



Ежедневный мониторинг СМИ

15 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ФУРСОВА; 2019.04.12; ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СТРАНЫ НАЦЕЛЕН НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ.....	5
ТАСС; 2019.04.13; АКИМОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ВОПРОС ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА» НЕ ОБСУЖДАЕТСЯ	7
РБК; АННА ТРУНИНА; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.12; СИЛУАНОВ ПОДПИСАЛ ДИРЕКТИВУ О ПРОДАЖЕ ДОЛИ РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ».....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ИЗЫСКАТЬ СРЕДСТВА НА ПРОДЛЕНИЕ КРЫМСКОЙ ФЦП ДО 2025Г.....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; МЕДВЕДЕВ ПОТРЕБОВАЛ НЕ ДОПУСТИТЬ ВЗВИНЧИВАНИЯ ЦЕН НА СТРОЙМАТЕРИАЛЫ В УСЛОВИЯХ НАЧИНАЮЩЕЙСЯ МАСШТАБНОЙ СТРОЙКИ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ	9
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.12; ГЛАВА МИНТРАНСА ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА ЗАРАБОТАЛ 7,1 МЛН РУБЛЕЙ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПРОЕКТ ТРАССЫ «МЕРИДИАН» ПРЕДПОЛАГАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТЫ 2 УЧАСТКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	11
ГТРК ВЯТКА; 2019.04.12; ИНИЦИАТИВЫ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО РАЗВИТИЮ РЕГИОНАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА ПОДДЕРЖАЛИ В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РФ	12
ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2019.04.12; ДЕЛЕГАЦИЯ РФ ОБСУДИЛА С ИТАЛИЕЙ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА.....	13
ТАСС; 2019.04.12; ЧИСЛО УЧАСТНИКОВ КОНКУРСА «МОЯ СТРАНА – МОЯ РОССИЯ» ВЫРОСЛО ЗА ГОД ПОЧТИ В ПЯТЬ РАЗ.....	13
ТАСС; 2019.04.12; СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ «УМНАЯ ДОРОГА» ЗАПУСТЯТ В 2019 ГОДУ НА ТРЕХ ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	14
ТАСС; 2019.04.15; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В БУРЯТИИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ПОЧТИ НА 10 МЛРД РУБЛЕЙ.....	14
ТАСС; 2019.04.12; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЧАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ДОХОДОВ В 2019 ГОДУ НАПРАВЯТ НА НАЦПРОЕКТЫ.....	15
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.04.12; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБСУЖДАЛИ ПРОБЛЕМУ НЕДОСТАТКА СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДОРОГ	15
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.04.12; ГЛАВНАЯ ТЕМА. БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ УДЕЛЯТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ПОПРОСИЛ ФСБ И МИНТРАНС ПРИНЯТЬ МЕРЫ ДЛЯ ПРЕСЕЧЕНИЯ СЕРЫХ СХЕМ ТРАНЗИТА БЕЛОРУССКОЙ ПРОДУКЦИИ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; Ж/Д ТРАНЗИТ КОНТЕЙНЕРОВ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН В I КВАРТАЛЕ ВЫРОС В 1,5 РАЗА.....	18
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.15; «АЭРОФЛОТ» И GULF AIR РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА – БАХРЕЙНСКИЙ МИНИСТР.....	18

ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2019.04.12; ОАО «РЖД» ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ НА СОПРОВОЖДЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РАБОТ В СЕРБИИ.....	19
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.14; AMERICAN AIRLINES ЗАПРЕТИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ПОЧТИ ДО КОНЦА ЛЕТА.....	20
RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.04.14; SOUTHWEST AIRLINES ПРОВЕРИЛА 12 ДВИГАТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX.....	20
РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; АМСТЕРДАМЕ ЗАПРЕТИЛИ ЕЗДИТЬ ПО ВЕЛОДОРОЖКАМ НА МОПЕДАХ.....	21
ИА МОСКВА; 2019.04.13; СТУДЕНТЫ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА СОЗДАДУТ КЛУМБУ-ПОЕЗД НА СУББОТНИКЕ В МОСКВЕ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПОЛПРЕД ПРЕЗИДЕНТА РФ В ЦФО ЗАЯВИЛ ОБ УГРОЗЕ ОБРУШЕНИЙ НА «КАНАЛЕ ИМ.МОСКВЫ».....	21
ИА МОСКВА; 2019.04.12; «КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ» ДО 2024 Г. ВЛОЖИТ БОЛЕЕ 19 МЛРД РУБ. В МОДЕРНИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	22
РИА НОВОСТИ; 2019.04.13; ТРУТНЕВ НАЗВАЛ СРОКИ ПОДГОТОВКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ.....	22
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.14; СТРОИТЕЛИ НАЧАЛИ УКЛАДКУ РЕЛЬСОВ НА КРЫМСКОМ МОСТУ СО СТОРОНЫ КЕРЧИ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; СЕЗОННЫЙ ПОНТОННЫЙ МОСТ У КПП «НИЖНЕЛЕНИНСКОЕ-ТУНЦЗЯН» ДЕМОНТИРОВАН.....	23
ТАСС; 2019.04.13; ОКОЛО 40 ТЫС. РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА МОСКВЫ ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СУББОТНИКАХ.....	24
ТАСС; 2019.04.12; ЯХТА – НЕ РОСКОШЬ. В КРЫМУ БУДУТ РАЗВИВАТЬ ЯХТЕННЫЙ ТУРИЗМ.....	24
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.15; ВЭБ СОБИРАЕТСЯ ВЫКУПИТЬ БОЛЬШОЙ ПАКЕТ АКЦИЙ «МОСТОТРЕСТА» У АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА.....	27
ГУДОК; 2019.04.12; РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И СКОРОСТЬ: УЧАСТНИКИ РЫНКА ОПРЕДЕЛИЛИ ПРИОРИТЕТЫ.....	30
ТАСС; 2019.04.12; ИНСТИТУТ АЭРОНАВИГАЦИИ ОТМЕЧАЕТ 15-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ.....	30
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.12; ОБЗОР СОБЫТИЙ НЕДЕЛИ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ОБЕЩАЕТ РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЕДИНИТЬ СТАРЫЕ И НОВЫЕ ХИМКИ ДОРОГОЙ.....	34
РБК; ИННА СИДОРКОВА; КОНСТАНТИН НАГАЕВ; 2019.04.12; ПУТИН УСОМНИЛСЯ В ВОЗМОЖНОСТИ «НАГНУТЬ КОНЦЕССИОНЕРОВ» ПЛАТНЫХ ДОРОГ.....	34
ТАСС; 2019.04.15; «АВТОДОР» ПРОИНДЕКСИРОВАЛ ТАРИФЫ НА ПЛАТНЫХ УЧАСТКАХ ТРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС.....	35
КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.04.12; «ГРИНПИС» ПРИГЛАСИЛ ГЕНПРОКУРАТУРУ В ПАРК; ЭКОЛОГИ ПРОСЯТ НАДЗОРНОЕ ВЕДОМСТВО ВМЕШАТЬСЯ В СИТУАЦИЮ С ИЗЪЯТИЕМ ЗЕМЕЛЬ «ЛОСИНОГО ОСТРОВА».....	35
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЗАХИ САЛЕХ; 2019.04.12; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТЕХОСМОТР ЛИЧНОГО АВТО.....	37
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.12; В «СИТРОНИКСЕ» РАССКАЗАЛИ О СНИЖЕНИИ ЧИСЛА ДТП ПОСЛЕ ВНЕДРЕНИЯ «УМНЫХ» ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ.....	37

ТАСС; 2019.04.14; АВТОМОБИЛИСТАМ МОСКВЫ В ВЫХОДНЫЕ ЗАПРЕТИЛИ ЕЗДИТЬ ПО ВЫДЕЛЕННЫМ ПОЛОСАМ НА ПЯТИ УЧАСТКАХ	38
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.12; ТРАССА ХАБАРОВСК – КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СТАТУС.....	38
ВОЛГА ТВ; 2019.04.12; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТ К ПОЖАРООПАСНОМУ СЕЗОНУ.....	39
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.12; СРОКИ ЗАКРЫТИЯ ВСЕХ ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ НАЗВАЛИ В ЯКУТИИ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; «ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ» НАМЕРЕНЫ ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ НА 500 МЛН РУБ	39
РЖД-ПАРТНЕР; А. МАНЯХИН; 2019.04.12; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В УСТАВ Ж/Д ТРАНСПОРТА СОЗДАСТ ДИСКРИМИНАЦИОННЫЕ УСЛОВИЯ.....	39
ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА ; 2019.04.12; ОАО «РЖД» ПРОГНОЗИРУЕТ СКОРОЕ ПОЯВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ HYPERLOOP И «МАГНИТНЫХ» ВАГОНОВ В РФ	42
ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.12; ВЕТЕРАНЫ ВОВ ОФОРМИЛИ БОЛЕЕ 700 БЕСПЛАТНЫХ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА РЖД В МАЕ	43
ТАСС; 2019.04.13; В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ДЕПО В МОСКВЕ ПРОШЕЛ СУББОТНИК	44
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; СКФ НАМЕРЕН ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЕРЕГОВУЮ ТЕХНОЛОГИЮ БУНКЕРОВКИ ПРОДУКТОВОЗОВ НА СПГ НА ТЕРМИНАЛЕ НОВАТЭКА В ВЫСОЦКЕ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАССМОТРЕТЬ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ НА СУДОВЕРФЯХ РФ ДОПЗАКАЗОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ ДЛЯ КРЫМА.....	44
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.15; НА СТАРЫЕ ТАНКЕРЫ ТОЧАТ НОЖ; ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ ПРЕДЛАГАЮТ РЕШИТЬ С ПОМОЩЬЮ ИХ УТИЛИЗАЦИИ.....	44
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.15; НОВАТЭК ПОКИНЕТ НОРВЕГИЮ; КОМПАНИЯ ПЕРЕНЕСЕТ ПЕРЕВАЛКУ СПГ В МУРМАНСК К КОНЦУ ГОДА.....	46
ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.12; «СОВКОМФЛОТ» НА ПМЭФ МОЖЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ С «ДОЧКОЙ» «ГАЗПРОМ НЕФТИ» НА БУНКЕРОВКУ СПГ	47
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МЕДВЕДЕВА; 2019.04.12; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ ПРЕВЗОЙДУТ ОЖИДАНИЯ; ВМЕСТО ОБОЗНАЧЕННЫХ РАНЕЕ 80 МИЛЛИОНОВ ТОНН К 2024 ГОДУ РОСАТОМ НАМЕРЕН ОБЕСПЕЧИТЬ СВЫШЕ 90 МИЛЛИОНОВ ТОНН	48
ТВ ЦЕНТР # В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ; 2019.04.12; РАЗВИТИЕ АРКТИКИ	49
ТРК ТЕРРА; 2019.04.12; В САМАРЕ ОШТРАФОВАЛИ ВИНОВНИКА СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ДО ЛЕТА ПРОДУМАТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ СУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В КРЫМ.....	53
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.04.12; БОНДАРЕВ: СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РФ НУЖДАЕТСЯ В НОВЫХ ЗАКОНАХ	53
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2019.04.14; ПИЛОТ НОРМАЛЬНЫЙ: ЧТО НЕ ТАК С ПОДГОТОВКОЙ В ЛЕТНЫХ УЧИЛИЩАХ; ПО ДАННЫМ ГЕНПРОКУРАТУРЫ, ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ПО-ПРЕЖНЕМУ ДОМИНИРУЕТ СРЕДИ ПРИЧИН АВИАКАТАСТРОФ	53

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ УСОМНИЛИСЬ В ОБЪЕКТИВНОСТИ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ.....	57
ТАСС; 2019.04.12; ВОЛОДИН: НОВЫЙ АЭРОПОРТ В САРАТОВЕ МОГУТ ОТКРЫТЬ НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ СРОКА.....	58
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.04.12; ИЗ АСТРАХАНИ В КАЗАХСТАН ОТКРЫВАЮТ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ.....	59
РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; АЭРОФЛОТ И РОССИЯ УДОСТОЕНЫ ПРЕСТИЖНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРЕМИЙ.....	59
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.04.12; КАК СНИЗИТЬ АВИАТАРИФЫ?; АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ ВИДЯТ РЕСУРСЫ ДРУГ У ДРУГА	60
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.04.13; КТО ПОЛУЧИТ ЛЬГОТЫ НА АВИАБИЛЕТ?	63
ТАСС; 2019.04.12; СУД УДОВЛЕТВОРИЛ ИСК К «ПОБЕДЕ» О ПРОВОЗЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО ОРУЖИЯ.....	63
ТАСС; 2019.04.12; UTAIR СЭКОНОМИТ 10 МЛН РУБЛЕЙ С ПОМОЩЬЮ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ ТАЛОНОВ.....	64
ТАСС; 2019.04.14; ЭКСКУРСИОННЫЙ АВТОБУС С ДЕТЬМИ СЪЕХАЛ В КЮВЕТ НА ТРАССЕ ПОД ТУЛОЙ.....	64
РБК; 2019.04.13; В НОРВЕГИИ АВТОБУС С МОРЯКАМИ ИЗ РОССИИ ПОПАЛ В ДТП.....	65
ВЕСТИ; 2019.04.13; БОЛЕЕ 10 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ В БУРЯТИИ.....	65
РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; НА КУБАНИ УПАЛ ЛЕГКОМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ, ПИЛОТ ГОСПИТАЛИЗИРОВАН	65
ВЕСТИ.РУ; 2019.04.12; МЕТЕЛЬ СТАЛА ПРИЧИНОЙ МАССОВОГО ДТП ПОД НОРИЛЬСКОМ	66

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ФУРСОВА; 2019.04.12; ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СТРАНЫ НАЦЕЛЕН НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ

В Минтрансе состоялось расширенное заседание коллегии, на котором подвели итоги работы отрасли в минувшем году и наметили пути развития на год нынешний.

И если само мероприятие прошло вполне традиционно, то доклад главы ведомства **Евгения Дитриха** в корне отличался от итоговых спичей многих его предшественников. По большому счету, он отказался от перечисления бесконечных достижений в разных сегментах транспортного комплекса, освободив в головах участников заседания место для размышления над вещами более важными, чем перевезенные тонны грузов и построенные километры дорог. Нет, конечно, главные показатели прозвучали, но очень ненавязчиво. В конце концов, все, что достигнуто, осталось в прошлом, а жить надо днем сегодняшним и завтрашним.

Прежде всего министр отметил, что 2018 год был рубежный, когда надо было не только закончить крупнейшие транспортные проекты (открытие движения по автодорожной части Крымского моста и транспортное обеспечение чемпионата мира по футболу), но и разработать и принять ряд новых масштабных документов по развитию транспортной инфраструктуры до 2024 года и приступить к их реализации.

Далее **Евгений Дитрих** более подробно остановился на приоритетных задачах ведомства на среднесрочный период и механизмах их решения. Это реализация **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** (БКД 2.0) и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. **Нацпроект** (БКД 2.0) включает несколько федеральных проектов. Согласно проекту «Дорожная сеть» к концу 2021 года в нормативное состояние должно быть приведено почти 46 процентов протяженности дорог региональных «автобанов» и 75 процентов городской сети. По проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» предусмотрена реализация мероприятий по повышению эффективности каждого вложенного рубля. Для этого предусматривается применение контрактов жизненного цикла, которые будут вводиться постепенно. Их доля к концу 2021 года составит 40 процентов в общем объеме новых госконтрактов на выполнение работ по капремонту, ремонту и содержанию. Будет сформирована общедоступная информационная система контроля формирования и использования средств дорожных фондов всех уровней.

Следующий федеральный проект, отметил **министр транспорта**, – «Безопасность дорожного движения», основная задача которого содержится в его названии. Для его успешной реализации в октябре прошлого года принят федеральный закон, направленный на совершенствование лицензирования пассажирских перевозок автобусами.

Ространнадзор уже выдал свыше 650 лицензий, на рассмотрении еще 3,7 тысячи заявок. Развитие автодорог общего пользования планируется еще в рамках трех федеральных проектов Комплексного плана. Так, Россия продолжает формировать скоростной коридор «Запад – Восток», то есть бесшовную магистраль от границы с Казахстаном в Оренбургской области до западных границ России. На территории РФ общая протяженность маршрута «Европа – Западный Китай» составляет около 2400 километров. Объем финансирования проекта в 2019-2021 годах оценивается в 76 миллиардов рублей, 40 процентов из которых – внебюджетные.

В рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» за 2019-2021 годы предстоит построить и модернизировать более 1,3 тысячи километров федеральных трасс, в том числе 690 километров скоростных. Это реконструкция и ликвидация узких мест на федеральных дорогах и подъездах к ним на трассе М-4 «Дон»,

строительство обходов городов. Предполагается ликвидировать значительное число одноуровневых пересечений и реконструировать десятки мостовых сооружений. Все это снизит аварийность.

«Важнейшее влияние на экономику страны и развитие регионов оказывает железнодорожный транспорт, – подчеркнул **Евгений Дитрих**. – Так, в ближайшие три года планируется увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба, что обеспечит объем провозной способности до 144 миллионов тонн (в 2017 году – 123,4 миллиона тонн). Будет сокращаться время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны: к 2021 году оно составит 8 суток. На реализацию этого проекта планируется направить 652, миллиарда рублей, из которых 85 процентов – средства РЖД. Важная задача, считает министр, создание современных транспортно-логистических центров, позволяющих обеспечить ускоренную обработку грузов, снизить затраты на их доставку, реализовать экспортный и транзитный потенциал нашей страны. Ввод мультимодальных логистических центров позволит уже в 2021 году обеспечить рост средней коммерческой скорости на железнодорожном транспорте до 400 километров в сутки.

Ну и конечно, вся страна с нетерпением ждет завершения строительства железнодорожной части Крымского моста.

В части развития воздушного транспорта, сообщил **Евгений Дитрих**, две ключевых задачи. Это расширение сети межрегиональных регулярных маршрутов и реконструкция региональных аэропортов. Доля межрегиональных регулярных маршрутов без залета в Москву должна превысить в 2021 году 44 процента от общего количества региональных рейсов. Объем внутренних перевозок там увеличится на треть и составит почти 20 миллионов пассажиров. Количество субсидируемых прямых региональных маршрутов возрастет почти на четверть. На развитие региональной маршрутной сети из федерального бюджета планируется направить более 25 миллиардов рублей. Для обновления парков российских авиакомпаний предусмотрены программы субсидирования лизинга в размере 3 миллиардов рублей.

Что касается наземной инфраструктуры, то планируется завершить строительство первой очереди аэропортового комплекса в Саратове, реконструкцию аэропортов в Норильске, Минводах, Челябинске, Хабаровске. На это будет направлено более 90 миллиардов рублей, в том числе 70 бюджетных миллиардов.

По федеральному проекту «Морские порты России» в 2019-2021 годах запланировано увеличить мощности гаваней на 130 миллионов тонн. Наибольший прирост, подчеркнул глава **минтранса**, состоится в Дальневосточном бассейне – почти 44 миллиона. Общий объем инвестиций – почти 512 миллиардов рублей, из которых 89 процентов – внебюджетных. Стратегической задачей является развитие Севморпути, грузопоток по которому планируется увеличить в 2021 году до 30 миллионов тонн благодаря вывозу природного газа, газового конденсата, угля и нефти из портов Сабетта, Диксон и Дудинка и других грузов.

При этом развивать необходимо не только морские, но и речные перевозки: внутренний водный транспорт крайне важен для многих регионов России. Федеральным проектом по развитию внутренних водных путей планируется увеличить их пропускную способность в к 2021 году более чем на 22 миллиона тонн. Строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов позволит устранить два узких участка на Дону и Волге и улучшить габариты пути Единой глубоководной системы европейской части России на 3,3 тысячи километров.

Что касается года нынешнего, то основной задачей здесь становится активное внедрение сквозных цифровых технологий, беспилотных транспортных средств и применение искусственного интеллекта. Правительство поддержало предложение **минтранса** о разработке ведомственного проекта по цифровизации транспорта и логистики, в рамках

которого будет создано единое доверенное защищенное пространство на основе внедрения экосистемы цифровых платформ. Реализация проекта, подчеркнул министр, позволит трансформировать рынок перевозок грузов и пассажиров, изменить подходы к управлению инфраструктурой и обеспечению безопасности на транспорте, внедрить беспилотные технологии, обеспечить интеграцию с цифровым пространством стран ЕАЭС.

<https://rg.ru/2019/04/12/transportnyj-kompleks-strany-nacelen-na-dalnejshee-razvitie.html>

ТАСС; 2019.04.13; АКИМОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ВОПРОС ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА» НЕ ОБСУЖДАЕТСЯ

Вопрос приватизации «Совкомфлота» в настоящее время не обсуждается, сообщил ТАСС вице-премьер **Максим Акимов**.

В феврале Минэкономразвития сообщало, что не меняет запланированную для продажи долю «Совкомфлота» и продолжает поиск инвестора.

«Нет пока у нас планов, не обсуждается, вне повестки приватизация «Совкомфлота», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос. – Это не исключает возможности обсуждения других вариантов, но пока у нас на рабочем столе ничего нет по приватизации «Совкомфлота».

Ранее **замминистра** экономического развития РФ Оксана Тарасенко в интервью ТАСС рассказала, что преждевременного говорить, что правительство отказывается от сделки по приватизации «Совкомфлота». Она поясняла, что поиск инвестора продолжается, однако власти намерены приватизировать «Совкомфлот» в благоприятных рыночных условиях.

В настоящее время крупнейшая судоходная компания РФ «Совкомфлот» полностью принадлежит государству. Планировалось, что государство снизит долю до 25%. Приватизация «Совкомфлота» неоднократно откладывалась.

<https://tass.ru/ekonomika/6331387>

РБК; АННА ТРУНИНА; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.12; СИЛУАНОВ ПОДПИСАЛ ДИРЕКТИВУ О ПРОДАЖЕ ДОЛИ РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

Первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов подписал директиву правительства о продаже доли государства в компании «Трансконтейнер». Об этом он сообщил журналистам в кулуарах весенней встречи Международного валютного фонда и Всемирного банка, передает ТАСС.

Речь идет о продаже 50% плюс двух акций ПАО «Трансконтейнер», которые находятся под контролем «дочки» РЖД – Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийского железнодорожного альянса (ОТЛК ЕРА). Оставшийся пакет распределен следующим образом: 24,5% принадлежат структуре Романа Абрамовича и Александра Абрамова ООО «Енисей Капитал», 24,8% – у ВТБ, еще 0,3% контролирует сторонний инвестор.

Теперь совет директоров РЖД должен будет одобрить условия аукциона и стартовую стоимость с учетом рекомендаций инвестиционного консультанта. РБК направил запросы в «Трансконтейнер» и РЖД.

Как написала 8 апреля газета «Коммерсантъ», директива правительства предполагает, что в аукционе смогут принять участие только те компании, которые соответствуют следующим условиям:

- их бенефициары являются гражданами России;
- они не аффилированы с федеральными или местными властями;
- не имеют убытков за 2018 год;
- не находятся под контролем морских контейнерных линий;

– компания-покупатель должна быть профессиональным участником рынка, который владеет не менее 5 тыс. вагонов или контейнерным терминалом на 50 тыс. 20-футовых контейнеров, либо владеть не менее 20% в «Трансконтейнере».

В февральском интервью РБК курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов** рассказывал, что сделку по продаже доли «Трансконтейнера» планируется закрыть осенью.

Интерес к активу в разное время проявляли группа UCL Владимира Лисина в партнерстве со швейцарским контейнерным оператором Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева. До конца 2017 года основным претендентом считали Зиявудина Магомедова, который владел четвертой долей оператора через группу FESCO, однако в конце марта прошлого года его арестовали по обвинению в организации преступного сообщества. Спустя еще полгода FESCO продала свой пакет в «Трансконтейнере» ВТБ. В банке сообщили, что он является временным владельцем пакета.

Александр Абрамов говорил, что «Енисей Капитал» может увеличить долю в «Трансконтейнере», в том числе в ходе приватизации, если его устроит цена.

<https://www.rbc.ru/business/12/04/2019/5cb09f999a794774490d4fc0>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6329166>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ИЗЫСКАТЬ СРЕДСТВА НА ПРОДЛЕНИЕ КРЫМСКОЙ ФЦП ДО 2025Г

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству страны изыскать средства на продление федеральной целевой программы (ФЦП) развития республики Крым и Севастополя с 2022 до 2025 года, говорится в информации на сайте Кремля.

«Правительству Российской Федерации подготовить предложения по реализации мероприятий, направленных на обеспечение социально-экономического развития Республики Крым и г.Севастополя на период до 2025 года, предусмотрев их финансирование за счет средств федерального бюджета», – отмечается в поручении.

Глава государства ждет доклад кабинета министров по этому вопросу до 1 октября 2019 года.

Как сообщалось, крымская ФЦП принята правительством РФ в августе 2014 года. Изначально она была рассчитана до 2020 года.

В программу неоднократно вносились правки. В последний раз – в сентябре 2018 года, тогда ФЦП была продлена до 2022 года, а расходы на нее выросли почти на 5% – до 877,8 млрд рублей (в ценах соответствующих лет).

Замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров в марте 2019 года сообщил журналистам, что финансирование по программе до 2022 года планируется увеличить еще на 50 млрд рублей из-за удорожания и корректировки ряда проектов. Таким образом, расходы могут вырасти еще примерно на 5,7% – до 927,8 млрд рублей.

Позже, в начале апреля, С.Назаров озвучил планы по продлению ФЦП развития Крыма и Севастополя до 2025 года, при этом ее финансирование может вырасти на 200 млрд рублей. Таким образом, общий объем средств по программе превысит 1 трлн рублей.

По словам замглавы Минэкономразвития, в программу предполагается включить строительство моста через Севастопольскую бухту и Гераклеюскую рокаду в Севастополе, которая должна связать районы города в обход исторического центра, а также реконструкцию дороги на южном берегу Крыма и строительство юго-восточного объезда Симферополя.

С.Назаров отметил, что в нынешнюю программу эти проекты не укладываются ни по срокам, ни по деньгам: по предварительным оценкам, Севастополю нужно еще около 70 млрд рублей, Крыму – около 130 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; МЕДВЕДЕВ ПОТРЕБОВАЛ НЕ ДОПУСТИТЬ ВЗВИНЧИВАНИЯ ЦЕН НА СТРОЙМАТЕРИАЛЫ В УСЛОВИЯХ НАЧИНАЮЩЕЙСЯ МАСШТАБНОЙ СТРОЙКИ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** заявил о начинающейся по всей стране беспрецедентной по масштабам стройке в рамках реализации **нацпроектов** и поручил правительству осуществлять мониторинг за ценами на стройматериалы, используя при этом возможности Федеральной антимонопольной службы и других контрольных органов.

«Мы должны (в этом смысл нашего сегодняшнего разговора) строго следить за ценами на этом рынке, в том числе с использованием возможности антимонопольной службы и других контрольных органов, использовать механизм общественного контроля, чтобы ни у кого не возникало желания на ровном месте, просто потому что растет спрос, взвинчивать цены», – заявил **Д.Медведев** в пятницу на совещании по недопущению роста цен на строительные и инертные материалы, а также на оборудование и битум, используемые в целях реализации **нацпроектов**.

Он пояснил, что на территории всей страны начинается беспрецедентная по масштабам стройка, и это влечет повышенные потребности в таких стройматериалах, как щебень, песок, бетон, сталь и т.д.

Как отметил **Д.Медведев**, профильные министерства – Минстрой, **Минтранс**, Минэнерго, Минэкономразвития – должны постоянно мониторить рынок и при возникновении рисков необоснованного роста цен, предпринимать меры.

Премьер подчеркнул, что уже на начальном этапе реализации **нацпроектов** важно проанализировать ресурсы строительной отрасли, промышленности, транспортной сферы по доставке материалов и оценить баланс спроса и предложения на сырье и стройматериалы.

Он также заявил о необходимости просчитать потребность в рабочих руках, строительной технике и оборудовании. При этом он указал, что подобные расчеты должны быть для каждого региона.

«Этим должно заниматься, исходя из своих обязанностей, министерство экономического развития. По итогам нужно предложить комплекс мер, который позволит избежать необоснованного роста цен на материалы и оборудование, которые необходимы для реализации национальных проектов и вообще для развития экономики нашей страны в целом», – сказал **Д.Медведев**.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20190412/1552636601.html>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6328221>

<https://rg.ru/2019/04/12/medvedev-poruchil-vesti-monitoring-cen-na-strojmaterialy.html>

<https://www.vedomosti.ru/realty/news/2019/04/12/799005-medvedev-pravitelstvu-monitoring-tsen-stroimateriali>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.12; ГЛАВА МИНТРАНСА ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА ЗАРАБОТАЛ 7,1 МЛН РУБЛЕЙ

Задекларированный годовой доход министра транспорта России **Евгения Дитриха** по итогам 2018 года составил 7,108 млн рублей, что на 67,8% выше его прошлогоднего дохода, следует из опубликованных правительством документа.

Дитрих был назначен министром в 2018 году. В 2017 году доход **Евгения Дитриха**, занимавшего тогда пост заместителя министра транспорта, согласно декларации на сайте ведомства, составлял 4,235 млн рублей.

В течение 2018 года министр продал кроссовер BMW X3 и купил внедорожник Mercedes-Benz GLS. В собственности министра также остались два мотоцикла BMW.

Супруга **Дитриха** продала внедорожник Volkswagen Toureg и приобрела BMW X3. Ее годовой доход при этом вырос в 3,6 раза и составил 2,536 млн рублей.

<https://rns.online/economy/Glava-Mintransa-po-itogam-2018-goda-zarabotal-71-mln-rublei-2019-04-12/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6329607>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПРОЕКТ ТРАССЫ «МЕРИДИАН» ПРЕДПОЛАГАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство моста через Волгу в Саратовской области планируется в рамках проекта частной автотрассы «Меридиан» (Гамбург – Шанхай), сообщил журналистам спикер Госдумы Вячеслав Володин во время своей рабочей поездки в Саратовскую область в пятницу.

«В Саратовской области трасса начнется в Перелюбском районе, завершится в Турковском районе. В Марксовском районе области будет построен мостовой переход через Волгу. Договоренность об этом достигнута в правительстве РФ», – сказал он.

По информации В.Володина, строительство трассы Шанхай – Гамбург общей протяженностью более 2 тыс. км планируется начать в июне текущего года, на территории России трасса соединит восемь регионов, самый большой российский участок (645 км) – в Саратовской области.

Скоростная дорога «Меридиан» должна соединить Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию и страны Евросоюза. Для реализации этого проекта понадобится почти \$8 млрд частных инвестиций, при этом инициаторы проекта заявляли, что привлекать государственные средства не планируют.

Ранее о своей поддержке проекта заявлял **Росавтодор**. Как отмечали в ведомстве, для сокращения времени автомобилей в пути маршрут предполагается проложить по территориям Оренбургской, Саратовской Тамбовской, Липецкой, Брянской и Смоленской областей. По ходу следования трассы будет организовано около 50 съездов на дороги регионального и местного значения.

При этом 9 апреля первый заместитель министра транспорта **Иннокентий Алафинов** говорил, что **Минтранс** РФ проводил совещание с одним из инициаторов проекта «Меридиан» Александром Рязановым. «Мы встречались за последние две недели очень плотно, вообще мы плотно в работе. Со стороны государства, со стороны **Минтранса** проекту оказывается всяческая поддержка, **Федеральное дорожное агентство** и госкомпания («Автодор» – ИФ) выдали технические условия по переходам и примыканиям ко всем федеральным дорогам этому проекту. То же самое, по информации Александра Николаевича Рязанова, сделали регионы, поддерживают», – указывал **замминистра**.

Он также отмечал, что у А.Рязанова «нет вопросов, как он докладывает, по земле». «Все, что до земель одного из крупнейших сельхозпроизводителей – там есть вопросы, в тех регионах. Сейчас он обсуждает реализацию проекта с частным бизнесом», – добавил **замминистра**, подчеркнув, что проект не требует государственных денег. «Он (А.Рязанов – ИФ) видит свою задачу в том, чтобы забрать часть контейнерных перевозок. У нас абсолютно с этим проектом не пересекаются ни грузовые, ни пассажирские потоки. Тем более, у него пассажирские потоки если и будут рождаться, то как раз в той зоне, где сейчас у него вопросы с землей – это между (дорогами – ИФ) М-4 «Дон» и М-1, где люди

живут, потому что все остальное идет по достаточно безлюдным землям – и, собственно, поэтому, видимо, проект «по земле» двигается достаточно быстро», – говорил **И.Алафинов**.

Чиновник также добавил, что **Минтранс** находится «в ежедневном общении» с инициаторами проекта, «проект включен в **Комплексный план** (модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года – ИФ)». «Мы договорились, что он (А.Рязанов – ИФ) на проектный комитет даст график реализации этого проекта, чтобы мы могли рассматривать этот проект для включения уже в межправительственные соглашения с казахами, с нашими китайскими партнерами», – отметил он. По его словам, это будет сделано для того, чтобы контейнерные грузы из-за пределов РФ, идущие через Казахстан и уходящие в Белоруссию, могли использовать «конкретный коридор».

«В первый год после ввода дороги в эксплуатацию предполагается, что спрос на новую дорогу составит около 5 тысяч автомобилей в сутки. В течение последующих 5 лет объём трафика будет постепенно увеличиваться до 15 тысяч машин. Прежде всего, выгоду от новой дороги получают производители промышленных и скоропортящихся товаров», – говорил ранее представитель проекта «Меридиан» Дмитрий Сапожников.

В рамках первого этапа создания «Меридиана» на территории России предполагается строительство участка протяженностью 430 км в Оренбургской области (от **пункта пропуска** Сагарчин на границе с Казахстаном).

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБИЛА ПРОЕКТЫ 2 УЧАСТКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Главгосэкспертиза РФ дала положительное заключение по проектной документации на 7-й и 8-й этапы работ по строительству железнодорожной высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Казань, сообщает пресс-служба ведомства.

Речь идет о комплексе работ по подготовке территории, сооружению линии и сопутствующих объектов на участке от станции Нижний Новгород ВСМ (вкл.) до станции Аэропорт ВСМ (Нижний Новгород) протяженностью 14 км, расположенного в границах Дзержинска, Нижнего Новгорода и Нижегородской области.

Согласно представленным проектным решениям, до начала строительства будет произведен отвод земель в постоянное пользование под объекты и сооружения ВСМ, и во временное – под строительные площадки и временные объездные дороги. Также будут проведены работы по освобождению территории строительства от попадающих в зону работ зданий и строений, демонтаж и разборка отдельных элементов и сооружений. Восьмой этап работ предусматривает строительство железной дороги и сопутствующих объектов на подготовленной в ходе седьмого этапа территории. Так, здесь будут сооружены станции Нижний Новгород Технический ВСМ и Нижний Новгород Пассажирский ВСМ. Кроме того, для реализации тягового электроснабжения будет проложена воздушная линия электропередачи к действующей тяговой электрической подстанции «Высоково» общей протяженностью более 15 км. В рамках реализации проекта будут обустроены и разноуровневые пересечения с автомобильными и железными дорогами.

Как сообщалось, окончательное решение о строительстве ВСМ пока не принято. В марте начало строительства ВСМ до Нижнего Новгорода согласовал премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**. Доклад вице-преьера РФ Максима **Акимова**, который ранее одобрил проект дороги от Москвы до Нижнего Новгорода (в направлении Казани), подписан и направлен президенту, писали «Ведомости». Теперь судьба проекта зависит от решения президента **Владимира Путина**.

Власти в настоящее время активно обсуждают варианты строительства в РФ железнодорожной высокоскоростной магистрали. Первый вице-премьер РФ Антон Силуанов ранее раскритиковал проект строительства ВСМ, заявив о его экономической неэффективности. Позже газета РБК со ссылкой на источники сообщила, что Минфин предложил перераспределить 112 млрд рублей, предусмотренных на строительство участка высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» РЖД, на проект «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) – терминал «Утренний» для завода «Арктик СПГ 2». Проект «НОВАТЭКа» по сжижению природного газа (СПГ) «Арктик СПГ 2» реализовывать нужно, но решения о перераспределении для него 112 млрд рублей бюджетных средств с проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва-Казань пока нет, сообщал журналистам **М.Акимов**.

ВСМ Москва-Казань предполагается проложить по территории семи регионов, на которых проживает более 25 млн человек. В 2015 году в Москве был подписан меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования проекта как приоритетного участка евразийского транспортного коридора «Москва-Пекин». Строительные работы предполагается начать в 2019 году – с участка Железнодорожный (Подмосковье) – Гороховец (Владимирская область) – он позволит запустить движение между Москвой и Нижним Новгородом. Общая потребность в финансировании оценивается в 621,5 млрд рублей в ценах соответствующих лет (без учета НДС), из которых 200 млрд рублей ожидаются из федерального бюджета, говорилось в проекте финансового плана РЖД.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6326964>

<https://rns.online/transport/Glavgosekspertiza-odobrila-proekti-dvuh-etapov-stroitelstva-VSM-Moskva-Kazan--2019-04-12/>

ГТРК ВЯТКА; 2019.04.12; ИНИЦИАТИВЫ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО РАЗВИТИЮ РЕГИОНАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА ПОДДЕРЖАЛИ В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РФ

Председатель правительства Кировской области Александр Чурин встретился с первым заместителем министра транспорта РФ Иннокентием **Алафиновым**.

Речь шла о планах по строительству автомобильной дороги Киров – Котлас – Архангельск на участке Опарино – Альмеж; путепровода-тоннеля по ул. Советской Нововятского района г. Кирова, а также о реконструкции и ремонте мостов, находящихся в аварийном состоянии.

Также обсуждался вопрос работы железнодорожного переезда по ул. Потребкооперации г. Кирова при вводе в эксплуатацию путепровода в район Чистые Пруды и финансирование строительства щебеночной дороги Киров – Котлас – Архангельск на участке Опарино – Альмеж.

Напомним, строительство данного участка проводится в рамках реализации государственной программы Кировской области «Развитие транспортной системы».

По итогам состоявшейся встречи **Минтранс** РФ поддержал инициативы Кировской области по развитию регионального дорожного комплекса, в том числе **Минтранс** РФ готов оказать кировским предприятиям, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки, содействие в льготном приобретении пассажирского транспорта.

Внимание! Открыто анонимное голосование в нашей группе ВКонтакте.

<http://www.gtrk-vyatka.ru/vesti/economics/45939-iniciativy-kirovskoy-oblasti-po-razvitiyu-regionalnogo-dorozhnogo-kompleksa-podderzhali-v-ministerstve-transporta-rf.html>

ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2019.04.12; ДЕЛЕГАЦИЯ РФ ОБСУДИЛА С ИТАЛИЕЙ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

В Риме 9-10 апреля прошло 3-е заседание российско-итальянской рабочей группы по транспорту.

Перспективы сотрудничества в области железнодорожного транспорта обсудила российская делегация с Италией в ходе 3-го заседания российско-итальянской рабочей группы по транспорту в Риме, сообщает пресс-служба **Минтранса**. Российскую сторону возглавил **заместитель министра** транспорта Владимир **Токарев**.

В центре внимания, был «вопрос о взаимодействии в сфере железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства», – говорится в сообщении.

В частности, стороны договорились о проработке с итальянскими компаниями вопроса реализации проектов совместного прямого контейнерного сервиса в сообщении Италия – Россия – Китай и в обратном направлении.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1460316>

ТАСС; 2019.04.12; ЧИСЛО УЧАСТНИКОВ КОНКУРСА «МОЯ СТРАНА – МОЯ РОССИЯ» ВЫРОСЛО ЗА ГОД ПОЧТИ В ПЯТЬ РАЗ

Более 34 тыс. человек подали заявки на участие в конкурсе «Моя страна – моя Россия», что примерно в пять раз больше, чем в прошлом году. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба автономной некоммерческой организации (АНО) «Россия – страна возможностей».

Конкурс проводится с 2003 года и нацелен на привлечение молодежи в возрасте от 14 до 35 лет к участию в социально-экономическом развитии российских регионов, городов и сел.

«В этом году проект присоединился к платформе «Россия – страна возможностей» и привлек рекордное количество участников. По сравнению с предыдущим годом их число выросло почти в пять раз и составило 34,6 тыс. человек», – приводит пресс-служба слова гендиректора АНО, проректора РАНХиГС Алексея Комиссарова.

Как уточнили организаторы, регистрация проходила с 25 января по 11 апреля по 19 номинациям. Больше всего заявок поступило по направлениям «Моя педагогическая инициатива», «Моя страна», «Мое здоровье», «Экология моей страны» и «Мой город».

Следующие этапы

По словам координатора конкурса Ларисы Пастуховой, в течение ближайших двух недель проекты будет оценивать 625 экспертов со всей страны. В число экспертов также вошли 96 участников конкурса управленцев «Лидеры России», отметили в пресс-службе.

«По итогам экспертизы будет сформирован список победителей заочного этапа. Очные этапы будут проходить на площадках Российской академии образования, мастерской управления «Сенеж», Министерства транспорта РФ, Федеральной службы по интеллектуальной собственности и других. Победителей конкурса объявят на Петербургском международном экономическом форуме, который пройдет с 6 по 8 июня», – говорится в сообщении.

Как пояснили организаторы, для победителей предусмотрены стажировки в крупных компаниях, образовательные гранты и премии. Кроме этого, участники смогут рассчитывать на дополнительные баллы к ЕГЭ или вступительным испытаниям на программы бакалавриата, магистратуры и аспирантуры.

Платформа «Россия – страна возможностей» была запущена на Всемирном фестивале молодежи и студентов в Сочи в октябре 2017 года по инициативе президента РФ. Она объединяет различные образовательные, кадровые и социальные проекты, способствующие самореализации граждан и продвижению общественных инициатив. АНО «Россия – страна возможностей» была создана в мае 2018 года для развития одноименной платформы.

<https://tass.ru/obschestvo/6328488>

ТАСС; 2019.04.12; СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ «УМНАЯ ДОРОГА» ЗАПУСТЯТ В 2019 ГОДУ НА ТРЕХ ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ

Интеллектуальную транспортную систему мониторинга и управления движением «Умная дорога» (ИТС) планируется запустить в 2019 году в пилотном режиме на участках Волоколамского, Рогачевского и Егорьевского шоссе в Подмоскovie, это позволит прогнозировать там транспортную ситуацию. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Внедрение ИТС на Волоколамском шоссе будет реализовано **Министерством транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области совместно с ГКУ «Центр организации безопасности дорожного движения Московской области». В 2019 году пилотные проекты мониторинга и управления движением планируется также реализовать на Рогачевском шоссе (от Дмитровского шоссе до А-108) и Егорьевском шоссе (от города Люберцы до границы с областью)», – говорится в сообщении.

На Волоколамском шоссе систему внедрят в местах концентрации пробок на участках дороги в Красногорске и Истре, а также на пересечении шоссе с автодорогой А-107. В рамках проекта будет установлена система автоматизированного управления светофорами с учетом загруженности, детекторы транспорта, стационарные и поворотные камеры видеонаблюдения, комплексы фиксации нарушений проезда перекрестков, информационные табло. Все данные будут поступать в единый центр управления дорожным движением.

«Внедрение ИТС на Волоколамском шоссе проведут по поручению губернатора Московской области Андрея Воробьева в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, согласно которому необходимо уменьшить число пробок в городах и увеличить пропускную способность дорог. Установка системы мониторинга и управления движением на Волоколамском шоссе сократит время поездки до 15%, повысит пропускную способность дороги и сократит число ДТП до 10%», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

По его словам, внедрение интеллектуальной системы позволит точно прогнозировать транспортную ситуацию на дороге и повысить комфорт передвижения жителей.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6328334>

ТАСС; 2019.04.15; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В БУРЯТИИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ПОЧТИ НА 10 МЛРД РУБЛЕЙ

Около 10 млрд рублей будет направлено до 2024 года на ремонт региональных автодорог в Бурятии по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в пресс-службе республиканского правительства.

«В ближайшие шесть лет порядка 9,7 млрд рублей из федерального бюджета планируется направить на мероприятия по ремонту региональных дорог в Бурятии», – сообщили в пресс-службе.

Работы будут проводиться, в том числе на трассах в отдаленных северных районах республики – в Баунтовском эвенкийском, Курумканском, Окинском. «Финансирование работ на дорогах регионального значения в 2019 году составит 485 млн рублей, – уточнили в республиканском **Минтрансе**. – Будут отремонтированы три участка трассы Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян, участки на трассах Улан-Удэ – Романовка – Чита, Романовка – Багдарин, Мухоршибирь – Бичура – Кяхта, Монды-Орлик». Также ремонтные работы планируются на дороге, ведущей к Иволгинскому

дачану (буддийскому монастырю), и на участках региональных дорог, ведущих от Улан-Удэ до села Хоринск, от поселка Татаурово до села Острог в Прибайкальском районе.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое – до 85% – увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, при этом федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6333865>

ТАСС; 2019.04.12; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЧАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ДОХОДОВ В 2019 ГОДУ НАПРАВЯТ НА НАЦПРОЕКТЫ

Часть дополнительных доходов бюджета Свердловской области в размере 4,5 млрд рублей в текущем году планируется направить на реализацию в регионе национальных проектов, сообщил в пятницу департамент информационной политики региона.

«Стабильная экономическая ситуация в Свердловской области позволила увеличить бюджетный прогноз по доходам и расходам областной казны и предусмотреть дополнительные средства на мероприятия национальных проектов, поручения губернатора Евгения Куйвашева, подготовку к празднованию 300-летия Екатеринбурга. Прогноз по доходам областного бюджета предлагается увеличить на 4,5 млрд рублей», – говорится в сообщении.

При этом расходы региональной казны планируется увеличить в этом году на 11 млрд рублей до 268,4 млрд рублей за счет собственных средств и целевых межбюджетных поступлений.

Представитель пресс-службы областного министерства финансов пояснила ТАСС, что дополнительные средства пойдут на реализацию **нацпроектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Здравоохранение», «Жилье и городская среда»**. Она пока не смогла назвать ожидаемый размер финансирования, поскольку предложения регионального правительства должны на следующей неделе утвердить депутаты законодательного собрания Свердловской области.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6327694>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.04.12; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБСУЖДАЛИ ПРОБЛЕМУ НЕДОСТАТКА СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Сразу три крупные трассы отремонтируют в Ленинградской области до конца года. Речь идет о дорогах Петербург-Сосновый Бор, Гатчина-Ополье и Кемполово-Выра-Тосно-Шапки. Такие планы озвучил губернатор региона Александр Дрозденко на совещании, посвященном реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Поставленная цель – существенно обновить дорожную сеть страны к 2024 году. Однако изначально предполагалось, что основное финансирование – около 63 процентов – будет федеральным. В Ленинградской области ждали, что в ближайшие шесть лет на ремонт поступит около 37 миллиардов рублей, и заложили 14 миллиардов собственных средств. Но **Росавтодор** внезапно изменил условия в одностороннем порядке: объем финансирования сократили в 10 раз – в этом году на ремонт поступило всего 296 миллионов.

Александр Дрозденко дал поручение связаться с федеральными властями и все-таки договориться о финансировании в прежнем объеме. Пока же ремонт областных дорог

пойдет в основном за счет собственных средств региона. Кстати, уже к сентябрю в каждом районе области появится своя комплексная бригада по аварийному ремонту. Для этих целей будет закуплено около 100 единиц специализированной дорожной техники.

http://www.rtr.spb.ru/vesti_spb/news_detail.asp?id=33474

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.04.12; ГЛАВНАЯ ТЕМА. БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ УДЕЛЯТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

Стратегия безопасности дорожного движения станет главной темой на конференции, которая пройдет в Москве.

23-24 апреля в Москве пройдет IV конференция «Безопасная дорога. Стратегия безопасности дорожного движения до 2024 года». Ее участниками будут представители МВД России, Минтранса, Росавтодора и других министерств и ведомств. Во время мероприятия планируется всесторонне рассмотреть вопросы, связанные с безопасностью дорожного движения.

Программа предусматривает пленарную дискуссию, в ходе которой эксперты обсудят, как достичь снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего 4 человек на 100 тысяч населения. Это вопрос национальной важности.

Также пройдет ряд «круглых столов», посвященных реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Здесь обсудят и предметно рассмотрят такие аспекты, как реализация федеральных проектов в области безопасности дорожного движения и дорожной деятельности, – механизмы развития и сохранности автомобильных дорог, ликвидация аварийно-опасных участков, влияние систем фото-видеофиксации правонарушений на повышение культуры поведения на дорогах.

Отдельно в рамках «круглых столов» будут обсуждаться такие темы, как развитие интеллектуальных транспортных систем и их роль в повышении безопасности дорожного движения, формирование культуры безопасного участия в дорожном движении у детей и молодежи, а также проблематика пассажирских и грузовых перевозок, – техническое состояние транспортных средств как элемент безопасности дорожного движения, безопасность услуг таксомоторного транспорта, усиление мер административной ответственности за нарушение ПДД на высокоскоростных магистралях.

Также отдельное внимание уделят вопросам оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, профессиональной подготовки водителей, технической политики в области безопасности дорожного движения, взаимодействия со средствами массовой информации в этой сфере.

Всего в рамках конференции «Безопасная дорога. Стратегия безопасности дорожного движения до 2024 года» запланировано 10 «круглых столов» по различным аспектам безопасности дорожного движения и дорожной деятельности. Руководители российской Госавтоинспекции также примут непосредственное участие в этих дискуссиях. Присоединиться к обсуждениям могут и все желающие – для этого достаточно заполнить заявку на официальном сайте мероприятия. и

http://www.aif.ru/auto/gibdd/glavnaya_tema_bezопасности_dvizheniya_udelyat_osoboe_vnimani_e

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ПОПРОСИЛ ФСБ И МИНТРАНС ПРИНЯТЬ МЕРЫ ДЛЯ ПРЕСЕЧЕНИЯ СЕРЫХ СХЕМ ТРАНЗИТА БЕЛОРУССКОЙ ПРОДУКЦИИ

Россельхознадзор обратился в ФСБ и Минтранс РФ с просьбой принять меры для пресечения серых схем транзита белорусской животноводческой продукции через территорию РФ, сообщила служба в пятницу.

С февраля текущего года Россельхознадзор на постоянной основе проводит анализ транзитных поставок через территорию РФ подконтрольной продукции из Белоруссии в адрес получателей в Казахстане и Киргизии.

Анализ электронных систем Россельхознадзора позволил выявить 37 компаний, задействованных в «серых» поставках белорусской животноводческой продукции в Россию.

В настоящее время Россельхознадзор продолжает работу по пресечению ложного транзита при перемещении через территорию РФ животноводческой продукции, направляемой в адрес киргизских и казахстанских получателей.

«В целях пресечения «серых схем» поставок и незаконной деятельности транспортных компаний, участвующих в этих схемах, Россельхознадзор обратился в ФСБ и Минтранс России с просьбой принять меры в части компетенции этих ведомств по рассматриваемой проблеме», – говорится в сообщении.

Внимание Россельхознадзора привлекла скорость оборачивания транспортных средств, которые за 2-5 суток успевали доставить продукцию в такие города, как Алма-Ата и Бишкек, вернуться в Белоруссию, преодолев расстояние более 8 тыс. километров, загрузиться снова и отправиться в адреса «фантомных» получателей.

Среди белорусских посредников-отправителей, участвовавших в незаконных схемах поставок под видом «ложного транзита», Россельхознадзор выделил ООО «Танкверт». «Совершенно очевидно, что учредители компании не случайно дали имя организации, созвучное с фамилией руководителя Россельхознадзора Сергея Данкверта», – считают в службе.

Позднее в пятницу Россельхознадзор сообщил об обнаружении в Санкт-Петербурге склада, куда поставлялась запрещенная белорусская молочная продукция и на котором производилась фальсифицированная и контрафактная продукция.

Как сообщила служба, по результатам наблюдений за перемещением автомобилей, перевозивших крупные партии сухого молока производства Слуцкого сыродельного комбината, был подтвержден факт ложного транзита. Согласно сопроводительным документам, продукция должна была следовать из Белоруссии в Киргизию. Однако она была выгружена на территории складского помещения в Санкт-Петербурге.

В РФ ввоз продукции этого предприятия запрещён, возможен только транзит.

В помещении склада в антисанитарных условиях находилось более 131 тонны сухой молочной продукции. Установлены также факты ее перефасовки, перемаркировки и смешивания.

Как показали данные системы «Меркурий», по адресу склада зарегистрировано шесть организаций, имеющих между собой хозяйственные связи. Причём объем производимой на них молочной продукции в 3 раза превосходит объем поступающего сырья.

«У сотрудников Россельхознадзора также появились обоснованные подозрения в том, что на этом складе сухое молоко смешивалось с мальтодекстрином (продукт гидролиза крахмала) и заменителем цельного молока для кормления телят и поросят (концентрат СЖК). Такие манипуляции, как правило, проводятся для получения более дешёвого продукта, – говорится в сообщении. – Так, установлено хранение более 13,8 тонны концентрата СЖК, предназначенного для использования на корм продуктивным животным (производство ООО «Праймилк», Белоруссия), 12 тонн мальтодекстрина, порядка 107 тонн сухой молочной продукции российских и белорусских производителей, а также продукция Слуцкого сыродельного комбината».

Обнаружено на складе и оборудование для смешивания сухой молочной смеси. Пробы продукции направлены на лабораторные исследования.

Вся находившаяся на складе продукция изъята сотрудниками силовых органов, при поддержке которых проводилась проверка. Контрольные мероприятия продолжаются.

В апреле и в ноябре 2018 года Россельхознадзор уже поднимал перед Евразийской экономической комиссией проблему ложного транзита для сокрытия реальных получателей товаров. Однако практических мер по созданию механизма подтверждения доставки транзитных товаров комиссией до настоящего времени так и не принято.

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/russia/news/620917-fsb-rosselhoznadzor-belorussiya>

<https://www.rbc.ru/economics/12/04/2019/5cb0bdf19a794781c79f2bc6>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/04/12/799058-rosselhoznadzor-vskril-shemi-lozhnogo-tranzita-cherez-rossiyu-belorusskih-produktov>

<https://iz.ru/867478/2019-04-12/rosselkhoznadzor-obratilsia-v-fsb-iz-za-serogo-belorusskogo-tranzita-cherez-rf>

<https://tass.ru/ekonomika/6329900>

<https://lprime.ru/business/20190412/829890872.html>

<https://lenta.ru/news/2019/04/12/fsb/>

<http://www.aif.ru/society/law/rosselhoznadzor-obratilsya-v-fsb-iz-za-seryh-shem-tranzita-iz-belorussii>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; Ж/Д ТРАНЗИТ КОНТЕЙНЕРОВ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН В I КВАРТАЛЕ ВЫРОС В 1,5 РАЗА

Транзит контейнеров через Казахстан в январе-марте 2019 года увеличился в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составил 139,1 тыс. ДФЭ (TEU, 20-футовый эквивалент), сообщила пресс-служба нацкомпании «Казахстан темир жолы» (КТЖ).

«Значительному увеличению контейнеропотока способствовал своевременный выбор стратегии, нацеленной на завоевание позиций на рынке трансконтинентальных транзитных перевозок», – говорится в сообщении.

В пресс-релизе поясняется, что проведенная КТЖ в конце 2018 года и начале 2019 года целенаправленная работа позволила сохранить тенденцию увеличения перевозок контейнеров по маршрутам Китай – Европа – Китай, Китай – Центральная Азия – Китай, Китай – Россия – Китай и другим направлениям.

«Росту транзитных перевозок содействовали качественный логистический сервис, клиентоориентированность, активная работа с железнодорожными администрациями и транспортными компаниями в рамках стратегических альянсов по созданию конкурентоспособных тарифных условий, скоростного сервиса на основных транспортных коридорах», – сообщает пресс-служба КТЖ.

Так, объем перевозок контейнеров в первом квартале текущего года по Транскаспийскому международному транспортному маршруту увеличился в три раза, а транзит контейнеров в направлении Узбекистана и Афганистана – на 57%. Объем перевезенных TEU не сообщается.

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.15; «АЭРОФЛОТ» И GULF AIR РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА – БАХРЕЙНСКИЙ МИНИСТР

Авиакомпания «Аэрофлот» и бахрейнский авиаперевозчик Gulf Air изучают перспективы возможного сотрудничества. Об этом в пятницу заявил на пресс-конференции министр промышленности и торговли Бахрейна Зайед бен Рашид аз-Заяни на пресс-конференции по итогам второго заседания российско-бахрейнской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству.

«Мы заинтересованы в развитии отношений с «Аэрофлотом». Ранее сегодня утром мы провели встречу. Я, как председатель авиакомпании Gulf Air, выразил нашу готовность

сотрудничать с российской авиакомпанией, они также продемонстрировали заинтересованность», – сказал он.

«Мы назначили представителей от каждой компании, которые будут заниматься изучением возможностей, чтобы в кратчайшие сроки начать такое сотрудничество», – добавил министр.

Заседание межправкомиссии двух стран проходит 11-12 апреля в Москве. Российскую делегацию на встрече возглавил министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2019.04.12; ОАО «РЖД» ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ НА СОПРОВОЖДЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РАБОТ В СЕРБИИ

Договор был заключен между «РЖД Интернешнл» и компанией Italferr S.p.A. в ходе заседания рабочей группы по транспорту российско-итальянского Совета по экономическому, промышленному и валютно-финансовому сотрудничеству

ООО «РЖД Интернешнл» (дочерняя структура РЖД) и компания Italferr S.p.A. подписали договор о консалтинговом сопровождении реализации проектов по реконструкции железнодорожного участка «Белград – Стара Пазова и Стара Пазова – Новый Сад», а также реализации и строительства Единого диспетчерского центра сети железных дорог в Сербии в ходе заседания рабочей группы по транспорту российско-итальянского Совета по экономическому, промышленному и валютно-финансовому сотрудничеству, сообщается на сайте **Минтранса РФ**.

Ранее Gudok.ru сообщал, что в феврале 2019 года компания «РЖД Интернешнл» приступила к созданию диспетчерского центра в Сербии. Единый диспетчерский центр позволит обеспечить внедрение новых технологий управления перевозочным процессом и постоянный контроль за движением поездов

Напомним, что в январе «РЖД Интернешнл» и компания «Инфраструктура железных дорог Сербии» подписали транспортное соглашение на €230 млн, включающее электротехнические работы на участке Стара-Пазова – Нови-Сад, которые планируется закончить в конце 2021 года. Соглашение также подразумевает строительство диспетчерского центра по управлению движением поездов в республике.

По условиям подписанного документа «РЖД Интернешнл» также разработает проект реконструкции и модернизации железнодорожной линии Валево – Врбница – Государственная граница с Черногорией, протяженностью 210 км, с целью последующего проведения работ.

Как уже сообщал Gudok.ru, в декабре 2018 года «РЖД Интернешнл» получила подписанные Сертификаты об успешном завершении гарантийного срока по двум реконструированным участкам Трансъвропейского транспортного Коридора Х.

Это первые участки железных дорог в Сербии, модернизированные «РЖД Интернешнл», работы на которых были завершены в 2015 году: Сопот Космайский – Ковачевац (18 км) и Рума – Голубинцы (18 км). После реконструкции, проведенной российской компанией, допустимая скорость движения поездов здесь поднялась с 30 до 120 км/ч.

Завершение гарантийного срока осуществлено в полном соответствии с международной практикой строительства. За время эксплуатации новые железнодорожные линии в полной мере выдержали расчетные нагрузки и обеспечили бесперебойное движение поездов с целевой скоростью.

Работы по модернизации и строительству железнодорожной инфраструктуры, проводимые «РЖД Интернешнл», являются важной частью комплексного обновления железных дорог Сербии.

ООО «РЖД Интернешнл», дочерняя компания ОАО «РЖД», с 2014 года проводит модернизацию и строительство железных дорог Сербии. Уже закончена реконструкция линий Белград – Панчево, Ресник – Валево, инфраструктурных объектов в рамках

развития Панъевропейского транспортного Коридора X, организовано устройство железнодорожного пути на Железном мосту. Также в Сербию поставлено 27 дизель-поездов российского производства. Сейчас «РЖД Интернешнл» строит уникальные для страны объекты – виадук в пойме реки Дунай и тоннель Чортановци – и реконструирует железнодорожную линию Стара Пазова – Нови Сад под скорость движения поездов 200 км/ч.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1460320>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.14; AMERICAN AIRLINES ЗАПРЕТИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ПОЧТИ ДО КОНЦА ЛЕТА

Компания American Airlines до 19 августа продлила запрет на полеты самолетов Boeing 737 MAX с целью составления плана рейсов на летний сезон без учета этих воздушных судов.

В комментарии авиаперевозчика говорится, что данная мера позволит избежать сбоев в пиковый период путешествий. При этом там выразили уверенность, что самолетам Boeing разрешат полеты до снятия запрета.

«Опираясь на нашу непрерывную работу с Федеральным авиационным управлением и Boeing, мы в высокой степени уверены, что MAX будет повторно сертифицирован до этого времени», – цитирует заявление авиакомпании «РИА Новости».

По данным American Airlines, в связи с продлением запрета им придется перераспределить около 115 рейсов в день, что составляет около 1,5% перелетов компании в сутки предстоящим летом. Неделями ранее авиаперевозчик объявил о запрете полетов воздушных судов Boeing 737 MAX до 5 июня.

6 апреля стало известно, что Boeing решила сократить производство самолетов данной модели на 20%.

После авиакатастрофы Boeing 737 MAX 8 в Эфиопии, в которой погибли 157 человек (включая трех россиян), во многих странах мира, в том числе США и ЕС, запретили эксплуатацию авиалайнера этой модификации. **Министерство транспорта США** приняло решение создать специальную комиссию для проверки процесса сертификации самолетов данной серии.

Крушение самолета этой же модели компании Lion Air произошло в октябре 2018 года. В связи с этим начались масштабные проверки компании Boeing, а многие страны отказались от использования модели 737 MAX.

<https://iz.ru/867905/2019-04-14/american-airlines-zapretila-polety-boeing-737-max-pochti-dokontca-leta>

RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.04.14; SOUTHWEST AIRLINES ПРОВЕРИЛА 12 ДВИГАТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX

Американская авиакомпания Southwest Airlines проинспектировала 12 двигателей, установленных на самолетах серии Boeing 737 MAX. Об этом информирует CNN.

По данным телеканала, результаты проверки направлены производителю двигателей – компании CFM. При этом официальный представитель воздушного перевозчика не уточнила, признаны ли двигатели безопасными в эксплуатации.

Ранее стало известно, что компания Boeing намерена с середины апреля выпускать меньше самолетов модели Boeing 737 MAX.

Председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета **Ространснадзора** Олег Смирнов в беседе с Nation News прокомментировал ситуацию вокруг самолетов Boeing 737 MAX.

<https://russian.rt.com/world/news/621215-samolyoty-proverka-boeing>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; АМСТЕРДАМЕ ЗАПРЕТИЛИ ЕЗДИТЬ ПО ВЕЛОДОРОЖКАМ НА МОПЕДАХ

В Амстердаме вступил в силу запрет использовать велодорожки водителям мопедов и скутеров, в том числе электрических. По расчетам властей, благодаря этому удастся избежать примерно 300 несчастных случаев в год, сообщает «Евро Пульс».

До сих пор мопеды небольшой мощности, которые развивают скорость до 20 километров в час, могли ездить по велодорожкам (в том числе по отделенным от проезжей части). Но из-за того, что в городе становится все больше велосипедов, водители транспортных средств с мотором должны перебраться на проезжую часть.

Изначально это решение поддержали 200 тысяч горожан, которые подписали петицию, ставшую основой нового запрета.

По данным нидерландского национального института исследований в сфере дорожной безопасности SWOV, Нидерланды – единственная страна в мире, где больше половины жертв автокатастроф – это водители велосипедов, мопедов и другого двухколесного транспорта. В Европе их 30%, согласно данным Еврокомиссии.

<https://ria.ru/20190413/1552649251.html>

ИА МОСКВА; 2019.04.13; СТУДЕНТЫ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА СОЗДАДУТ КЛУМБУ-ПОЕЗД НА СУББОТНИКЕ В МОСКВЕ

Студенты **Российского университета транспорта** выступили с инициативой провести на территории вуза акцию «Клумба на колесах» в рамках традиционного городского субботника 20 апреля 2019 г. Об этом сообщили в пресс-службе университета.

«Студенты вместе с ректором Александром **Климовым** создадут клумбу-поезд. Цветочный поезд будет состоять из восьми вагончиков, символизирующих восемь институтов, которые входят в состав университета. Поезд будет расположен рядом с одним из корпусов вуза. Бегония, гвоздика, пеларгония и фиалки появятся на территории транспортного университета», – приводит пресс-служба слова проректора вуза Михаила Кленова.

Отмечается, что кроме посадки цветов участники субботника покрасят забор и бордюры и проведут уборку территории вуза.

«Традиционные весенние субботники пройдут 13 и 20 апреля, в них примут участие более тысячи человек – как преподаватели, так и студенты университета. Принять участие в субботниках могут все желающие. Для тех, кому небезразличен облик университета, организаторы предоставят весь необходимый инвентарь и инструменты», – добавил проректор М.Кленов.

<https://www.mskagency.ru/materials/2880615>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПОЛПРЕД ПРЕЗИДЕНТА РФ В ЦФО ЗАЯВИЛ ОБ УГРОЗЕ ОБРУШЕНИЙ НА «КАНАЛЕ ИМ.МОСКВЫ»

Инженерные сооружения «Канала имени Москвы» изношены и могут не выдержать нагрузок, заявил полпред президента РФ в Центральном федеральном округе Игорь Щеголев.

«Наибольшую озабоченность вызывает состояние крупнейшего водного сооружения страны – «Канала имени Москвы». Здесь существует угроза обрушения подпорных стенок шлюзов», – сказал он в пятницу на выездном заседании в Туле.

Кроме того, у него вызывает опасение состояние бесхозных гидротехнических сооружений в ряде регионов центральной России.

«В Московской области выявлено 350 бесхозных гидротехнических сооружений. Большая часть из них находится в неудовлетворительном техническом состоянии. Вызывает опасения ряд гидротехнических сооружений в Воронежской, Ивановской, Брянской областях. Некоторые из них несут угрозу для безопасности людей», – сказал И.Щеголев.

10 января в Москве в Тушинском тоннеле на Волоколамском шоссе произошел провал грунта на площади 75 кв. метров и вынос части воды на автомобильную дорогу. Движение по тоннелю было временно остановлено.

Тушинский тоннель располагается на участке между гидроузлами №7 и №8. По данным ФГБУ «Канал имени Москвы», ситуация с размывом грунта произошла под земляной насыпной дамбой в районе стыка автомобильного тоннеля, построенного в начале 2000-х годов, – между грунтом и шпунтовой стенкой.

Максимальная стоимость проведения восстановительных работ аварийного участка канала им. Москвы над Тушинским тоннелем в Москве может составить 500 млн руб., говорил Г.Елянюшкин, отмечая, что это предварительная экспертная оценка.

Навигация по каналу имени Москвы начнется, как и планировалось, 24 апреля, завершить участок, поврежденный в январе над Тушинским тоннелем в Москве, планируется в июне.

ИА МОСКВА; 2019.04.12; «КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ» ДО 2024 Г. ВЛОЖИТ БОЛЕЕ 19 МЛРД РУБ. В МОДЕРНИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ФГБУ «Канал имени Москвы» до 2024 г. вложит более 19 млрд руб. в модернизацию инфраструктуры. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе предприятия.

«В 2019 г. стартует комплексный проект реконструкции объектов инфраструктуры ФГБУ «Канал имени Москвы» общей стоимостью 19,16 млрд руб. Он будет реализован до 2024 г. в рамках президентского комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России (распоряжение правительства РФ от 30 сентября 2018 г. №2101-р). Соответствующие мероприятия ФГБУ «Канал имени Москвы» включены в федеральный проект «Внутренние водные пути», который был утвержден 29 января 2019 г.», – говорится в сообщении.

Уточняется, что до 2024 г. планируется провести капитальный ремонт и реконструкцию основных объектов, обеспечивающих водоснабжение в Центральной России. Отмечается, что из 232 сооружений ФГБУ только 104 являются напорными. Также в рамках проекта запланирована реконструкция и техническое перевооружение объектов на гидроузлах №2, №3, №4, №9, «Перерва», «Северка», «Софьино», а также в Рыбинске и на подстанции 110 кВ «Икша-2».

«Все эти объекты имеют декларации безопасности **Ространснадзора**. Для этого они регулярно – каждые три-пять лет – проходят соответствующие обследования. Только при наличии этой декларации гидросооружения могут получить разрешение на эксплуатацию. Сегодня все 104 напорных сооружения ФГБУ «Канал имени Москвы» имеют соответствующие документы и годны для эксплуатации», – пояснили в пресс-службе.

В ФГБУ пояснили, что в текущий межнавигационный период были выполнены ремонтно-профилактические работы на 25 стратегически важных объектах, в том числе на восьми шлюзах: №3, №7, №10, «Андреевка», «Трудкоммуна», «Фаустово», а также в Рыбинске и Угличе.

«Благодаря этим мероприятиям сезон речных перевозок в Московском бассейне стартует по графику – 24 апреля», – рассказали в предприятии.

<https://www.mskagency.ru/materials/2880807>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.13; ТРУТНЕВ НАЗВАЛ СРОКИ ПОДГОТОВКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

Стратегия развития Арктики до 2035 года должна быть подготовлена до 1 декабря 2019 года, сообщили в пресс-службе вице-преьера – полпреда президента РФ на Дальнем Востоке Юрия Трутнева.

Ранее президент России **Владимир Путин** заявил, что в 2019 году будет принята стратегия «Развитие Арктики» до 2035 года.

В Московской школе управления Сколково прошла двухдневная стратегическая сессия с региональными управленческими командами Арктической зоны России, где состоялось знакомство региональных команд с командой Минвостокразвития РФ и институтов развития Дальнего Востока, обсуждалась доработка предложений по новой системе предпочтений для инвестиционных проектов в Арктике и другие вопросы развития Арктической зоны.

«Как отметил вице-премьер, новая стратегия развития Арктики до 2035 года должна быть подготовлена до 1 декабря 2019 года и представлена руководству страны. В документе будут заложены меры по ускорению развития экономики и социальной сферы арктических территорий», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190413/1552667483.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.14; СТРОИТЕЛИ НАЧАЛИ УКЛАДКУ РЕЛЬСОВ НА КРЫМСКОМ МОСТУ СО СТОРОНЫ КЕРЧИ

Строители начали укладку рельсов на железнодорожной части крымского моста со стороны Керчи. Об этом сообщил информационный центр проекта.

На данный момент на мосту уложено более половины рельсов. Всего необходимо уложить 38 км. Бригады строителей движутся навстречу друг другу с крымского и кубанского берегов, причем со стороны Краснодарского края укладка идет с лета 2018 года, пишет «РИА Новости».

Мост в Крым из Краснодарского края является самым протяженным в России. Начало движения автомобилей изначально планировали на декабрь 2018 года, но работы были завершены с опережением графика.

Президент России **Владимир Путин** открыл автомобильную часть моста через Керченский пролив 15 мая 2018 года, движение автотранспорта было запущено 16 мая. Проход первого пассажирского поезда запланирован на 8 декабря.

<https://iz.ru/867930/2019-04-14/stroiteli-nachali-ukladku-relsov-na-krymskom-mostu-so-storony-kerchi>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6333394>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; СЕЗОННЫЙ ПОНТОННЫЙ МОСТ У КПП «НИЖНЕЛЕНИНСКОЕ-ТУНЦЗЯН» ДЕМОНТИРОВАН

В связи с погодным потеплением понтонный мост через Амур на границе Еврейской автономной области и китайской провинции Хэйлуцзян был демонтирован. Об этом 11 апреля сообщили в Морском департаменте города Цзямусы.

Введение в строй переправы такого типа увеличило число дней в зимнем сезоне, когда возможно перемещать людей и грузы, с 70 дней до свыше 130. Это сделало работу местного КПП круглогодичной, повысило уровень безопасности. Ранее ледоход и ледостав вычитали из 12 месяцев два, что серьезно ограничивало развитие связей, от торговых до туристических.

Впрочем, в последние годы, с развитием китайско-российской приграничной торговли, стало больше других видов транспорта, курсирующих между двумя странами. Поэтому переправа стала менее востребованной: по сравнению с прошлой зимой количество пассажиров и грузов сократилось на 22%.

<https://ria.ru/20190412/1552650051.html>

ТАСС; 2019.04.13; ОКОЛО 40 ТЫС. РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА МОСКВЫ ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СУББОТНИКАХ

Более 38 тыс. работников транспортного комплекса Москвы примут участие в общегородских субботниках 13 и 20 апреля, сообщил ТАСС в пятницу заммэра Москвы Максим Ликсутов.

«В общегородских субботниках 13 и 20 апреля примут участие более 38 тыс. работников транспортного комплекса. Это сотрудники метрополитена, Мосгортранса, ГКУ «Организатор перевозок», ГКУ «Администратор московского парковочного пространства», Московской административной дорожной инспекции, Центра организации дорожного движения, ГБУ «Мостранспроект», а также железнодорожники и работники департамента транспорта», – сказал Ликсутов, добавив, что они наведут порядок на транспортных объектах, «чтобы сделать поездки пассажиров еще приятнее».

«Субботники – это важная часть городской жизни, и мы регулярно принимаем в них участие», – сказал он.

Генеральную уборку проведут до мая

Более 12 тыс. работников метрополитена проведут работы на пристанционных участках и территориях депо общей площадью 290 тыс. кв. м. Они обустроят более 1 тыс. кв. м цветников, покрасят бордюры и отремонтируют лестницы. Также в течение месяца они проведут генеральную уборку объектов и площадок инфраструктуры метро после зимнего периода, подготовят фасады станций, путевую и пассажирскую инфраструктуру, подуличные переходы и элементы художественного оформления. Все работы будут завершены до наступления майских праздников.

Кроме того, около 13 тыс. работников Мосгортранса на территориях транспортных парков и депо обустроят газоны, проведут уборку ремонтных и производственных помещений. Специалисты промоют и покрасят 1022 павильона ожидания и 1765 опор контактной сети. В работах будет задействовано 225 единиц специальной техники, сказал Ликсутов.

С 1 по 30 апреля в Москве проходит месячник по уборке и благоустройству территорий. Генеральная уборка проходит в 30 городских зонах отдыха, в том числе в парке «Сокольники», парке Победы на Поклонной горе, Перовском парке и музее-заповеднике «Царицыно». В 2019 году исполняется 100 лет со дня проведения первого субботника. Тогда на уборку улиц Москвы пришли 15 человек, в настоящее время в них принимают участие более 3 млн жителей города.

<https://tass.ru/moskva/6330939>

ТАСС; 2019.04.12; ЯХТА – НЕ РОСКОШЬ. В КРЫМУ БУДУТ РАЗВИВАТЬ ЯХТЕННЫЙ ТУРИЗМ

Предложения по развитию яхтенного туризма в Крыму подготовлены после визита президента РФ Владимира **Путина** на полуостров и переданы в федеральное правительство, сообщила ТАСС руководитель проекта по гражданскому развитию района Балаклавской бухты Мария Литовко.

В 2015 году президент поручил поддержать яхтинг и морской туризм на Крымском полуострове. Для этого в Республике Крым создали экспертный совет. В марте этого года Литовко на встрече **Путин** с общественностью Крыма и Севастополя озвучила ряд предложений по поддержке яхтенного туризма. Президент высказался за активное развитие яхтинга в Балаклавской бухте, в частности, поручив силовикам «передвинуться», чтобы обеспечить возможности для развития яхтенного спорта и создания его базы, и поручил Литовко подготовить и передать в правительство РФ предложения по развитию яхтинга.

«Материалы, как и было поручено, уже переданы. Все предложения, как поручал президент, изложили, сейчас ждем обратной реакции», – рассказала Литовко ТАСС.

В программу предлагается включить строительство новых марин и причалов для яхт, адаптацию портов для приема этого вида судов, а также создание сети заправочных станций. По словам экспертов, развитие яхтенного направления потребует миллиардных вложений со стороны государства и инвесторов, но они окупятся за счет роста турпотока и налогов.

Отдых в море

Литовко отметила, что доклад состоит из нескольких разделов, в том числе приводится опыт других стран и статистика по туристическому потоку. Например, в Средиземноморье ежегодно приезжают миллионы желающих провести отпуск или совершить небольшую прогулку на яхте, в некоторых странах, например, в Турции, яхтинг приносит половину доходов всей туротрасли. По оценкам специалистов, если удастся реализовать планы по развитию яхтенного туризма, то турпоток на полуостров может значительно вырасти – речь идет о сотнях тысяч человек. При этом это туристы самых разных категорий, у которых есть возможность с комфортом отдохнуть на судне с двигателем или заняться экстремальным спортом на парусном.

Она добавила, что нередко путешествие на яхте обходится даже дешевле, чем обычная турпоездка.

«Можно получить три в одном: проживание дешевле, чем в отеле, возможность приготовить что-то прямо на борту и транспортное средство. При этом можно выбрать место, где стоять, и получить уединенность – многие в отпуске ищут именно это, особенно жители больших городов», – рассказала собеседница.

Председатель комитета по санаторно-курортному комплексу и туризму Госсовета Республики Крым Алексей Черняк отмечает, яхтенный туризм перестал быть элитным. «Есть яхты по 200 м длиной и стоимостью миллиарды, но средний класс может позволить себе купить небольшое судно – оно стоит примерно, как автомобиль. Снижает стоимость для яхт с двигателем и применение современных технологий – тех же электродвигателей», – пояснил он.

Он добавил, что яхты становятся все более популярны и для корпоративного отдыха, например, проведения тренингов для коллектива. За рубежом все чаще встречается совместный прокат яхт: когда судно для путешествия арендуют несколько семей. «Во всем мире яхтенный туризм пользуется спросом, в Европе – сотни марин. По данным налоговой, граждане РФ в год официально тратят свыше \$300 млн на содержание яхт за пределами страны, и часть из них с удовольствием перевезли бы яхты к нам», – рассказал Черняк.

Председатель федерации парусного спорта Севастополя Валерий Зубков в свою очередь указал, что любители комфортного отдыха обычно выбирают большие суда, а вот те, кому интересно управлять самостоятельно, участвовать в регатах и проверить себя предпочитают парусные суда. Причем в Крыму, отмечают эксперты, ходить на яхтах можно круглый год: основной сезон длится с апреля по октябрь, а с ноября по март – время для тех, кто любит более экстремальный отдых.

Путь из пешеходов в мореплаватели

Как отметила Литовко, одной из основных задач для развития яхтенного туризма станет создание сети яхтенных портов и стоянок вдоль побережья. Переход между маринами не должен превышать расстояния, которое яхтсменам комфортно проходить за день – 20 морских миль, или около четырех часов пути. Сейчас между наиболее приспособленными стоянками (Балаклава и Ялта) – около 60 миль.

«Всего нам нужно девять портов и яхтенных стоянок, которые еще называют порт-убежище, и если мы выполняем эту программу, то появляется 2 тыс. стояночных мест», – уточнил Черняк.

Как пояснил ТАСС советник министра транспорта Крыма Алексей Волков, такая сеть яхтенных стоянок дает возможность пополнить запасы воды и продуктов, при

необходимости заправить судно топливом, сменить экипаж и выполнить прочие необходимые для продолжения пути действия. При этом портовые сооружения должны обеспечить безопасность судов не только при спокойном летнем море, но и в сезон зимних штормов. Инфраструктура действующих портов Крыма частично подходит для работы с яхтами, но в будущем планируется ее обновление именно под эти типы судов.

«В Евпатории и Ялте в высокой степени готовности инфраструктура. Они каждый год этим направлением (работой с яхтами) занимаются, также в Севастополе давно развивают яхтенное направление. В Феодосии и Керчи отсутствует инфраструктура, удобная для яхт с точки зрения досуга и развлечения, но есть грузовые порты, где можно встать на стоянку. Реконструкция требует сеть портопунктов Крымского полуострова – оборудованных причалов, куда раньше подходили пассажирские суда. В их числе: Симеиз, Мисхор, Гурзуф, Партенит», – уточнил Волков.

По его данным, на реконструкцию и создание инфраструктуры для яхт в портах Крыма еще в 2014 году, в одной из первых редакций федеральной целевой программы по развитию полуострова, было заложено 4,8 млрд рублей. Сейчас в регионе разработана новая концепция, она уже утверждена Минэкономразвития РФ, и это позволит скорректировать финансирование яхтенных проектов при обновлении технико-экономических обоснований для конкретных объектов.

В свою очередь Зубков добавил, что для Крыма не станет проблемой обеспечить отрасль специалистами: есть профессионалы, которые способны заниматься ремонтом судов, и те, кто может стать инструктором или шкипером-сопровождающим для туристов.

Несмотря на санкции

Определенные ограничения на развитие отрасли накладывают санкции, введенные некоторыми странами для компаний, сотрудничающих с Крымом, для судов, входящих в порты полуострова, и их владельцев. В частности, Международная федерация парусного спорта потребовала от коллег в РФ не проводить в Крыму и Севастополе чемпионат и первенство России, отборочные этапы кубка страны.

«Но мы [крымские спортивные организации] сами проводим регаты, в том числе всероссийские. Например, несколько дней назад закончилась регата на призы командующего Черноморским флотом, в которой участвовали 15 регионов от Калининграда до Владивостока», – рассказал Зубков.

По словам Черняка, санкции не смогли полностью перекрыть приток иностранных туристов. Ежегодно в порты Крыма заходят яхты из-за рубежа. «Кто-то не боится санкций, кто-то под них не подпадает, а кто-то от штормов прячется», – пояснил собеседник.

Проблемы границы и топлива

По словам Литовко, яхтсменов отталкивает не только отсутствие марин. Seriously осложняют жизнь владельцам и требования, которые в России нередко едины для разных типов судов, при этом для маленьких яхт их выполнить труднее, чем для больших круизных лайнеров.

Она отметила, что для привлечения яхтсменов нужно ослабить правила пограничного и таможенного режима, как это уже сделано в Балаклавской бухте и на участке между мысами Айя и Фиолент в Севастополе, облегчить процедуру для чартерных судов и разрешить юридические вопросы, из-за которых сейчас иностранцы не могут арендовать яхты под российскими флагами. Кроме того, предлагается создать «единое окно», которым могли бы воспользоваться и экипажи прибывающих яхт, и инвесторы в сфере яхтенного туризма. Из-за того, что законодательство, касающееся яхт, – сложное, сейчас приходится оплачивать услуги агентов.

«За три года третий раз меняются требования технического контроля – по приборам, которые должны стоять на яхтах. Таможенные вопросы достаточно сложны: каждый раз яхта под иностранным флагом должна проходить таможенный контроль, досмотр,

проверку документов, но нет инфраструктуры, где было бы удобно это делать. Есть и определенные вопросы пограничного режима Мы сейчас предлагаем, как пилотный проект, отменить в пятимильной зоне Крыма пограничный режим», – рассказал глава парусной федерации Зубков.

Он добавил, что также есть проблема с заправкой судов. Для яхт в Крыму практически нет специальных заправок, приходится искать альтернативные, зачастую не соответствующие требованиям способы передачи топлива. «За рубежом с этим проблем нет: везде оборудованы заправки или специальная машина приезжает», – уточнил Зубков.

Как пояснил Волков, таможенные **пункты пропуска** в портах полуострова изначально ориентированы на грузовые суда и отличаются от тех, которые работают в специализированных маринах, «но сегодня во всех портах есть **пункты пропуска** через государственную границу, везде готовы принимать иностранные суда, иностранные яхты». С заправками, по его данным, ситуация действительно сложная. Портовая инфраструктура Крыма строилась, когда для отрасли действовали другие правила, и сейчас трудно найти площадку, которая бы удовлетворяла требованиям законодательства в части работы с топливными грузами. «Надо либо все модернизировать, либо заново строить, но на это пока нет денег», – добавил Волков.

По данным Черняка, для создания сети топливных станций на данном этапе нужно около 500 млн рублей. Сделать это возможно за счет инвесторов.

«Морские» миллиарды

По оценкам специалистов, оборот в сфере яхтинга на территории Крыма и Севастополя может превышать 30 млрд рублей в первые годы, пока наиболее активно будут идти покупка и продажа яхт, а в последствии этот показатель будет формироваться за счет обслуживания судов и услуг, предоставляемых туристам.

«Инвесторы приходят, которые готовы вкладываться в яхтенный туризм. Также есть официальные данные о том, что несколько чартерных международных компаний принадлежат россиянам, – то есть сейчас наш бизнес интересуется этой сферой, но вкладывает деньги за рубежом», – рассказала Литовко.

Кроме того, развитие яхтенной инфраструктуры приведет к укреплению береговой линии, привлечет инвесторов и даст новые заказы для портов и судоремонтных заводов. «У нас есть судоремонтные заводы, которым сейчас отдали заказы оборонные, но это глобальные проекты. А на ремонте, строительстве, обслуживании яхт они смогут зарабатывать большие деньги. Это поможет нам оживить наши порты с учетом того, что из-за санкций мы не можем принимать груз корабли, пассажирские теплоходы», – добавил Черняк.

По информации крымского Госсовета, строительство яхтенной инфраструктуры и развитие сопутствующих гостиниц, ресторанов и туробъектов даст региону порядка тысячи рабочих мест, только прямых налогов ожидается около 35 млн рублей в год.

<https://tass.ru/obschestvo/6326802>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.15; ВЭБ СОБИРАЕТСЯ ВЫКУПИТЬ БОЛЬШОЙ ПАКЕТ АКЦИЙ «МОСТОТРЕСТА» У АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА

Серьезным участником рынка инфраструктурного строительства готовится стать ВЭБ.РФ под руководством бывшего первого зампреда правительства Игоря Шувалова. Госкорпорация может приобрести более чем блокирующий пакет одной из крупнейших строительных компаний – «Мостотреста» Аркадия Ротенберга, а также значительную долю в ООО «Группа компаний «1520» Алексея Крапивина (28,33%) и его партнеров. Об этих намерениях ВЭБа «Ведомостям» рассказали знакомый акционеров группы компаний «1520», человек, участвующий в проработке сделки, человек, который знает о сделках от топ-менеджера ВЭБа, а также два человека, которые знают о сделке с «Мостотрестом» от его сотрудников.

В каждой из компаний ВЭБ.РФ готовится выкупить от 30 до 49%. Это позволит госкорпорации получить самую большую долю в группе компаний «1520», а в «Мостотресте» она станет или вторым по величине, или даже крупнейшим акционером. (94,2% ПАО «Мостотрест» принадлежит «ТФК-финанс», она на 100% принадлежит ООО «Стройпроектхолдинг», которое принадлежит Ротенбергу.) При приобретении свыше 30% в публичном акционерном обществе, которое не находилось в госсобственности, ВЭБ.РФ обязан сделать оферту остальным акционерам, говорит адвокат Иван Тертычный.

В зависимости от активов, которые войдут в сделку, ВЭБ может заплатить за доли в обоих строителях от 30 млрд до 130 млрд руб., говорит участник проработки сделок и подтверждает знакомый акционеров группы компаний «1520». «Может получиться и больше [денег]», – предупреждает он: продолжаются активные переговоры. Исходя из капитализации «Мостотреста» 12 апреля на Московской бирже в 27,3 млрд руб. 30-49% компании могли бы стоить 8,2-13,4 млрд руб.

Объявить о сделках могут на Петербургском международном экономическом форуме.

Представители ВЭБ.РФ и Ротенберга говорят, что не комментируют рыночные слухи, представители «Мостотреста» и ООО «Группа компаний «1520» отказались от комментариев.

Русская Vinci

Сейчас идет предпродажная подготовка, сказал человек, участвующий в проработке сделки: в сделку с группой «1520» будет включена «Бамстроймеханизация» (недавно перерегистрирована на «1520», следует из данных раскрытия). Сейчас в группу компаний «1520» входят три проектные компании – «Росжелдорпроект», «Ленгипротранс», «Дальгипротранс» – и пять строительных: «Бамстроймеханизация», Объединенная строительная компания «1520», «Форатэк энергострой», «Мостотряд-47», «Энергомонтаж».

Примерно восемь долгосрочных контрактов «Мостотреста» на содержание дорог планируется передать другим структурам, сообщает собеседник «Ведомостей», чтобы не пришлось делать дисконт, но не объясняет причины его появления.

Деньги у ВЭБа есть: если речь идет о вложениях в нефинансовые компании, они не снижают регулятивный капитал и несильно влияют на нормативы, говорит аналитик Fitch Александр Данилов, свободной же ликвидности у ВЭБ.РФ больше 130 млрд руб.

Сделку инициировал лично Шувалов, говорят три собеседника «Ведомостей». Замысел его – в объединении строительных мощностей и финансовых ресурсов: одни называют это попыткой создать русскую Vinci (французский инвестиционно-строительный конгломерат, в том числе инфраструктурный), а иначе, предупреждают они, одолеют китайские и турецкие строители-инвесторы; другие склоняются к мнению, что ВЭБ будет работать как квазимиистерство капитального строительства.

Похоже на аналог советского Промстройбанка, отмечает федеральный чиновник, схема та же: банк был уполномочен кредитовать стройку в СССР, а строительные предприятия были у государства в собственности.

Это часть нового для России тренда – формируются инвестиционно-финансовые строительные холдинги, говорит человек, ознакомившийся с материалами ВЭБ.РФ: финансировать проекты ВЭБ может, не хватает строительных мощностей.

Больше похоже на Vinci, указывает партнер ВЭБа в проектах: для коммерческих проектов ВЭБу нужны качественные строители, конкурентоспособные в сравнении с турецкими и китайскими строителями.

И китайцы, и турки, замечает он, не только исполняют строительные работы, но и проектируют, и прорабатывают проекты, и часто их же финансируют.

Недавно ВЭБ уже объединил две свои «дочки» – Федеральный центр проектного финансирования, который специализировался на финансовой подготовке проектов, и «ВЭБ инжиниринг», занимавшийся проектированием, – в одну: «ВЭБ-инфраструктуру».

Для создания строительно-инвестиционного холдинга выбор ВЭБа пал на ведущие компании в отрасли. «Мостотрест», известный прежде всего строительством Крымского моста, – крупнейший в России строитель мостов и один из крупнейших строителей транспортной инфраструктуры (строит еще и автодороги), а группа компаний «1520» – крупнейший строительный подрядчик РЖД. «Бамстроймеханизация» неоднократно получала крупные контракты от РЖД на работы на Восточном полигоне (модернизация БАМа и Транссиба), к примеру в 2014 г. крупнейший на тот момент в истории РЖД – на 133,5 млрд руб., а Объединенная строительная компания «1520» получила 27,9 млрд руб. на электрификацию дорог Восточного полигона.

У ВЭБа ключевая роль в **нацпроектах**, говорил президент **Владимир Путин**. Их финансирование превысит 25 трлн руб., только лишь **комплексный план** развития инфраструктуры – на 6,3 трлн руб., из которых половину даст бюджет. Располагая такими компаниями, ВЭБ сможет построить практически что угодно, от объектов электроэнергетики и промышленности до мостов и дорог, но приоритеты – инфраструктура, промышленность, городская инфраструктура, знает один из собеседников «Ведомостей». «1520» станет каркасом, на котором соберет своего строителя из кусочков ВЭБ», – говорит знакомый участника обсуждения сделки.

Сделка с «1520» может оказаться взаимовыгодной: ВЭБ получает доступ к понятным и достаточно надежным строительным мощностям, а другая сторона может ожидать гарантированного потока заказов и понятного источника их финансирования. ВЭБ – институт развития, развивать экономику можно и через капитальное строительство, а идея финансового плеча не лишена смысла, считает партнер ВЭБа: **нацпроектами** предусмотрена стройка от больниц и школ до дорогостоящей транспортной инфраструктуры.

Сделка из-за решетки

Получить в акционеры ВЭБ для ООО «Группа компаний «1520» важно в том числе и для решения проблем с силовиками, говорит знакомый акционеров компании. С прошлой осени один из них, Валерий Маркелов (28,33%), находится в СИЗО по обвинению в даче взятки Дмитрию Захарченко, бывшему полковнику ГУЭБиПК МВД (прославился немислимым количеством наличности в квартире), а в марте Басманный суд заочно арестовал по ходатайству Следственного комитета России другого акционера, Бориса Ушеревича (28,33%). Еще один акционер, Юрий Ободовский, владеет 15,01%. Решения, чьи доли выкупит ВЭБ в «1520», пока не приняты, говорят собеседники «Ведомостей»: изучаются риски вторичных санкций после такой сделки.

У «Мостотреста» другая проблема: контракт на строительство Крымского моста заканчивается, а новых крупных заказов пока нет. Речь – о концентрации компетенций в ВЭБе, а у «Мостотреста» они уникальные, сказал человек, знакомый с материалами госкорпорации.

Меморандум о финансовой политике позволяет ВЭБу инвестировать в отрасли из майского указа президента, а по решению наблюдательного совета – фактически куда угодно, говорит Тертычный. ВЭБ, войдя в эти компании, сможет затем докупить в них участие, выдать им кредит, докапитализировать – и заработать на выполнении **нацпроектов**, получая дивиденды, а через участие в органах управления – проконтролировать расходы компаний, отмечает Тертычный. По акционерному соглашению ВЭБ может стать контролирующим акционером, даже если формально не будет владеть контрольным пакетом акций, считает Тертычный, по предложению ВЭБа могут назначить и гендиректора.

В марте РБК сообщил, что «Газпром» готовится купить «Стройгазмонтаж», одного из своих крупнейших подрядчиков, у Ротенберга. Информацию об этом подтверждают три человека, близких к разным сторонам этой сделки. Ротенберг не планирует уходить из

инфраструктурного строительства и терять контроль над «Мостотрестом», эта тема продолжает быть для него интересной, говорит знакомый Ротенберга.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/04/14/799112-veb-stroitelstva-infrastrukturi>

ГУДОК; 2019.04.12; РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И СКОРОСТЬ: УЧАСТНИКИ РЫНКА ОПРЕДЕЛИЛИ ПРИОРИТЕТЫ

Институт проблем естественных монополий провел исследование о первоочередных запросах со стороны бизнес-сообщества

На площадке конференции «Транспортная отрасль России: железнодорожный сектор», организованной газетой «Ведомости», Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) провел опрос на тему наиболее ожидаемых мер по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Как следует из результатов исследования, первоочередными направлениями развития железнодорожного транспорта как в грузовом, так и в пассажирском сообщении участники конференции считают рост скорости перевозок и развитие инфраструктуры.

Оценивая возможные меры по повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок, респонденты поставили высокие баллы повышению скорости доставки/сокращению времени в пути как для грузовых перевозок (в среднем 4,5 из 5 баллов), так и для пассажирских (4,8 балла).

Также наиболее эффективными мерами для грузовых перевозок опрошенные считают развитие инфраструктуры (4,8), стабильность тарифной политики (4,4) и оптимизацию процесса подачи и уборки подвижного состава с пути (4,3). При этом основная доля участников опроса (74%) заявила о необходимости развивать железнодорожную сеть в целом, а в качестве источника финансирования ее развития респонденты чаще всего указывали инвестиционную составляющую в тарифе (47%).

Для пассажирского транспорта помимо сокращения времени в пути следования актуальны ввод нового подвижного состава (4,5) и расширение географии перевозок (4,2). Приоритет быстрого перемещения для пассажиров подтверждается также результатами всероссийского опроса, проведенного ИПЕМ в марте 2019 года по пригородному транспорту, которые на конференции представил гендиректор Института Юрий Саакян.

Среди первоочередных направлений в развитии контейнерных перевозок респонденты также отметили приоритет повышения скорости (4,4) и расширения сети транспортно-логистических и складских комплексов (4,3).

Работу регуляторов в железнодорожном секторе транспорта респонденты в среднем оценили ниже удовлетворительного уровня. Больше всего положительных оценок получили **Минтранс России** и Федеральная таможенная служба (23% и 26% респондентов соответственно охарактеризовали их работу как «хорошо» и «отлично»), самые низкие оценки – у ФАС России.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1460339>

ТАСС; 2019.04.12; ИНСТИТУТ АЭРОНАВИГАЦИИ ОТМЕЧАЕТ 15-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

Торжественное мероприятие, посвященное юбилейной дате, пройдет сегодня в Москве Москва, 12 апреля. Некоммерческое образовательное учреждение дополнительного профессионального образования «Институт аэронавигации», учредителем которого является Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», сегодня отмечает свой 15-летний юбилей. Генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игорь Моисеенко обратился к сотрудникам института с поздравительным обращением.

«В настоящее время институт занимает ведущие позиции среди учреждений дополнительного образования гражданской авиации России. Сегодня в его структуре

имеется 9 филиалов, расположенных в разных регионах нашей страны. Институт имеет сертификат ИКАО в сфере образовательных услуг. За сравнительно небольшой срок, когда в 2004 году ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» учредило Институт аэронавигации, подготовлены тысячи специалистов, успешно освоены современные программы повышения квалификации и профессиональной переподготовки. Заказчиками обучения стали не только отечественные провайдеры аэронавигационных услуг, но и представители стран СНГ, а также зарубежные авиакомпании. Благодаря целеустремленности, большой созидательной энергии, творческому поиску, высокому профессионализму, умению бережно хранить заложенные традиции коллектив института создал прочный фундамент для прогрессивной и стабильной работы. Постоянно совершенствуются учебно-методическое и техническое обеспечение, разрабатываются новые программы обучения. Сегодня можно смело сказать, что повышение квалификации и профессиональной готовности персонала Госкорпорации является основным трендом нашего развития. Уважаемые коллеги и ветераны гражданской авиации, надеюсь, что и в дальнейшем руководство и преподавательский состав Института аэронавигации с присущей вам энергией и высоким чувством ответственности будут прилагать все усилия для подготовки высококлассных специалистов, профессионалов своего дела», – отметил Игорь Моисеенко.

Институт аэронавигации был учрежден ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в 2004 году на основании согласия Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации с целью организации обучения специалистов по программам повышения квалификации и профессиональной переподготовки. Институт аэронавигации находится в ведении единственного учредителя, базируется в Москве. Директор института – Михаил Назаров. Реализация программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки рассчитана на категорию специалистов, имеющих высшее или среднее профессиональное образование. Обучение слушателей проводится на русском языке. По окончании обучения выдаются документы установленного образца (сертификат, удостоверение, диплом). В структуру Института аэронавигации входят филиалы в Санкт-Петербурге, Красноярске, Самаре, Тюмени, Ростове-на-Дону, Хабаровске, Новосибирске, Архангельске, Якутске и координационно-методический центр системы дистанционного обучения и поддержания квалификации. В институте функционируют кафедры организации воздушного движения, эксплуатации радиотехнического оборудования и авиационной электросвязи, административно-управленческой деятельности, языковой подготовки, навигационного обеспечения полетов и аэронавигационной информации. На базе учебного заведения издается профессиональный аэронавигационный журнал Air Traffic Control. За прошедшие годы Институт аэронавигации существенно укрепил свои позиции на рынке образовательных услуг, что значительно увеличило количество слушателей. Стратегическим направлением деятельности Института аэронавигации является высокая эффективность работы при высоком качестве предоставляемых образовательных услуг.

«Символично, что «день рождения» Института аэронавигации приходится на День космонавтики. Ведь именно благодаря этому учреждению дополнительного профобразования российские авиадиспетчеры могут в своей работе достигнуть поистине космических высот», – подчеркнул пресс-секретарь ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Николай Ивашов, добавив, что торжественное мероприятие, посвященное юбилею, пройдет сегодня в столице.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6328941>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.04.12; ОБЗОР СОБЫТИЙ НЕДЕЛИ

Оценка объема инвестиций в арктические проекты Енисейской Сибири в 500 млрд руб.; ежегодный прирост уровня спроса на СПГ может составить до 5,5%; планы по созданию терминала Национальной арктической транспортной линии на Камчатке; прогнозируемый дефицит танкеров-газовозов на рынке в 2019 году; утверждение правил предоставления субсидий РЖД на возмещение потерь в доходах из-за льготных тарифов на перевозку зерна; предложение Минпромторга России установить пошлину в 80% на экспорт необработанной древесины; планы по реконструкции пассажирской платформы на вокзале в Саратове и международного терминала в аэропорту Хабаровска, а также соединению Воркуты железной дорогой с морскими портами; 735 млрд руб. инвестиций в Севморпуть до 2024 года; рост грузооборота морских портов России в I квартале на 4,7%; увеличение оборота вагона на сети РЖД на 3,5% в марте 2019 года и снижение за этот период коэффициента порожнего пробега вагонов на 1%.

Что еще интересного произошло на уходящей транспортной неделе, читайте в традиционном обзоре РЖД-Партнера.

Арктический форум с участием президента РФ Владимира **Путина**

9-10 апреля в Санкт-Петербурге проходил V Международный арктический форум «Арктика – территория диалога». Целый ряд заявлений сделал президент России **Владимир Путин**.

Так, к примеру, он сообщил, что новая стратегия развития Российской Арктики до 2035 года будет принята в этом году. «Она должна объединить мероприятия наших национальных проектов и государственных программ, инвестиционные планы инфраструктурных компаний, программы развития арктических регионов и городов», – сказал глава российского государства.

Одной из тем обсуждения участников форума стал Северный морской путь. **В. Путин**, в частности, отметил, что одна из главных задач – сделать СМП безопасным и выгодным для грузоотправителей, привлекательным как по качеству услуг, так и по цене. Президент РФ также напомнил, что по итогам 2018 года объем перевозок по СМП достиг 20 млн т. Это, как он подчеркнул, втрое выше советского рекорда, поставленного в 1987 году.

Кроме того, строительство Северного широтного хода президент назвал одним из ключевых инфраструктурных проектов, позволяющих приступить к эффективному освоению природных богатств Полярного Урала и Ямала, а в перспективе – севера Красноярского края.

При этом **В. Путин** подчеркнул, что освоение Арктики существующие санкции остановить не могут.

А в разговоре о ресурсах, в частности нефти и газе, он заверил присутствующих коллег в том, что руководство страны вполне устраивают сегодняшние цены на нефть.

Акцентировали участники форума внимание и на ледокольном флоте РФ. Так, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка высказал мнение о том, что России необходимы единые требования к строительству ледоколов в Арктике.

А руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) **Юрий Цветков** сообщил, что общую потребность во флоте для реализации проекта СМП оценивают в 150 судов.

Добавим, что также стало известно о том, что «Совкомфлот» и «Новатэк» приняли решение о строительстве газовоза ледового класса «Кристоф де Маржери 2.0». Судно предназначено для работы на Северном морском пути, в том числе на его более тяжелом Восточном участке.

Строительство судна нового поколения и последующих судов серии будет производиться на мощностях завода «Звезда» в Приморском крае.

Планы передачи Севморпорта в федеральную собственность

По словам замглавы города Ильи Пономарева, доклад о планируемой передаче Севастопольского морского порта в федеральную собственность должен быть представлен правительству РФ до 15 апреля.

И. Пономарев уточнил, что власти Севастополя обеспечили кадастровый учет и государственную регистрацию прав на здания, сооружения и земельные участки, что является одним из основных этапов работы при передаче подобных комплексов с регионального уровня на федеральный.

Губернатор Дмитрий Овсянников на встрече с И. Пономаревым, в свою очередь, отметил, что власти города будут обеспечивать работу порта во время обсуждения вопроса передачи и ее реализации в случае одобрения.

Закрытие Крымского моста летом для большегрузов из-за жары

О частичном ограничении движения по Крымскому мосту из-за наступления жары в республике сообщили в региональном министерстве транспорта. Ограничения будут действовать при температуре выше +32°C и только с 10.00 до 22.00.

Ранее в Ассоциацию грузовых перевозчиков и экспедиторов Крыма начали поступать многочисленные обращения автомобилистов. В частности, они писали о том, что на главной переправе РК появились таблички о скором прекращении движения. Новость посеяла панику среди автомобилистов и перевозчиков.

Отметим, что речь идет о грузовиках, вес которых превышает 12 т.

Стоимость проезда по М-11 от Твери до Великого Новгорода

По сообщению «Автодора», с 15 апреля будут скорректированы тарифы на проезд по платным участкам дорог М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 Москва-Санкт – Петербург в рамках ежегодной индексации платы за проезд с учетом изменения потребительских цен в 2018 году, представленных Росстатом.

В частности, стоимость тарифа на М-3 «Украина» 124 км – 194 км в Калужской области для легковых автомобилей в ночное время вырастет на сумму от 5 до 10 руб. в зависимости от участка. Для грузового транспорта – от 10 до 20 руб.

Тариф на М-4 «Дон» для легковых транспортных средств с учетом индексации скорректируют на сумму от 5 до 10 руб. в зависимости от участка. Для грузовых машин стоимость вырастет на 10-40 руб.

Проезд по участкам 208 км – 543 км автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург (от Твери до Великого Новгорода) с учетом индексации и сезонного изменения составит 770 руб. для легковых автомобилей и 1030 руб. для грузовых.

Одобрение проектов двух этапов строительства ВСМ Москва – Казань

По итогам изучения экспертами Главгосэкспертизы РФ проектно-сметной документации на проведение седьмого и восьмого этапов работ по сооружению высокоскоростной магистрали были выданы положительные заключения.

Напомним, что участок Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург (ВСМ-2), строящейся в рамках реализации транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, пройдет по территории семи субъектов РФ: Москвы, Московской, Владимирской и Нижегородской областей, Республики Чувашия, Марий Эл и Татарстан. Реализация проекта осуществляется поэтапно.

Проектная документация седьмого этапа строительства предусматривает подготовку территории для участка п. п. 410 км (вкл.) – ст. Нижний Новгород ВСМ (вкл.) – ст. Аэропорт ВСМ (искл.) (Нижний Новгород) протяженностью 14,02 км, расположенного в границах Дзержинска, Нижнего Новгорода и Нижегородской области.

До начала строительства будет произведен отвод земель в постоянное пользование, под объекты и сооружения ВСМ, и во временное – под строительные площадки и временные объездные дороги. Также будут проведены освобождение территории строительства от попадающих в зону производства работ зданий и строений, демонтаж и разборка отдельных элементов и сооружений.

Восьмой этап работ предусматривает строительство железной дороги и сопутствующих объектов на подготовленной в ходе седьмого этапа территории. В частности, здесь будут сооружены станции Нижний Новгород-Технический ВСМ и Нижний Новгород-Пассажирский ВСМ. Кроме того, для реализации тягового электроснабжения проложат воздушную линию электропередач к действующей тяговой электрической подстанции «Высоково» общей протяженностью более 15 км. В рамках реализации проекта будут обустроены и разноуровневые пересечения с автомобильными и железными дорогами.

<http://www.rzd-partner.ru/other/reviews/obzor-sobytiy-nedeli-1204/>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ОБЕЩАЕТ РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЕДИНИТЬ СТАРЫЕ И НОВЫЕ ХИМКИ ДОРОГОЙ

Президент России **Владимир Путин** пообещал обсудить с губернатором московской области Андреем Воробьевым и **министерством транспорта РФ** возможность строительства дороги между Старыми и Новыми Химками.

«Мы на этот счет поговорим с губернатором и с **Минтрансом**», – сказал он на встрече с сотрудниками НПО «Энергомаш», отвечая на просьбу одной из участников встречи.

«Постараемся найти решение», – добавил он.

Она также попросила поспособствовать снижению платы за проезд по платной дороге Санкт-Петербург – Москва для сотрудников «Энергомаша», которые могут использовать ее для ежедневного проезда на предприятие и обратно домой. «Здесь, конечно, мы вряд ли сможем нагнуть концессионеров», – сказал в ответ президент.

Он напомнил, что для частых поездок по этой трассе можно использовать абонементы, которые позволяют экономить деньги. При этом он не исключил, что для сотрудников предприятия, пользующихся этой трассой, могут быть введены субсидии.

РБК; ИННА СИДОРКОВА; КОНСТАНТИН НАГАЕВ; 2019.04.12; ПУТИН УСОМНИЛСЯ В ВОЗМОЖНОСТИ «НАГНУТЬ КОНЦЕССИОНЕРОВ» ПЛАТНЫХ ДОРОГ

Сотрудница «Энергомаша» спросила **Путина**, можно ли организовать для работников находящегося в Химках предприятия льготный проезд по платной дороге Петербург – Москва. Президент заявил, что «нагнуть концессионеров» вряд ли удастся.

Президент России **Владимир Путин** пообещал обсудить возможность строительства дороги между Старыми и Новыми Химками. Об этом он заявил во время посещения научно-производственного объединения «Энергомаш», передает корреспондент РБК.

В ходе встречи с сотрудниками НПО у президента спросили, можно ли построить дорогу между Старыми и Новыми Химками, а также организовать льготный проезд для работников «Энергомаша» по платной дороге Санкт-Петербург – Москва.

«Вряд ли мы сможем нагнуть концессионеров, потому что проект с иностранным участием», – ответил президент на вопрос о льготном проезде. **Путин** напомнил, что для поездок по данной дороге можно использовать абонементы и тем самым экономить.

Он также пообещал обсудить вопрос с губернатором Московской области Андреем Воробьевым и **Минтрансом**.

Ранее «Автодор» объявил, что с 15 апреля цены за проезд по платным участкам дорог «М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 Москва – Санкт-Петербург будут повышены в рамках ежегодной индексации.

Сумму, на которую вырастут тарифы, объявят 15 апреля. В «Автодоре» отметили, что индексацию проведут с учетом данных Росстата. По подсчетам статистического ведомства, в 2018-м инфляция составила 4,26%.

В марте председатель правления «Автодора» Вячеслав Путешенко говорил, что завершение строительства трассы между Москвой и Петербургом является одним из приоритетов госкомпании на 2019 год. «Проезд будет стоить порядка 2 тыс. руб. без

транспондера днем, с учетом транспондера, системы льгот эту сумму пользователи смогут значительно уменьшить», – оценил он стоимость проезда по трассе.

Участок федеральной автотрассы М-11 Москва – Санкт-Петербург

<https://www.rbc.ru/society/12/04/2019/5cb084c29a794766625c5fb1>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/04/12/reg-cfo/putin-ne-iskliuchil-stroitelstva-dorogi-mezhdu-starymi-i-novymi-himkami.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6328651>

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/putin-obeshchal-obsudit-vozmozhnost-stroitelstva-dorogi-mezhdu-starymi-i-novymi-khimkami/>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/vlast/putin-poobeshchal-soedinit-trassoju-starye-i-novye-himki/>

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/120075>

ТАСС; 2019.04.15; «АВТОДОР» ПРОИНДЕКСИРОВАЛ ТАРИФЫ НА ПЛАТНЫХ УЧАСТКАХ ТРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

Тарифы на проезд по платным участкам трасс М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 «Москва – Санкт-Петербург» с 15 апреля будут проиндексированы на уровень инфляции. Об этом говорится в сообщении госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»), в управлении которой находятся автодороги.

Тарифная сетка опубликована в понедельник на сайте «Автодор – платные дороги».

Стоимость тарифа на трассе М-3 «Украина» км 124 – км 194 в Калужской области для легковых автомобилей в ночное время вырастет на сумму от 5 рублей до 10 рублей в зависимости от участка. Для грузового транспорта – от 10 до 20 рублей.

Тариф на М-4 «Дон» для легковых транспортных средств с учетом индексации скорректируют на сумму от 5 до 10 рублей в зависимости от участка. Для грузовых машин стоимость вырастет на 10-40 рублей.

Проезд по участкам км 208 – км 543 автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (от Твери до Великого Новгорода) с учетом индексации и сезонного изменения составит 770 рублей для легковых автомобилей и 1030 рублей для грузовых.

Как отмечает «Автодор», для владельцев транспондеров «Т-pass» предусмотрена скидка.

Инфляция в России, по данным Росстата, составила по итогам 2018 года 4,3%.

Государственная компания «Автодор» создана в 2009 году. Цель компании – создание и развитие опорной сети скоростных автомобильных дорог в России, привлечение внебюджетных инвестиций, развитие объектов дорожного сервиса. В доверительном управлении компании находятся трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина» и строящаяся скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург». «Автодор» также является ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Москве и Московской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6333724>

КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.04.12; «ГРИНПИС» ПРИГЛАСИЛ ГЕНПРОКУРАТУРУ В ПАРК; ЭКОЛОГИ ПРОСЯТ НАДЗОРНОЕ ВЕДОМСТВО ВМЕШАТЬСЯ В СИТУАЦИЮ С ИЗЪЯТИЕМ ЗЕМЕЛЬ «ЛОСИНОГО ОСТРОВА»

«Гринпис России» просит Генпрокуратуру вмешаться в ситуацию с исключением из нацпарка «Лосиный Остров» 140 га территории для дублера Щелковского шоссе. По мнению экологов, проект правительственного постановления, разработанный Минприроды, не только нарушает действующее законодательство, но и противоречит позиции президента Владимира Путина по этому вопросу. Примечательно, что под строительство дублера по первоначальным планам требовалось на 40% меньше

территории – экологи полагают, что увеличением изымаемых площадей чиновники пытаются узаконить строительство торгового центра, которое уже ведется в границах природоохранной территории.

«Гринпис России» направил генпрокурору Юрию Чайке обращение с просьбой направить в Минприроды предостережение о недопустимости дальнейшей разработки проекта постановления правительства, предусматривающего изъятие из территории национального парка «Лосиный Остров» 140 га земель. Как ранее сообщал «Ъ», 21 марта ведомство направило документ (есть у «Ъ») на согласование в Минфин, Минэкономики, **Минтранс**, Минобороны, Рослесхоз, правительство Московской области и другие учреждения с просьбой согласовать проект «в возможно короткий срок».

По проекту, из состава нацпарка исключается 140 га территории (включая 54 га, занятых лесными насаждениями) «в целях обеспечения развития дорожно-транспортной инфраструктуры Московской области» – строительства 19-километрового дублера Щелковского шоссе.

Этим же проектом к нацпарку присоединяется более 1,8 тыс. га подмосковных лесов, входящих сейчас в Монинское и Горенское лесничества. Ранее ведомство уже публиковало проект о расширении нацпарка, но про исключение территории в нем не упоминалось: в документе, отправленном в марте на согласование, оно заложено впервые.

В 2014 году **Владимир Путин** поручил принять закон, предусматривающий усиление правового режима государственных природных заповедников и национальных парков, «включая запрет на изъятие земельных и лесных участков в границах этих ООПТ» и изменение их целевого назначения. В письме экологи указывают, что проект постановления противоречит «позиции президента по этому вопросу». Во исполнение этого поручения в июле 2018 года Госдума приняла закон, запрещающий изменение целевого назначения земель и передачу в частную собственность земельных участков, расположенных в границах нацпарков и заповедников. В «Гринписе» указывают, что проект таким образом противоречит действующему законодательству, а также «Положению о нацпарках», в котором прямо установлен запрет на «изъятие земель и других природных ресурсов».

Вопрос о расширении Щелковского шоссе – одного из самых перегруженных в Московской области – обсуждается с 2013 года. **Росавтодор** выбрал в качестве оптимального варианта строительство дублера через лес, так как для реконструкции имеющейся трассы нужно сносить много домов. Лесной массив, через который пройдет дорога, входит в состав «Лосиного Острова», но на территории ООПТ строить нельзя – нужно двигать границы нацпарка. По первоначальному плану 2014 года из нацпарка нужно было исключить 100 га, эта же цифра звучала на мартовской встрече премьер-министра Дмитрия **Медведева** и губернатора Московской области Андрея Воробьева, после которой господин **Медведев** поручил Минприроды разработать постановление об изменении границ. Позже зампред подмосковного правительства Дмитрий Куракин называл цифру 120 га.

В проекте Минприроды речь идет уже о 140 га, что на 40% больше, чем в первоначальном проекте.

Экологи указывают, что координаты изменяемых границ, заложенные в проекте постановления, свидетельствуют о планах исключить из состава нацпарка участок площадью еще около 25 га – согласно публичной кадастровой карте, участок предназначен для строительства административно-торгового центра. По словам экологов, местных жителей и ОНФ, на этом участке в настоящее время в интересах компании «Ташир» уже ведется строительство торгового центра. В «Ташире» не ответили на запрос и звонки «Ъ». В Минприроды «Ъ» сообщили, что проект еще находится на стадии согласования с федеральными органами исполнительной власти: «В соответствии с поручением правительства РФ от 7 марта 2019 года Минприроды необходимо

проработать вопрос расширения территории и принять необходимые решения в рамках закона».

<https://www.kommersant.ru/doc/3944349>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЗАХИ САЛЕХ; 2019.04.12; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТЕХОСМОТР ЛИЧНОГО АВТО

Нет никакой необходимости проходить техосмотр владельцам личного автотранспорта, если они не используют его в коммерческих целях. При этом автовладелец все же должен регулярно проходить техобслуживание. Такое мнение высказал первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

По его словам, несколько лет назад глава государства **Владимир Путин** уже давал поручение отменить или упростить техосмотр. Однако по прошествии времени процедура ТО стала только сложнее.

«Необходимо перезагрузить эту систему, для начала отдав ее из ведения страховщиков под эгиду Госавтоинспекции или **Минтранса**, – считает Вячеслав Лысаков. Его процитировала «Парламентская газета».

Парламентарий отметил, что в наши дни большинство ответственных водителей и так проходят техобслуживание. Поэтому техосмотр для них является лишь формальностью. Он отнимает у них деньги и время.

По его мнению, выданная на техобслуживании справка должна быть основанием для выдачи полиса ОСАГО. Однако если причиной аварии стало плохое техническое состояние машины, то ее владельца нужно привлечь к административной, уголовной и материальной ответственности. Последние условия станут хорошим мотиватором для владельцев авто.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/deputat-predlozhit-otmenit-tehosmotr-dlja-fizicheskikh-lits/>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.04.12; В «СИТРОНИКСЕ» РАССКАЗАЛИ О СНИЖЕНИИ ЧИСЛА ДТП ПОСЛЕ ВНЕДРЕНИЯ «УМНЫХ» ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Внедрение «умной» транспортной системы в Москве позволило снизить число ДТП на аварийных участках на 20%, а также сократить смертность в результате ДТП, рассказала вице-президент по стратегии компании «Ситроникс» Елена Шульгина в ходе Международного стратегического форума IPQuorum 2019 в Калининграде.

«Экспертами «Ситроникс» была спроектирована и внедрена интеллектуальная транспортная система Москвы. В ходе реализации проекта удалось достичь весомых результатов: снизилась загруженность основных магистралей, сократилось время реагирования на инциденты. Внедрение инновационных разработок для моделирования транспортных систем и регулирования потоков позволило на 20% снизить количество ДТП на аварийных участках и добиться сокращения смертности в ДТП. Благодаря ИТС москвичи экономят время в пути: время поездки на наземном городском пассажирском транспорте сократилось на 25%», – сказала Шульгина, слова которой приводит пресс-служба компании.

Она подчеркнула, что для развития цифровой отрасли и цифровой экономики в стране необходимо усилить взаимодействие по обмену интеллектуальными правами, а также ужесточить контроль за незаконным использованием чужих цифровых продуктов.

«Ускорение взаимодействия по обмену интеллектуальными правами необходимо для уверенного развития цифровизации в России, что сегодня является одним из приоритетных направлений развития страны. Проблема борьбы с несанкционированным копированием и распространением цифрового контента – важный элемент защиты результатов интеллектуальной деятельности, и мы намерены активно участвовать в

формировании честных правил игры по их использованию и тиражированию в условиях перехода в экономику данных», – добавила Шульгина.

<https://rns.online/transport/V-Sitronikse-rasskazali-o-snizhenii-chisla-DTP-posle-vnedreniya-umnih-transportnih-sistem-2019-04-12/>

ТАСС; 2019.04.14; АВТОМОБИЛИСТАМ МОСКВЫ В ВЫХОДНЫЕ ЗАПРЕТИЛИ ЕЗДИТЬ ПО ВЫДЕЛЕННЫМ ПОЛОСАМ НА ПЯТИ УЧАСТКАХ

Право проезда по пяти выделенным полосам в выходные в Москве для владельцев личного транспорта отменено с 14 апреля. Об этом сообщили в пресс-службе столичного департамента транспорта.

Ежедневный режим работы вводится с 14 апреля почти на 70 км выделенных полос. По выходным, как и в будни, по ним сможет передвигаться только городской транспорт, такси и машины экстренных служб. Изменения коснулись выделенных полос на магистралях: Ленинский проспект; проспект Мира – Ярославское шоссе; улица Воздвиженка – Кутузовский проспект – Можайское шоссе; Нахимовский проспект – Ломоносовский проспект – Минская улица; Нижегородская улица – Рязанский проспект.

Право на проезд на личном транспорте в выходные по выделенным полосам, где в будни имеет право ездить только общественный транспорт и машины экстренных служб, для автомобилистов действовало в Москве с 2012 года.

«Ежедневный режим работы вводится с 14 апреля 2019 года на пяти выделенных полосах, проходящих через районы, где отсутствует альтернативный магистральный транспорт. Сегодня по ним проходят 244 пригородных и городских маршрута. Автобусы, электробусы и троллейбусы на данных направлениях каждый выходной день перевозят более 600 тыс. москвичей. Пассажиры городского транспорта смогут сэкономить от 15 до 30 минут в пути», – говорится в сообщении.

Как отметили в департаменте, выделенные полосы обеспечат приоритетное движение пассажирам такси и наземного транспорта, транспорт поедет без задержек, не отставая от расписания, москвичи смогут меньше ждать на остановках. «Ежедневный режим работы выделенных полос позволит сократить время прибытия бригад экстренных служб. Пожарные и машины скорой помощи смогут беспрепятственно проехать по выделенным полосам, быстрее выполнить свою работу и успеют спасти людей».

Всего в Москве действуют более 334 км выделенных полос.

<https://tass.ru/moskva/6332417>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.12; ТРАССА ХАБАРОВСК – КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СТАТУС

Автомобильную дорогу регионального значения Хабаровск – Лидога – Ванино с подъездом к Комсомольску-на-Амуре передадут в федеральную собственность. Ход передачи обсуждался на выездном совещании, которое провел начальник управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Андрей Шилов. Он совершил инспекционную поездку по принимаемому участку.

Как сообщили ИА AmurMedia в пресс-службе ФКУ ДСД «Дальний Восток», 1 января дорогу внесли в перечень федеральных под учетным номером А-376 и наименованием Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре. Сейчас продолжается процедура документального оформления приема-передачи.

В частности, земли в полосе отвода дороги переведены из лесного фонда в категорию земель транспорта, устранены реестровые ошибки. **Росавтодор** направил пакет документов в аппарат Росимущества.

Процесс смены статуса должен быть завершен к 1 мая 2019 года. Госконтракт на содержание трассы будет заключен сроком до 2021 года. На поддержание дороги из федерального бюджета будет выделено 2,9 млрд рублей.

Агентство отмечает, что одновременно с этим запущена встречная процедура перевода в собственность Хабаровского края участка федеральной трассы А-375 «Восток» от Хабаровска до Находки, с 34-го по 210-й км.

Ранее сообщалось, что из госбюджета на финансирование дорожных проектов в Хабаровском крае дополнительно выделят 5,7 млрд рублей.

<https://iz.ru/867062/2019-04-12/trassa-khabarovsk-komsomolsk-na-amure-poluchit-federalnyi-status>

ВОЛГА ТВ; 2019.04.12; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТ К ПОЖАРООПАСНОМУ СЕЗОНУ

Подведомственным Росавтодору ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород совместно с подрядными эксплуатационными организациями проводят комплексные мероприятия по обеспечению пожарной безопасности на подведомственной сети федеральных трасс М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа, Р-158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов, Р-178 Саранск – Сурское – Ульяновск, Р-600 Кострома – Иваново и М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск подъезд к г. Саранск.

<http://www.volga-tv.ru/news/novosti/2019/n-the-federal-highway-nizhny-novgorod-region-is-preparing-for/>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.12; СРОКИ ЗАКРЫТИЯ ВСЕХ ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ НАЗВАЛИ В ЯКУТИИ

Грузоподъемность ледовых переправ вновь понизили в Якутии. В ближайшее время состоится полное закрытие всех зимников.

До 10 т была снижена грузоподъемность ледовых переправ на автодороге А-331 «Виллюй» в районе Верхневиллюйска, Жархана, Кюндяди, Устья и Крестяха. Кроме того, понижена грузоподъемность переправы между Якутском и Нижним Бестяхом на трассе Р-504 «Колыма». Об этом сообщает ИА SakhaNews.

Для обеспечения безопасности участников движения закрытие переправ для всех видов транспорта на трассах А-331 «Виллюй» и Р-504 «Колыма» запланировано на 15 и 16 апреля.

Водителей просят соблюдать правила пересечения переправ и установленную грузоподъемность.

<https://iz.ru/867112/2019-04-12/sroki-zakrytiia-vsekh-ledovykh-pereprav-nazvali-v-iakutii>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; «ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ» НАМЕРЕНЫ ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ НА 500 МЛН РУБ

ОАО «АК «Железные дороги Якутии» (МОЕХ: ZHDY) (ЖДЯ) объявило запрос предложений на предоставление невозобновляемой кредитной линии на сумму 500 млн рублей, говорится в материалах на сайте госзакупок.

Компания намерена привлечь средства на срок до 30 ноября 2023 с правом досрочного погашения для завершения строительства отдельных объектов участка Беркакит-Томмот железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск, в том числе возмещение ранее произведенных затрат.

РЖД-ПАРТНЕР; А. МАНЯХИН; 2019.04.12; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В УСТАВ Ж/Д ТРАНСПОРТА СОЗДАСТ ДИСКРИМИНАЦИОННЫЕ УСЛОВИЯ

В 2018 году Минтранс России инициировал рассмотрение законопроекта «О внесении изменений в статью 100 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Суть планируемых изменений в том, что они вводят дополнительную ответственность (штрафы) для владельцев путей необщего пользования за нарушение технологических сроков оборота вагонов. Штрафы будут взиматься ОАО «РЖД».

Ассоциация «Промжелдортранс» считает введение таких норм неправомерным и необоснованным по целому ряду причин.

В первую очередь, ОАО «РЖД» как участник перевозочного процесса далеко не всегда является собственником вагонов (более 85% принадлежат операторским компаниям), поэтому не вправе взимать штрафы за нарушение технологических сроков оборота, погрузки и выгрузки грузов из вагонов, не являющихся собственностью ОАО «РЖД». В данном случае взимание штрафов за использование чужой собственности противоречит ст. 209 ГК РФ.

Следует отметить, что предлагаемое регулирование затрагивает только случаи, когда перевозчик обслуживает грузоотправителей, грузополучателей собственными локомотивами. В этой связи установление дополнительной ответственности в условиях недостаточных мощностей инфраструктуры и локального переизбытка подвижного состава приведет к увеличению финансовой нагрузки на грузоотправителей, грузополучателей, владельцев путей необщего пользования, но может не оказать существенного влияния на сокращение сроков оборота подвижного состава.

В соответствии с пунктом 1.2 Порядка разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, утвержденного приказом МПС от 29 сентября 2003 г. № 67 (далее – Порядок определения технологических сроков оборота), технологические сроки и нормы погрузки устанавливаются в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договорах на подачу и уборку вагонов. Соответственно, санкции за нарушение указанных сроков также могут определяться договорными отношениями.

В соответствии со статьей 330 Гражданского кодекса Российской Федерации неустойкой (штрафом, пеней) признается определенная законом или договором денежная сумма, которую должник обязан уплатить кредитору в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства, в частности, в случае просрочки исполнения договоренностей. Таким образом, вопрос ответственности за нарушение сроков исполнения обязательств в настоящее время уже урегулирован гражданским законодательством.

Кроме того, сроки оборота вагонов, согласованные двусторонним договором между перевозчиком и, например, грузоотправителем, могут отличаться от нормативных сроков оборота вагонов, предусмотренных договорами на эксплуатацию подъездных путей необщего пользования или на подачу-уборку вагонов между владельцами путей необщего пользования и перевозчиком, так как договоры с перевозчиком учитывают технологию работы с парком подвижного состава, принадлежащего перевозчику.

Таким образом, установление дополнительной ответственности за нарушение сроков, обозначенных в договорах, может привести к двойному привлечению к ответственности: в соответствии с законодательством и в соответствии с договором. Указанный механизм не может быть поддержан.

В настоящее время статьями 62 и 99 Устава уже предусмотрена ответственность за задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчику, под погрузкой, выгрузкой на местах общего и необщего пользования, в том числе на железнодорожных путях необщего пользования. Положения проекта акта распространяются как на вагоны и контейнеры перевозчика, так и указанный подвижной состав в собственности или владении иных лиц.

В этой связи отмечаем дублирование норм, предусматривающих привлечение к ответственности за одно и то же правонарушение.

Проектом акта предусматривается введение ответственности за нарушение технологических норм погрузки и выгрузки. Указанные технологические нормы в

соответствии с пунктом 6.3 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС от 18 июня 2003 г. № 26, используются для расчета технологического срока оборота вагонов, то есть являются промежуточными по отношению к технологическому сроку оборота вагонов. Вместе с тем возможны ситуации, в которых несоблюдение срока проведения промежуточной операции не привело к сверхнормативной задержке вагонов.

При этом проектом акта предусматривается ответственность как за нарушение технологического срока оборота вагонов, так и за нарушение технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов.

Таким образом, предложенная разработчиком формулировка позволяет применять штрафные санкции фактически за одно правонарушение дважды, то есть как за промежуточный этап, так и заключительный.

Договорные отношения между собственниками путей необщего пользования и собственниками подвижного состава могут предполагать взаимосогласованное решение о размещении вагонов на путях необщего пользования более 36 часов, например, для целей формирования экономически оправданной логистики маршрута или для подготовки вагонов под погрузку.

Разработчики законопроекта выдвигают в качестве основного аргумента тезис о том, что задержка вагонов на железнодорожных путях необщего пользования после окончания грузовых операций ухудшает пропускную способность путей общего пользования. На деле данная ситуация не только не создает проблем перевозчику в перевозочном процессе, а напротив, освобождает станционные пути от избыточного вагонного парка.

Никак законодательно не урегулирована ситуация, когда собственниками вагонов являются грузоотправители, грузополучатели и владельцы путей необщего пользования. Невостребованные вагоны собственники, как правило, размещают на своих же подъездных путях, а перевозчик, формально исполняя Правила перевозок грузов, зачисляет их как «находящиеся под грузовыми операциями», что опять подпадает под действие новой редакции ст. 100 о штрафных санкциях.

Можно с уверенностью предположить, что представленный проект создаст дискриминационные условия для деятельности операторов подвижного состава на рынке транспортных услуг, существенно снизит конкурентоспособность железнодорожного транспорта в целом, прежде всего необщего пользования, в сравнении с автомобильным и другими видами транспорта.

По нашему мнению, в первую очередь необходимо актуализировать существующие Технологические нормы (ЕТП) и Методику расчета времени на все технологические операции, которые морально устарели и не отвечают сегодняшним реалиям.

Решение проблемы неэффективного использования грузовых вагонов, принадлежащих операторам, следует искать не в ужесточении давления на сферу деятельности железнодорожного транспорта необщего пользования и обслуживаемых им контрагентов, а на создание единой площадки операторских компаний и перевозчика, на которой должны в оперативном порядке решаться вопросы регулирования оборота парка подвижного состава, совместное планирование перевозочного процесса всеми заинтересованными лицами, оперативное «вовлечение» в перевозочный процесс временно арендованных (привлеченных) вагонов, включая разовые перевозки, на взаимовыгодных условиях с использованием элементов государственного регулирования.

По последним сведениям, Минэкономразвития России не поддержало изменения в ст. 100. 5 марта 2019 г. было опубликовано отрицательное Заключение об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О внесении изменений в статью 100 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», подготовленного Минтранс России.

Ассоциация «Промжелдортранс» и дальше будет аргументировано отстаивать свою позицию по этому вопросу.

<http://www.rzd-partner.ru/zh-d-transport/opinions/zakonoproekt-o-vnesenii-izmeneniy-v-ustav-zh-d-transporta-sozdast-diskriminatsionnye-usloviya/>

ГУДОК; БЭЛЛА ЛОМАНОВА ; 2019.04.12; ОАО «РЖД» ПРОГНОЗИРУЕТ СКОРОЕ ПОЯВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ HYPERLOOP И «МАГНИТНЫХ» ВАГОНОВ В РФ

Выступая на одной из экспертных дискуссий международной конференции «Инновации для корпораций» в Технопарке «Сколково» начальник Центра инновационного развития ОАО «РЖД» Александр Зажигалкин заявил, что ОАО «РЖД» готова заняться проектами по созданию и внедрению в транспортную сеть вакуумных поездов и поездов на магнитной подушке.

По словам начальника центра инновационного развития ОАО «РЖД» Александра Зажигалкина, пока что в ОАО «РЖД» настороженно относятся к таким технологиям высокоскоростного передвижения. Сейчас мы рассматриваем эти инициативы в большей степени как спекулятивные, многие вопросы технологически не решены», – сказал Александр Зажигалкин.

Также он отметил, что оба проекта при условии отработки всех технологических вопросов и решения проблемы безопасности могут «выстрелить» в России через 15-20 лет. Кроме того, он отметил важность координационной роли государства в этом процессе.

Как уже сообщал Gudok.ru, в январе 2017 года в Министерстве транспорта России была создана рабочая группа «Развитие технологии Hyperloop в транспортном комплексе Российской Федерации». Соответствующее распоряжение подписал **министр транспорта РФ Максим Соколов**. Председателем рабочей группы назначен Алексей Цыденов, в тот момент занимавший пост заместителя министра транспорта и курировавший отрасль железнодорожных перевозок.

В состав группы вошли представители **Минтранса** России, Федеральной таможенной службы, Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока, ОАО «РЖД», группы «Сумма», венчурного фонда Caspian VC, являющегося соинвестором компании, а также Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, МФТИ и МГТУ. В данный момент рабочую группу возглавляет **заместитель министра транспорта Алан Лушников**.

Технология Hyperloop («гиперпетля»), придуманная Илоном Маском, предполагает максимальную на сегодняшний день для наземного транспорта скорость передвижения.

Идея Маска заключается в том, что в трубах диаметром 6,8 метра над поверхностью земли, в которых поддерживается технический вакуум, с интервалами не более 30 секунд и скоростью до 1220 км/ч будут передвигаться капсулы с пассажирами или грузами.

В движение капсулу будет приводить линейный электродвигатель. При этом капсула не будет касаться стенок трубы, поскольку вентилятор в носовой части будет использовать остаточный воздух для создания эффекта воздушной подушки. Капсула длиной около 21 метра способна перевозить 2 стандартных двадцатифунтовых контейнера. Погрузка-разгрузка капсулы, как ожидается, будет занимать не более 15 минут. Масса капсулы вместе с грузом составит около 30 тонн.

«Пятый вид транспорта» может перемещать капсулы объемом 2-4 TEU по вакуумной трубе. 11 мая 2016 года в Неваде успешно прошли испытания силовой установки для будущего вакуумного поезда Hyperloop. В ходе испытаний прототип за 1,1 секунды достиг скорости 187 км/ч. В четвертом квартале 2016 года в штате Невада планируется полномасштабный запуск первой капсулы на полномасштабном трехкилометровом участке дороги.

В настоящее время проектом по разработке и внедрению технологии вакуумного поезда занимаются две частные компании: Hyperloop One и Hyperloop Transportation

Technologies. Компания Hyperloop One планирует построить функционирующую систему передвижения данного типа к 2020 году.

В феврале 2015 Hyperloop One получила от инвесторов, в числе которых был Caspian VC Partners, 11,1 миллиона долларов. В мае в рамках нового раунда инвестиций, в котором также участвовал CVC, проект Илона Маска привлек 80 миллионов долларов.

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) в июне объявил о вложениях в компанию Hyperloop One. Средства РФПИ направлены в Hyperloop One в рамках раунда финансирования серии B, закрытого в апреле 2016 года. Вместе с РФПИ в этом раунде приняли участие другие инвесторы, в том числе Sherpa Ventures, Formation8, ZhenFund, 137 Ventures, Khosla Ventures, Fast Digital, Western Technology Investment (WTI), GE Ventures. Также в число инвесторов вошла французская железнодорожная компания SNCF.

В июне 2016 года на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) меморандум с Hyperloop One подписали группа «Сумма» и власти Москвы. Документ предусматривает создание концепции транспортных маршрутов в столичном регионе с использованием скоростных вакуумных поездов.

В январе 2016 года компания Hyperloop Transport Technologies – конкурент созданной Маском Hyperloop One – также анонсировала возможный запуск сверхскоростного поезда в России. Главный исполнительный директор проекта компании Бибоп Греста рассказал, что в России нашелся частный инвестор, который заинтересован в реализации проекта по созданию скоростной линии между Москвой и Санкт-Петербургом.

Вакуумные трубы, по которым будет передвигаться поезд, построят над поверхностью земли. Двигатели будут располагаться не в самом поезде, а в рельсах на расстоянии 50-70 км друг от друга. Максимальная скорость поезда – 1200 км/ч, а средняя – около 965 км/ч. Таким образом, теоретически, расстояние между Москвой и Санкт-Петербургом, которое составляет около 720 км, пассажиры Hyperloop преодолеют за 45 минут.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1460330>

ТАСС # ЕДИНАЯ ЛЕНТА; 2019.04.12; ВЕТЕРАНЫ ВОВ ОФОРМИЛИ БОЛЕЕ 700 БЕСПЛАТНЫХ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА РЖД В МАЕ

Более 700 ветеранов Великой Отечественной войны (ВОВ) оформили бесплатные билеты на проезд поездами РЖД в мае, сообщает пресс-служба РЖД.

По случаю празднования 74-й годовщины Победы РЖД обеспечивает бесплатный проезд участникам и инвалидам войны в вагонах всех классов (включая СВ и люкс) в поездах дальнего следования, курсирующих по России.

«По состоянию на сегодня оформлено 706 билетов для ветеранов и сопровождающих. Это на 16% превышает количество проездных документов, бесплатно оформленных на аналогичную дату прошлого года», – говорится в сообщении транспортной компании.

В РЖД также отметили, что ветераны планируют совершить поездки в Москву, Санкт-Петербург, Калининград, Казань, Смоленск, Ярославль, Белгород, Псков, Нижний Новгород, Адлер, Курск, Брянск, Волгоград, Вологду, Воронеж. Количество поездок, которыми они могут воспользоваться, не ограничено.

Вместе с ветераном или инвалидом ВОВ бесплатно может проехать один сопровождающий. Проезд оформляется на основании удостоверения личности ветерана, а также документа, подтверждающего право на льготный проезд, например, удостоверение участника ВОВ или удостоверения о награждении медалью «За оборону Ленинграда». ВР РЖД уточнили, что с пассажиров не будет взиматься плата за сервисные услуги – постельное белье и питание. А в ходе самой поездки все ветераны получают подарки от перевозчика.

ТАСС; 2019.04.13; В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ДЕПО В МОСКВЕ ПРОШЕЛ СУББОТНИК

Начало городских субботников в Москве в 2019 году совпало с днем их 100-летнего юбилея. Ключевым местом уборки стало железнодорожное депо «Москва-Сортировочная», где и зародилась традиция массовых субботников, позже распространившаяся на всю страну, передает корреспондент ТАСС.

<https://tass.ru/moskva/6331315>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; СКФ НАМЕРЕН ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЕРЕГОВУЮ ТЕХНОЛОГИЮ БУНКЕРОВКИ ПРОДУКТОВОЗОВ НА СПГ НА ТЕРМИНАЛЕ НОВАТЭКА В ВЫСОЦКЕ

ПАО «Совкомфлот» после запуска СПГ терминала в Высоцке намерено использовать береговую технологию бункеровки танкеров продуктовозов, работающих на сжиженном природном газе, заявил первый заместитель генерального директора – главный инженер «Совкомфлота» Игорь Тонковидов в ходе посещения танкера СКФ, работающего на СПГ-топливе, «Проспект Менделеева», в порту Приморск.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАССМОТРЕТЬ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ НА СУДОВЕРФЯХ РФ ДОПЗАКАЗОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ ДЛЯ КРЫМА

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству и властям Крыма до конца текущего года проработать вопрос о размещении на российских судоверфях дополнительные заказы на строительство судов для развития туризма и транспортной сферы Крымского полуострова.

«Проработать вопрос о целесообразности размещения на российских судостроительных мероприятиях дополнительных заказов на строительство судов в целях развития туризма на территории Крымского полуострова и обеспечения транспортного сообщения», – говорится в поручении президента на сайте Кремля.

Поручение адресовано правительству, главам Крыма и Севастополя, оно должно быть выполнено до 1 декабря текущего года.

Кроме того, правительству и властям Крыма поручено подготовить документацию по использованию Межгорного водохранилища для устранения дефицита воды в Крыму. Поручение должно быть выполнено до 1 декабря 2019 года и предусматривать финансирование мероприятий за счет федерального бюджета.

В свою очередь до 1 июля должны быть подготовлены приложения по созданию оптово-распределительных центров в Крыму и Севастополе для развития оптовой торговли в регионе, подготовлены предложения по строительству овоще- и плодохранилищ.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.15; НА СТАРЫЕ ТАНКЕРЫ ТОЧАТ НОЖ; ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ ПРЕДЛАГАЮТ РЕШИТЬ С ПОМОЩЬЮ ИХ УТИЛИЗАЦИИ

Судоходные компании обсуждают программу утилизации старого флота для внутренних перевозок по аналогии с введенным в 2016 году запретом на использование железнодорожных вагонов. Такую меру предложил глава корпорации АЕОН Роман Троценко. Причина – в резком падении ставок фрахта, из-за чего компании, инвестировавшие в строительство новых судов, прежде всего нефтеналивных, терпят убытки. Владельцы старых судов предупреждают, что такой подход не решит проблему – грузы при росте ставок фрахта просто уйдут на железную дорогу.

Судоходное сообщество обсуждает возможность ограничения сроков эксплуатации нефтеналивных судов. Такая мера 12 апреля стала предметом дискуссии на подкомиссии по морскому и речному транспорту РСПП. Ее председатель, глава корпорации АЕОН Роман Троценко, в начале заседания напомнил, что отрасль за последние три года оказалась в серьезном кризисе. Скидки ОАО РЖД на перевозки нефтепродуктов на направлениях, дублирующих речные маршруты, рост стоимости топлива и девальвация рубля привели к «беспрецедентной ситуации» падения ставок фрахта в три раза.

Похожая ситуация была на рынке подвижного состава, когда ставки аренды на полувагоны упали в четыре раза. «Железная дорога повела себя ответственно, было принято решение по сокращению старого подвижного состава. Это было неравномерно по отрасли, болезненно для некоторых игроков. Но, приняв неудобное решение, проявили себя как жизнеспособная и деятельная институция, в конечном счете стабилизировав отрасль», – отметил Роман Троценко. Он подчеркнул, что пока консолидированного решения нет. Общая позиция должна быть оформлена к 22 апреля на комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре. Легкое решение обычно неправильное, подытожил бизнесмен.

Глава Московского речного пароходства (входит в АЕОН) Бахтиер Касимов предложил ввести запрет на эксплуатацию танкерного флота старше 40 лет, в том числе и под иностранным флагом (см. график). Он добавил, что подобные ограничения действуют в Израиле и ОАЭ. Глава Российской палаты судоходства Алексей Клявин напомнил, что ограничения для работы иностранных компаний потребуют принятия закона. Вместо этого он предложил снизить для «новых высокотехнологичных судов» портовые сборы и дать другие преференции, которые позволят конкурировать на рынке.

Первый заместитель гендиректора «Волготранса» Алексей Пальгов предложил не концентрироваться только на нефтеналивном флоте, а учитывать сухогрузный, пассажирский, служебно-вспомогательный. Он признал, что «возрастной флот неопасный, он соответствует всем требованиям». Но, считает господин Пальгов, нужно рассматривать вопрос с точки зрения развития отрасли. «Мы добивались субсидий на развитие нового судостроения, в момент старта оно остановилось, новых заказов нет. Гидросооружения для кого мы строим?» – говорит он. По его мнению, следует говорить об эксплуатационном периоде для каждого вида флота – как только судно его отработало, оно должно уходить.

Советник гендиректора «Роснефтефлота» Андрей Гузенко выступил против жесткого ограничения срока службы судна. Было бы правильнее сделать равнозначные возможности эксплуатации нового и старого флотов через налоги, страхование, заявил он. «Роснефть» – основной грузоотправитель для нефтеналивных грузов в европейской части РФ, компания также активно добивается скидок у ОАО РЖД, что представители судоходной отрасли считают одной из основных причин падения ставок фрахта. По текущим ставкам рентабельно работать может только старый флот.

Наиболее жестко против отправки старого флота на слом высказался представитель «Башволготанкера». «Мы рассматривали вывоз груза с внутренних водных путей в прибрежные районы, не уходя в дальнее плавание. По факту вы построили суда «моререка», с таким классом вы можете ходить в моря и океаны, грузовую базу искать в других регионах. Сейчас получается, что в наш пирог залезли большие красивые современные суда», – подчеркнул первый заместитель управляющего директора компании Вячеслав Степанов. В «Башволготанкере» настаивают на том, чтобы выработать меры по стимулированию эффективной эксплуатации нового флота, а не ограничивать работу старого. Основная проблема – в снижении грузовой базы, и ограничение для возрастного флота ее не решит, заключил господин Степанов. В качестве мер поддержки на совещании рассматривались увеличение судового утилизационного гранта, обнуление акциза на дизтопливо или увеличение выплаты обратного акциза и др.

Если возраст эксплуатации флота будет ограничен, бизнес некоторых компаний будет уничтожен, а в некоторых сегментах Россия останется вообще без флота, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Мера может вводиться точно – например, в сегменте нефтеналивных и сухогрузных перевозок. Но в связи с выбытием флота ставки фрахта могут вырасти на 10-15%, что может быть критичным для грузоотправителя, тогда объемы просто уйдут на железную дорогу. Без регуляторных мер, ограничивающих применение скидок в рамках тарифного коридора ОАО РЖД, такая мера вряд ли будет эффективна, а ограничения для ОАО РЖД чреватые снижением конкурентоспособности железнодорожного транспорта, заключает Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3944825>

КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.15; НОВАТЭК ПОКИНЕТ НОРВЕГИЮ; КОМПАНИЯ ПЕРЕНЕСЕТ ПЕРЕВАЛКУ СПГ В МУРМАНСК К КОНЦУ ГОДА

Как выяснил «Ъ», НОВАТЭК готовится перенести из Норвегии точку перевалки своего СПГ с ледовых танкеров на обычные. Новой точкой может стать остров Кильдин в Мурманской области. В НОВАТЭКе «Ъ» подтвердили стремление начать перевалку в России уже в конце года. Норвегия сталкивается с давлением США из-за перевалки российского СПГ, к тому же перевалка в Мурманске, видимо, обойдется компании дешевле.

НОВАТЭК собирается перенести рейдовую перевалку сжиженного газа проекта «Ямал СПГ», которая сейчас происходит в норвежском Хоннингсвоге, в Мурманскую область, рассказали «Ъ» несколько источников, знакомых с ситуацией. По их словам, компания рассматривает перевалку возле острова Кильдин (около 60 км от Мурманска).

Перевалка необходима, чтобы оптимизировать использование специально построенных для «Ямал СПГ» танкеров усиленного ледового класса Arc7, способных самостоятельно ходить во льдах. В районе Мурманска море уже свободно ото льда благодаря влиянию Гольфстрима, и газ могут везти обычные СПГ-танкеры, которые к тому же более быстроходны за счет наличия бульба. Исходно схема с перевалкой в районе Кольского полуострова была выбрана НОВАТЭКом вынужденно – «Ямал СПГ» запускался на год быстрее графика, газ нужно было вывозить, а из заказанных для проекта 15 танкеров Arc7 почти половина еще не была сдана. Однако, оценив преимущества этой схемы, компания теперь собирается к 2022 году построить стационарную перевалку в Мурманске и на Камчатке.

Хотя организовать перевалку борт-борт сразу в районе Мурманска было бы дешевле, НОВАТЭК в 2018 году выбрал Норвегию и заключил соответствующий контракт с компанией Tschudi. Это было связано с тем, что принятые в 2017 году поправки к Кодексу торгового мореплавания позволяют осуществлять каботажные перевозки по Севморпути только судами под российским флагом. Между тем ни один из газовозов Arc7 такой флаг не нес, соответственно, не мог участвовать в каботажном рейсе из Сабетты на Ямале в район Мурманска, тогда как аналогичный рейс в норвежский Хоннингсвог уже не является каботажем. Теперь это юридическое препятствие устранено – правительство сделало исключение для 26 танкеров, зафрахтованных НОВАТЭКом на долгосрочной основе (см. «Ъ» от 19 марта).

В НОВАТЭКе заявили «Ъ», что компания «занимается проектированием перевалок в Мурманской области, их структура будет включать перевалку через баржу по аналогии с Камчаткой и якорные стоянки под перевалку по схеме борт-борт, как сейчас это происходит в Норвегии». «Компания прилагает максимальные усилия для получения необходимых разрешений в регулирующих органах и нацелена иметь возможность начать

осуществление перевалок борт-борт с конца текущего года», – отметили в НОВАТЭКе, напомнив, что «как мы уже заявляли, перевалка в Норвегии носит временный характер».

По данным «Ъ», НОВАТЭК уже получил согласие **Минтранса** на новую схему и надеется начать перевалку в Мурманской области с 25 октября, но компании предстоят сложные консультации с Минобороны – в регионе находятся основные базы Северного флота РФ.

Источники «Ъ» подчеркивают, что решение начать перевалку в Хоннингсвоге принималось быстро, и с точки зрения погодных условий «место не слишком удачное». НОВАТЭК уже приобрел оборудование для перевалки – изотермические шланги, по которым идет СПГ, и специальные кранцы, их перевозка не составит труда. Никакой специальной береговой инфраструктуры для перевалки борт-борт не требуется, нужны буксиры, но в Мурманске они есть в достаточном количестве, говорит один из собеседников «Ъ». Источники «Ъ» напоминают, что власти США оказывают давление на правительство Норвегии в вопросе перевалки российского СПГ, и связывают стремление НОВАТЭКа побыстрее перебраться в российскую акваторию с этим фактором.

С такой точкой зрения согласен и глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев: «Первоначально разрешение на перевалку СПГ в Хоннингсвоге было получено на срок до июня 2019 года. Продление разрешения может быть затруднено, поскольку перевалка российского СПГ в Норвегии вызывает раздражение американцев. Решение о переносе точки перевалки осенью этого года в район острова Кильдин, на российскую акваторию, делает развитие проекта перевалки более предсказуемым». Он добавляет также, что в результате сократится длительность круговых рейсов танкеров Arc7, что «повышает эффективность транспортной схемы».

<https://www.kommersant.ru/doc/3944739>

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.04.12; «СОВКОМФЛОТ» НА ПМЭФ МОЖЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ С «ДОЧКОЙ» «ГАЗПРОМ НЕФТИ» НА БУНКЕРОВКУ СПГ

«Совкомфлот» обсуждает с компанией «Газпромнефть марин бункер» подписание договора о бункеровке сжиженным природным газом (СПГ) в районе Большого порта Санкт-Петербург, который может быть подписан на ПМЭФ, сообщил журналистам первый заместитель гендиректора – главный инженер «Совкомфлота» Игорь Тонковидов в ходе посещения танкера компании, работающего на СПГ-топливе, «Перспект Менделеева» в порту Приморск.

«Сейчас в Европе есть две точки бункеровки СПГ: это порты Гетеборг и Роттердам. В 2021 году «Газпромнефть марин бункер» обещает ввести в строй собственное судно-бункеровщик, который будет осуществлять бункеровочные операции в районе Большого порта Санкт-Петербург. Мы обсуждаем сейчас с ними контракт, и, наверное, на предстоящем Санкт-Петербургском форуме (ПМЭФ, в июне – ред.) его подпишем, после предварительной проработки всех деталей (о бункеровке в районе Санкт-Петербурга – ред.)», – рассказал Тонковидов.

Он отметил, что в настоящее время более чистого и коммерчески доступного топлива, чем СПГ, на рынке нет, и подчеркнул, что реализация этого проекта – элемент системной и последовательной работы «Совкомфлота», направленной на повышение энергоэффективности флота компании; решение позволяет не только соответствовать, но и опережать действующие и ожидаемые к введению регулятивные экологические ограничения, сокращает рейсовые расходы флота и значительно снижает вредные выбросы.

«Именно таким топливом является СПГ, значительной ресурсной базой которого располагает страна», – сказал он. При этом использование газомоторного топлива

соответствует поручениям руководства страны о переводе транспорта на газ, отметил главный инженер.

«Хотим отметить, что порт Приморск – самый «зеленый» порт на Балтике с точки зрения экологического менеджмента. Это точно самый лучший порт на Балтике и, я думаю, скоро в этом смысле он может перехватить пальму первенства у Роттердама», – также сказал Тонковидов.

Ранее первый заместитель гендиректора «Совкомфлота» Евгений Амбросов сообщал РИА Новости, что экономия при использовании танкеров Aframax на СПГ составляет от 4,5 тысяч долларов в сутки, а при росте цен на традиционный «бункер» может увеличиться вдвое.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МЕДВЕДЕВА; 2019.04.12; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ ПРЕВЗОЙДУТ ОЖИДАНИЯ; ВМЕСТО ОБОЗНАЧЕННЫХ РАНЕЕ 80 МИЛЛИОНОВ ТОНН К 2024 ГОДУ РОСАТОМ НАМЕРЕН ОБЕСПЕЧИТЬ СВЫШЕ 90 МИЛЛИОНОВ ТОНН

Единый инфраструктурный оператор Северного морского пути (СМП) – Росатом – обозначил новые цели по развитию проекта. Как заявил на Международном арктическом форуме генеральный директор госкорпорации Алексей Лихачев, на ближайшие пять лет можно говорить об увеличении грузопотока уже до 92,6 миллиона тонн (сейчас 20 миллионов тонн). Для этого вдоль берегов Российской Арктики необходимо выстроить глобальный транспортно-логистический коридор, который будет функционировать в режиме businessasusual. В этом ему должна помочь и новая структура – общественный совет по развитию Севморпути.

ТРИ КЛЮЧА И СТОЛ ПЕРЕГОВОРОВ

После двух лет жарких дискуссий по вопросу оператора СМП, в конце 2018 года было решено распределить полномочия между **Минтрансом** и Росатомом по принципу двух ключей. Законодательное и нормативное регулирование осталось в ведении транспортного ведомства, а работа по управлению госимуществом, в том числе атомным ледокольным флотом и инфраструктурой, перешла Росатому. Его подразделения теперь будут согласовывать разрешения на проход судов по акватории СМП (путь пролегает между шестью морскими портами), заключать концессионные соглашения от имени государства по объектам портовой инфраструктуры, проектировать и строить сооружения, атомные ледоколы – обеспечивать круглогодичный проход грузовых судов, без чего немислим коммерческий успех всего проекта.

Несмотря на то что соответствующая нормативная база была внесена только в феврале 2019 года, Росатом уже успел принять в свою структуру новые предприятия и целый ряд инфраструктурных объектов, рассказал Алексей Лихачев.

Еще один, третий, ключ от СМП был недавно выдан Министерству по развитию Дальнего Востока вместе с полномочиями по развитию Арктики. От ведомства ждут мер по развитию арктических территорий (строительство железнодорожных магистралей «Северный широтный ход») и, соответственно, содействия разработке месторождений. Они станут грузовой базой, фундаментом Севморпути.

Как пояснил глава ведомства Александр Козлов, речь идет о работе с инвестиционными проектами, такими как, например, недавно запущенный Ямал СПГ.

«Мы будем каждый проект сопровождать, помогать решать проблемы с инфраструктурой, финансированием, привлечением кадров, изменением нормативно-правовых актов, если это требуется. Для этого мы распространим на Арктику работу всех институтов развития Дальнего Востока», – пояснил Козлов.

Местом встречи всех сторон и обсуждения вопросов развития Севморпути станет еще одна организация, о создании которой было объявлено на Арктическом форуме. Как рассказал Алексей Лихачев, кратное увеличение грузооборота потребует более

эффективной координации процесса. Поэтому в работе вновь созданного общественного совета по развитию СМП необходимо участие представителей всех заинтересованных сторон: ведомств, регионов, российских и международных компаний.

Из кандидатур на пост председателя организации пока что был назван гендиректор «Совкомфлота» Сергей Франк.

Ожидается, что первое заседание состоится уже весной на полях Петербургского международного экономического форума.

НЕ СПЕЦОПЕРАЦИИ, А НОРМАЛЬНЫЙ БИЗНЕС

Все участники обсуждения по развитию СМП в один голос утверждают, что Арктика призвана стать пространством постоянной и эффективной экономической деятельности.

Вице-премьер Российской Федерации **Максим Акимов** добавил, что эта деятельность должна быть хорошо предсказуема. «Да, Арктика – это место подвига, но это повседневный подвиг. Да, это зона риска, но это зона управляемого риска. Это зона эффективной, предсказуемой экономической деятельности», – заявил он.

По словам **Акимова**, работа над планом по развитию инфраструктуры до 2035 года уже идет: «Мы видим СМП прежде всего как современный мультимодальный цифровой логистический коридор». Вице-премьер указал, что внимание Правительства сосредоточено в первую очередь на проектах по развитию минерально-сырьевой базы, которые лягут в основу грузовых потоков. Привлечение транзитного груза – еще одна задача СМП.

По мнению замгендиректора Росатома – директора Дирекции СМП Вячеслава Рукши, необходимо также позаботиться о создании перевалочных узлов на входе и выходе из Севморпути. Это поможет при транспортировке грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

«Между Мурманском и Петропавловском-Камчатским крайне важно иметь перевалочные хабы, потому что смело можно сказать, что суда тяжелого ледового класса должны работать только в ледовых условиях», – заметил он.

Круглогодичная навигация по СМП в восточном направлении, напомним, должна быть запущена к 2030 году.

«Мы, конечно, сможем обеспечить круглогодичную навигацию и до 2030 года. Более того, мы и сейчас можем провести суда в течение всего года, в том числе и в сложных условиях. Вопрос в коммерческой составляющей: насколько скорость будет соответствовать требованию перевозчика и насколько работа будет построена как *business-as-usual* в штатном прогнозируемом режиме», – разъяснил журналистам Алексей Лихачев.

И речь идет не столько о возможностях ледоколов, сколько о потребностях в перевозках недропользователей и грузоотправителей, добавил он.

Сегодня атомный ледокольный флот – это четыре ледокола («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач»). В 2020-2024 годах ряды пополнят самые мощные в мире универсальные атомоходы «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Получено решение Правительства о строительстве еще двух универсальных судов. А к 2030 году, как заявил Лихачев, должен быть готов и ледокол «Лидер». Все это позволит выйти на круглогодичное использование Северного морского пути с коммерческой скоростью не менее 10-12 узлов в час (18-20 километров в час).

«Мы воспринимаем все 2020-е годы как подготовку к круглогодичному коммерческому использованию Северного морского пути», – заключил Лихачев.

<https://www.pnp.ru/politics/obyomy-perevozok-po-sevmorputi-prevzoydut-ozhidaniya.html>

ТВ ЦЕНТР # В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ; 2019.04.12; РАЗВИТИЕ АРКТИКИ

ВЕДУЩАЯ: Будущее России не зависит от санкций. Будущее России зависит только от нас. Вы «В Центре событий» с вами Анна Прохорова, добрый вечер. Арктика давно уже

стала зоной повышенного внимания ведущих держав мира. Свидетельство тому – Пятый арктический форум, прошедший в Питере. Рекордное число участников и широчайший список тем: от экологии и экономики до военного присутствия. Россия сегодня один из главных игроков в Арктике, мы активно готовы защищать свои интересы в регионе, у нас есть и мощный ледокольный флот, и новейшие подводные лодки, самолеты и танки, приспособленные к арктическим условиям. А в скором времени планируется создание военных кораблей ледового класса, способных нести крылатые ракеты. Все это способствует укреплению позиций нашей страны в Арктике, а также позволяет оказывать помощь зарождающейся коммерческой деятельности в регионе и отстаивать исключительно экономическую зону России. При этом Москва уверена – мировые запасы ресурсов в Арктике должны работать на все человечество. О том, как Россия стремится сделать Арктику территорией мира и диалога – Петр Вершинин.

Гудни Торлациус ЙОХАННЕССОН, президент Исландии: Нет ничего дороже на этой Земле, чем настоящая дружба.

КОР.: Вот так по-русски президент Исландии заканчивает свое выступление в Санкт-Петербурге. Атмосфера на Арктическом форуме говорит сама за себя – все хотят потепления в международных отношениях

Стефан ЛЕВЕН, премьер-министр Швеции: Россия очень важная страна в этом регионе. У нас очень много общих интересов. В том, что касается инвестиций, бизнеса, климата, культуры, контактов между людьми. В т.ч. хоккей.

Владимир ПУТИН, президент РФ: «Ура, мы ломим, гнутся шведы». Есть такие строчки по поводу полтавского сражения. И, к сожалению, для наших болельщиков, мы не так часто можем воспроизвести строчки этого стихотворения. Потому что блестящая шведская сборная по хоккею, она, конечно, радуется. Ну а то, что арктическая тематика помогает нам понять необходимость сотрудничества и решения общих задач, – это, конечно, очень хорошо.

КОР.: Арктика может стать не только ареной противостояния, но и территорией диалога. Именно этой теме посвятили форум, который стал самым масштабным за свою историю. В Санкт-Петербург приехали более 3,5 тысяч участников из 52 стран мира. Главное, что сейчас делает Россия – развеивает мифы о холодном регионе. Арктика – это больше не жизнь на льдине.

Максим АКИМОВ, зам председателя правительства РФ: Да, это место подвига, но это повседневный подвиг. Да, это зона риска, но это зона управляемого риска. Это зона, в общем, *business is usual*, это зона эффективной предсказуемой экономической деятельности.

КОР.: Все больше мировых компаний это понимают. Одних соглашений форуме подписано почти на 70 млрд рублей. Большими делегациями приехали бизнесмены из Китая, США и Японии, присутствовали лидеры 5 государств: России, Норвегии, Исландии, Швеции и Финляндии. В первую очередь всех интересует главный российский проект – Северный морской путь – кратчайшая магистраль из Азии в Европу.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Скажем, от Йокогамы до Роттердама 33 суток по Индийскому океану, по Северному морскому пути – двадцать. Вот и все, экономия колоссальная и на топливе, и на времени, поэтому он, конечно, будет очень привлекательным не только для Китая, и для Японии, и для Южной Кореи, и для Индонезии, может быть даже, для Южной Кореи, это очень интересная и перспективная сфера международного сотрудничества, и это сотрудничество должно сближать, а не разъединять.

КОР.: Чтобы суда проходили через Северный ледовитый океан, им нужна помощь ледоколов. Вот так это выглядит – эксклюзивные съемки нашего ТК. В очередном рейсе атомный ледокол «50 лет победы». Кто-то может сказать, что идет глобальное потепление и льды в Арктике совсем скоро растают. Но это не так.

Иван КУРБАТОВ, первый старший помощник капитана атомного ледокола «50 лет победы»: Знаете, прошлый год был кошмарным вообще. Я такого не видел никогда. Было столько льда и такого, и грубо говоря ледоколы еще работали в июне. И толщина, и закрыто было все, температуры месяцами стояли меньше 30.

КОР.: Россия уже побила советские рекорды по транспортировке грузов по Севморпути. Максимум времен СССР – 6.5 млн тонн в год. Сегодня перевозится 20 млн тонн. В планах минимум 80 млн. Потенциал безграничен. В перспективе Севморпуть может стать основным торговым путем мира. Уже сейчас нагрузка на наш ледокольный флот растет взрывными темпами, а значит, его нужно расширять. К 2035 году ледокольный флот России будет состоять как минимум из 13 ледоколов, 9 из них атомные. 3 строятся здесь, на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Это гигант называется Арктика. Он уже практически готов, даже уже выкрашен в цвета российского флага. Ходовые испытания начнутся в конце этого года. Впервые в новейшей истории России мы строит атомные ледоколы серийно. «Арктика» – первый головной проект, еще два ледокола «Сибирь» и «Урал» брать-близнецы. На строительство одного такого корабля уходит около 6 лет.

Алексей КАНДИЛОВ, гендиректор Балтийского завода: Второй ледокол, который называется «Сибирь», он готовится к приему питания с берега на штатное распредустройство. Идет интенсивная его достройка и сдаваться он будет в 21 году. И третий ледокол «Урал» мы планируем спускать 24 мая со стапеля на воду и он к сдаче 22 года.

КОР.: Сейчас в составе флота 4 атомных ледокола. А будет уже 7. Еще один новейший в будущем серийный проект – атомный ледокол «Лидер», который создается на строящейся с нуля верфи на Дальнем Востоке. Он будет больше, мощнее и экономичнее своих младших братьев. Кроме того, в рамках стратегии развития Арктики началась масштабная модернизация наземной инфраструктуры холодного региона.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Особое внимание – развитию транспорта и другой опорной инфраструктуры. Хорошо понимаем, что это основа, необходимая база для будущих инвестиций и бизнес-инициатив. Среди ключевых инфраструктурных проектов – строительство Северного широтного хода. Это железнодорожная магистраль, которая позволит приступить к эффективному освоению природных богатств Полярного Урала и Ямала, а в перспективе – и севера Красноярского края Российской Федерации.

КОР.: А ресурсы в Арктике скрыты немалые: черные и цветные металлы, золото, алмазы и, конечно углеводороды. Сейчас активно развивается российский проект по добыче, сжижению и поставкам природного газа Ямал СПГ. Его проектные мощности около 16 млн тонн в год.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Ресурсы действительно колоссальные, они общепланетарного масштаба. По предварительным запасам, у нас здесь сосредоточено где-то 13 миллиардов тонн нефти и 95 триллионов кубических метров газа. Это колоссальные общепланетарные запасы.

КОР.: И еще ценнее в Арктике – ее уникальная природа и люди, живущие там столетиями. Это берег реки Варзуги – здесь на узкой полоске земли вдоль Белого моря издревле живут поморы – первые мореходы в этих краях.

МУЖЧИНА: Морской карбас называется деревянный, сделан из елки. Ак же морю она ходит, очень устойчивая. Она сделана яйцеобразно, ее даже во льдах не зажимает.

КОР.: На такой лодке можно и Белое море переплыть. 600 лет назад так и переплывали. Тогда главным богатством здесь были треска, семга, пикша. Рыбалка кормит местных и сейчас А рыболовецкие колхозы – градообразующие предприятия.

Геннадий ПОПОВ, глава Терского района Мурманской области: Если в середине 80-х годов к нам на рыбоучетное заграждение за сутки попало 9 тысяч штук семги, это 27 тонн, то на сегодняшний день к большому сожалению, всеми тремя колхозами мы за сезон можем поймать столько рыбы. По большому счету браконьерство, угрожающими темпами

пошло в этом направлении. И мы пришли в принципе на сегодняшний день к точке невозврата рыбы.

КОР.: Люди обратились к правительству с призывом признать Терский берег национальным парком и процесс уже запущен. Об этом говорил на форуме и **Владимир Путин**. В Арктике будут развивать систему особо охраняемых природных территорий и заповедников.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Самые главные угрозы, самые большие, я думаю, что экологические прежде всего. Мишек жалко в данном случае, белых медведей, – но это я образно говорю – вообще всю фауну. Потому что и в связи с потеплением, и в связи, возможно, с освоением арктической зоны, экономическим освоением, конечно, риски возрастают. Мы это должны учитывать.

КОР.: Это значит, что к Арктике человек не может относиться по-варварски. Ведь так уже было, с советских времен на побережье начали появляться гигантские свалки. Теперь в России обратили внимание на необходимость баланса между экономическим развитием регионе и сбережением арктической природы.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Вот уже несколько лет мы ведем так называемую генеральную уборку арктических территорий. Начиная с 2012 года вывезено и утилизировано более 80 тысяч тонн отходов. В ближайшие годы в рамках федерального проекта «Чистая страна» ликвидируем шесть крупных объектов накопленного экологического вреда в Архангельской, Мурманской областях, Ненецком автономном округе, Карелии и Якутии. Также предстоит очистить акваторию Кольского залива на площади свыше 200 квадратных километров.

КОР.: Все это прописано в стратегии развития Арктики до 2035г. Она объединяет множество инвестиционных программ и национальных проектов. Сегодня на Земле от Мурманской области до Чукотки живет около 2.5млн человек. И качество этой жизни должно быть не хуже, как минимум, среднероссийского. По распоряжению президента Арктический регион в России объявят зоной опережающего развития.

Петр ВЕРШИНИН. Владимир ЧЕРНЫХ. Виктор ПРОКУШЕВ. Дарья ДЫТЫНКО. Анна МОРОЗОВА и Татьяна КАМИНСКАЯ. «В Центре событий».

ТРК ТЕРРА; 2019.04.12; В САМАРЕ ОШТРАФОВАЛИ ВИНОВНИКА СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ

Куйбышевская транспортная прокуратура добилась наказания виновника столкновения пассажирских судов на воздушной подушке в Самарской области. Напомним, 11 февраля на Волге в 500 метрах от пристани в селе Рождествено «встретились» суда «Хивус-6» и «Хивус-10». К счастью, обошлось без пострадавших, но транспортные средства получили механические повреждения. В момент столкновения на «Хивус-6» был только судоводитель, следовавший в Рождествено, а на «Хивус-10» – капитан-механик и девять пассажиров.

Как показали результаты проверки, причиной столкновения стала ошибка капитана-механика, который неверно повел себя при расхождении судов. Оба транспортных средства принадлежат ООО «Самарское речное пассажирское предприятие». В связи с этим прокуратура направила организации представление с требованием устранить нарушения. Директор организации обязал подчиненных проводить дополнительный инструктаж судоводителей.

- За ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей капитан – механик предприятия Саратовским линейным отделом Волжского УГРМН **Ространснадзора** привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 11.7 КоАП РФ «Нарушение правил плавания» с наложением штрафа, – сообщили в Приволжской транспортной прокуратуре.

<http://www.trkterra.ru/news/v-samare-oshtrafovali-vinovnika-stolknoveniya-sudov-na-vozdushnoy-podushke>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ДО ЛЕТА ПРОДУМАТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ СУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В КРЫМ

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству до 1 июня рассмотреть вопрос об увеличении объема субсидирования пассажирских авиаперевозок в Симферополь (Крым), сообщается на сайте Кремля.

«Рассмотреть вопрос об увеличении объема субсидирования пассажирских воздушных перевозок в г.Симферополь. Доклад – до 1 июня 2019 года», – говорится в поручении главы государства.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-rassmotret-vopros-uvlicheniya-subsidirovaniya-aviareisov-v-Simferopol--2019-04-12/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.04.12; БОНДАРЕВ: СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РФ НУЖДАЕТСЯ В НОВЫХ ЗАКОНАХ

Система разведки и контроля воздушного пространства России нуждается в новом законодательстве. Об этом на совещании Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности в пятницу заявил его глава Виктор Бондарев.

Помимо членов комитета, в мероприятии приняли участие представители Минобороны и **Минтранса**, Росавиации, концерна «Алмаз-Антей», НПО «Алмаз».

Бондарев отметил, что в настоящее время федеральная система разведки и контроля воздушного пространства России функционирует в форме единой автоматизированной радиолокационной системы, однако останавливаться на достигнутом нельзя.

«Сегодня руководством страны и специалистами признается необходимость перерастания созданной системы в интегрированную радиолокационную систему двойного назначения, обеспечивающую формирование единого информационного пространства о состоянии воздушной и, в скором времени, – космической обстановки. Проблемы развития системы необходимо решать», – сказал сенатор.

В этой связи Бондарев призвал отраслевиков активнее участвовать в совершенствовании профильного законодательства. По его словам, вследствие неотрегулированности на законодательном уровне отдельных моментов зачастую возникают проблемы на практике. Обратив внимание на усугубившуюся международную напряженность, на непредсказуемость источников потенциальной агрессии для страны, парламентарий попросил промышленников выступить с конкретными предложениями по решению выявленных в ходе дискуссии проблем.

<https://www.pnp.ru/social/bondarev-sistema-kontrolya-vozdushnogo-prostranstva-rf-nuzhdaetsya-v-novykh-zakonakh.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2019.04.14; ПИЛОТ НОРМАЛЬНЫЙ: ЧТО НЕ ТАК С ПОДГОТОВКОЙ В ЛЕТНЫХ УЧИЛИЩАХ; ПО ДАННЫМ ГЕНПРОКУРАТУРЫ, ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ПО-ПРЕЖНЕМУ ДОМИНИРУЕТ СРЕДИ ПРИЧИН АВИАКАТАСТРОФ

10 апреля генеральный прокурор Юрий Чайка огласил на заседании Совета Федерации доклад о состоянии законности и правопорядка в стране за 2018 год. С законом и порядком во многих сферах по итогам выступления у нас непросто. Взять хотя бы авиацию, вопрос безопасности перевозок. По данным Генеральной прокуратуры, в большинстве авиакатастроф 2018 года виноват человеческий фактор, много вопросов к

обучению пилотов. Согласны ли с такими выводами сами летчики, как готовят специалистов к полетам – выясняли «Известия».

Обрушили результаты

Часть предполагаемого доклада утекла в СМИ еще накануне. Так, стало известно, что число авиационных происшествий в прошлом году выросло – с 885 в 2017 году до 905 в 2018-м. При этом количество жертв увеличилось почти в 2,5 раза – с 54 до 135. Если вспомнить, самые крупные авиакатастрофы произошли в начале года. В феврале в Раменском районе Московской области разбился Ан-148, выполнявший рейс Москва-Орск. На борту находились 65 пассажиров и 6 членов экипажа. Другая авиакатастрофа произошла в марте – на аэродроме Хмеймим в Сирии потерпел крушение транспортный самолет Ан-26, принадлежавший Министерству обороны. В результате погибли 39 военнослужащих – 33 пассажира и шесть членов экипажа.

«Установлено, что к основным причинам аварийности относятся несоответствие образования, полученного выпускниками авиаучилищ, требованиям авиакомпаний, отсутствие надлежащего контроля за исполнением государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации», – цитировало накануне «РИА Новости» фрагменты доклада генпрокурора.

Впрочем, 10 апреля сам Юрий Чайка озвучил проблему в несколько других формулировках и без статистики, но человеческий фактор все-таки признан доминирующим.

«Чтобы человеческий фактор перестал доминировать среди причин авиакатастроф, мы продолжили целевые проверки учебных заведений гражданской авиации. Установлены факты незаконной выдачи без проведения надлежащего обучения и тестирования членам экипажа сертификатов на знание английского языка, – уточнил Юрий Чайка. – Недостаточные языковые знания при полетах на международных линиях создают риски невыполнения команд диспетчеров, ставят под угрозу безопасность на воздушном транспорте. По инициативе транспортных прокуроров аннулировано свыше 290 подобных сертификатов, расследуется ряд уголовных дел об использовании подложных документов и о мошенничестве».

Из-за различных нарушений 425 пилотов отстранены от полетов, закрыто два авиационных учебных центра, а 160 пилотских свидетельств Росавиация и вовсе аннулировала. По словам генерального прокурора, чтобы повысить безопасность полетов «перед **Минтрансом** поставлен вопрос о совершенствовании системы обучения специалистов для гражданской авиации, принятии федеральных авиационных правил по этой части».

«Высший критерий истины – это практика. А практика какова? Обнаружены сотни пилотов, которые не имеют летной подготовки в учебных заведениях. Это криминал, за это надо сажать в тюрьму, они ничем не отличаются от террористов, с легкостью убьют хоть 100, хоть 300 человек, – говорит «Известиям» заслуженный пилот СССР, президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов. – Но минуточку, а где же соответствующие органы контроля и надзора за этими учебными заведениями? Где **Минтранс**, который обязан организовывать контроль? Почему появляются учебные центры, которые выпускают неподготовленных специалистов?»

Или конторы, продающие дипломы. Как тут не вспомнить историю из Подмосковья, где «пилот» Тарас Шелест с купленным дипломом умудрился пять лет просидеть за штурвалом самолета. И летал бы и дальше, если бы не выходка на рейсе Москва-Кипр в 2015 году. Переговариваясь с диспетчером во время захода в украинское пространство, Шелест внезапно воскликнул: «Слава Украине!» По прилете началась внутренняя проверка, тут и выяснилось: а пилот-то не настоящий! Точнее – не дипломированный, но ведь и правда летал – ни один инструктор-экзаменатор не заметил подвоха, самоучка

действительно набил руку на симуляторах и тренажерах. Самое удивительное, что Тарас Шелест, как пишет «Комсомольская правда», до сих пор летает... где-то на украинских авиалиниях. В России от любых полетов он отстранен навсегда.

Дорости до «Боинга»

По словам экспертов, выпускника летного училища едва ли можно назвать готовым специалистом. После выпуска приходится несколько месяцев «расти» до уровня штатного летчика авиакомпании. Так, еще в декабре в интервью РБК глава «Победы» Андрей Калмыков заявил, что система подготовки пилотов в России «полностью развалена»: летные училища выпускают мало пилотов, иногда им даже не сразу выдают дипломы – не хватает летных часов, а тех, кто все-таки получил документ, приходится доучивать за счет авиакомпании.

К слову, как пояснил «Известиям» один из бортпроводников, «Аэрофлот», например, заключает контракт с новобранцем как минимум на три года. Стоимость переобучения на Airbus – около 2 млн, которые высчитываются из зарплаты пилота на время действия контракта. За это время пилот изучает теорию, практику на тренажере на земле. Если все хорошо, допускают к полетам с инструктором. Если и этот этап пройден успешно, пилот вводится в строй и закрепляется за опытным командиром.

«С практикой в университете было тяжело, программа отлета заняла почти год, – говорит «Известиям» на условиях анонимности командир воздушного судна одной из авиакомпаний. 20 лет он пролетал бортинженером, а в 2010 году решил стать летчиком и в 2012 году окончил филиал Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. – Для выпуска надо было налетать стандартные 150 часов. Из них порядка 20 часов – на тренажере, здесь не было проблем, но остальное оказалось сложным. Я выпускался на самолете Ан-2, которых было всего несколько штук, и постоянно заканчивался бензин. Для сравнения: сейчас мы летаем 90 часов в месяц. Конечно, это разные виды работ, но по-хорошему можно было за два месяца налетать учебные часы».

После выпуска наш герой пришел в авиакомпанию, где самолетов Ан нет, зато есть Boeing и Airbus. И вчерашний выпускник снова сел за учебу. На переобучение, а точнее доучивание у нашего героя ушло 11 месяцев – имея опыт в авиации, сдавал экстерном все, что только можно было. Некоторые коллеги заняли место в кабине пилота только через 1,5 года, в каких-то авиакомпаниях этот путь короче – через шесть месяцев. По словам летчика, требования жесткие, причем у национального перевозчика они гораздо выше, чем у региональных.

«Национальный перевозчик очень серьезно относится к подготовке персонала – много проверок, тренажеров, – говорит пилот. – Хорошо бы, чтобы из училища пилот выпускался с подтвержденным уровнем английского языка, с сертификатом, который бы признавался Росавиацией и авиакомпаниями, – добавляет пилот. – А то приходишь, а тебе говорят: «А теперь нужен сертификат уровня ИКАО (Международной организации гражданской авиации. – Прим. ред.) не ниже 4-го уровня из 6».

«Учебные заведения находятся в тяжелейшем положении, – говорит Олег Смирнов. – Во-первых, у нас полностью исчезли отечественные самолеты, которые выполняют функцию учебных самолетов. Мы летаем на западной технике, а она дорогая, часто простаивает из-за отсутствия запчастей. Зарплата пилота-инструктора учебного заведения во всем мире равна средней заработной плате транспортных пилотов. У нас они получают крохи и при первом приглашении авиакомпании тут же уходят, потому что заработная плата на порядок выше».

Показатель эффективности

По мнению Олега Смирнова, причина авиакатастроф кроется не только в недостаточном уровне подготовки пилотов – мы не выполняем требования ИКАО.

« Есть приложение 19, которое указывает всем 192 государствам – членам ИКАО что конкретно необходимо делать для увеличения уровня безопасности полетов, – говорит Олег Смирнов. – Так одно из требований – назначить человека, высокого правительственного чиновника, ответственного за вопрос безопасности полета. Но такого у нас нет. Это же приложение диктует обязательность государственной программы обеспечения безопасности полетов – у нас ее тоже нет. Да, в 2008 году составлялась такая программа, но формально, перед проверкой ИКАО. На нее не выделялось финансирование и не указаны новые системы управления безопасности полетов, которые были рекомендованы и внедрены в государствах – членах ИКАО «.

Как поясняет Смирнов, этот же документ предписывает создать специальную систему, которая бы собирала в режиме онлайн всю информацию по летным происшествиям по всему миру и предпосылкам к ним.

«Соответствующие компетентные органы должны каждый день анализировать ситуацию и назначать профилактические меры – что сделать в собственной авиации, чтобы предотвратить катастрофы. Такой системы тоже нет», – подчеркивает эксперт. – Соединенные Штаты Америки по объемам перевозок – авиационная держава №1. Если в прошлом году мы перевезли 100 млн с небольшим, то американцы перевезли около 900 млн пассажиров. Представляете, насколько у них больше самолетов, пилотов, инженеров, аэропортов и ни одной катастрофы! Вот вам и показатель эффективности государственного регулирования. Гражданская авиация там тоже входит в ведение **Минтранса**, но авиационные правила пишет агентство воздушного транспорта (Федеральная авиационная администрация США. – Прим. ред.). А у нас пишет **Минтранс**. При том, что в нашем **Минтрансе** пилотов, если хорошенько поскрести, может быть, парочка и найдется в летном департаменте, а все остальные – «эффективные менеджеры». Есть и вопрос в целом к оценке авиапроисшествий – стоит ли учитывать все катастрофы, без разграничения на коммерческую авиацию (гражданскую) и общего назначения (малую)?

« В авиации общего назначения очень плохая ситуация, на нее приходится основная доля катастроф в прошлом году, – говорит Смирнов. – Весь мир эти понятия разделяет. Авиация общего назначения – авиация собственников. Это как на машине: хочешь жить – соблюдай правила. Не хочешь жить – купи права, убьешься сам и твоя семья. Самолет купил и считает, что он бога за бороду схватил, но на первом крутом вираже не справляется с управлением. Но это же другая авиация, нельзя это в кучу складывать «.

Не дело техники

Генеральный прокурор уже не первый раз пытается донести проблему безопасности полетов до всех компетентных органов. Так, в докладе по итогам 2013 года упоминается, что «территориальным управлением Росавиации к полетам допускались члены экипажей воздушных судов с неправоммерно выданными свидетельствами пилотов». «Системные недостатки выявлены в вопросах обучения авиационного персонала гражданской авиации и допуска его к работе» – а это выдержка из доклада за 2011 год.

«Мне непонятна философская сторона этого дела. Вот генеральный прокурор доложил и не первый раз. Но ведь сами члены Совета Федерации, их дети, жены летают с нами, на наших самолетах, и никто не реагирует, – удивляется Смирнов. – В воздухе над нами только высшая сила, природа – молнии, грозы... Больше «начальников» у нас нет. Не подготовлен – погибнешь сам и погибнут пассажиры «.

Не так давно глава «**Аэрофлота**» Виталий Савельев сокрушался: летом 2018 года компании не хватало более 60 командиров воздушных судов, пришлось даже обратиться к военным.

« У нас всегда был запасной вариант – военные пилоты, – говорит Олег Смирнов. – Весь мир пользуется их опытом, но для гражданской авиации их тоже нужно переучивать – аэродинамика одна и та же, а вот психология обеспечения безопасности полета другая.

Когда человек ощущает, что под ним бомба висит, это одно, а когда за твоей спиной 300 человек – это другое. Тем не менее резервом гражданской авиации всегда были летчики вооруженных сил. Только такому пилоту один совет: чтобы перейти в гражданскую авиацию и стать коммерческим пилотом, нужно знать в совершенстве английский язык не ниже 4-го уровня. Техника в основном западная, с каждым самолетом приходят десятки томов технической литературы, и все они на английском языке. Конструктор запрещает переводить эти документы на какой-нибудь другой язык, потому что тогда он снимает гарантию безопасности полета, так как при переводе могут быть ошибки «.

Говоря о человеческом факторе, нередко можно услышать: так исключите человека, пусть техника везет. Не зря по всему миру испытывают беспилотные автомобили, аэротакси... Пилот в принципе практически весь полет доверяет автоматике – только взлет и посадка требуют ручного управления.

« Дорога к беспилотному полету длинна. 300 лет придется ждать, прежде чем пассажир согласится летать без пилота, «гаранта», которому своя жизнь дорога, – говорит «Известиям» опытный пилот, вице-президент Профсоюза летного состава России Альфред Малиновский. – Не хватает налета именно ручного управления. Автоматика – это хорошо, но бывают случаи, когда приходится брать штурвал в руки. Вспомнить последнюю катастрофу Ан-148: судорожные, бестолковые действия – штурвал на себя, от себя, пикирование и катастрофа. Наш мозг устроен так, что даже если опытный летчик редко применяет навык ручного управления, то этот навык гаснет «.

Как восполнить опыт и не терять навык? По мнению Альфреда Малиновского, можно наладить производство для летных отрядов недорогих по сравнению с тренажерами программ – флайт симуляторов. Их можно установить дома на компьютере и оттачивать мастерство: считывать данные с приборной доски, отслеживать положение своего самолета, других воздушных судов, аэродромов, наземных ориентиров, вводить отказы и действовать по ситуации.

« За два года произошло около 2 тыс. кибератак, а сегодня данные самолета можно получать на компьютер, смартфон. Если кто-то вмешался в управление, что должен сделать летчик в такой ситуации? Выключить программу и взять штурвал в руки. А если на подкорке нет опыта, спасет он самолет? Нет, – говорит Малиновский. – Вот последний случай: британские летчики вместо Дюссельдорфа прилетели в Эдинбург. Экипаж даже не обратил внимания, куда ведет программа. А теперь представьте такого летчика, в полет которого вмешались хакеры-террористы – он ничего не поймет, прилетит туда, куда им нужно. Этот случай должен был потрясти весь авиационный мир, но не потряс. Хотя это даже не звоночек – колокол. И единственное спасение – опыт, закрепленный на подкорке «.

<https://iz.ru/866463/elena-motrenko/pilot-normalnyi-chto-ne-tak-s-podgotovkoi-v-letnykh-uchilishchakh>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.12; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ УСОМНИЛИСЬ В ОБЪЕКТИВНОСТИ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ

Неоднократные неудачные попытки поиска подрядчика реконструкции аэропорта Благовещенска могут быть связаны с необъективной оценкой стоимости работ, заявил губернатор Амурской области Василий Орлов на встрече с вице-премьером РФ Максимом Акимовым.

«В федеральном бюджете заложены средства. (. . .) Уже неоднократно объявлялся конкурс, но он не состоялся. Существует мнение, что в проектно-сметной документации занижена стоимость реализации проекта. Для нас это критически важный объект», – цитирует пресс-служба регионального правительства главу Приамурья.

В.Орлов отметил, что для региона очень важно, чтобы работы были начаты в текущем году, так как существующая взлетно-посадочная полоса (ВПП) не позволяет решить проблемы с качеством и доступностью авиаперевозок в Приамурье.

Как сообщалось, в марте ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (подконтрольно Росавиации) после двух неудачных попыток найти подрядчика реконструкции аэропорта Благовещенска объявило очередной конкурс, увеличив начальную цену с учетом дефлятора на 121 млн рублей. Цена контракта составляет 4,336 млрд рублей (включая НДС). Однако опять не поступило ни одной заявки.

Действующая ВПП и перрон аэропорта имеют высокую степень дефектности, система светосигнального оборудования аэродрома физически и морально устарела. Новая полоса позволит аэропорту принимать современные воздушные суда, что существенно улучшит транспортную доступность региона.

ВПП аэропорта Благовещенска была построена в 1962 году для нужд Минобороны, ее длина составляет 2,8 км, что создает ограничения для посадки некоторых типов воздушных судов. Аэропорт эксплуатирует ГУП «Аэропорт Благовещенск», находящееся в собственности региона.

ТАСС; 2019.04.12; ВОЛОДИН: НОВЫЙ АЭРОПОРТ В САРАТОВЕ МОГУТ ОТКРЫТЬ НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ СРОКА

Новый саратовский аэропорт может открыться на месяц раньше запланированного срока, в августе 2019 года, при условии своевременного финансирования, сообщил в пятницу журналистам спикер Госдумы Вячеслав Володин в ходе рабочей поездки в регион.

Строительство нового международного аэропорта – крупнейший инфраструктурный проект Саратовской области. Его возводят в районе села Сабуровка в 20 км от Саратова на основе государственно-частного партнерства в рамках программы «Развитие транспортной системы России». Общий объем инвестиций в строительство составляет более 20 млрд рублей, открытие запланировано на сентябрь 2019 года.

«Возможно, новый аэропорт Гагарин в Саратовской области будет открыт раньше установленного срока, а именно в августе 2019 года», – сказал Володин, уточнив, что это будет возможно, «если до конца апреля Минфином будут доведены лимиты финансирования до ФГКУ «Росгранстрой», подведомственного **Минтрансу РФ**».

Он также сообщил, что начало строительства участка трассы Шанхай – Гамбург в регионе запланировано на июнь 2019 года.

«В июне начнется строительство трассы Шанхай – Гамбург. На территории Саратовской области самый протяженный участок составляет порядка 700 км: начнется в Перелюбском районе и закончится в Турковском, – отметил Володин. По его словам, «это долгожданный проект», его «реализация начнется, достигнута договоренность».

Ранее сообщалось, что общая протяженность трассы Шанхай – Гамбург приблизится к 8,5 тыс. км, длина российского отрезка – около 2 тыс. км. Дорога пройдет через Китай, Россию, Белоруссию, Польшу и Германию. В России трасса должна пройти через Оренбургскую, Саратовскую, Тамбовскую, Липецкую, Брянскую и Смоленскую области. Строительство трассы позволит увеличить скорость доставки грузов из Европы в Азию почти в пять раз.

<https://tass.ru/ekonomika/6326787>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190412/1552626604.html>

<https://rg.ru/2019/04/12/reg-pfo/valentina-tereshkova-rasskazala-kak-gagarin-ugoshchal-ee-iablokami.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.04.12; ИЗ АСТРАХАНИ В КАЗАХСТАН ОТКРЫВАЮТ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ

В конце апреля открывается регулярное авиасообщение по новому международному маршруту Атырау – Астрахань. По словам врио губернатора региона Сергея Морозова, статус аэропорта Астрахани и уровень его оснащённости даёт прекрасные возможности для дальнейшего расширения географии полётов как межрегиональных, так и международных.

Этот год стал для астраханского аэропорта поистине годом открытий. 21 января заработали сразу два новых авианаправления: из Астрахани теперь можно улётеть в Ростов-на-Дону и Сочи. Это произошло по инициативе Сергея Морозова и благодаря федеральной программе субсидирования пассажирских авиаперевозок при софинансировании из региональной казны.

Спустя всего два месяца прямое авиасообщение из Астрахани наладили с Казанью. Вопрос о возобновлении авиасообщения был поднят во время визита главы области в Татарстан в ноябре прошлого года. И 3 апреля в аэропорту встречали первых пассажиров рейса Казань – Астрахань. Из столицы республики прибыла делегация во главе с министром транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Ленаром Сафиним и представители казанских СМИ.

- Состоялось замечательное событие. Открытие прямого авиасообщения между нашими регионами – один из пунктов соглашения о сотрудничестве, которое мы подписали с президентом Татарстана, – отметил, встречая гостей, Сергей Морозов. – Ради блага наших жителей мы готовы и дальше развивать и укреплять связи между Астраханской областью и Татарстаном.

И вот теперь новый маршрут – Астрахань – Атырау. Первый рейс запланирован на 27 апреля. Полёты будут осуществляться по вторникам и субботам на современных самолётах Bombardier Q400 NextGen. В пути пассажиры проведут около 50 минут.

А уже в мае планируется возобновить авиасообщение с Баку. Также рассматривается возможность открытия рейсов в Краснодар и Санкт-Петербург.

Справка

В январе – марте 2019 года международный аэропорт Астрахани обслужил 128,9 тысячи пассажиров, что больше показателя аналогичного периода 2018 года на 6,5 процента. На внутренних воздушных линиях обслужено 118,2 тысячи пассажиров (рост на 5,8 процента), на международных – 10,6 тысячи (рост на 14,4 процента).

<https://rg.ru/2019/04/12/reg-ufo/iz-astrahani-v-kazahstan-otkryvaiut-priamye-aviarejsy.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; АЭРОФЛОТ И РОССИЯ УДОСТОЕНЫ ПРЕСТИЖНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРЕМИЙ

Аэрофлот получил престижную премию 2019 PAX International Readership Awards, которой отмечают авиакомпании всего мира и их поставщики за обеспечение наиболее комфортных условий и услуг для пассажиров., сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

Награда присуждена в номинации «Лучший набор бизнес-класса в Европе».

Учредитель премии – американский журнал PAX International – авторитетное издание о бортовом сервисе, интерьерах воздушных судов, а также системах развлечений и интернет-технологиях на борту.

«Дорожный набор был разработан **Аэрофлотом** в сотрудничестве с компанией АК-Service – лидером рынка бортовой сервисной и санитарно-гигиенической продукции для воздушного и железнодорожного транспорта. Повышение качества дорожных наборов и расширение их линейки – одна из ключевых инициатив **Аэрофлота** по совершенствованию сервиса, в том числе в классе Бизнес. Таким образом авиакомпания успешно укрепляет свои позиции на глобальном рынке авиаперевозок.

В частности, **Аэрофлот** подтвердил лидерские позиции в глобальной авиации, победив в двух номинациях мирового этапа World Travel Awards 2018 – «Лидирующий авиационный бренд» и «Лучший бизнес-класс», – говорится в пресс-релизе.

Лауреатом премии TravelPlus Airline Amenity Bag Awards стала входящая в группу **Аэрофлот** авиакомпания «Россия».

Премия TravelPlus Airline Amenity Bag Awards была учреждена британским туристическим изданием TravelPlus в 2006 году с целью выявления «превосходных» дорожных и детских наборов, спальных костюмов и прочих аксессуаров, которые играют одну из решающих ролей в формировании впечатления от полета у путешественников. Комитет премии принимает решения независимо от каких-либо коммерческих организаций, фондов, гильдий или ассоциаций, а главным критерием оценки номинантов является мнение пассажиров. TravelPlus Airline Amenity Bag Awards – ежегодная международная премия, которая оценивает достижения авиакомпаний в разработке и дизайне дорожных наборов для более чем 20 различных категорий пассажиров. Всего в этом году в номинации были представлены тревэл-наборы 22 авиакомпаний со всего мира, церемония награждения состоялась в Гамбурге на прошлой неделе.

«Экспертная комиссия решила, что детские дорожные наборы «России» были разработаны исходя из действительных потребностей юных пассажиров и содержат в себе все необходимое для того, чтобы полет прошел максимально незаметно. Детский набор в исполнении «России» – это стильный рюкзачок, выполненный в фирменных серо-красных цветах авиакомпании. Внутри рюкзака – яркий и занимательный набор для творчества и игр: авиационное домино, игра-пазл, цветные карандаши и уникальная познавательная книжка-раскраска с логическими задачками, ребусами и кроссвордами.», – говорится в пресс-релизе.

<https://ria.ru/20190412/1552651617.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-poluchil-premiyu-za-luchshii-dorozhnii-nabor-biznes-klasse-v-Evrope-2019-04-12/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.04.12; КАК СНИЗИТЬ АВИАТАРИФЫ?; АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ ВИДЯТ РЕСУРСЫ ДРУГ У ДРУГА

И так, как снизить авиатарифы? Об этом рассуждают генеральный директор УК «Аэропорты Регионов» Евгений Чудновский и генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Павел Пермяков.

Дешев ли наш авиапродукт?

- Сейчас авиаотрасль пассажирских перевозок находится в очень хорошем состоянии, – коротко характеризует ситуацию Павел Пермяков. – В стране создана одна из самых эффективных отраслей авиационных пассажирских перевозок. Основным аргументом такой оценки с точки зрения руководителя авиаперевозчика является способность эксплуатантов выдавать потребителю продукт международного стандарта. Качество авиаперевозки – это не вкус продуктов, предоставляемых на борту. На самом деле, качество авиаперевозок имеет две характеристики: безопасность и регулярность.

Сегодня российские авиакомпании выдают качественный продукт по низким ценам, считает представитель ЮТэйр. Понимая, что отношение к ценовому фактору россиян достаточно субъективно, он обратился к расчетам ИАТА. Так, по статистике, средняя стоимость пассажира-километра равна 10 центам США. Это 6,5 руб. Российским эксплуатантам удастся продавать пассажира-километр за 4 руб. Это на 40% ниже среднемирового уровня. Но даже при такой эффективности сегодня коэффициент авиационной подвижности населения у нас меньше, чем в развитых странах, – меньше единицы, в США – свыше трех.

Отчего так сложилось, известно. Если авиатарифы у нас ниже на 40%, то зарплаты – гораздо ниже. И реальная стоимость билета, если судить по платежеспособности населения, очень высока.

- Для того чтобы нам дальше продолжать эффективно двигаться в направлении развития, нужно больше работать над своей затратной базой, – считает Павел Пермяков. – Давайте подумаем: у нас есть 4 руб., которые авиакомпании берут с пассажира за пассажиро-километр. Прибыли у нас нет – вся эта сумма относится к себестоимости. Из этих 4 руб. 1 руб. с плюсом – это затраты на топливо. Учитывая, что сегодня мы покупаем авиатопливо на международном рынке, по международным ценам, возможностей снижения по этой статье затрат не наблюдается. Единственное, что нам могли бы предложить, – это субсидирование. Но вряд ли на это стоит надеяться. Техническое обслуживание самолетов. Здесь мы покупаем услуги также по международным ценам. Никаких поблажек и преференций ожидать не приходится. Среднемировые тарифы приходятся на затраты по приобретению и поддержке IT-систем, оплату работы пилотов.

Если смотреть на общую картину расходов эксплуатантов, то серьезный потенциал дальнейшего снижения себестоимости наблюдается только в аэропортовом сегменте, убежден Павел Пермяков. Так, по его расчетам, из 4 руб. – 1 руб. авиакомпании тратят на аэропортовые услуги. То есть когда пассажир покупает билет за 4 тыс. руб., он должен понимать, что 1 тыс. уходит на аэропорт.

Как оптимизировать рубль?

- Как нам оптимизировать этот рубль? – задается вопросом руководитель ЮТэйр. За вопросом следует пояснение. Есть целый ряд рычагов. Один из них – аэропорты. Это естественная монополия. По их отчетности видно, что они снимают монопольную ренту. Поэтому какого-то рода антимонопольное регулирование здесь может помочь. Сегодня аэропорты как естественная монополия находятся в менее жестких условиях с точки зрения конкуренции, с которой связана операционная эффективность. Далее мы говорим про инвестиции в аэропортовую инфраструктуру. Складывается впечатление, что сегодня многие аэропорты напоминают Тадж-Махалы. Инвестируются очень серьезные деньги в дворцы. Нужны ли они стране? Не лучше ли строить хрущевки, типовые панельки? Это отразится на снижении цены на билет. Но сегодня этим никто не обеспокоен. Видимо, инвесторам выгодны большие, дорогие капитальные проекты.

Павел Пермяков видит решение в более жестком монопольном регулировании, снижении капитальных затрат, увеличении операционной эффективности аэропортов. Возможно, есть и другие ресурсы в аэропортовом рубле. Если правильно заниматься этим направлением, то рубль может превратиться в полтинник. А это значит, что цена билета для пассажира снизится на 500 руб., и мы быстрее придем к международным стандартам авиаподвижности населения.

Ресурс – в увеличении пассажиропотока

- Мы постоянно обсуждаем с авиакомпаниями в Федеральной антимонопольной службе тему золотых унитазов и Тадж-Махалов, – говорит Евгений Чудновский. – Коллега из Германии рассказал мне о целой системе поддержания операционной продолжительности работы аэропортовой инфраструктуры. Это капиталоемкая задача, определяющая не качество апельсинового сока, подающегося в аэропортовых закусочных и на бортах лайнеров, а качество и непрерывность работы всей системы управления. За всем этим стоят большие операционные затраты. Если вы хотите, чтобы аэропорт однажды не закрылся и не испортил все расписания, то поймете, что затраты на земле напрямую связаны с налетом, соблюдением графиков полетов и в конечном счете с доходом эксплуатантов. Именно для этого существуют операторы, деятельность которых регулирует Росавиация.

На поддержание собственной деятельности аэропортов, ее резервирование требуются немалые деньги. Случиться может что угодно. И пример «ледяного дождя» не единственное испытание.

Касательно инфраструктуры Евгений Чудновский заметил, что никто не собирается строить дворцы и замки. По его мнению, ФАС в рамках регулирования тарифов все видит. В авиации есть некий уровень обслуживания пассажиров. Многие инвесторы вкладываются в аэропортовые проекты категории С (уровень комфортности обслуживания авиапассажирских перевозок по стандарту ИАТА). Данный стандарт регламентирует площади, время ожидания на каждом технологическом цикле, что сказывается на масштабах проекта аэровокзального комплекса. Архитектурные решения, по мнению Евгения Чудновского, могут стоить недорого.

Тем не менее гендиректор соглашается, что оптимизироваться надо, но она, оптимизация, завязана на увеличении пассажиропотока.

- Я уверен, что все аэропорты имеют системы мотивации, когда на каждую дополнительную частоту полетов или на новое направление предлагаются огромные скидки, – говорит Евгений Чудновский. – Практически все аэропортовые затраты постоянны. Переменных затрат немного, потому что мы вынуждены содержать всю эту инфраструктуру, включая ВПП. А требования к взлетным полосам едины, что в столице, что в провинции. Но в Екатеринбурге пассажиропоток 6 млн, а в Шереметьево – все 40 млн, при том что затраты на обслуживание полос равные.

Ищите резервы и у себя

Движение авиакомпаний и аэропортов навстречу друг другу необходимо, отмечает Евгений Чудновский. И аэропорты стараются идти в этом направлении.

Гендиректор вполне справедливо предлагает эксплуатантам перемещаться из Москвы в аэропорты, где есть огромное количество неиспользуемых мощностей, которые местные аэропорты готовы отдавать почти даром и увеличивать там пассажиропотоки.

В свою очередь Евгений Чудновский не удержался от критических стрел относительно высказываний Павла Пермякова.

- Интересная оптимизация, – говорит он, – когда эксплуатанты не могут оптимизировать ни расходы по топливу, ни по приобретению самолетов...

Отрицательно высказался гендиректор УК и в отношении фигуральной тысячи рублей в авиатарифе. По его мнению, в том же аэропорту Внуково стоимость обслуживания бортов в разы меньше названной. Кроме того, он не исключил перспективы введения уже в этом году отрицательного акциза на авиакеросин (то есть того самого субсидирования, на которое не надеется представитель ЮТэйр).

Думать стратегически

- Если мы общими усилиями снизим затраты и, соответственно, стоимость билета на 500 руб., то добавим пассажиров, – убежден Павел Пермяков.

– Это, конечно, сократит нашу общую прибыль. Поэтому текущие игроки не заинтересованы в таком сценарии. Но заинтересованы страна, отрасль и общая наша конкурентоспособность.

Нам нужно задуматься о системе регулирования, которая будет стимулировать конкуренцию, снижение тарифов, что выгодно для пассажиров, число которых сразу увеличится. Мы видим, что 99% из них не готовы платить ничего лишнего. Людей, которым нужны премиальные услуги, очень мало. Остальным требуется дешевая цена, самая низкая, которая есть. У нас у всех, безусловно, своя правда. Но если думать стратегически, то наша задача – совместно выдавать еще более дешевую и безопасную услугу. Думаю, что у нас есть большой потенциал для этого.

От редакции. Послевкусие от этой полемики осталось противоречивым. С одной стороны, приятно желание сторон, путь пока вербальное, двигаться в одном направлении – сокращения издержек и, соответственно, снижения авиатарифов. Примечательно, что они

видят, где таятся резервы. Но, с другой стороны, взоры устремлены не на себя, а на партнеров по общему бизнесу. Соблюдается принцип «табачок врозь»... Как и чем заинтересовать игроков в обоюдном стремлении к решению стратегической задачи, упомянутой Павлом Пермяковым, в котором заинтересованы «страна, отрасль и общая наша конкурентоспособность»? И возможно ли это с точки зрения регулятора? Будет ли успешно решена одна из гвоздевых проблем нашей гражданской авиации – создание региональных маршрутов, минуя Москву?

И еще важно, чтобы средства от «оптимизации» пошли именно на снижение тарифов. И здесь возникают большие сомнения.

Вспомнилась мизансцена с участием президента Союза транспортников России Виталием Ефимовым на участке NAIS. Она касалась перманентной темы отмены НДС на региональные авиамаршруты. Президент СТР прямо спросил у руководителя одной из наших северных авиакомпаний: «Скажем, отменят НДС, а вы снизите настолько же свои тарифы?». В ответ руководитель только растерянно улыбнулся...

ФАКТ Российским эксплуатантам удается продавать пассажиро-километр за 4 руб. Это на 40% ниже среднемирового уровня. Но даже при такой эффективности сегодня коэффициент авиационной подвижности населения у нас меньше, чем в развитых странах, – меньше единицы, в США – свыше трех.

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.04.13; КТО ПОЛУЧИТ ЛЬГОТЫ НА АВИАБИЛЕТ?

Говорят, льготным авиаперевозкам с Дальнего Востока добавляют субсидии еще на 2,5 млрд рублей. Скажется ли это на цене билетов на Камчатку?

Отвечает замдиректора Института актуальной экономики Иван Антропов:

- Действительно, распоряжение о выделении 2,5 млрд рублей из резервного фонда правительства РФ подписано премьером **Медведевым**. Вообще же программа субсидированных перелетов с ноября 2018 г. действует круглый год на 134 маршрутах. Но получить льготный билет могут лишь особые категории граждан. А именно: многодетные семьи, молодежь до 23 лет, мужчины старше 60 и женщины старше 55 лет, инвалиды 1-й группы и сопровождающие их лица, инвалиды с детства 2-й и 3-й групп, а также сопровождающие детей-инвалидов 1-й группы. Уточнить маршруты льготных перевозок можно на сайте Росавиации, а список необходимых документов для получения скидки – в кассе той авиакомпании, услугами которой вы планируете воспользоваться.

http://www.aif.ru/money/mymoney/kto_poluchit_lgoty_na_aviabilet

ТАСС; 2019.04.12; СУД УДОВЛЕТВОРИЛ ИСК К «ПОБЕДЕ» О ПРОВОЗЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО ОРУЖИЯ

Щербинский суд Москвы удовлетворил требования заместителя Московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном транспорте и признал незаконным запрет авиакомпании «Победа» на перевозку зарегистрированного оружия, боеприпасов и патронов на борту ее самолетов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе суда.

«По иску заместителя Московского прокурора по надзору за исполнением закона на воздушном транспорте вынесено решение о признании действий ООО «Авиакомпания «Победа» по установлению запрета на перевозку оружия, боеприпасов и патронов к нему на их воздушных судах незаконными. Суд обязал авиакомпанию привести правила перевозки в соответствие с требованиями в части положений о провозе оружия, боеприпасов и патронов», – сказала пресс-секретарь суда Светлана Ехтанигова.

Прокурор, ссылаясь на нормы действующего законодательства, просил суд признать незаконными действия авиакомпании по установлению запрета на перевозку оружия, боеприпасов и патронов к нему на бортах ее воздушных судов и обязать авиакомпанию «Победа» привести правила перевозки в соответствие с требованиями ФАП-82 (приказ

Минтранса РФ от 28 июня 2007 года «Об утверждении федеральных авиационных правил») в части положений о провозе оружия, боеприпасов и патронов к нему. Согласно пункту 196 ФАП-82, воздушная перевозка оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, которые запрещают перевозить технические инструкции, осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации и нормативными правовыми актами РФ. К перевозке такие грузы принимаются только классифицированными, идентифицированными, упакованными, маркированными и документально оформленными в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации и нормативных правовых актов РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6329281>

ТАСС; 2019.04.12; UTAIR СЭКОНОМИТ 10 МЛН РУБЛЕЙ С ПОМОЩЬЮ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ ТАЛОНОВ

Авиакомпания Utair сэкономит 10 миллионов рублей на бумаге и принтерах для бумажных посадочных талонов. Международный аэропорт Сургута (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) стал одним из первых, где установили оборудование считывания штрих-кодов у входов в «чистую зону», сообщили в пятницу журналистам в пресс-службе авиакомпании.

«Utair сможет сэкономить в Сургуте 10 млн рублей на бумаге и принтерах для посадочных талонов. Мы рады, что одна из важнейших воздушных гаваней авиакомпании в срочном порядке установила новейшее оборудование. Электронные посадочные талоны также существенно экономят время пассажиров при прохождении служб авиационной безопасности и выходе на посадку», – цитирует пресс-служба слова президента «Ютэйр – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

В авиакомпании пояснили, что международный аэропорт города Сургут один из первых установил оборудование считывания штрих-кодов у входов в «чистую зону». «С начала апреля возможность использовать электронные посадочные талоны появилась у пассажиров Utair, путешествующих на внутренних рейсах авиакомпании», – отметили в компании.

Пермяков уточнил, что пассажиры международных рейсов смогут воспользоваться электронными посадочными в аэропорту Сургута к осени 2019 года.

24 февраля 2019 года вступил в силу приказ министерства транспорта РФ, согласно которому авиапассажиры в России могут отказаться от использования бумажного посадочного талона и использовать электронные в тех аэропортах, которые готовы обеспечить такую возможность.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2018 году перевезла 7,9 млн пассажиров. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ural-news/6327503>

ТАСС; 2019.04.14; ЭКСКУРСИОННЫЙ АВТОБУС С ДЕТЬМИ СЪЕХАЛ В КЮВЕТ НА ТРАССЕ ПОД ТУЛОЙ

Экскурсионный автобус, следовавший из Рязани в Орел, съехал в кювет и опрокинулся на бок на трассе «Калуга – Рязань» в Ленинском районе Тульской области вечером в воскресенье. По предварительным данным в автобусе находилось 40 детей, пятеро сопровождающих и два водителя, медпомощь понадобилась только одному взрослому пассажиру, сказали ТАСС в пресс-службе регионального управления МВД.

«Авария произошла около 21:35 мск сегодня на 131 км трассы «Калуга – Тула – Михайлов – Рязань». Автобус Mercedes ехал из Рязани в Орел, съехал в кювет и опрокинулся на бок.

В салоне находилось 40 детей, пятеро сопровождающих и два водителя. Пострадавших среди детей нет, одной из сопровождающих женщин помощь оказана на месте», – сказали в пресс-службе.

На месте работают сотрудники ГИБДД, по факту аварии проводится проверка.

По данным пресс-службы правительства региона, губернатор Алексей Дюмин выехал на место происшествия. Также он поручил начальнику регионального управления МЧС Владимиру Кию организовать доставку пассажиров в Орел и оказать всю необходимую помощь.

«Предварительно, принято решение разместить детей в гостинице в Туле, затем будет организована их отправка домой», – сказали ТАСС в пресс-службе правительства.

В свою очередь в МЧС сообщили, что во время ДТП в автобусе ехал 41 ребенок, семь сопровождающих и два водителя.

<https://tass.ru/proisshestiya/6333662>

РБК; 2019.04.13; В НОРВЕГИИ АВТОБУС С МОРЯКАМИ ИЗ РОССИИ ПОПАЛ В ДТП

В Норвегии автобус с 22 российскими моряками попал в ДТП. Об этом РБК сообщили в генконсульстве России в Киркенесе.

По информации полиции Финнмарка, в субботу 13 апреля, около 12:00 по местному времени (13:00 мск) автобус, в котором находились 22 российских моряка, следующий из Ботсфьорда в Вадсе для замены экипажа траулера, попал в ДТП.

Так, в результате сложных погодных условий под действием сильного ветра съехал с дорожной трассы в кювет в 12 км. от Ботсфьорда. Пассажиры автобуса пытались вызвать помощь, однако их мобильные устройства не действовали из-за непогоды.

Сотрудники местного отделения Красного Креста, после проведения рабочей инспекции, заметили российских моряков и оказали им необходимую помощь вместе с аварийно-спасательными службами.

Пострадавших в результате инцидента нет, однако из-за длительного пребывания на морозе пассажиры автобуса замерзли. Позднее автобус возобновил рейс.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cb36f4b9a7947c28a48d3a4>

ВЕСТИ; 2019.04.13; БОЛЕЕ 10 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ В БУРЯТИИ

В Бурятии на участке Восточно-Сибирской железной дороги сошли с рельсов 13 грузовых вагонов с угольной пылью. Пострадавших в результате происшествия инцидента нет.

Поскольку сход вагонов произошел на ведомственной железнодорожной ветке, не используемой для перевозки пассажиров, на движение пассажирских поездов инцидент не повлиял, передает ТАСС. В настоящее время выясняются причины и обстоятельства случившегося.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3137114>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.12; НА КУБАНИ УПАЛ ЛЕГКОМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ, ПИЛОТ ГОСПИТАЛИЗИРОВАН

Легкомоторный самолет упал в Отрадненском районе Кубани, пилот в состоянии средней тяжести госпитализирован, сообщает ГУ МЧС по Краснодарскому краю.

«В 13.15 мск 12 апреля от оперативного дежурного ЕДДС муниципального образования Отрадненский район поступило сообщение о том, что между хутором Романчуков и хутором Стукановский произошло падение частного легкомоторного самолета. В результате падения пострадал один человек (пилот), госпитализирован в Отрадненскую ЦРБ, состояние средней степени тяжести», – сообщает пресс-служба регионального главка спасательного ведомства.

Отмечается, что на место падения самолета направлены службы экстренного реагирования.

Следователи организовали проверку после падения легкомоторного самолета в Краснодарском крае, сообщили РБК в Южном следственном управлении на транспорте СК.

«Проводим проверку. Он [пострадавший] доставлен в больницу. По предварительным данным, в результате неисправности закрылок [самолет] совершил аварийную посадку», – заявили в ведомстве.

По данным регионального ГУ МЧС, частный легкомоторный самолет упал в Отрадненском районе Кубани. Пилота госпитализировали в состоянии средней степени тяжести.

В конце марта на озере Кубенское в Вологодской области разбился легкомоторный самолет R-20M «Птенец-3», пилот погиб. Следователи возбудили по факту произошедшего уголовное дело. По данным СК, самолет мог упасть из-за неисправности, ошибки пилотирования или погодных условий.

<https://ria.ru/20190412/1552641480.html>

ВЕСТИ.РУ; 2019.04.12; МЕТЕЛЬ СТАЛА ПРИЧИНОЙ МАССОВОГО ДТП ПОД НОРИЛЬСКОМ

По меньшей мере восемь автомобилей, в том числе автобус и маршрутка, столкнулись на заметенной метелью дороге на севере Красноярского края. Последствия массового ДТП сняли на видео.

Все началось с того, что около 8 часов утра 12 апреля на дороге Норильск – Алыкель столкнулись две легковушки. Пока водители оформляли бумаги, налетела метель, резко ухудшилась видимость и в результате в аварию попали еще четыре машины, пассажирский автобус и микроавтобус.

В ДТП, по данным инспекторов, никто не пострадал, хотя транспортные средства получили серьезные повреждения. Сорокакилометровый отрезок дороги, ведущий к аэропорту Норильска, на протяжении нескольких часов был закрыт, экипажи ДПС с мигалками сопровождали попавших в непогоду водителей.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3136856>

[Вернуться в оглавление](#)