доставка товаров в почтово-багажных вагонах. Поезд с такими вагонами отправляется каждые четыре дня, по четным числам месяца, и следует по направлениям: Киров – Лабытнанги, Киров – Усинск, Киров – Печора, Киров – Инта и Киров – Воркута. Сроки доставки составляют двое-трое суток в зависимости от станции назначения.

АО «РЖД Логистика» создано 19 ноября 2010 года в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга «РЖД». Компания представлена в России 33 филиалами и обособленными подразделениями, пятью дочерними обществами и совместными предприятиями за рубежом. В 2018 году компания обработала 63,2 млн т грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/6322137>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «ЕВРОХИМ» ЗАКАЗАЛ У ОВК ДЛЯ «ФОСФОРИТА» ПАРТИЮ ЦИСТЕРН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АММИАКА

ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) и МХК «Еврохим» подписали контракт на поставку 55 цистерн повышенной грузоподъемности для перевозки аммиака, сообщила ОВК.

«Подвижной состав планируется использовать для транспортировки продукции промышленной группы «Фосфорит» (входит в «Еврохим»)), – говорится в пресс-релизе.

Отгрузка вагонов модели «15-6926» состоится до конца апреля. Цистерны имеют повышенную грузоподъемность (60,2 тонны) и увеличенный объем котла (92,7 кубометров), что позволяет перевозить в одном вагоне почти на 9 тонн груза больше, чем в типовом. В конструкции вагона использован котел увеличенного диаметра, позволяющий обеспечить эффективное использование габаритного пространства и обслуживаться на типовых эстакадах различной конструкции.

Цистерна оснащена ходовой частью с осевой нагрузкой 25 тс. Межремонтный пробег увеличен до 1 млн км (или 8 лет). Срок службы – 40 лет. Вагон разработан специалистами «Всесоюзного научно-исследовательского центра транспортных технологий» и

выпускается на предприятии «Тихвинхиммаш» (Ленинградская обл., оба актива входят в «Объединенную вагонную»).

Ранее поставки этой модели осуществлялись производителям химии и минеральных удобрений, в том числе «Уралхиму» и «Щекиноазоту». С учетом новой партии общее количество вагонов производства ОВК в парке «Еврохима» превысит 1,1 тыс. (включая хопперы для перевозки минеральных удобрений и цистерны для перевозки расплавленной серы).

«Объединенная вагонная компания» управляет вагоностроительными производствами в Тихвине, вагоноремонтным предприятием «Титран-Экспресс», инжиниринговым центром, оператором Unicon 1520, занимается выпуском компонентов для подвижного состава. Крупнейшим владельцем ОВК является ПАО «Банк «ФК Открытие» (находится под контролем ЦБ РФ) с долей 24,3%. Еще 16% акций – у НПФ «Будущее», который через компанию «Ленинградское адажио» контролируется совладельцем ИК «Регион» Сергеем Судариковым.

У ПАО «Сафмар Финансовые инвестиции» (МОЕХ: SFIN) (косвенное владение через «УК Управление инвестициями» и АО «Ай Кью Джи Управление активами», контролируемые обществом АО «НПФ «Сафмар») – 10,4%. Среди других акционеров «Объединенной вагонной компании» – АО «Открытие холдинг» (актив бывших владельцев ФК «Открытие» Вадима Беляева и его партнеров): у него 7,9%. 4,8% – у «прочих стратегических инвесторов». 9,33% – у структуры «Ростеха» – АО «Концерн «Уралвагонзавод», руководит которой глава УВЗ Александр Потапов (сам «Уралвагонзавод» контролируется «Ростехом»). Free float – 27,2%.

МХК «ЕвроХим» входит в число 10 крупнейших агрохимических компаний в мире по производственным мощностям. В состав группы «ЕвроХим» входят российские заводы «Невинномысский Азот», «Новомосковский «Азот», «Фосфорит», «Белореченские минудобрения» и Ковдорский ГОК, а также литовский завод фосфорных удобрений Lifosa и завод в Бельгии EuroChem Antwerpen.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПАРК ВАГОНОВ-ЗЕРНОВОЗОВ В РФ В 2018 Г. ВЫРОС НА 10%, АКТИВНО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ИХ ВЫПУСК – ЭКСПЕРТ

Парк вагонов-зерновозов в РФ в 2018 году вырос на 10%, до 45,4 тыс., приобретено 3,985 тыс. единиц подвижного состава, следует из сообщения крупнейшего участника этого рынка – ЗАО «Русагротранс» (РАТ).

При этом оператор отметил, что построено в прошлом году было «рекордное число» таких вагонов – 6,4 тыс. против 2,7 тыс. в 2017 г.

«За последние 4 года парк зерновозов на сети ОАО «Российские железные дороги» с учетом списания вагонов увеличился на 5,855 тыс. (+15%). В 10 раз увеличился парк «инновационных» вагонов (с загрузкой 76 тонн) – почти до 10 тыс.», – также говорится в пресс-релизе. При этом опережающими темпами росли перевозки аграрных грузов в зерновозах – с 24,7 млн до 32,2 млн тонн в год. В 2018 г. среднемесячный объем отгрузок составил 2,7 млн тонн.

В Казахстане, где также работает РАТ, по его данным, в 2016 г. количество зерновозов составляло 7,515 тыс., по состоянию на 1 марта 2019 г. – 8,737 тыс. При этом увеличилось в парке число большекубовых вагонов (101-120 кубометров) – с 1,307 тыс. до 2,421 тыс. В 2018 г. во внутреннем сообщении в Казахстане было перевезено 2,173 млн тонн зерна, на экспорт – 7,963 млн тонн. Основными направлениями железнодорожных отгрузок зерна стали страны Средней Азии и РФ.

Железнодорожный оператор «Русагротранс» занимается организацией перевозок зерновых и других насыпных аграрных грузов в собственных вагонах-зерновозах. Входит в группу РТК, которой владеют Константин Засов и Константин Синцов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МИНЭНЕРГО РФ ДОЛЖНО ОПРЕДЕЛИТЬ БАЛАНС В ПЕРЕВОЗКАХ УГЛЯ И НЕФТЕПРОДУКТОВ НА Д.ВОСТОК – РЖД

Министерство энергетики РФ должно определить баланс между ж/д перевозками угля и нефтепродуктов в дальневосточном направлении в силу его высокой загруженности, отмечают в ОАО «Российские железные дороги», комментируя информацию о приоритетном пропуске нефтегрузов.

«Любое наращивание перевозок высокодоходных грузов, особенно на таких длинных участках, для нас, конечно, очень интересно. И когда по предложению Федеральной антимонопольной службы РФ этот вопрос рассматривался, было сказано, что необходимо увеличить поток нефтепродуктов на Дальний Восток», – заявил замглавы РЖД, начальник центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) компании Алексей Шило в интервью «Коммерсанту», опубликованном в четверг.

«Мы подтвердили готовность рассматривать любые решения, в том числе тарифные, потому что это высокорентабельный груз, и под фиксацию объемов мы могли бы предоставить скидку», – добавил топ-менеджер.

«Но мы сразу обозначили два момента. Поскольку это направление сверхзагружено, нужно, чтобы Минэнерго определило некий баланс между перевозками угля и нефтепродуктов. Ведь есть решение президентской комиссии по ТЭК, где четко зафиксированы объемы угля, которые мы должны везти на восток. Второе: в целом если сегодня на этом перегруженном направлении наращивать перевозку нефтепродуктов – а они там нужны гарантированно – необходимо предусмотреть какой-то механизм, чтобы мы могли нефтепродукты везти, не оглядываясь на то, что другие грузы могут пострадать. Сегодня у РЖД есть обязанность принимать грузы равномерно», – подчеркнул он.

По словам А.Шило, эти вопросы были обсуждены и сейчас совместно с ФАС и с сопричастными министерствами отрабатываются. «Провели совещание с нефтеперерабатывающими компаниями, с крупнейшими заводами, определили, что коллеги должны будут дать объем, который бы они хотели везти, а мы, соответственно, могли бы сказать, какими будут тарифные условия и так далее. И останется вопрос с антимонопольной службой по поводу приоритетного пропуска именно этих грузов», – заявил глава ЦФТО монополии.

Сейчас пропускная способность используется полностью, «поезда идут прямо друг за другом», отметил А.Шило. «Чтобы наращивать перевозки, мы вынуждены, например, отказаться от ремонта инфраструктуры, что неприемлемо. Необходимо делать выбор. В сегодняшней ситуации, когда рынок диктует свои условия, и все хотят ехать именно в эти три направления (Дальний Восток, а также юг и северо-запад РФ – ИФ), имеет смысл разработать документ, который бы всеми однозначно трактовался и описывал правила заполнения дефицитной инфраструктуры. Для железнодорожников нет разницы, что возить. Возможно, регулятор должен был определить, какой груз поедет в приоритетном порядке», – сказал топ-менеджер.

«В нашем понимании этот порядок мог бы выглядеть следующим образом: социальные грузы, например, те же самые нефтепродукты для заправочных станций на Дальнем Востоке; товары, которые имеют государственное значение – воинские перевозки, специальные грузы. Далее это могли бы быть грузы, которые требуют особых условий с точки зрения графика, скорости и так далее, например контейнерный поезд. Он имеет большую маршрутную скорость по сравнению с другими поездами, сильнее всего влияет на график – такие поезда прокладываются в первую очередь», – заявил А.Шило.

«Оставшаяся инфраструктура должна заполняться, как сегодня, на условиях недискриминационного доступа. Речь не идет о том, чтобы целенаправленно отодвинуть какую-то отрасль. Дело в порядке, в котором следует заполнять инфраструктуру, понимая, что общая пропускная способность конечна. В нашем понимании такой документ должен существовать. Эти правила должен разрабатывать регулятор – ФАС. Мы готовы дать свои

предложения», – добавил замглавы «Российских железных дорог».

Описывая текущие тенденции в грузоперевозках, топ-менеджер отметил, что в марте «впервые за долгое время» погрузка нефтепродуктов увеличивалась быстрее, чем угля. Прирост составил 2% и 0,6%, соответственно. «Продолжают хорошо расти контейнеры – на 16%, и особенно транзит. Если брать отдельно транзит на направлении Восток-Запад, контейнерные перевозки выросли на 29,1%», – сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РОССИЙСКИЙ УГОЛЬ НАЧАЛ АКТИВНО ЭКСПОРТИРОВАТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ФИНЛЯНДИИ – ГАЗЕТА

Российский уголь начал активно экспортироваться через порты Финляндии, пишет в четверг «Коммерсантъ» со ссылкой на замглавы ОАО «Российские железные дороги», начальника центра фирменного транспортного обслуживания компании (ЦФТО) Алексея Шило.

«Если в 2017 г. туда было перевезено всего 200 тыс. тонн, то в 2018 г. – уже около 700 тыс., а на 2019 г. потребность составляет 2,5 млн тонн», – отмечает газета. «Направление «раскатывается». С финскими железными дорогами сейчас режим наибольшего благоприятствования, потому что у нас и электронное взаимодействие, и бездокументарные технологии, все отработано. Ехать туда не просто интересно и выгодно, но еще и удобно», – заявил глава ЦФТО монополии.

Направление пробуют многие российские грузоотправители, утверждает топ-менеджер, а портовая инфраструктура страны готовится к тому, чтобы «осуществлять высокоэкологичную перевалку этих грузов». А.Шило добавил, что железные дороги двух стран активно взаимодействуют, и уже в 2019 г. планируется запустить систему, когда через электронную торговую площадку РЖД можно будет загрузить российские вагоны в Финляндии, чтобы они не возвращались порожними.

«Финские железнодорожники сейчас вместе с нашими специалистами готовят IT-решение: там, по сути, нужно сделать дополнительное сопряжение на электронной площадке. Но мы готовы предложить финским грузоотправителям облачное решение, когда просто заходишь через интернет и оттуда заказываешь перевозку. Проект в высокой степени готовности: сейчас не берусь утверждать, были ли первые поставки, но вопрос точно этого года», – сказал А.Шило.

Финляндия – одно из не слишком популярных направлений, на которые «Российские железные дороги» пытаются переключить экспортные грузопотоки с перегруженных путей к экспортным портам Дальнего Востока, Юга и Северо-Запада, напоминает издание. В конце 2018 г. 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.

Кроме Финляндии это, например, Калининград и порты Грузии. «Калининград интересен тем, что на нашем терминале Дзержинская-Новая есть возможность перегружать с широкой на узкую (европейскую – ИФ) колею. Это готовая площадка, полностью оборудованная. За прошлый год там перевалили 500 тыс. тонн угля, и, если ситуация на рынке не изменится, можно переваливать до 1 млн тонн. На польской стороне перевалка угля стоит 306 руб. за 1 тонну, а мы на Дзержинской-Новой предоставляем эту же услугу по 145 руб. за 1 тонну», – заявил А.Шило.

«Делаем еще одну площадку: станция Черняховск, 22 тыс. квадратных метров, до конца года проведем реконструкцию, и в следующем на ней можно будет переваливать 1,5 млн тонн угля. То есть в целом по Калининграду будет 2,5 млн тонн», – добавил он.

Также развивается экспорт через сухопутные пограничные переходы в Турцию. «Здесь два направления: в адрес грузинских портов, в первую очередь Поты, и через сухопутный пограничный переход Баку-Тбилиси-Карс. Сейчас активно работаем с нашими турецкими

и грузинскими коллегами, чтобы реконструировать там терминал, который сегодня для перевалки угля не готов. В Поти перевозки уже идут, около 15 тыс. тонн в месяц, раньше их не было. Способствуют тарифные условия, которые предоставили азербайджанские и грузинские железные дороги», – сказал топ-менеджер.

В то же время, давать скидку на это направление не планируется. «Уголь – груз первого (тарифного – ИФ) класса, и по методике мы можем давать скидку не более 25% исходя из экономической целесообразности для РЖД. Но если говорить про перевозки из Кузбасса, то появляются еще и коэффициенты на дальность (уменьшающие тариф – ИФ), и скидка будет просто экономически нецелесообразна (для монополии – ИФ)», – заявил замглавы перевозчика.

«(Грузинские железные дороги – ИФ) просили нас рассмотреть возможность (скидок – ИФ), и мы посчитали всю экономику. Но, поскольку эти перевозки уже осуществляются, считаем, что тариф РЖД не является здесь решающим фактором для принятия решений, куда везти», – добавил он, отметив также, что оборот по углю с Турцией достаточен для организации перевозок: в 2018 г. страна потребила 8 млн тонн российского угля.

Представитель Грузинских железных дорог сообщил «Коммерсанту», что уголь в направлении грузинских портов транзитно перевозится с осени 2018 г., а источник газеты, близкий к компании, уточнил, что речь идет об угле «Сибантрацита» Дмитрия Босова.

В «Сибантраците» от комментариев изданию отказались, в «Мечеле» (МОЕХ: MTLR) сообщили, что через Финляндию уголь не поставляют. Зато экспорт через эту страну с 2019 г. подтвердили в Evraz: «Это перспективно для диверсификации направлений поставок», – сказал собеседник «Коммерсанта».

В то же время, в «Кузбасской топливной компании» (МОЕХ: КВТК) считают поставки в финском направлении «нецелесообразными» с учетом низкой маржинальности угля марки Д и расходов по доставке. Остальные угольщики не ответили на запрос газеты.

Также, по словам А.Шилов, для разгрузки классических экспортных направлений «Российские железные дороги» переориентируют с них уголь сопредельных государств. Так, монополия предоставила скидку в 50% грузоотправителям Казахстана при поставке угля в Прибалтику, чтобы в порты РФ шел уголь российских компаний. «Даже при предоставлении скидки в 50% получается, что на тарифе мы зарабатываем больше, но при этом не толкаемся с двумя направлениями на Северо-Западе», – отметил топ-менеджер.

По его словам, с сентября 2018 г. до конца 2019 г. в прибалтийском направлении уйдет 600-700 тыс. тонн казахстанского угля. «Мы дали скидку в сентябре и с сентября за прошлый год 200 тыс. тонн перевезли в Латвию. На этот год планируем еще перевезти туда дополнительно 400 тыс. тонн», – отметил А.Шило. Для российских грузоотправителей скидка не была бы так привлекательна, поскольку транзитные ставки гораздо выше, отмечает газета.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ МАССОВЫХ ГРУЗОВ, СЧИТАЮТ В РЖД

Речные перевозки эффективно использовать для массовых грузов, поскольку они имеют меньшую себестоимость, считает замглавы РЖД, начальник центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) компании Алексей Шило.

«Для них экономически эффективно возить строительные, генеральные грузы, уголь. А насколько правильно биться за перевозку, допустим, нефтепродуктов – не знаю. Я считаю, что ритмичность, регулярность перевозок железных дорог наверняка дают больший эффект для грузоотправителей», – заявил топ-менеджер в интервью «Коммерсанту», опубликованном в четверг.

«Что касается перевозок нефтепродуктов, я хотел бы показать две цифры. В 2015 г., когда принималось решение по постройке танкеров, с уфимской, самарской и саратовской групп НПЗ было перевезено по железной дороге 26,1 млн тонн нефтепродуктов, речным

транспортом – 4,2 млн тонн. В 2018 г. мы со всеми нашими скидками по железной дороге перевезли 23,9 млн тонн, то есть со снижением, а речники с учетом их новых танкеров перевезли 4,5 млн. То есть мы падаем, а они растут», – отметил он.

«Для многих клиентов мы сами в этом году предлагаем вариант, когда мы возем их груз до речного порта, а дальше он идет по реке, чтобы освободить инфраструктуру и вести на этом участке ремонтные работы. Со многими коллегами мы уже встречались, обсуждали, как это можно сделать, запланирован еще ряд встреч», – добавил А.Шило.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РЖД ПРИ ВХОЖДЕНИИ В ПОРТОВЫЕ ПРОЕКТЫ НЕ БУДУТ УЩЕМЛЯТЬ ПРАВА ДРУГИХ СТИВИДОРОВ

ОАО «Российские железные дороги» при вхождении в портовые проекты не собирается ущемлять права других работающих здесь же стивидоров в подвозе грузов.

«Когда РЖД заходят в какой-то проект, это автоматически неэкзптивная история. Это инфраструктура общего пользования, и подходы к ее использованию будут неизменными. Если у кого-то есть такие опасения, то думаю, что коллеги бы их уже высказали. Но происходит обратное: все говорят, что хотели бы видеть «Российские железные дороги» в качестве одного из якорных участников новых проектов», – заявил замглавы РЖД, начальник Центра фирменного транспортного обслуживания компании Алексей Шило в интервью «Коммерсанту», опубликованном в четверг.

«Как показывает практика, если РЖД куда-то приходят в качестве якорного участника, это означает очень хорошую технологическую синхронизацию и в плане перевозок, и в целом в развитии. Поэтому мы и вошли сегодня уже в один проект, в порт Суходол (Приморье – ИФ), активно рассматриваем возможность участия в других. Мы видим в этом перспективу и понимаем, что без взаимодействия всех участников в цепочке эффективные перевозки обеспечить, скорее всего, невозможно», – отметил он.

В этой связи замглавы монополии подчеркнул, что со многими портами компания работает в сфере информационного взаимодействия, стыковки IT-систем. «У нас есть программа с «Новороссийским морским торговым портом». Система позволяет не просто планировать подвоз поездов к порту, но и учитывать ассортимент грузов. Например, черные металлы разные, а мы можем спланировать подвоз груза равномерно под конкретное судно. Выгрузка в порту растет, у РЖД резко снижаются риски по срокам доставки», – заметил А.Шило.

Он добавил, что синхронизация возможна и без участия в капитале, «если интересы владельца порта и железной дороги совпадают». «Но участие в капитале для нас служит дополнительной гарантией того, что отношения не изменятся», – сказал топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; РЖД СПОСОБНЫ КОНКУРИРОВАТЬ С АВТОТРАНСПОРТОМ НА РАССТОЯНИЯХ ДО 500 КМ – ТОП-МЕНЕДЖЕР

ОАО «Российские железные дороги» не ставит принципиальной задачи конкурировать с автомобильным транспортом.

«Мы рассматриваем его как союзника и стремимся выстроить нормальное взаимодействие, чтобы закрыть «последнюю милю» для грузоотправителей. Наши дочерние компании активно используют этот сегмент в доставке от «двери до двери», – заявил замглавы РЖД, начальник центра фирменного транспортного обслуживания компании Алексей Шило в интервью «Коммерсанту», опубликованном в четверг.

При этом, правда, топ-менеджер отметил, что конкурентоспособность железной дороги «сегодня достаточно высока». «Если раньше говорили, что на расстояниях до 1,5 тыс. км, безусловно, выигрывает автотранспорт, то сейчас мы способны предложить приемлемые варианты доставки и на расстояниях до 500 км. Да, мы можем дать скидку, но зато получаем дополнительный объем. Такие прецеденты есть, например, в перевозках черных металлов и трубной продукции», – сказал он.

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ, в 2018 г. автомобильные перевозки в стране выросли на 1,8%, тогда как по железным дорогам – на 2,2%, заметил А.Шило. «Нам все говорят: вы потеряли много грузов. Но на самом деле много грузов ушло не на автотранспорт, а из сегмента, например, крытых вагонов и появилось на железной дороге уже в сегменте контейнеров. Например, химикаты, которые всегда ездили в крытых вагонах, сейчас перешли в 15% роста контейнерных перевозок. Тот же самый груз в другой упаковке едет по железной дороге», – заявил замглавы монополии.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ФГК В 2020 Г. КУПИТ НЕ МЕНЕЕ 500 КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЛАТФОРМ КОЛОДЦЕВОГО ТИПА, НАЧНЕТ ПЕРЕВОЗКИ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – в 2020 году планирует закупить не менее 500 контрейлерных платформ колодцевого типа (имеет улучшенные технико-экономические характеристики по сравнению с существующим подвижным составом для транспортировки автомобильных фур) и приступить к регулярным перевозкам.

Согласно сообщению ФГК, в проектировании вагона будет участвовать ОАО «Завод металлоконструкций» (ЗМК, г.Энгельс, Саратовская обл.), которое победило в соответствующем открытом конкурсе. «Также будут разработаны технические условия размещения и крепления грузов. Полный цикл испытаний и сертификации продукции планируется завершить в 2020 г.», – говорится в пресс-релизе.

Новый тип подвижного состава является специализированным и предназначен как для контрейлерных перевозок, так и для крупнотоннажных контейнеров, отмечает железнодорожный оператор. «Стратегия «Федеральной грузовой компании» предполагает активное развитие контрейлерных перевозок в России и за пределами страны. Мы уже получили патент на универсальную платформу и в ближайшее время проведем конкурс по их закупке», – заявил генеральный директор ФГК Виктор Воронович, слова которого приводятся в сообщении.

«Теперь «Федеральная грузовая» приступает к разработке специализированной платформы, главное преимущество которой в соблюдении габаритов погрузки, (она – ИФ) более адаптирована к имеющейся инфраструктуре и может курсировать как обычный вагон без ограничений маршрутов следования. Кроме того, конструкционная особенность такой платформы позволит оптимизировать порожние рейсы. Еще один важный момент – возможность перевозки на платформе рефрижераторов», – добавил он.

По словам В.Вороновича, ФГК заинтересована предоставлять клиентам широкий выбор услуг в рамках контрейлерных перевозок. Это касается, как различных моделей подвижного состава, так и сервиса – онлайн-бронирование, оперативное оформление документов, создание комфортных условий в местах погрузки-выгрузки.

Патент на имеющуюся платформу оператор получило в 2018 г. (она может использоваться, в том числе при организации контрейлерных перевозок). С декабря компания осуществляет регулярные контрейлерные перевозки между Новосибирском и Москвой, в 2019 г. планирует приобрести 320 универсальных контрейлерных платформ.

Ранее В.Воронович заявлял, что «Федеральная грузовая компания» рассчитывает на полноценную раскрутку бизнеса контрейлерных перевозок в течение нескольких лет. «Реально, по нашей оценке, услуга заработает в России года через три, когда клиенты начнут привыкать и начнут закладывать в свою логистику эти маршруты», – отмечал он. В регулярные поезда планируется поставить весь парк, приобретаемый в 2019 г. Поступление первых 50 платформ ожидается в сентябре.

«Федеральная грузовая компания» – один из крупнейших владельцев грузовых вагонов в РФ (около 134 тыс. в эксплуатации по состоянию на 27 марта, в том числе полувагоны, крытые вагоны, платформы, цистерны). Оператор был создан в ходе реформы

железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. Имеет представительство в Казахстане.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ГРУЗОБОРОТ МОРПОРТОВ РФ В I КВАРТАЛЕ ВЫРОС НА 4,7%, НА ЮГЕ «ПРОСЕЛИ» СУХИЕ ГРУЗЫ

Грузооборот морских портов РФ в январе-марте 2019 года вырос на 4,7% по сравнению с тем же периодом прошлого года, до 201,8 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** РФ.

При этом перевалка сухих грузов сократилась на 1,3% (до 87,14 млн тонн), наливных – увеличилась на 9,7% (до 114,66 млн тонн).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна вырос на 24,9%, до 26,11 млн тонн (сухие грузы – на 12%, до 7,54 млн тонн, наливные – на 31,1%, до 18,57 млн тонн). На Балтике перевалка составила 62,83 млн тонн, увеличившись на 5,1% (+4,7%, до 26,13 млн тонн и +5,3%, до 36,7 млн тонн, соответственно).

В портах Азово-Черноморского бассейна грузооборот, напротив, сократился на 4,4%, до 61,63 млн тонн, в том числе сухих грузов – на 18%, до 22,68 млн тонн, хотя по наливным отмечена прибавка на 5,8%, до 38,95 млн тонн. У стивидоров Каспия также рост – 20,8% (1,61 млн тонн). При этом перевалка сухих грузов составила 0,65 млн тонн (-20,2%), наливных – 0,96 млн тонн (в 1,8 раза больше).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 7,1%, до 49,61 млн тонн. Сухих грузов перевалено 30,14 млн тонн (+7,2%), наливных – 19,47 млн тонн (+7%).

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; АРХАНГЕЛЬСКИЙ ПОРТ ДОЛЖЕН КОНКУРИРОВАТЬ ЗА СЧЕТ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧНЫХ РЕШЕНИЙ – ГУБЕРНАТОР

Архангельский порт развивается в условиях жесткой конкуренции с более глубоководными портами, и должен стать востребованным за счет современных технологичных решений, сказал в интервью РИА Новости губернатор архангельской области Игорь Орлов на Международном арктическом форуме.

По мнению Орлова, архангельский порт сегодня является одним из базовых портов России и он должен соответствовать самым высоким требованиям.

«Дело в том, что архангельский порт развивается в условиях жесткой конкуренции со стороны больших глубоководных портов, таких как Мурманск, Сабетта и Индига, который планируется к строительству. Мы – порт менее глубоководный, с особыми условиями проводки, мы должны брать за счет современных и очень технологичных решений – цифровизация, скорость обработки, комфорт в обслуживании судов, которые туда приходят», – сказал Орлов.

Он подчеркнул, что в архангельском порту необходимо создавать более конкурентную среду, когда глубина воды будет важным, но не определяющим фактором для захода судов. «Мы не раз уже сталкивались с тем, что нас ограничивают в возможностях как порт, но всегда находили новые решения», – отметил Орлов.

По его мнению, необходимо задействовать такие преимущества, как нахождение рядом Северного (Арктического) федерального университета, мощных обслуживающих предприятий, которые есть в Северодвинске. «Мы это все задействуем, я уверен, что мы предложим хорошие, выгодные условия для партнеров в архангельском порту, это будет его развивать», – резюмировал глава региона.

Международный арктический форум «Арктика – территория диалога», который проходил в Петербурге 9-10 апреля, является одной из ключевых площадок для обсуждения проблем и перспектив Арктического региона на мировом уровне. МИА «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером форума.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПРОЕКТЫ «ТИХООКЕАНСКОГО БАЛКЕРНОГО ТЕРМИНАЛА» И «ВОСТОК ЛПГ» В ПРИМОРЬЕ УЧТЕНЫ В СХЕМЕ ПЛАНИРОВАНИЯ

Проекты «Тихоокеанский балкерный терминал» и «Восток ЛПГ» в Приморском крае включены в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта, соответствующее распоряжение правительства РФ опубликовано на сайте Кабмина.

Согласно документу, в схему территориального планирования внесены изменения с целью реализации этих проектов.

«Принятое решение необходимо для создания правовых оснований для принятия решений о резервировании земель, переводе земель из одной категории в другую, разработке документации по планировке территории в целях создания объектов федерального значения и выдаче разрешений на капитальное строительство», – поясняется в документе. Как сообщалось, созданное в 2017 году ООО «Тихоокеанский балкерный терминал» (Владивосток, по данным «СПАРК-Интерфакс», единственный владелец – Руслан Кондратов) планировало инвестировать 10,4 млрд рублей в строительство терминалов навалочных и контейнерных грузов в районе поселка Славянка. Проект должен был быть реализован в рамках режима Свободного порта Владивосток. Первый этап инвестпроекта был запланирован на 2017-2021 годы. Работу терминалов на полную мощность в 15 млн тонн грузов в год планировалось вывести к 2028 году.

Сообщалось также, что ООО «Восток ЛПГ» (создано в 2016 году, принадлежит казахстанскому ТОО «Energo Invest») планирует завершить строительство морского терминала и инфраструктуры для поставок сжиженного углеводородного газа (СУГ) в страны Азиатско-Тихоокеанского региона к 2021 году. Проектная мощность – 1 млн тонн продукции в год с потенциалом для расширения. Выбранный участок под строительство терминала уже имеет подъездные железнодорожные пути, что облегчает реализацию проекта.

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; ПРЕДЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ГОЛОВНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» СОСТАВЛЯЕТ 127,5 МЛРД РУБЛЕЙ – МИНПРОМТОРГ

Пределная стоимость создания головного атомного ледокола нового поколения «Лидер» составляет 127,5 млрд рублей, ориентировочный срок строительства – семь лет. Об этом сообщил ТАСС **заместитель министра** промышленности и торговли РФ Алексей Беспрозванных на Международном арктическом форуме, прошедшем в Санкт-Петербурге.

«Пределная стоимость строительства головного ледокола – 127,5 млрд рублей. Хочу отметить, что заказчиком ледокола является Росатом, который и определит необходимый объем финансирования строительства, привлекаемый из внебюджетных источников», – сказал он.

«[Судостроительная верфь] «Звезда» получила этот заказ после детального аудита верфи на предмет оценки ее готовности к строительству. Что касается применения на заказе широкоформатного стального листа, с поставками которого на сегодняшний день имеются некоторые затруднения, то этот вопрос будет решен в процессе разработки рабочей конструкторской документации», – добавил **замминистра**.

Глава Росатома Алексей Лихачев в интервью ТАСС ранее сообщил, что госкорпорация оценила стоимость создания ледокола в 120 млрд руб. в ценах 2019 года. По его словам, финансирование строительства первого судна будет вестись за счет средств федерального бюджета. Лихачев отметил, что госкорпорация рассчитывает до конца года выйти на запуск этого проекта и на полную его реализацию с 2020 года на заводе «Звезда».

Всего Росатом планирует построить 3 таких ледокола. Финансирование строительства второго и третьего ледоколов нового поколения будет вестись на паритетных началах между бюджетом РФ и Росатомом.

Ожидается, что ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до 4 метров.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «ПОМОРСКАЯ ВЕРФЬ» ОБРАТИЛАСЬ В СУД С ЗАЯВЛЕНИЕМ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

ООО «Поморская судовой верфь» (Архангельск) обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Как уточнили «Интерфаксу» в суде, «Поморская верфь» в заявлении сумму исковых требований не указала.

Из материалов картотеки арбитражных дел следует, что в октябре 2018 года «Поморская верфь» обращалась в арбитражный суд для взыскания с ММП задолженности на сумму 1,5 млн рублей. В декабре производство по делу было прекращено в связи с мировым соглашением сторон, согласно которому ММП с декабря 2018 года по апрель 2019 года обязано погашать долг равными долями.

Ранее с заявлением о признании ММП банкротом в Арбитражный суд Мурманской области обратилось ООО «Обеспечение флота» (Санкт-Петербург). Сумма исковых требований компании составила 788 тыс. рублей. До этого с заявлениями о банкротстве ММП в арбитраж обращались АО «Центр судоремонта (ЦС) «Звездочка» (входит в ОСК) и ООО «Альянс Плюс», но позднее они отозвали свои заявления.

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

В январе и марте текущего года теплоходы ММП «Поморье» и «Кузьма Минин» были проданы на аукционах в США и Великобритании. Российский профсоюз моряков сообщал, что «Кузьма Минин» по решению британского суда был продан на аукционе в Великобритании, и средства от сделки будут использованы для погашения долгов ММП. Кроме того, 15 февраля ММП продало за 150 млн рублей танкер «Варзуга». В декабре прошлого года руководство ММП приняло решение о прекращении деятельности базы отдыха «Арктика», в марте 2019 года – обособленного подразделения ММП в Архангельске «БЭРНК».

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

В 2018 году ММП получило 1,077 млрд чистого убытка по РСБУ против 90,67 млн рублей прибыли годом ранее. По итогам трех кварталов 2018 года непокрытый убыток пароходства составил 834,3 млн рублей, чистый убыток – 645 млн рублей, выручка – 1,1 млрд рублей.

По данным на сайте компании, «Поморская верфь» специализируется на ремонте, обслуживании и утилизации судов различных классов и назначений. Единственным

учредителем ООО является Алексей Шутихин, управляющим – индивидуальный предприниматель Евгений Пенъевской.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.10; СУД ОСТАВИЛ БЕЗ ДВИЖЕНИЯ ДО 29 АПРЕЛЯ ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ «ПОРТА ВАНИНО»

Арбитражный суд Хабаровского края оставил без движения заявление ООО «Авто центр Самарагд» (Амурская область) о признании банкротом АО «Ванинский морской торговый порт» («Порт Ванино» (МОЕХ: МТРV), крупнейшая стивидорная компания в порту «Ванино»).

В определении суда, размещенном в электронной картотеке арбитража, поясняется, что «кредитором не представлено доказательств публикации сообщения о намерении обратиться с заявлением о признании должника банкротом в суд».

Заявителю предложено в срок до 29 апреля устранить обстоятельства, послужившие основанием для оставления заявления без движения.

Заявление поступило в суд 25 марта.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Авто центр Самарагд» в 2017 году оказал услуги стивидору на 305,989 тыс. рублей: поставил запчасти для «КАМАЗа» (МОЕХ: КМАЗ) и автомобильной техники, используемой для пылеподавления.

В сентябре 2018 года Арбитражный суд Хабаровского края удовлетворил заявления «Авто центра Самарагд» о взыскании с «Порта Ванино» 332,681 тыс. рублей долга.

ООО «Авто центр Самарагд» зарегистрировано в Благовещенске в 2001 году, является дилером «КАМАЗа» и других производителей автомобилей и спецтехники, имеет представительства в Свободном и Тынде. Компания принадлежит на паритетных началах Ларисе и Кристине Папирным. Выручка дилера в 2017 году составила 800 млн рублей, чистая прибыль – 42 млн рублей.

«Ванинский морской торговый порт» – крупнейшая стивидорная компания в порту Ванино. С Сахалином порт связывает железнодорожная паромная линия Ванино-Холмск. Инфраструктуру порта образуют 16 причалов, открытые и закрытые склады. Глубины у причалов и технические средства позволяют принимать и обрабатывать суда дедвейтом до 45 тыс. тонн. В состав компании, наряду с универсальными причалами, входят специализированные терминалы – паромный, контейнерный и глиноземный, а также портовый флот, выполняющий швартовые операции, перевозку пассажиров и снабжение судов водой.

Согласно отчету за четвертый квартал 2018 года, структура акционеров АО «Ванинский морской торговый порт» выглядит следующим образом: «Оперн Трейд Лтд» (Кипр) – 17,76% уставного капитала (23,68% обыкновенных акций), ООО «Порт Ванино-финанс» (на 100% принадлежит стивидору) – 19,5% (22,63%), Statula Holdings Ltd (Кипр) – 16,23% (21,64%), Sedmino Investments Limited (Кипр) – 14,98% (19,97%), «Травине Трейдинг Лимитед» (Кипр) – 14,67% (3,71%).

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.04.11; ВЕРНУТЬ ГРУЗЫ НА РЕКУ; НА ЧТО НАДЕЯТЬСЯ РОССИЙСКИМ РЕЧНИКАМ В ПРЕДСТОЯЩУЮ НАВИГАЦИЮ?

ОБОЗРЕНИЕ

А груз бежит,
бежит, бежит...

По внутренним водным путям России сегодня согласно экспертным оценкам перевозится не более 1,5% грузов, а в странах Европы эта доля составляет от 10 до 30%. Сохраняется убийственная для наших рек тенденция – с них продолжают уходить грузы на автомобильный и железнодорожный транспорт. А каковы инвестиции в конкурентов, их инфраструктуру? Речным магистралям они и не снились.

Между тем экспертное сообщество дружным хором внушает всем уровням власти, что развитие перевозок речным транспортом могло бы помочь снять пиковые сезонные нагрузки с автодорог в европейской части страны и сэкономить гигантские средства, уходящие на ремонт разбитых грузовиками автотрасс. А повышение экологичности грузоперевозок в стране в целом, а привлечение сэкономленных на ремонте автодорог инвестиций в судостроение, улучшение качественных характеристик ВВП? Сколько об этом сказано и пересказано. И надо сказать, в последнее время даже кем нужно услышано. В самых высоких инстанциях, наконец, признали: речной транспорт обладает значительным потенциалом развития. Для его реализации государством уже предприняты меры. Утверждены соответствующие стратегии, программы и другие важные документы. Одна беда – у госструктур как не было, так и нет достаточных средств, чтобы совершить прорыв в отрасли, а частные инвесторы опасаются, вернут ли деньги с хорошей прибылью.

Что же остается речникам? По-видимому, больше полагаться на себя, свои силы и средства.

По планам **Росморречфлота** перед отраслью прежде всего стоит задача по созданию современной инфраструктуры реки, которая обеспечит гарантированные глубины на всем протяжении единой глубоководной системы. В первую очередь это касается ликвидации узких мест в районе Городца и Ростова-на-Дону, то есть речь идет о строительстве Нижегородского и Багаевского гидроузлов.

Параллельно с этим, считают в агентстве, нужно создать понятные условия функционирования внутренних водных путей, обеспечить гарантированные габариты пути. Это даст судовладельцам возможность планировать свою деятельность на долгосрочный период и заключать «длинные» прогнозируемые контракты с владельцами грузов, которые будут понимать, что даже в условиях понижения уровня реки они смогут полноценно перевозить грузы в гарантированных объемах. Это что касается доходной части бизнеса судоходных речных компаний.

Теперь что касается их расходов на строительство и обновление флота. При постройке судна, когда заключается долгосрочный контракт с банком на привлечение заемного финансирования, прогнозируется денежный поток, который представляет собой объем перевезенного груза, умноженный на определенный тариф. Сейчас суда часто ходят не полностью загруженными, из-за чего денежный поток уменьшается, и соответствующим образом меняется горизонт планирования финансирования. Это снижает финансовые возможности предприятий на обновление флота и опосредованно влияет на отечественное судостроение, где они могли бы заказывать суда.

Основные направления работы, которые должны быть реализованы до 2024 года, нашли отражение в утвержденном распоряжением Правительства РФ Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Этот документ в свою очередь разработан во исполнение Указа Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года». В рамках комплексного плана предусмотрено строительство двух гидроузлов, частичное обновление технического флота, проведение комплекса работ на ВВП, в том числе и дноуглубительных.

Напомним, что в 2016 году утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года, предполагавшая, в частности, к 2018 году переход на 100%-ное нормативное финансирование из федерального бюджета. К сожалению, по итогам 2018 года этот показатель достигнут не был, а в комплексном плане увеличение объемов госфинансирования предусмотрено лишь с 2022-2024 годов. Пока же в ожидании ускорения обновления инфраструктуры ВВП, создания условий для нормальной работы речного флота мы радуемся строительству качественных автодорог, развитию железнодорожного транспорта. А самый экологичный и самый экономичный с точки

зрения перевозки массовых грузов на значительные расстояния вид транспорта, что называется, остается на приколе.

Впрочем, за что боролись... Хотели рыночную экономику? Чему же тогда удивляться? Ну, не выгоден грузоотправителям речной транспорт. Автомобилем и «железкой» доставка груза и быстрее, и дешевле. Вот и бежит груз с реки.

В поисках баланса

На что же уповать речникам, когда интерес бизнеса сильнее общегосударственного? Ряд экспертов считает, и **Росморречфлот** согласен с этим, что необходимо наладить взаимодействие разных видов транспорта и четко определить роль государства и соответствующих госструктур (в данном случае **Минтранса** и Минэкономразвития) в регулировании этих процессов. Автодороги строятся на федеральные деньги, железная дорога снижает тарифы, быстрыми темпами развивается трубопроводный транспорт – все это неизбежно оттягивает существенную часть грузов с реки.

Государство это понимает, и Правительством РФ были даны поручения по разработке транспортного экономического баланса между разными видами транспорта и повышению эффективности госинвестиций.

Сегодня в строительство новых автодорог и их расширение вкладываются значительные денежные средства (в том числе частные), не сопоставимые по масштабам с вложениями в речной транспорт. Та же картина и с железной дорогой, где мы видим колоссальные по вложениям проекты, не сравнимые с финансированием расшивки узких мест на реке. Важно выработать ясную позицию по этим вопросам. Сейчас в рамках исполнения соответствующего поручения завершается научно-исследовательская работа. Ее результаты в дальнейшем лягут в основу решений, способствующих оптимальному, с точки зрения государства, распределению грузов по видам транспорта.

По мнению экспертов, это в конечном счете принесет выгоду всем, поскольку позволит обойтись без дополнительных капитальных затрат и даст возможность решать хозяйственные задачи в рамках существующих транспортных и инфраструктурных систем.

Чем реально поддержать?

Одним из важнейших аспектов развития транспортных систем в мире сегодня становится экологичность. Общеизвестно, что с этой точки зрения речной транспорт находится в выигрышном положении. Исходя из этого в Европе речные перевозки субсидируются государством, поскольку снимают нагрузку с автодорог и повышают экологичность перевозок. Хотелось бы верить, что и у нас в ближайшее время придут к подобным решениям, ведь значимость экологического аспекта транспортной отрасли растет год от года и в России.

Например, объем перевозки грузов в европейской части нашей страны по направлению север – юг в летний период возрастает примерно на 30%, и этот сезонный пик могла бы снимать река. Наряду с экологическим эффектом снятие пиковой нагрузки с наземных видов транспорта в навигационный период даст возможность более эффективно осуществлять пассажирские перевозки железнодорожным и автотранспортом, развивать речной туризм в России.

Не надо забывать, что на значительной части российской территории речной транспорт является единственным доступным видом транспорта, который помимо грузов осуществляет также социальные перевозки пассажиров. При этом дотировать строительство речных судов для перевозки пассажиров из регионального бюджета могут позволить себе лишь отдельные обеспеченные субъекты РФ, такие как Республика Саха (Якутия), Красноярский край, Республика Татарстан, ЯНАО.

Например, несколько лет назад в Татарстане был успешно осуществлен проект по строительству судов для перевозки пассажиров в г. Зеленодольск. Но большинство субъектов РФ не имеют возможности самостоятельно финансировать подобные проекты,

и без реальной поддержки из федерального бюджета им не обойтись.

Примечательно, что в ряде отдаленных и/или труднодоступных районов РФ (субъекты Дальнего Востока, Республика Крым, Калининградская область) перевозки пассажиров другими видами транспорта – авиация, железная дорога, а также пригородные автоперевозки – уже давно и успешно дотируются из госбюджета. Серьезные дотации идут по всем видам транспорта, за исключением... водного.

А между тем под приличные целенаправленные дотации субъекты РФ могли бы заказывать суда, а это позволило бы дать загрузку судостроению и промышленности регионов. В результате можно было бы не только решить задачи роста перевозки пассажиров, сделать отдаленные территории более доступными и улучшить качество жизни людей, проживающих на них, но и стимулировать развитие экономики. По мнению экспертов, правильнее будет дотировать не какие-то судостроительные верфи напрямую, а заходить к решению вопроса через пассажирские или грузовые перевозки.

А если власть употребить?

Может быть, в этом видится некая историческая традиция, но в условиях России решающим фактором для переориентации грузов на речной транспорт может стать административная поддержка. Такой опыт уже есть в Алтайском крае. Здесь с 2015 года в рамках соглашений между **Росморречфлотом** и правительством Алтайского края в Обском бассейне в границах Алтайского края реализуются мероприятия по проведению дополнительных работ (дно-

углубление, траление, дноочистение, изыскательские работы, обслуживание дополнительных знаков судоходной обстановки), направленных на увеличение параметров габаритов водного пути. Это позволило «волевым решением» переключить с автодорог на реку перевозки навалочных грузов и тем самым снять нагрузку с федеральных автодорог Алтайского края.

В результате сохранены огромные деньги, которые ушли бы на ремонт дорог. Первоначальный административный импульс позволил через некоторое время сделать работу реки отлаженной, и рост загрузки региональных водных путей полностью оправдал себя с точки зрения экономики. Если в 2014 году, до начала действия соглашения, грузопоток составлял 440,0 тыс. тонн, то в 2015 году он вырос до 543,1 тыс. тонн, в 2016 году составил 772,2 тыс. тонн, в 2017 году – 903,5 тыс. тонн, а в 2018 году – 921,5 тыс. тонн.

В настоящее время агентство ведет переговоры с губернаторами нескольких регионов по вопросу реализации подобных проектов. Для региональных властей такие проекты очень важны. Потому что при ограниченном бюджете, который решает в основном социальные задачи, тратить огромные деньги на ежегодный ремонт и реконструкцию автодорог абсолютно неразумно. А когда грузопотоки приходят на реку, это дает жизнь реке и решает задачи по сохранению дорог и снятию с них пиковой нагрузки.

Бегству грузов вопреки

По данным **Росморречфлота**, несмотря на уход части грузов на железную дорогу и автотранспорт, речникам в 2018 году удалось удержать грузоперевозки на уровне 115,1 млн тонн, близком к результату 2017 года (118 млн тонн). Однако часть операторов все же были вынуждены закрыть навигацию раньше положенного срока. Есть и обнадеживающая информация: в минувшем году произошло увеличение пассажирооборота речного транспорта до показателя 570,6 млн пасс.-км.

Здесь стоит напомнить, что сегодня, впервые за несколько десятилетий, ведется строительство пассажирских судов класса «река-море» на российских верфях. Одно из них строится на судостроительном предприятии «Красное Сормово» в Нижегородской области, второе – на судостроительном заводе «Лотос» в Астраханской области.

Эти современные, комфортные, экологичные суда создаются полностью по российским проектам. Они будут работать на южных реках с выходом в Каспийское море и

способствовать реализации туристического потенциала прилегающих территорий.

Также можно отметить, что в прошлом году начат масштабный проект по строительству Багаевского гидроузла и ведется проектирование Нижегородского гидроузла.

В рамках проекта строительства Багаевского гидроузла уже идут работы по объектам первого подготовительного этапа. Готовятся площадки будущих производственных объектов, проводятся работы по устройству временной ЛЭП, возведению причала стройбазы, созданию судоходной прорези для временного переноса судового хода.

По проекту Нижегородского гидроузла завершается проектирование основного, второго этапа его реализации.

Важный ресурс ускорения развития водного транспорта – преодоление административно-правовых барьеров. Как решать проблему, чтобы снять препятствия, облегчить взаимопонимание власти и бизнеса, упростить функционирование механизма управления?

По мнению руководства **Росморречфлота**, нужно не отгораживаться барьерами от потребителей государственных услуг, а вступать с ними в контакт и вести диалог.

Именно так **Росморречфлот** взаимодействует с Российской палатой судоходства (РПС). У РПС открытый доступ к руководству агентством, в прямом рабочем контакте по мере необходимости обсуждаются все возникающие вопросы.

Не может быть запретных тем и «неприкосновенных» институтов. В частности, ведется открытый диалог с представителями отрасли по вопросам избыточности требований по обеспечению транспортной безопасности для субъектов малого предпринимательства, в том числе для малых судов. Будучи оправданными для больших объектов, эти регулятивные механизмы сложно применить к маленьким компаниям и часто затрудняют их работу. Одним из путей снижения бремени излишнего администрирования может стать введение категорийности, и это обсуждается в рабочем порядке.

Прежде всего – безопасность

Главное требование к перевозчикам в предстоящую навигацию, как и положено, – обеспечение безопасности судоходства и работы всех инфраструктурных объектов. Уроком для речников стало подтопление в начале этого года Тушинского тоннеля, расположенного под дамбой, относящейся к ведению ФГУП «Канал имени Москвы».

Канал проходит над автодорогой, и авария произошла на стыке ответственности разных организаций. Этот канал был построен в 1937 году и на данном участке представлял собой, условно говоря, глиняную ванну, которая покоилась на многослойном гравийно-земляном основании.

По мере развития города появлялись дополнительные магистрали, в 1974 году по особой технологии был построен тоннель, затем уже и в 2000-2003 годах «ванна» была разрезана до основания и сделано перекрытие. Авария произошла как раз в месте такого стыка. Необходимо отметить, что при ликвидации последствий аварии все сработало оперативно – и ФГУП, и городские службы, и **Росморречфлот**, и МЧС, и подразделения МВД и ГИБДД. Причины аварии все еще расследуются комиссией, **Росморречфлот** также участвует в этой работе в тесном взаимодействии с правительством Москвы и проектными организациями.

Главный вывод, который уже можно извлечь из этой аварии, заключается в необходимости усиления высокотехнологичного автоматизированного мониторинга «узких мест» – зон ответственности разных организаций. Даны поручения изучить все пересечения водных путей с автомобильными и другими магистралями, оборудовать эти участки современными и эффективными системами мониторинга, которые позволят обнаруживать не только угрозы аварий, но и небольшие отклонения в состоянии сооружений и их узлов, работе систем и оперативно реагировать на них. Одним словом, задача речников – продумать и принять все необходимые меры, чтобы подобных аварий не повторялось.

Есть от чего плясать

Несмотря на хронические проблемы, надежда на позитивные итоги предстоящей навигации есть. Подкрепляют ее результаты навигации – 2018. В ходе ее подведомственными **Росморречфлоту** администрациями бассейнов ВВП обслуживались 101,48 тыс. км ВВП, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов 49,98 тыс. км. Доля эксплуатируемых ВВП с освещаемой и светоотражающей обстановкой от общей протяженности ВВП за 2018 год составила 37,7%.

В Перечень ВВП внесен участок р. Енисей от Усть-Илимской ГЭС до пос. Едарма протяженностью 95 км, а также участок р. Турка от автодорожного моста через р. Турка до устья р. Турка протяженностью 0,6 км.

Обеспечение стабильной и эффективной работы организаций внутреннего водного транспорта по перевозкам грузов, включая завоз в районы Крайнего Севера, и пассажиров в навигацию 2018 года стало возможным при сохранении улучшенных параметров ВВП и технического состояния судоходных гидротехнических сооружений, достигнутых в 2017 году.

Благодаря благоприятной гидрометеорологической обстановке, а также своевременному проведению дноуглубительных работ на лимитирующих участках в 2018 году удалось сохранить гарантированные габариты судовых ходов, а также улучшить категории содержания судовых ходов на 104 км, несмотря на сократившийся объем дноуглубительных работ по сравнению с показателем предыдущего года.

Также **Росморречфлотом** было подписано соглашение с правительством Алтайского края по дополнительному финансированию работ по улучшению габаритов пути реки Катунь для перевозки щебня с Бийского карьера в Барнаул. В результате были перевезены 920 тыс. тонн грузов.

На ранее открытом туристическом маршруте на реке Волхов были построены современные причалы, что позволило осуществлять заход в новые туристические центры круизных судов, следующих из Ладожского озера в Старую Ладугу.

Выполненные дноуглубительные работы на реке Зее позволили безопасно осуществить проход 11 баржебуксирных составов до причала строящегося мегапроекта – Амурского ГПЗ, одного из важных звеньев международного проекта «Сила Сибири». Ввод в строй этого газоперерабатывающего завода станет мощным импульсом для социально-экономического развития Амурской области и других дальневосточных регионов. В пиковый период строительства на площадке завода будут задействованы порядка 15 тыс. человек, в том числе жители Амурской области. Количество рабочих мест на самом заводе составит около 3 тыс.

В рамках проекта в г. Свободном планируется возвести жилой микрорайон на 5 тыс. жителей для нужд работников будущего предприятия. Здесь, в частности, будут построены многоквартирные жилые дома, поликлиника, детский сад, школа, спортивный комплекс, Дом культуры с концертным залом и Дом детского творчества.

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2018 году составил 115,1 млн тонн – 97,1% к результату предыдущего года. Грузооборот составил 66,0 млрд ткм, что на 1,8% меньше, чем в 2017 году. Иными словами, основная грузовая база сохраняется, и, если эффективно и своевременно сработают меры государственной поддержки речного транспорта, улучшения внутренних водных путей, включая дотации и соблюдение транспортного баланса, есть основания рассчитывать на поступательное развитие пассажирских и грузовых перевозок на реках нашей страны.

Вернуть грузы на реку,

<http://transportrussia.ru/item/4895-vernut-gruzy-na-reku.html>

ТАСС; 2019.04.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНУЛИТ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ОБХОД МОСКВЫ –

Правительство РФ обнулит НДС для всех внутренних авиарейсов, пунктом отправления и назначения которых не является Москва. Об этом сообщил премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**, открывая заседание кабинета министров.

«Мы обнуляем для таких рейсов ставку НДС, – сказал глава правительства. – Сейчас такая льгота действует только для тех маршрутов, которые связаны с Крымом, Севастополем, Калининградской областью, Дальневосточным федеральным округом, и она рассчитана на период до 2025 года. Теперь эта льгота становится бессрочной и будет распространяться на все внутренние и региональные рейсы, кроме тех, где пунктом отправления или назначения служат аэропорты Московского авиационного узла». Премьер-министр уточнил, что для Москвы действует ставка НДС в 10 процентов до 1 января 2021 года.

подчеркнул, что такой шаг позволяет решить сразу несколько задач, важнейшая из которых – сделать доступными перелеты между городами. С другой стороны, мера позволит укрепить региональные авиакомпании и сформировать спрос на новых специалистов. Кроме того, компании получают возможность закупать новые самолеты, в том числе и российского производства, такие как МС-21.

«Параллельно нужно будет разгружать и столичный авиационный узел», – сказал глава правительства, отметив, что рассматриваемая мера на какое-то время приведет к некоторому сокращению доходов бюджета. «Но мы рассчитываем, что в перспективе эффект будет как раз положительным, прежде всего за счет роста всех сегментов, которые связаны с этим сектором авиаперевозок», – заключил премьер.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ОБНУЛЕНИЕ НДС ДЛЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК РЕШИТ НЕСКОЛЬКО ЗАДАЧ –

Премьер РФ **Дмитрий Медведев** заявил, что обнуление НДС для внутренних авиаперевозок будет способствовать росту закупок региональными компаниями российских самолетов МС-21 и разгрузит московские аэропорты.

«Такой шаг позволяет решить сразу несколько задач, важнейшая – сделать доступными перелеты между городами. Это действительно ключевая тема, имея в виду масштабы нашей страны», – сказал **Д.Медведев** в четверг на заседании правительства РФ.

По его словам, это позволит укрепить региональные авиакомпании, сформировать спрос на новых специалистов, «и, конечно, закупать новые самолеты, в том числе наши перспективные самолеты, такие как МС-21».

Параллельно, подчеркнул **Д.Медведев**, нужно будет разгружать и столичный авиационный узел.

«Конечно, в первое время это создает некоторое сокращение доходов в бюджет. Но мы рассчитываем, что в перспективе эффект будет положительным, прежде всего, за счет роста всех сегментов, которые связаны с этим сектором авиаперевозок», – заявил **Д.Медведев**.

Он напомнил, что льгота по ставке НДС в настоящее время действует только для маршрутов, которые связаны с Крымом, Севастополем, Калининградской областью, Дальневосточным федеральным округом и рассчитана на период до 2025 года.

«Теперь эта льгота становится бессрочной, и будет распространяться на все внутренние региональные рейсы, кроме тех, где пунктом отправления или назначения служат аэропорты Московского авиационного узла. Для них сохраняется ставка в 10% до 1 января 2021 года», – сообщил **Д.Медведев**.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ОБНУЛЕНИЕ НДС НА ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ В ОБХОД МОСКВЫ УВЕЛИЧИТ СПРОС НА САМОЛЕТЫ МС-21 –

Обнуление НДС на внутренние авиарейсы в обход Москвы увеличит спрос на российские самолеты МС-21, заявил премьер-министр **Дмитрий Медведев** на заседании правительства в четверг.

«Мы обнуляем для таких (межрегиональных – ИФ) рейсов ставку НДС. Такой шаг позволяет решить сразу несколько задач. Важнейшая – сделать доступными перелеты между городами, укрепить региональные авиакомпании, что тоже важно, и сформировать спрос на новых специалистов, ну, и, конечно, – закупать новые самолеты, в том числе наши перспективные самолеты, такие как МС-21», – сказал **Д.Медведев**.

По его словам, это также способствует разгрузке и столичного авиационного узла, который объединяет аэропорты «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково».

«Конечно, в первое время это создает некоторое сокращение бюджета, но мы рассчитываем, что в перспективе эффект будет как раз положительный, прежде всего, за счет роста всех сегментов, которые связаны с этим сектором авиаперевозок», – отметил премьер.

Как сообщалось, в среду правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект, предполагающий установление нулевой ставки НДС на внутренние авиарейсы в обход аэропортов Москвы. «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.

По словам вице-преьера **Максима Акимова**, новая система налогообложения авиаперевозок, как ожидается, заработает с очередного налогового периода. «Отрасль получит от 9 до 30 млрд руб. косвенной поддержки», – добавил он, беседуя с журналистами в четверг.

RNS; 2019.04.11; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ВНЕ МОСКВЫ

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект о введении нулевой ставки НДС для внутренних авиаперевозок в обход Москвы, говорится в сообщении пресс-службы правительства РФ.

«Комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект о налоговом стимулировании развития пассажирских авиаперевозок на региональных маршрутах», – говорится в сообщении.

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.

По мнению правительства, законопроект обеспечит налоговое стимулирование расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, а также развитие региональной авиационной транспортной инфраструктуры и снижение нагрузки на Московский авиационный узел. Законопроект был подготовлен Минфином РФ.

В настоящее время в соответствии с Налоговым кодексом обложение НДС операций по реализации услуг по внутренним авиаперевозкам пассажиров и багажа до 1 января 2021 года производится по ставке НДС в размере 10%. Исключением являются операции, облагаемые до 1 января 2025 года по ставке НДС в размере 0%. К таким исключениям относятся услуги внутренних авиаперевозок пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположен в Крыму, Севастополе, Калининградской области или Дальневосточном федеральном округе.

Принятые ранее решения в отношении авиаперевозок из Крыма, Севастополя, Калининградской области, Дальневосточного федерального округа и обратно по налоговой ставке НДС 0% – в том числе в Москву и из Москвы – остаются в силе.

По оценке правительства, принятие законопроекта приведёт к выпадающим доходам федерального бюджета. В то же время ожидается, что суммарный бюджетный эффект от поступлений налоговых отчислений в бюджетную систему в 2019-2030 годах превысит размер выпадающих доходов благодаря развитию региональных воздушных перевозок и смежных сфер экономической активности.

<https://rns.online/transport/Pravkomissiya-odobrila-zakonoproekt-o-nulevom-NDS-dlya-aviaperevozok-vne-Moskvi-2019-04-10/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.04.11; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРЕДЛОЖИЛИ УЗАКОНИТЬ ТЕРМИН «МАЛАЯ АВИАЦИЯ»

Правительство Якутии предложило дополнить Воздушный кодекс РФ пунктами, вводящими в законодательное поле малую авиацию и все, что с ней связано.

Это предложение зафиксировано в Концепции развития малой авиации Якутии, сообщает пресс-служба главы и правительства республики. Согласно документу, на уровне **Минтранса России** планируется внести дополнения в Воздушный кодекс страны в части определения понятия малой авиации, воздушных судов малой авиации, необходимых для ее развития аэродромов, посадочных площадок, вертодромов и их возможной градации с четкими критериями и определениями в Федеральных авиационных правилах.

На уровне субъекта федерации планируется разработать нормативные правовые акты по господдержке и стимулированию развития малой авиации и созданию благоприятных налоговых условий для авиаперевозчиков. Кроме того, предусматривается упрощение порядка предоставления земельных участков под местные аэропорты, посадочные площадки и вертодромы, а также для организации центров технического обслуживания и ремонта.

Реализовать эти направления концепции предполагается до 2022 года. На этой основе в регионе будут закупать воздушные суда и строить наземную инфраструктуру.

<https://rg.ru/2019/04/11/reg-dfo/vlasti-iakutii-predlozhili-uzakonit-termin-malaia-aviaciia.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190411/829883672.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.11; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ СРОК НАХОЖДЕНИЯ АВИАДЕБОШИРА В «ЧЕРНОМ СПИСКЕ» С ОДНОГО ГОДА ДО ТРЕХ ЛЕТ

Авиакомпания «Аэрофлот» предложила предоставить экипажу право использовать средства сдерживания к авиадебоширам, а также увеличить срок нахождения авиадебошира в «черном списке» с одного года до минимум трех лет. Об этом сообщили в пресс-службе перевозчика со ссылкой на заместителя генерального директора ПАО «Аэрофлот» по правовым и имущественным вопросам Владимира Александрова.

«Впервые в России правовой блок ПАО «Аэрофлот» провел конференцию по актуальным вопросам деструктивного поведения на воздушном транспорте, ставшую межведомственным мероприятием с участием руководителей правоохранительных и надзорных органов, структурных подразделений авиакомпании, а также видных представителей научного и экспертного сообщества», – говорится в сообщении.

По словам В.Александрова, безопасность пассажиров требует жестких и решительных мер к нарушителям порядка.

«Мы обеспечиваем фиксацию всех случаев хулиганства на борту и передачу собранных материалов в правоохранительные органы. Однако рано останавливаться на достигнутом. Необходимо предоставить членам экипажа право использовать средства сдерживания, расширить перечень оснований для включения нарушителей в «черный список», увеличить срок нахождения авиадебошира в «черном списке» с одного года до минимум трех лет. Усиление мер противодействия деструктивным пассажирам было поддержано на всех уровнях», – сказал В.Александров.

Заместитель генерального директора – летного директора ПАО «Аэрофлот» Игорь Чалик также отметил, что «современное авиационное законодательство должно содержать такие инструменты и механизмы, которые обеспечат надежный уровень защищенности экипажа воздушного судна. В этом случае работа пилотов и бортпроводников будет максимально эффективной для пассажиров».

Руководитель московского отдела на воздушном и водном транспорте СК России Дмитрий Коровин отметил, что совершение хулиганских действий на борту может негативно влиять на безопасность движения и эксплуатацию воздушного транспорта и приводить к тяжким последствиям в виде крушения самолета и массовой гибели пассажиров. Была положительно оценена инициатива ПАО «Аэрофлот» по введению в законодательство «черных списков». «Авиаперевозчикам следует предоставить больше возможностей для предотвращения и пресечения правонарушений, а также целесообразно рассмотреть на законодательном уровне вопрос повышения наказания за административные правонарушения на объектах воздушного транспорта», – пояснил он.

<https://www.mskagency.ru/materials/2880367>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6325746>

<https://rns.online/transport/aeroflot-provel-konferentsiyu-na-temu-protivodeistviya-aviadeboshiram-2019-04-11/>

<https://rg.ru/2019/04/11/aeroflot-provel-konferenciiu-po-problemam-protivodejstviia-destruktivnym-passazhiram.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2019.04.11; КАК УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ОМСКОГО АЭРОПОРТА; В ТУРЦИЮ БЕЗ ПЕРЕСАДОК

По данным регионального правительства, завершение строительства аэропорта Омск-Федоровка сегодня зависит только от объемов федерального финансирования, которые пока не определены. Само же создание авиаузла предусмотрено указом президента РФ. Между тем очевидно, что нынешний пассажиропоток действующего омского аэропорта

совершенно не соответствует масштабам проекта, и наращивать объем перевозок важно уже сейчас.

По итогам 2018 года аэропорт Омска обслужил свыше 1,1 миллиона пассажиров – на 16 процентов больше, чем годом ранее. По местным меркам это рекорд, однако, по сравнению с соседями, результат более чем скромный. Например, новосибирский аэропорт Толмачево в прошлом году обслужил почти шесть миллионов человек, красноярский – 2,5 миллиона. Динамично развиваются и многие другие воздушные гавани.

Из-за ограниченного количества прямых рейсов омичам приходится пользоваться услугами других аэропортов. На волне спроса местные туристические компании даже организуют автобусы-шаттлы для перевозки клиентов в Петропавловск, откуда они могут вылететь в Шарм-эль-Шейх. Еще одна причина добираться на перекладных – финансовая.

- Из-за стоимости перелета путевки нам обходятся гораздо дороже, чем жителям других городов. Например, тур в Турцию на двоих с перелетом через Екатеринбург мне обошелся на тридцать тысяч рублей дешевле, чем если бы я летел из Омска, – поделился опытом с корреспондентом «РГ» отпускник Анатолий Герасимов.

- Действительно, путевки дороже, чем в соседних регионах. Там внедряют лучшие практики, нормальные слоты, скидки, акции. Там даже чаще улыбаются клиентам. Есть чему поучиться, – дополняет директор омского турагентства «Турнадо» Эльвира Бобкунова.

В прошлом году новосибирское Толмачево благодаря развитию трансферта обслужило 1,4 миллиона пассажиров, которые использовали этот аэропорт в качестве пересадочного узла, – на 35 процентов больше, чем в 2017-м. Как отмечают в омском аэропорту, рейсы в соседний город полностью заполнены. Такая же ситуация и с Красноярском и Екатеринбургом.

Эксперты называют несколько факторов, мешающих развитию омской воздушной гавани. Это банкротство перевозчиков, отсутствие собственной авиакомпании, ограниченные возможности взлетно-посадочной полосы, дорожающий керосин и высокая конкуренция на рынке. Одна из главных проблем – уровень доходов населения, который делает более доступным железнодорожный и автомобильный виды транспорта.

Планы развития действующего омского аэропорта есть. В летнем расписании на 2019 год уже появились новые маршруты. Эксперты предлагают открыть ряд перспективных и международных направлений. Об этом, в частности, говорили представители авиакомпаний и участники туристического рынка за недавно организованным круглым столом. Например, при наличии в регионе немецкого национального района, а также крупных этнических диаспор целесообразно начать регулярные рейсы в Германию, Тбилиси и Ереван.

- Сейчас вновь растет интерес к бывшим советским республиками. А армян и русских связывает много общего, в том числе вера и культура, – подчеркивает полномочный представитель Союза армян России в регионах Сибири и Дальнего Востока Араик Татоян. – Армения с прекрасным климатом, озером Севан, горнолыжными курортами – отличное место для семейного отдыха. У нас есть и туристические пакеты, включающие, например, Батуми. Проблема в том, что об этом в Омске мало кто знает. Но ее можно решить, и мы готовы к этому подключиться. А развитие торговых отношений поможет сделать рейс окупаемым.

Опрос предпринимателей, который провели специалисты аэропорта Омск-Центральный, подтвердил, что маршруты в Армению, Грузию, Германию, а также в Корею, Китай, Азербайджан востребованы в деловых кругах. Туристы отметили Грецию, Грузию, Чехию, Испанию, Беларусь. Туроператоры – Стамбул, Бангкок, Тегеран.

По словам заместителя генерального директора по развитию аэропорта Омск-Центральный Олега Селиверстова, авиакомпания, готовая летать в Ереван, уже есть. А

стимулом для появления нового сообщения могут стать 70-процентные скидки авиаперевозчику, при которых параллельно на десять процентов подешевеют и билеты. На такие условия могут рассчитывать и другие новые партнеры.

Политику развития местных воздушных линий поддерживают и региональные власти, которым важно, чтобы через пять лет, когда появится новый аэропорт, его взлетные полосы не пустовали. Сегодня из средств областного бюджета субсидируются авиаперелеты из Омска в Иркутск, Красноярск, Екатеринбург, Краснодар, Тюмень. В этом году региональная казна выделит на эти цели 110 миллионов рублей.

Между тем

С 31 марта по 26 октября 2019 года самолеты из Омска отправятся в восемнадцать городов России и восемь зарубежных стран. Обслуживать пассажиров будет восемнадцать авиакомпаний. В частности, напрямую омичи смогут улететь в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Самару, Краснодар, Симферополь, Якутск. По путевке слетать во Вьетнам, Тунис, Турцию, Объединенные Арабские Эмираты, Таиланд, Грецию и на Кипр. Запланированы регулярные рейсы в Казахстан.

<https://rg.ru/2019/04/11/reg-sibfo/kak-uvlichit-passazhiropotok-omskogo-aeroporta.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; AIR MOLDOVA УВЕЛИЧИВАЕТ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ ИЗ КИШИНЕВА В КРАСНОДАР

Авиакомпания Air Moldova увеличит частоту рейсов на маршруте Краснодар-Кишинев до 5 раз в неделю в рамках летнего расписания полетов, сообщает пресс-служба краснодарского аэропорта.

Ранее рейсы выполнялись два раза в неделю, утром по вторникам и пятницам.

В рамках нового расписания с 6 апреля был введен субботний вечерний рейс. С 24 апреля будет введен рейс по средам, который будет выполняться также вечером.

С 15 июля по 9 сентября в расписание добавится рейс по четвергам.

Полеты выполняются на воздушных судах Embraer-190 с компоновкой 104 места (четыре в бизнес-классе и 100 в экономическом).

Air Moldova является государственной авиакомпанией, на долю которой приходится около 45% пассажирских авиаперевозок на молдавском рынке.

Авиакомпания летает по 33 направлениям в Европе, в том числе осуществляет рейсы из Молдавии в Россию, а именно из Кишинева в Москву, Санкт-Петербург, Краснодар и Екатеринбург.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ВЕСНОЙ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В АНТАЛИЮ ИЗ ПЕРМИ И КАЗАНИ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») (МОЕХ: AFLT) в мае-июне откроет рейсы из Перми и Казани в Анталию (Турция), говорится в сообщении пресс-службы компании.

Полеты из Перми будут выполняться два раза в неделю с 31 мая, из Казани самолеты «Победы» начнут летать в Турцию 2 июня также дважды в неделю.

Продажи билетов уже начались.

В пресс-релизе отмечается также, что в летнем расписании 2019 года «Победа» будет в целом выполнять полеты не менее чем по 47 внутренним и международным маршрутам без посадки в Москве – почти на 35% больше, чем летом 2018 года.

В настоящее время из Казани «Победа» выполняет рейсы в Минеральные Воды, Москву, Санкт-Петербург, Сочи и Тбилиси, с лета добавятся рейсы в Анапу и Батуми. Из Перми «Победа» летает в Минеральные Воды, Москву, Сочи и Тбилиси, летом начнутся полеты в Анапу и Батуми.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот». Образована в сентябре 2014 года. Рейсы компании выполняются на самолетах Boeing-737-800 NG в одноклассной компоновке.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «ЮТЭЙР» В ИЮНЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ УФЫ В ВЕНУ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) (Utair) с 3 июня приступит к выполнению прямых рейсов по маршруту Уфа – Вена, сообщила пресс-служба аэропорта «Уфа» в среду.

«Авиакомпания Utair приступила к продаже билетов по маршруту Уфа – Вена. Полетная программа рассчитана с 3 июня по 30 августа», – говорится в сообщении.

Рейсы будут выполняться два раза в неделю, по понедельникам и пятницам. Вылеты из Уфы назначены на 7:45 мск.

Планируется, что перелеты будут осуществляться на Boeing-737-500 вместимостью 126 пассажирских кресел.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших российских авиакомпаний. В парке перевозчика 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

Международный аэропорт Уфы – авиационный комплекс, способный принимать воздушные суда всех типов. Услугами аэропорта пользуются более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, там имеются две взлетно-посадочные полосы с рулежными дорожками и аэровокзал с двумя терминалами.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «АВИАКОМПЛЕКТ» НАПРАВИТ 559 МЛН РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМНОЙ БАЗЫ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ФГУП «Авиакомплект» (Москва) объявило открытый конкурс с ограниченным участием на право проведения реконструкции аэродромной базы аэропорта «Южный» в Ростовской области.

Согласно данным системы «СПАРК-Маркетинг», начальная (максимальная) цена контракта составляет 559 млн 33,72 тыс. рублей. Работы должны быть завершены в декабре 2020 года.

В рамках реконструкции планируется в здании контрольно-диспетчерского пункта (КДП) смонтировать инженерные системы (включая внутреннее электроосвещение, сети связи, автоматизацию вентиляции, отопления, водоснабжения, пожаротушения) и сделать внутреннюю отделку помещений.

Кроме того, запланированы строительство наружных сетей водопровода и канализации, внутриплощадочных дорог, поставка и монтаж объектов радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов, пуско-наладочные работы, демонтаж существующего здания КДП.

Прием заявок на участие в конкурсе завершится 30 апреля. Окончательные итоги будут подведены 15 мая.

ФГУП «Авиакомплект» уполномочено министерством промышленности и торговли РФ на заключение и исполнение государственных контрактов.

Аэропорт «Южный» является испытательной базой ПАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева» (МОЕХ: ТАКВ), входящего в состав «Объединенной авиастроительной корпорации». Кроме того, аэропорт используется гражданской авиацией.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «МОСТОТЯРД-99» ПОЛУЧИТ ЕЩЕ ОДИН ПОДРЯД НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА САРАТОВА

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГАА, подконтрольно Росавиации) отдаст АО «Мостотряд-99» подряд на завершение строительства инфраструктуры нового аэропортового комплекса Саратова («Гагарин»).

Как следует из материалов на сайте госзакупок, «Мостотряд-99» стал единственным участником конкурса с ограниченным участием, компания предложила цену контракта 1,235 млрд рублей при стартовой цене более 1,236 млрд рублей. С единственным участником планируется заключить контракт.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Мостоотряд-99» учреждено в 1999 году в Дагестане, уставный капитал – 1,5 млн рублей. В 2018 году АО заключило контракты в качестве поставщика на сумму 1,37 млрд рублей, в том числе с АГАА на строительство аэропортового комплекса в Саратове на 120,9 млн рублей. В 2015 году «Мостоотряд-99» получил контракт по этому объекту на 4,2 млрд рублей.

Как сообщалось, в рамках контракта планируется строительство командно-диспетчерского пункта (КДП), административного здания КДП, очистных сооружений, аварийно-спасательной станции. Также планируются работы по устройству искусственного покрытия взлетно-посадочной полосы (ВПП), водосточно-дренажной сети, системы светосигнального оборудования, системы технического обслуживания судов, строительство объектов метеорологического обеспечения полетов, гидротехнических сооружений, контрольно-пропускного пункта, наружных сетей связи, учебно-тренировочного полигона. Срок исполнения работ – до 30 сентября 2019 года.

Строительство нового аэропорта «Гагарин» в районе села Сабуровка Саратовского района ведется с 2012 года, открыть его планируется 1 сентября 2019 года. Инвестор терминальной части проекта – «Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга). Аэродромную инфраструктуру, в том числе ВПП, финансирует заказчик строительства – подведомственное Росавиации ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

В 2012 году ФГУП выбрало подрядчиком «Волгомост» (МОЕХ: VLGM), стоимость договора с ним составила 3,8 млрд рублей. За эти деньги компания должна была построить ВПП, рулежные дорожки, светосигнальное оборудование и другие аэродромные объекты. Завершить работы требовалось к началу 2015 года, но «Волгомост» неоднократно срывал сроки. ФГУП в одностороннем порядке расторгло договор с компанией, выбрав нового подрядчика – «Мостоотряд-99».

Действующий аэропорт «Саратов-Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24.

ТАСС; 2019.04.11; ФПИ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ РАЙОН «ТАЙГА-1» ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Фонд перспективных исследований (ФПИ) предлагает создать опытный район (шифр «Тайга-1») в Томской области для применения беспилотных авиационных систем в сервисно-транспортных целях. Об этом сообщается в отчете ФПИ, который имеется в распоряжении ТАСС.

В документе приведен анализ «возможности создания опытного района применения беспилотных авиационных систем (БАС) для выполнения сервисно-транспортных задач (шифр «Тайга 1»)). Авторами отмечается готовность Томской области к реализации такого проекта и созданию всей необходимой инфраструктуры.

В докладе поясняется, что с помощью беспилотников можно предоставить большое число так называемых функциональных сервисов. Например, фото- и видеосъемку сельскохозяйственных полей, в том числе с привязкой к координатам. Аппараты могут

вести любой мониторинг, доставлять грузы, сканировать объекты с помощью лазеров, распылять удобрения, искать пострадавших при чрезвычайных происшествиях, носить в небе рекламные баннеры и многое другое.

Применяться беспилотники будут как в режиме дистанционного управления человеком с земли, так и полностью автоматически. Для легального выполнения работ с применением беспилотных систем оператору-«пилоту» понадобятся соответствующая подготовка и получение квалификации.

Как отметили ТАСС в ФПИ, в случае удачной реализации пилотного проекта «Тайга-1» «подобный сервис планируется перенести на все города и области Российской Федерации». «Тайга-1», пояснили в фонде, полностью отвечает стратегии научно-технологического развития РФ по обеспечению связности территории страны за счет интеллектуальных транспортных и телекоммуникационных систем.

Спрос на рынке

По результатам проведенного ФПИ анкетирования 47 крупных предприятий Томской области, указывается в отчете, у 30 отмечена заинтересованность в функциональных сервисах с использованием беспилотников. Так, потребность в воздушном мониторинге с помощью БАС была выявлена практически у предприятий всех отраслей, перевозкой грузов беспилотниками больше всех заинтересовались в системе здравоохранения (аппараты могут доставлять биоматериалы), онлайн-видеомониторинг интересен сельскому хозяйству.

Наибольший уровень заинтересованности сервисами «Тайги-1» оказался у нефтегазовой отрасли и в госуправлении. В частности, томских газовиков интересует выявление врезок в нефтепроводы и отслеживание людей, несанкционированно находящихся в охраняемых зонах.

Еще одним из востребованных сервисов, по мнению авторов проекта, должна стать услуга по защите объектов каких-либо компаний от несанкционированного доступа беспилотных аппаратов, что также может быть реализовано в рамках проекта «Тайга-1». В целом «к 2020 году в Томской области потребность организаций в сервисе с беспилотниками достигнет 1 млрд 367 млн рублей», сообщается в отчете.

Барьеры

В докладе ФПИ обозначены основные препятствия для реализации проекта. В организационном плане как в Томской области, так и в России в целом сейчас отсутствуют широко доступные функциональных сервисы с применением беспилотников, и, с другой стороны, большинство компаний и вовсе не знают о таких возможностях.

Весомым барьером для осуществления проекта являются технические недостатки беспилотников и беспилотных систем, имеющих в свободном доступе на рынке. К примеру, это малые грузоподъемность и дальность аппаратов. Также реализация программы, по данным авторов отчета, затрудняется правовыми аспектами: беспилотный аппарат сейчас сложно поставить на учет, нет упрощенного порядка разрешения на полет беспилотника, когда достаточно только уведомить авиационные власти и т. д. Еще один важный аспект – проблема с обеспечением безопасности полетов.

От устранения этих препятствий, отмечают в ФПИ, зависит судьба всего проекта. «Отсутствие сбалансированного регулирования и необходимых для безопасной эксплуатации БАС технических решений является задачей, решение которой определяет дальнейший темп и масштаб внедрения беспилотных авиационных систем в решение сервисно-транспортных задач как в масштабах Российской Федерации, так и в пилотном районе Томской области», – подчеркивается в отчете.

Текущее состояние

По данным доклада, сейчас из 30 организаций области, заинтересованных в услугах беспилотников, реально используют аппараты только три компании – «Томскнефть ВНК», Департамент архитектуры и градостроительства администрации города Томска и

Сибирский химический комбинат. При этом, говорится в документе, «имеющиеся потребности решаются не в полном объеме».

Остальные же компании соответствующие задачи, которые наиболее эффективно можно выполнить используя беспилотники, решают с помощью космической съемки, с использованием автомобилей и самолетов, специальных подвижных составов (в случае с РЖД), с помощью стационарных видеокамер, а также «по-старинке» – с помощью обходов сотрудников.

В отчете ФПИ приведен список компаний-производителей беспилотников, способных предложить готовые решения для проекта «Тайга-1». Из крупных игроков фонд отметил компанию «Зала», группу «Кронштадт» с ее известным беспилотником «Орион», концерн «Вега», концерн «Радар ММС», ОКБ Симонова и холдинг «Вертолеты России» с аппаратом VR-300.

<https://tass.ru/v-strane/6320815>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК ОБСУДИТ 19 АПРЕЛЯ РЕОРГАНИЗАЦИЮ «ДОЧЕК» ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ДИВИЗИОНА

Совет директоров ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) на заседании 19 апреля обсудит реорганизацию «дочек» для формирования дивизиона гражданской авиации, сообщила компания.

Также в повестке – «утверждение организационной структуры ПАО «ОАК», рассмотрение отчета об исполнении основных показателей бюджета на 2018 год, утверждение финплана на 2019 год, «рассмотрение показателей 2020 – 2021 годов».

Гражданский дивизион ОАК создается на базе ПАО «Корпорация Иркут», производителя перспективных самолетов МС-21. В состав дивизиона, как сообщалось ранее, войдут компании холдинга, «деятельность которых связана с разработкой и производством гражданских самолетов». Это, в первую очередь, АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, выпускает региональные Sukhoi Superjet), чьи акции будут переданы «Иркуту» (МОЕХ: IRKT), «Аэрокомпозит», «ОАК-Центр комплексирования», «ОКБ им. А. С. Яковлева».

Сообщалось, что завершение реорганизации намечено до 2020 года. Куратором гражданских программ ОАК будет бывший глава департамента авиапромышленности Минпромторга РФ Равиль Хакимов, который ранее в апреле возглавил «Иркут» и ГСС.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МИНПРОМТОРГ РФ ЗАКАЗАЛ РАБОТЫ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ SUKHOI SUPERJET ЗА 3,5 МЛРД РУБ

Минпромторг РФ заказал научно-исследовательские и опытно конструкторские работы (НИОКР) по импортозамещению самолета Sukhoi Superjet.

Согласно материалам сайта госзакупок, речь идет о модификации лайнера под шифром SSJ-New «с максимальным импортозамещением компонентов и систем».

Стоимость работ оценивается в 3,535 млрд рублей. Источник финансирования – федеральный бюджет. Контракт с исполнителем работ оплачивается в 2019 году.

Закупка проведена у единственного поставщика, однако кто выступает исполнителем, в материалах не указано.

Существующая версия Sukhoi Superjet – SSJ-100 – рассчитана на перевозку 98 пассажиров на расстояние от 3 до 4,5 тыс. км. В начале прошлого года производитель лайнеров АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) сообщило о намерении производить и 75-местную машину с дальностью полетов 1,5-2 тыс. км: ее интересантом выступила группа S7 (объединяет авиакомпании «Сибирь» и «Глобус»). По данным газеты «Коммерсантъ», идею поддержал президент РФ Владимир Путин, который вместе с тем согласился выделить на проект 85 млрд руб. бюджетных средств.

Позднее на тот момент глава ГСС Александр Рубцов (покинул пост в апреле) заявлял, что в планах компании начать производить еще одну модификацию «суперджета» – RRJ-95R, которая «предполагает существенное увеличение доли российских компонентов». Эти машины ГСС рассчитывает поставлять в Иран, говорил А.Рубцов: рамочные соглашения на 40 машин подписаны с иранскими перевозчиками Iran Air Tours и Aseman. После проработки твердых контрактов ГСС планировали поставить импортозамещенные «суперджеты» в течение двух лет.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; НАБСОВЕТ ЮТЭЙР НЕ УТВЕРДИЛ БЮДЖЕТ НА 2019 ГОД

Наблюдательный совет «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) не утвердил годовой бюджет на 2019 год, следует из сообщения компании.

Вопрос об утверждении годового бюджета ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» на 2019 год был единственным в повестке заседания набсовета, назначенного на 10 апреля. Однако в сообщении по итогам заседания, опубликованном в четверг, указано, что решения по нему «не принималось».

Президент «ЮТэйр – Пассажирыские авиалинии» Павел Пермяков заявил, что бюджет, в рамках которого авиакомпания осуществляет операционную деятельность, правление утвердило в декабре 2018 года.

«Бюджет, вынесенный на рассмотрение наблюдательного совета, включает в себя дополнительные вопросы, которые не имеют отношения к ежедневной операционной деятельности Utair», – передал «Интерфаксу» П.Пермяков через пресс-службу.

«ЮТэйр» в настоящее время испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из кредитов «ЮТэйр» в декабре 2018 года допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации.

В конце марта газета «Ведомости» со ссылкой на источники сообщала, что в рамках новой финансовой модели, которая почти полгода разрабатывалась совместно с Райффайзенбанком, «ЮТэйр» попросила кредиторов списать 31,4 млрд руб. долгов. Предлагалось полностью списать 12-летний синдицированный кредит и половину семилетнего: по ним по состоянию на середину февраля 2019 года компания была должна 23,7 млрд руб. и 15,4 млрд руб. соответственно.

Накануне «ЮТэйр» сообщила, что ее дочернее «Финанс-Авиа» планирует реструктуризацию и обоих выпусков облигаций общим объемом около 13,3 млрд руб. Согласно предварительным условиям, держателям бондов предложат 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. хочет отложить на 35 лет с момента реструктуризации.

Общий долг «ЮТэйр» составляет 75,8 млрд руб. Помимо синдицированных кредитов и облигационного займа, 17,4 млрд рублей авиакомпания должна Сбербанку, 6 млрд – структурам «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS).

«ЮТэйр» входит в топ-10 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 среднемагистральных судов Boeing-737 и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С АВГУСТА НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ДАЛЬНЕЕ ЗАРУБЕЖЬЕ

Авиакомпания «Азимут» с августа планирует открыть рейсы в страны дальнего зарубежья, сообщил генеральный директор «Азимута» Павел Екжанов журналистам в среду.

«В перспективе этого года, с августа, когда мы пролетаем уже два года, можем выходить на международный рынок. Там у нас запланированы рейсы в Дубай, Франкфурт-на-Майне, Стамбул, Тель-Авив, Прагу», – сказал он.

По его словам, в текущем году «Азимут» будет выполнять рейсы по 62 маршрутам, в том числе по 19 новым.

Он также отметил, что авиакомпания в текущем году планирует увеличивать частоту рейсов по существующим маршрутам.

Как сообщалось ранее, в ноябре 2017 года Минтранс РФ согласился с предложением «Азимута» разрешить новым перевозчикам выполнять рейсы в страны Евразийского экономического союза, не отлетав перед этим два года по внутрироссийским маршрутам. Об этом свидетельствовали поправки в федеральные авиационные правила (ФАП), которые Минтранс опубликовал на госпортале regulation.gov.ru. До этого Минтранс инициировал поправки в ФАП, которые позволяют авиакомпаниям начать коммерческую деятельность, имея в парке всего три воздушных судна, но обязательно российского производства (по прежним правилам должно было быть 8 и не обязательно российских). Росавиация выдала «Азимуту» сертификат эксплуатанта 18 августа 2017 года, на тот момент в парке компании было три лайнера Sukhoi Superjet 100.

В настоящее время «Азимут» выполняет рейсы в города стран ближнего зарубежья – в Бишкек и Ереван.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ДО КОНЦА 2019 Г РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ДЕСЯТЫЙ SSJ-100

Ростов-на-Дону. 10 апреля. ИНТЕРФАКС – Авиакомпания «Азимут» до конца 2019 года рассчитывает получить десятое воздушное судно Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), сообщил генеральный директор «Азимута» Павел Екжанов журналистам в среду.

«Мы планировали взять два самолета в этом году. Один уже есть, вторую машину планируем взять к концу года», – сказал П. Екжанов.

Как сообщалось ранее, к 2023 году «Азимут» предполагает увеличить парк воздушных судов до 16 лайнеров. В планах авиакомпании – приобретение самолетов большей вместимости. Сейчас в парке Sukhoi Superjet в компоновке 100 кресел.

Договор о передаче в лизинг девятого SSJ-100 был подписан в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в феврале 2019 года. Воздушное судно было поставлено 1 апреля.

«Азимут» – региональный авиаперевозчик, базируется в ростовском аэропорту «Платов». Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года и до конца того года перевез 72 тыс. пассажиров. В 2018 году было перевезено 700 тыс. человек. Как сообщал ранее совладелец перевозчика Виталий Ванцев, в 2019 году «Азимут» планирует перевезти 1,2 млн пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПАССАЖИРОПОТОК В 2,7 РАЗА

Авиакомпания «Азимут» в январе-марте 2019 года увеличила пассажиропоток в 2,7 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 231,941 тыс. пассажиров, сообщил «Интерфаксу» гендиректор «Азимута» Павел Екжанов.

«Мы планируем 1,16 млн пассажиров перевести в текущем году. В прошлом – перевезли 670 тыс. Пока идем в графике, даже опережаем его», – сказал П.Екжанов.

Как сообщалось ранее, «Азимут» в 2019 году будет выполнять рейсы по 62 маршрутам, в том числе по 19 новым.

«Азимут» – региональный авиаперевозчик, базируется в аэропортах Ростова-на-Дону и Краснодара. Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года. Парк состоит из самолетов российского производства Sukhoi Superjet 100: сейчас их восемь, в 2019 году будет 10. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% – у совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева) и ООО «Аэрокарго+».

ТАСС; 2019.04.11; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЯЗАЛ «ТРАНСАЭРО» В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ВЫДАВАТЬ ЗАРПЛАТУ НЫНЕШНИМ РАБОТНИКАМ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области обязал авиакомпанию «Трансаэро», которая проходит процедуру банкротства, в первую очередь выдавать зарплату сотрудникам, которые продолжают работать в авиакомпании, а затем гасить долг перед бывшими работниками, следует из определения суда.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей, в октябре 2015 года Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта, а в 2017 году «Трансаэро» признали банкротом. Конкурсным управляющим назначили Алексея Белокопыта, который в феврале текущего года подал в суд ходатайство с требованием изменить порядок выплат кредиторам второй очереди – действующим и бывшим работникам авиакомпании.

«Заявление конкурсного управляющего открытым акционерным обществом «Авиационная компания «Трансаэро» Белокопыта Алексея Васильевича удовлетворить», – говорится в документе.

Согласно документу, Белокопыт просил ежемесячно выплачивать сначала зарплату действующим работникам «Трансаэро», затем гасить долги перед бывшими сотрудниками, которые накопились за период с 2015 года по 2018 год, а потом погасить задолженность, возникшую после 2018 года, уволенным работникам. После этого из бюджета авиакомпании будут выплачиваться другие обязательные расходы – задолженность по налогу на доходы физических лиц с 2015 года, взносы на обязательное пенсионное страхование и проценты за задержку зарплаты уволенным работникам.

По ходатайству управляющего, на ежемесячные выплаты заработной платы действующим работникам направят около 2,3 млн рублей.

В 2015 году, после возникновения у «Трансаэро» финансовых трудностей, сообщалось, что в компании около 9,5 тыс сотрудников находились в вынужденном простое по вине работодателя. Часть уволенных сотрудников планировали трудоустроить авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия».

<https://tass.ru/ekonomika/6322668>

RNS; 2019.04.11; ФАС ПРЕКРАТИЛА ДЕЛО ПРОТИВ «АЭРОФЛОТА» И «МОСКВА КАРГО»

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России прекратило дело против «Аэрофлота» и компании «Москва Карго», которое ранее было возбуждено по признакам заключения антиконкурентного соглашения, в связи с отсутствием состава нарушения, сообщили агентству «Москва» в пресс-службе надзорного ведомства.

«Дело прекратили из-за отсутствия состава нарушения», – заявили в пресс-службе ФАС России.

В конце декабря 2018 года ФАС возбудила дело против «Аэрофлота» и компании «Москва Карго» по признакам нарушения ч.4 ст.11 Закона о защите конкуренции. В ведомстве пояснили, что некоторые компании, пользующиеся услугами авиаперевозчика для отправки и доставки грузов, а также располагающие складами их временного

хранения, не могли выбрать в аэропорту Шереметьево какой-либо терминал хранения, кроме «Москва Карго».

Начальник управления по борьбе с картелями ФАС России Андрей Тенишев отмечал, что такая ситуация могла стать следствием заключения между компаниями соглашения, запрещенного действующим антимонопольным законодательством. По его словам, эти действия ограничили круг организаций, которые могли бы предоставлять аналогичные услуги.

<https://rns.online/transport/FaS-prekratila-delo-protiv-aeroflota-i-Moskva-Kargo-2019-04-11/>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ДАГЕСТАНСКОЕ УФАС ПРИЗНАЛО ЧЕТЫРЕ АВИАКОМПАНИИ НАРУШИТЕЛЯМИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по республике Дагестан признало авиакомпании «Россия», «Победа», «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) и «Нордстар» нарушителями федерального закона «О защите конкуренции» из-за необоснованных тарифов эконом-класса на пассажирские перевозки по маршруту Махачкала-Москва-Махачкала, сообщается на сайте ведомства.

В настоящее время рассматривается вопрос о привлечении авиаперевозчиков к административной ответственности.

Как сообщалось ранее, УФАС возбудило дело по признакам нарушения авиакомпаниями п.6 ч.1 ст.10 ФЗ «О защите конкуренции» в декабре 2018 года. Возможные нарушения антимонопольного законодательства выразились в действиях авиакомпаний по установлению и применению экономически, технологически и иным образом не обоснованных тарифов экономического класса на регулярные пассажирские перевозки воздушным транспортом.

Ранее управление ФАС установило, что «Россия», «Победа», «ЮТэйр» и «Нордстар» коллективно занимают доминирующее положение на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршруту Махачкала-Москва-Махачкала с совокупной долей от 86,9% в 2017 году до 90,5% за I полугодие 2018 года. При этом цены на авиабилеты для пассажиров, получающих услугу одного и того же объема (перелет на соседних креслах с одним и тем же набором сопутствующих услуг), различаются не в зависимости от затрат авиакомпании, а от времени покупки билета и определения самой компанией класса тарифа по таблице бронирования.

В октябре дагестанское УФАС вынесло авиакомпаниям предупреждение о необходимости прекратить применение необоснованных тарифов.

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе УФАС, компании не выполнили требования, в связи с этим управление возбудило дело.

В настоящее время «Россия», «Победа» и «ЮТэйр» оспаривают предупреждение УФАС в суде. Рассмотрение исков «России» и «Победы» назначены на 13 и 14 мая соответственно. Рассмотрение дела по иску «ЮТэйр» состоялось 10 апреля, решение суда пока не опубликовано.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; СБЕРБАНК ПЕРЕУСТУПИЛ ВОРОНЕЖСКОЙ КОМПАНИИ ТРЕБОВАНИЯ К УК АЭРОПОРТА НАЛЬЧИКА НА 130 МЛН РУБ

Сбербанк (МОЕХ: SBER) России переуступил ООО «Фрегат» (Воронеж) право требования на 130 млн рублей к ООО «Аэрокомплекс» (управляет аэропортом «Нальчик»), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Требования Сбербанка, второго и крупнейшего кредитора УК, были включены в реестр третьей очереди кредиторов «Аэрокомплекса» в июле прошлого года. В том числе, 126 млн рублей составляет просроченная задолженность по кредитному договору от 24

декабря 2012 года, 3,043 млн рублей – проценты и пени, 917,7 тыс. рублей – судебные расходы.

Долг переуступлен за 100 млн рублей. В связи с заключением договора цессии Арбитражный суд Кабардино-Балкарской республики (КБР) произвел процессуальную замену первоначального кредитора – Сбербанка России – на ООО «Фрегат» в деле о банкротстве «Аэрокомплекса».

Кроме того, суд отложил на 15 мая рассмотрение отчета временного управляющего Вячеслава Майорова («Региональная саморегулируемая организация арбитражных управляющих», Москва) по итогам наблюдения в отношении управляющей компании аэропорта по ходатайству ООО «Фрегат».

Как сообщалось ранее, в январе 2018 года в отношении «Аэрокомплекса» судом была введена процедура наблюдения по заявлению Дмитрия Проводина из-за долга около 20 млн рублей (в реестре на август 2018 года значилась сумма 19,05 млн рублей). Эта задолженность подтверждена решением Хамовнического районного суда Москвы от 6 июля 2017 года и «сформировалась в результате договора поручительства», уточняли в суде.

Арбитражный суд КБР признал ООО «Аэрокомплекс» банкротом в октябре 2018 года. Конкурсным управляющим «Аэрокомплекса» суд утвердил Владимира Добрышкина (Саморегулируемая организация арбитражных управляющих Центрального федерального округа, Москва). Его отчет по результатам процедуры был назначен на 16 апреля 2019 года. Однако в феврале текущего года Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд отменил решение Арбитражного суда КБР о банкротстве ООО «Аэрокомплекс». Апелляционный суд учел, что «Аэрокомплекс» является единственным аэропортом на территории КБР, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа воздушным транспортом. Для осуществления данного вида деятельности имеет в собственности необходимое имущество и продолжает до настоящего времени работать в обычном режиме.

Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд посчитал, что у Арбитражного суда КБР не было оснований для удовлетворения ходатайства временного управляющего о введении конкурсного производства по общей процедуре юрилиц без учета специальных норм, регулирующих банкротство субъектов естественной монополии.

На основании данного решения 25 февраля Арбитражный суд КБР вынес решение о прекращении полномочий конкурсного управляющего В.Добрышкина.

Инициатор банкротства «Аэрокомплекса» Д.Проводин обратился в Арбитражный суд Северо-Кавказского округа с жалобой на решение Шестнадцатого арбитражного апелляционного суда, отменившего решение о признании «Аэрокомплекса» банкротом. Рассмотрение жалобы назначено на 15 апреля.

У аэропорта «Нальчик» наблюдались проблемы с безопасностью. В апреле прошлого года авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) по этой причине приостановила полеты в Нальчик. В июне-августе 2018 года аэропорт вообще лишился сертификата по авиационной безопасности.

По итогам 2018 года пассажиропоток аэропорта Нальчика снизился на 42,4% по сравнению с предыдущим годом – до 135 тыс. человек.

Конечным бенефициаром ООО «Аэрокомплекс», по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», является Асият Замудиновна Маршенкулова. Гражданка с такими именем, отчеством и фамилией в 2010 году работала в министерстве образования и науки КБР старшим специалистом.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основной вид деятельности ООО «Фрегат» – деятельность агентов по оптовой торговле универсальным ассортиментом товаров. Единственным владельцем компании является Мадина Канокова. «Фрегат» находится под управлением «Дженералгруп» (Москва). По итогам 2017 года

компания получила чистый убыток в размере 7,3 млн рублей против прибыли в размере 1,5 млн рублей годом ранее. Выручка составила 22,3 млн рублей, что на 7,9% меньше, чем в 2016 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; МАЛЫЕ АЭРОПОРТЫ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ БУДУТ ПЕРЕДАНЫ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ НА ГОД ПОЗЖЕ, ЧЕМ ПЛАНИРОВАЛОСЬ

Пять малых (региональных) аэропортов на севере Красноярского края будут переданы в федеральную собственность до конца 2019 года, сообщила пресс-служба правительства региона со ссылкой на губернатора края Александра Усса.

«В прошлом году было принято решение о передаче шести аэропортов ФКП «Аэропорты Красноярья». Это аэропорты Тура, Байкит, Ванавара, Енисейск, Диксон и Хатанга. Диксон уже передан, по пяти оставшимся решаются технические вопросы. Уверен, до конца этого года передача будет завершена», – цитируют А.Усса.

Основное имущество этих аэропортов – взлетно-посадочные полосы (ВПП), места для стоянки воздушных судов и здания аэровокзалов. Все активы нуждаются в ремонте и реконструкции.

По мнению губернатора, передача малых северных аэропортов в собственность РФ позволит провести там реконструкцию ВПП и построить новые терминалы. В краевом бюджете на эти цели свободных средств нет.

Как сообщалось, ранее правительство Красноярского края планировало завершить процесс передачи этих аэропортов до конца 2018 года. По данным регионального **Минтранса**, тогда «Аэропортам Красноярья» было выделено 650 млн рублей на ведение хозяйственной деятельности в новых подразделениях.

«Развитие сети региональных аэропортов – задача крайне важная, она затратная и убыточная. После соответствующих расчетов стало понятно, что «поднять» этот проект сможет только Федерация», – сказал тогда «Интерфаксу» сотрудник красноярского **Минтранса**.

ФКП «Аэропорты Красноярья» создано в апреле 2012 года, базируется на территории аэропорта «Черемшанка» (Красноярск). В настоящее время у казенного предприятия шесть филиалов: аэропорты Диксон, Бор, Кодинск, Мотыгино, Северо-Енисейск и Туруханск.

ИА REGNUM; 2019.04.11; ПЕНСИОНЕРЫ КОЛЫМЫ НЕ МОГУТ ПОЛЕТЕТЬ В ОТПУСК: ДЛЯ НИХ НЕ КУПИЛИ БИЛЕТЫ

Заниматься этим должен был региональный пенсионный фонд

В Магаданской области вновь встала ребром острая для региона проблема дефицита авиабилетов в центр и на юг России. На этот раз под вопросом оказалась возможность перелета в отпуска пенсионеров региона, которым должен был приобрести билеты пенсионный фонд, передает корреспондент ИА REGNUM.

Эту тему поднял на заседании правительства региона губернатор Сергей Носов, пишет ИА «Весьма».

«У нашего регионального пенсионного фонда возникла проблема – они еще конкурсы не разыграли на покупку авиабилетов. Парадокс, – прокомментировал сложившуюся ситуацию глава Колымы. – Мне сейчас тоже начинают говорить про 44-ФЗ и так далее. Летает в Москву напрямую одна компания – все об этом знают. Но надо играть конкурс – и есть опасение, выйдет на него компания или нет. А у нас часто на конкурс компания не выходит не потому, что вроде бы не может, а потому что не хочет».

Сергей Носов имеет в виду «Аэрофлот» и ее дочерние компании. Он акцентировал внимание на том, что объявлять конкурс по закупке билетов для пенсионеров в апреле

уже поздно, особенно на фоне того, что дешевые билеты на период отпусков уже раскуплены.

«А теперь государство будет покупать эти билеты по любой цене – типа такого: «нам без разницы, деньги же не свои». Это тоже неправильно. Аналогичная ситуация с фондом соцстрахования. Тоже не разыграли конкурсы – и до сих пор не могут понять, в какие санатории будут отправлять детей-инвалидов. Я считаю, что мы упустили это вопрос. Да, это федеральные структуры, но проблемы их работы задевают жителей Магаданской области», – отметил губернатор, поручив **министерству транспорта** и заместителю председателя правительства Колымы решить эти проблемы и держать его в курсе.

Как сообщало ИА REGNUM, население Магаданской области остро нуждается в льготных авиабилетах, но выделенные на них из федерального бюджета деньги уже кончились. Предполагается, что на субсидирование авиакомпаниям предоставления возможности улететь с Колымы по льготной цене будет выделено еще 5,3 млрд рублей.

Напомним, продажа льготных авиабилетов для жителей Дальнего Востока была начата в декабре и закончилась уже в январе, притом что приобрести их могли только некоторые категории граждан – пенсионеры, инвалиды, молодежь до 23 лет и многодетные родители. Пенсионеры Колымы не могут полететь в отпуск: для них не купили билеты

<https://regnum.ru/news/2609772.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В МАРТЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 9%

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в марте текущего года увеличила перевозки пассажиров на 9% по сравнению с мартом 2018 года – до 662,991 тыс. человек, сообщает пресс-служба авиакомпании.

На внутренних воздушных линиях перевезено 342,404 тыс. человек, на международных – 320,587 тыс. человек.

Количество выполненных рейсов выросло на 5% и достигло 4,663 тыс.

По итогам первого квартала 2019 года «Уральские авиалинии» увеличили перевозку пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 8% – до 1,781 млн человек.

На внутренних воздушных линиях было перевезено 940,561 тыс. пассажиров, на международных – 840,521 тыс. человек.

Количество выполненных рейсов за январь-март также выросло на 5% и составило 12,806 тыс.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.11; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В МАРТЕ ВЫРОС НА 17%, В I КВАРТАЛЕ – НА 13%

Пассажиропоток «Внуково» в марте 2019 г. составил 1,6 млн человек, что на 16,9% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 56,7%, до 652 тыс. пассажиров. Доля зарубежного пассажиропотока «Внуково» в сравнении с прошлым годом увеличилась с 30,3% до 40,7%. Самыми популярными направлениями в марте стали Стамбул, Ташкент, Дубай, Пхукет, Анталья и Гоа.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило 951,3 тыс. пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Махачкалу и Ростов-на-Дону.

Основной объем пассажиропотока «Внуково» по итогам марта 2019 г. обеспечили авиакомпании «Победа», «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), «Россия», AZUR air, Uzbekistan Airways и Turkish Airlines.

С начала года в аэропорту было обслужено 4,462 млн пассажиров, что на 13,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Шереметьево» и «Домодедово» – пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц и I квартал. Подмосковный аэропорт «Жуковский» в марте обслужил 101,9 тыс. человек (+31%), в I квартале – 267,4 тыс. пассажиров (+35%).

ТАСС; 2019.04.11; «СЕРГИЙ РАДОНЕЖСКИЙ» СЕЛ НА МЕЛЬ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Судно «Сергий Радонежский», на борту которого находятся 13 человек, село на мель на реке Дон в Усть-Донецком районе Ростовской области, сообщили в четверг журналистам в пресс-службе регионального главка МЧС.

«В станице Раздорской при движении вверх по реке Дон сел на мель теплоход «Сергий Радонежский», 13 человек экипажа. Судовой ход не перекрыт», – сказали в пресс-службе. В результате инцидента, по данным ведомства, никто не пострадал, нефтепродукты не разлились.

Как уточнили в главке, судно идет под флагом России с грузом из 2,7 тыс. т ячменя.

На помощь «Сергию Радонежскому» направили буксир «Капитан Бирюков».

<https://tass.ru/proisshestiya/6326007>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.11; УЩЕРБ ОТ БЛОКИРОВКИ В ХЕРСОНЕ «МЕХАНИКА ПОГОДИНА» УВЕЛИЧИЛСЯ ДО \$2,3 МЛН – ВЛАДЕЛЕЦ

Сумма ущерба от блокировки в порту Херсона на Украине российского танкера «Механик Погодина» выросла до 2,3 млн долларов, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе компании «Волжское Пароходство» (судовладелец «В. Ф. Танкер» входит в состав «Волжского Пароходства» – прим. ТАСС).

«На данный момент ущерб судовладельца составляет порядка \$2,3 млн, включая упущенную выгоду от простоя судна», – сказали в компании.

Ранее сообщалось, что ущерб составляет 1,5 млн долларов.

В пресс-службе также уточнили, что на борту судна имеются все необходимые продукты и медикаменты, проблем с пополнением судовых припасов нет. «Замена экипажа осуществляется в плановом порядке, исходя из установленного максимального периода работы на судне каждого члена экипажа. Следующая плановая по графику смена команды состоится во второй половине апреля», – добавили в пресс-службе.

По данным компании, судовладелец принимает все возможные меры для устранения препятствий выхода судна с территории Украины.

«Механик Погодина» с 12 членами экипажа на борту был заблокирован украинской стороной в порту Херсона 10 августа 2018 года. Киев утверждает, что танкер принадлежит российской компании «ВЭБ Лизинг», против которой введены санкции. Между тем компания-оператор судна «В. Ф. Танкер», которая не входит в санкционные списки Украины, сообщала ранее, что закрыла обязательства перед «ВЭБ-Лизинг» и единолично владеет танкером. В связи с этим, считает оператор, оснований для удержания судна нет.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2019.04.11; СЛЕДСТВИЕ НАЧАЛО ПРОВЕРКУ АВИАПРОИСШЕСТВИЯ В КОМСОМОЛЬСКЕ

Следственные органы Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ проводят процессуальную проверку по факту инцидента с самолетом Ил-18 в Хабаровском крае.

- По данным следствия, в аэропорту Хурба на взлетно-посадочной полосе обнаружены куски резины, предположительно воздушного судна Ил-18, следующего по маршруту Комсомольск-на-Амуре – Анадырь, – сообщила старший помощник руководителя

Министерство транспорта РФ

Дальневосточного следственного управления на транспорте СК России Дарья Немцева. – Имеются признаки преступления, предусмотренного ч.1 ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности эксплуатации и движения воздушного транспорта).

По предварительной версии, воздушное судно проводило испытательный полет, совмещенный с перевозкой служебного груза. Предстоит выяснить все обстоятельства произошедшего. По результатам проверки будет вынесено процессуальное решение.

<https://rg.ru/2019/04/11/reg-dfo/sledstvie-nachalo-proverku-aviaproisshestiia-v-komsomolske.html>

[Вернуться в оглавление](#)