



Ежедневный мониторинг СМИ

29 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.04.29; ПОЙДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ: РФ ВЛОЖИТ МИЛЛИАРДЫ ДОЛЛАРОВ В ЕВРАЗИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ; НА ФОРУМЕ В КИТАЕ ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ЗАРУБЕЖНЫХ ЛИДЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ	3
ИНТЕРФАКС; 2019.04.28; ПУТИН: РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАДАЧ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ РФ ДАСТ СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ДЛЯ ЕВРАЗИЙСКОГО РЕГИОНА	4
ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; ПУТИН: ВХОЖДЕНИЕ КИТАЯ В «АРКТИК СПГ 2» НЕ ПОМЕШАЕТ ПЕРЕГОВОРАМ ПО ТРУБНОМУ ГАЗУ, РЫНОК СЪЕСТ ВСЕ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.04.27; СИ ЦЗИНЬПИН ПОДВЕЛ ИТОГИ ВТОРОГО ФОРУМА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»	5
ИНТЕРФАКС; 2019.04.28; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РЯД ПОРУЧЕНИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ.....	6
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ВЛАДИСЛАВ ГУРДЖИ, ЕВГЕНИЯ ОСТАПЕНКО; 2019.04.26; КОМФОРТНЫЙ ПУТЬ ДО СТОЛИЦЫ. В ИВАНТЕЕВКЕ ОТКРЫЛИ РАЗВОРОТНУЮ ЭСТАКАДУ НА ЯРОСЛАВСКОМ ШОССЕ	7
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕВГЕНИЯ ОСТАПЕНКО; 2019.04.26; «РАЗВЯЗЫВАЕМ ВСЕ УЗЛЫ». НОВАЯ РАЗВЯЗКА В КРАСНОГОРСКЕ РЕШИЛА ПРОБЛЕМУ С ПРОБКАМИ.....	7
ТАСС; 2019.04.27; РОССИЯ И ТУНИС ГОТОВЯТСЯ ПОДПИСАТЬ СОГЛАШЕНИЕ ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ	8
ВЕДОМОСТИ; КИРИЛЛ ЯНКОВ; 2019.04.29; КАЗАНЬ ИЛИ ПЕТЕРБУРГ: КУДА НАПРАВИТЬ ВСМ; ЭКОНОМИСТ КИРИЛЛ ЯНКОВ ПРЕДЛАГАЕТ НЕ ПРОТИВОПОСТАВЛЯТЬ ДВА ПРОЕКТА, А ДОПОЛНИТЬ ОДИН ДРУГИМ.....	9
ТАСС; 2019.04.27; РОССИЯ ДОПУСКАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТЫКОВКИ СЕВМОРПУТИ С «МОРСКИМ ШЕЛКОВЫМ ПУТЕМ».....	11
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.04.27; ДОЛГАЯ ДОРОГА К МОРЮ	12
ТАСС; 2019.04.26; КОМПЛЕКСЫ ФИКСАЦИИ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ ЗАПУСТЯТ В РАБОТУ В МАЕ.....	14
ТАСС; 2019.04.26; ГУБЕРНАТОР: В 2019 ГОДУ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 916 КМ ДОРОГ И 11 МОСТОВ.....	15
ТАСС; 2019.04.27; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОЦЕНИТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ИЗМЕНЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ В ПОЛЬЗУ ЭКСПОРТА	15
ТАСС; 2019.04.26; МИНПРОМТОРГ РФ ПОДГОТОВИТ ДОКЛАД О СТРАНАХ, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОН	16
РИА НОВОСТИ; 2019.04.28; В ЕС ВСЕ ЧАЩЕ МОЖНО СТОЛКНУТЬСЯ С ХАМСТВОМ НА ДОРОГАХ, ЗАЯВИЛ ЭКСПЕРТ	16
РИА НОВОСТИ; 2019.04.26; СИЛУАНОВ РАССКАЗАЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ РОССИИ К ПРОЕКТУ «ЛЕДЯНОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ».....	18
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.04.29; «НЕТ НИ У КОГО ТАКОЙ ЗАДАЧИ – УВОЛИТЬ ГУБЕРНАТОРА»; МИНИСТР ЭКОНОМИКИ МАКСИМ ОРЕШКИН О НОВОЙ СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ РАБОТЫ ГЛАВ РЕГИОНОВ	18

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.04.29; ЗЕРНО ДОРОСЛО ДО ТРЕЙДИНГА; ПРОИЗВОДИТЕЛИ РЕШИЛИ САМИ ЗАНЯТЬСЯ ТОРГОВЛЕЙ	23
ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.04.29; «ЗЛОСТНЫЕ НАРУШИТЕЛИ НЕ МОГУТ ОТВЕЧАТЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДРУГИХ»; НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД РОССИИ РОМАН МИШУРОВ – О СОЗДАНИИ БАЗЫ НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ И СРОКАХ ВНЕДРЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ПРАВ	23
ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.29; КТО ВЫИГРАЛ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ ЦЕН НА БЕНЗИН; ПОПЫТКИ СДЕРЖИВАТЬ РОСТ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РОЗНИЦЕ ОБОЙДУТСЯ БЮДЖЕТУ В ТРЕТЬ СУММЫ, КОТОРУЮ ГОСУДАРСТВО РАССЧИТЫВАЛО ПОЛУЧИТЬ ОТ НЕФТЯНИКОВ НА МАЙСКИЕ УКАЗЫ	25
ТАСС; 2019.04.26; ОКОЛО 200 ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИЛИ ЛИЦЕНЗИИ НОВОГО ОБРАЗЦА	26
ТАСС; 2019.04.26; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ СНИЖЕН В ПРИАМУРЬЕ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАШИН МОЩНОСТЬЮ НЕ БОЛЕЕ 150 Л.С.	26
ТАСС; 2019.04.26; ДОРОЖНИКИ ДО НАЧАЛА МАЯ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 3 КМ ТРАССЫ К АЭРОПОРТУ «БАЙКАЛ».....	27
ТАСС; 2019.04.26; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБХОДА В ПЕРМИ ОБОЙДЕТСЯ РЖД В 25 МЛРД РУБЛЕЙ	27
ТАСС; 2019.04.26; РЖД НАЗНАЧИЛИ НА ЛЕТО БОЛЕЕ 500 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ	28
ТАСС; 2019.04.26; ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РАЗВИТИЕ ОЖД ЗА I КВАРТАЛ СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ	28
ТАСС; 2019.04.26; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ДО 5 ТЫС. ЦИСТЕРН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ ИЗ РФ ЗАПАДНЫМ ПОКУПАТЕЛЯМ.....	29
ТАСС; 2019.04.26; НОВЫЙ ТАРИФ НА УСЛУГИ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕ ОТРАЗИТСЯ НА СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА НА МЦК.....	29
ТАСС; 2019.04.26; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ АУКЦИОН ПО ПРОДАЖЕ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ЛЕТОМ 2019 ГОДА.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; БЮДЖЕТНАЯ ПОДДЕРЖКА СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ СОСТАВИТ 28,8 МЛРД РУБ. – ТРУТНЕВ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.04.28; ОПЫТНЫЙ МС-21 СОВЕРШИЛ ПЕРЕЛЕТ ИЗ ИРКУТСКА В УЛЬЯНОВСК.....	31
РИА НОВОСТИ; 2019.04.28; ОПУБЛИКОВАНО ВИДЕО ПОЛЕТА ОПЫТНОГО ОБРАЗЦА ЛАЙНЕРА МС-21-300	31
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.29; ГОСАВИАЦИЮ ПРОСЯТ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ВЗЛЕТ; ДОЛГ БЮДЖЕТА ПЕРЕД АЭРОПОРТАМИ ПРЕВЫСИЛ 1 МЛРД РУБЛЕЙ.....	31
ТАСС; 2019.04.26; ГРУЗИНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ MUWAY AIRLINES СОВЕРШИЛА ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЗ ТБИЛИСИ В МОСКВУ	32
ТАСС; 2019.04.26; КОМПАНИЯ «АЛРОСА» ЗАПУСКАЕТ СУБСИДИРОВАННЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ЯКУТИИ В СОЧИ, АНАПУ И СИМФЕРОПОЛЬ	33
ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.04.29; САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ AZUR AIR ПРИЛЕТЕЛ В НОВОСИБИРСК ИЗ ТАИЛАНДА С 11-ЧАСОВОЙ ЗАДЕРЖКОЙ	33
РИА НОВОСТИ; 2019.04.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ПОСАДКИ РЕЙСА МОСКВА – ПАРИЖ В КАЛУГЕ	33

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.04.29; ПОЙДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ: РФ ВЛОЖИТ МИЛЛИАРДЫ ДОЛЛАРОВ В ЕВРАЗИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ; НА ФОРУМЕ В КИТАЕ ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ЗАРУБЕЖНЫХ ЛИДЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

России необходимо использовать возможности для евразийского развития, которые предлагает китайская инициатива «Один пояс – один путь». К такому выводу пришли опрошенные «Известиями» эксперты, комментируя итоги завершившегося в Пекине одноименного международного форума. **Владимир Путин** призвал зарубежных лидеров к всеобщему сотрудничеству в целях развития евразийского пространства. Россия, по его словам, намерена инвестировать сотни миллиардов долларов в различные проекты. Речь идет, например, о модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали, развитии Северного морского пути и постройке новых СПГ-заводов. Кроме того, российский лидер предложил создать единое цифровое пространство на Евразийском континенте.

Главным событием завершающего дня форума «Один пояс – один путь» (ОПОП) стало заседание круглого стола с участием председателя КНР Си Цзиньпина, Владимира **Путина** и лидеров других стран. Основной темой выступления президента РФ стало развитие транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры для обеспечения экономического роста Евразийского субконтинента. Как отметил **Владимир Путин**, Россия уже приступила к реализации масштабных национальных проектов, которые должны способствовать прогрессу всего региона.

Пять лет назад председатель КНР Си Цзиньпин предложил выстраивать «Экономический пояс Шелкового пути».

- Речь идет о сотнях миллиардов долларов инвестиций, – заявил российский лидер. – Реализация намеченных нами долгосрочных задач в области инфраструктурного развития, несомненно, будет иметь большой синергетический эффект и, я надеюсь, не только для нашей страны, но и всего евразийского региона.

В частности, национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**» до 2024 года будет профинансирован на сумму около 4,3 трлн рублей, а на комплексную программу строительства магистральной инфраструктуры будет выделено 6,35 трлн рублей. Кроме того, Россия последовательно модернизирует Транссибирскую и Байкало-Амурскую железнодорожные магистрали. Большое внимание уделяется и развитию Северного морского пути.

- Рассматривается возможность состыковать его и китайский «Морской шелковый путь», тем самым создать глобальный и конкурентный маршрут, связывающий Северо-Восточную, Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой, – подчеркнул **Владимир Путин**. – Такой масштабный проект подразумевает тесное сотрудничество стран Евразии в наращивании транзитных перевозок, строительстве портовых терминалов, логистических центров. Приглашаем представленные здесь государства подключиться к его реализации.

По линии Шанхайской организации сотрудничества поэтапно реализуется Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. В соответствии с этим документом в 2020 году будут открыты шесть новых маршрутов, включая коридор «Западная Европа – Китай», который соединит порты Желтого моря и Ленинградской области.

РФ продолжает активно развивать и энергетическую инфраструктуру. В частности, осуществляется прокладка трубопроводной системы «Сила Сибири» для поставок

природного газа в КНР и во весь Азиатско-Тихоокеанский регион. В завершающей стадии находится строительство газопроводов «Северный поток» и «Турецкий поток». Более того, Россия работает над увеличением экспорта сжиженного природного газа.

- В прошлом году поставки российского СПГ за рубеж увеличились более чем на 70% – до почти 27 млрд куб. м. В ближайшие двадцать лет рассчитываем довести данный показатель до 100 млрд куб. м, – отметил президент РФ.

Для достижения этой цели на севере страны будут построены новые заводы – «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ», также рассматривается возможность расширения проекта «Сахалин-2». По мнению Москвы, все крупные нефтегазовые проекты вносят существенный вклад в укрепление энергетической безопасности на всем Евразийском континенте.

РФ также заинтересована в сотрудничестве с другими странами в области телекоммуникации и интернета. Уже сейчас в рамках Евразийского экономического союза внедряются универсальные стандарты обмена и защиты информации, выстраивается единое цифровое пространство.

- Считаю, что в перспективе мы должны выйти на создание такого пространства на всем Евразийском континенте, установить согласованные правила для осуществления электронной торговли, – подытожил президент.

В последние годы китайская инициатива «Один пояс – один путь» активно разрасталась, и Россия как самая крупная держава не может находиться в стороне от этого процесса, сказал «Известиям» директор Института Дальнего Востока Сергей Лузянин. По его мнению, наша страна должна использовать выгодные опции для евразийского развития. Кроме того, состыковка Большого евразийского партнерства с ОПОП станет дополнительным фактором для укрепления стратегического взаимодействия между Москвой и Пекином, пояснил эксперт.***

<https://iz.ru/873250/dmitrii-laru-nataliia-portiakova/poidem-odnim-putem-rf-vlozhit-milliardy-dollarov-v-evraziiskie-proekty>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.28; ПУТИН: РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАДАЧ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ РФ ДАСТ СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ДЛЯ ЕВРАЗИЙСКОГО РЕГИОНА

Для обеспечения стабильного и устойчивого экономического роста, укрепления многоплановых связей между странами и интеграционными объединениями на Евразийском субконтиненте требуется современная развитая транспортная, энергетическая, телекоммуникационная инфраструктура, заявил президент РФ **Владимир Путин** на заседании круглого стола международного форума «Один пояс – один путь» в Пекине.

«Отмечу, что в России в настоящее время осуществляются масштабные национальные проекты, которые охватывают ключевые для динамичного роста экономики направления. И прежде всего мы вкладываем ресурсы в инфраструктурные программы. Речь идет о сотнях миллиардов долларов инвестиций», – сказал **В.Путин**.

Президент отметил, что «реализация намеченных нами долгосрочных задач в области инфраструктурного развития, несомненно, будет иметь большой синергетический эффект, и я надеюсь, не только для нашей страны, но и всего евразийского региона».

Что касается транспортной инфраструктуры – ее обновление и расширение для России – важнейший приоритет. Национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**» до 2024 года будет профинансирован на сумму порядка 4,3 трлн рублей (это 4,8% ВВП, или примерно \$80 млрд). На комплексную программу строительства магистральной инфраструктуры направим 6,35 трлн рублей (это 6,3% ВВП, чуть больше \$130 млрд), сказал **В.Путин**.

«Мы последовательно модернизируем Транссибирскую и Байкало-Амурскую железнодорожные магистрали, которые связывают европейскую часть России с Дальним Востоком. Планируем к 2025 году в полтора раза повысить их пропускную способность, а объемы ежегодно перевозимых грузов увеличить до 210 млн тонн», – подчеркнул президент.

«Большое внимание Россия уделяет развитию Северного морского пути. Рассматриваем возможность состыковать его и китайский «Морской шелковый путь», тем самым создать глобальный и конкурентный маршрут, связывающий Северо-Восточную, Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой».

«Такой масштабный проект подразумевает тесное сотрудничество стран Евразии в наращивании транзитных перевозок, строительстве портовых терминалов, логистических центров. Приглашаем представленные здесь государства подключиться к его реализации», – сказал **В.Путин**.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; ПУТИН: ВХОЖДЕНИЕ КИТАЯ В «АРКТИК СПГ 2» НЕ ПОМЕШАЕТ ПЕРЕГОВОРАМ ПО ТРУБНОМУ ГАЗУ, РЫНОК СЪЕСТ ВСЕ

Договоренности о вхождении китайских компаний в «Арктик СПГ 2» не мешают переговорам по поставкам трубопроводного газа в Китай, поскольку страна имеет колоссальный потенциал потребностей, заявил президент РФ **Владимир Путин** на пресс-конференции по итогам визита в Китай.

«Наоборот, ну что вы, совсем нет», – сказал он, отвечая на вопрос, не скажется ли достижение договоренностей «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) о вхождении китайских компаний в проект «Арктик СПГ 2» на темпы переговоров «Газпрома» (МОЕХ: GAZP) о поставках трубопроводного газа по «Силе Сибири 2» и Дальневосточному маршруту поставок газа с Сахалина.

«Арктик СПГ 2» – новый проект, он будет реализовываться в течение нескольких лет, а объемы газа, в которых нуждается Китай – колоссальные. Больше того, у нас сейчас китайские партнеры просят рассмотреть возможность увеличения поставок по газопроводу «Сила Сибири», который мы в конце года введем в строй. Там технологические возможности позволяют, и мы это сделаем», – сказал **В.Путин**.

«А «Арктик СПГ 2» – это сжиженный газ, и у нас нет никаких проблем – это же новое месторождение. По имеющимся месторождениям мы обеспечим все поставки, и даже на внутренний рынок постараемся. Ведь у нас внутри страны какая проблема – у нас газификация с советских времен была в европейской части, а в восточной части не было ничего», – добавил российский президент.

«Наша задача – развивать газификацию восточной части России за Уралом, а потом соединить западную часть и восточную, чтобы можно было осуществлять перетоки и одновременно работать и внутри страны, и на внешние рынки – иметь возможность работать очень гибко: при конъюнктуре европейской – в Европу, или при хорошей восточной конъюнктуре – на восток больше направлять», – пояснил он.

«Мы в два раза нарастили поставки СПГ за достаточно короткий срок. Но у нас амбициозные цели – до 100 млн тонн довести. И мировой рынок проглотит, и еще мало будет, поэтому здесь вообще никаких сомнений нет, что мы не только сможем покрыть наши обязательства по трубопроводному газу, но и сжиженный будем увеличивать», – резюмировал **В.Путин**.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.27; СИ ЦЗИНЬПИН ПОДВЕЛ ИТОГИ ВТОРОГО ФОРУМА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

Второй форум инициативы «Один пояс – один путь» стал масштабнее и результативнее первого, заявил по итогам встреч в Пекине председатель КНР Си Цзиньпин.

«Форум «Один пояс – один путь» этого года стал намного масштабнее и содержательнее первого, он привлек больше стран и принес больше результатов», – подчеркнул китайский лидер на итоговой пресс-конференции после завершения форума.

По его словам, приехавшие на форум лидеры в ходе круглого стола в субботу обменялись мнениями по укреплению взаимодействия и взаимных контактов, изучению новых источников роста, укреплению взаимодополняемости, стимулированию «зеленого» и устойчивого развития, «мы смогли добиться широкого консенсуса по продвижению высококачественного и выгодного сотрудничества».

Второй форум «Один пояс – один путь» прошел в Пекине 25-27 апреля, в нем приняли участие 37 лидеров государств и правительств, включая российского президента Владимира **Путина**. Для участия в форуме в Пекин также приехали директор-распорядитель Международного валютного фонда Кристин Лагард и генеральный секретарь ООН Антониу Гутерреш.

Концепция «Один пояс, один путь» – международная инициатива Китая по совершенствованию действующих и созданию новых торгово-транспортных коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, что призвано способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем.

Идея формирования «Экономического пояса Шелкового пути» была выдвинута лидером КНР Си Цзиньпином и впервые прозвучала во время его выступления в Астане в рамках государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 года. Первый форум прошел в мае 2017 года, на него приехали 29 лидеров.

<https://ria.ru/20190427/1553109814.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.28; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РЯД ПОРУЧЕНИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Премьер РФ **Дмитрий Медведев** подписал перечень поручений по итогам форума «Национальные проекты – этап «реализация», который состоялся 4-6 апреля 2019 года в Московской области, сообщается на сайте правительства.

Список поручений состоит из 36 пунктов.

Среди них – ряд поручений Минфину РФ, касающихся необходимости внесения изменений в Бюджетный кодекс и обеспечения сроков реализации результатов региональных проектов.

Ряд поручений дано министерству природных ресурсов и экологии РФ. Они, в частности, касаются создания новых мест накопления твердых коммунальных отходов в субъектах РФ, выделения дофинансирования для функционирования единой системы государственного экологического мониторинга, финансирования мероприятий по подготовке проектной документации на строительство новых объектов, а также на ликвидацию объектов накопленного вреда и рекультивацию соответствующих территорий в субъектах РФ, а также формирования экологической культуры у населения.

Минздраву России премьер поручил, в частности, проработать вопрос о целесообразности создания на базе центральных районных больниц узкопрофильных коек для оказания гражданам специализированной медпомощи при отсутствии возможности госпитализации пациента в специализированную близлежащую медицинскую организацию. Ведомству также поручено подготовить согласованные предложения по типовым проектам строительства в сельской местности фельдшерско-акушерских пунктов и врачебных амбулаторий.

Министерству просвещения РФ поручено, в частности, проанализировать практику регионов по установлению режимов работы детских дошкольных учреждений и школьных учреждений по «семейному графику», а также в ходе обновления федеральных государственных образовательных программ по общему образованию предусмотреть

положения о разработке субъектами РФ региональных образовательных программ по здоровому образу жизни, культуре питания, продвижению семейных ценностей.

Ряд поручений касаются Минэкономразвития, Минюста, Минпромторга, **Минтранса**, Минстроя, Минобрнауки и других федеральных ведомств, а также кураторов **нацпроектов**.

Наконец, федеральным органам исполнительной власти, ответственным за реализацию национальных проектов, и губернаторам поручено представить в правительство РФ предложения по «информационному сопровождению хода реализации федеральных и региональных проектов, обеспечивающих достижение целей, показателей и результатов национальных проектов (программ)».

Д.Медведев также поручил вице-премьеру – руководителю аппарата правительства РФ Константину Чуйченко обеспечить на постоянной основе мониторинг средств массовой информации, социальных сетей и информационно-телекоммуникационной сети интернет по вопросам, касающимся реализации национальных проектов (программ), федеральных проектов и региональных проектов, а также провести исследования общественного мнения с целью определения уровня информированности населения по вопросам реализации национальных проектов (программ), федеральных проектов и региональных проектов.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ВЛАДИСЛАВ ГУРДЖИ, ЕВГЕНИЯ ОСТАПЕНКО; 2019.04.26; КОМФОРТНЫЙ ПУТЬ ДО СТОЛИЦЫ. В ИВАНТЕЕВКЕ ОТКРЫЛИ РАЗВОРОТНУЮ ЭСТАКАДУ НА ЯРОСЛАВСКОМ ШОССЕ

Завершился первый этап реконструкции Ярославского шоссе – на федеральной дороге М8 «Холмогоры». В районе Ивантеевки открыли разворотную эстакаду.

Это именно тот транспортный узел, проблему которого губернатор Андрей Воробьев и **министр транспорта** России **Евгений Дитрих** обещали открыть до майских праздников во время отчета у президента. Новая эстакада станет ключевым транспортным объектом для жителей Ивантеевки на десятилетия вперед. Если раньше для разворота в Москву водителям приходилось стоять в пробках, то теперь путь в столицу станет быстрее и комфортнее.

«Разворотная эстакада, построенная в рамках реализации проекта, имеет протяженность 169 метров, выполнена в соответствии с проектной документацией в полном объеме. Уложено покрытие, выставлены элементы благоустройства. Эта развязка позволит увеличить пропускную способность и снизить загруженность данного участка дороги», – рассказал Александр Замораев, заместитель начальника ФКУ «Центравтомагистраль».

Кроме того, до конца года полностью реконструируют участки с 29 до 35 километра.

«Это будет минимально от четырех полос, с несколькими развязками. В том числе Ивантеевского путепровода, с запуском путепровода на Пушкино, надземными пешеходными переходами. Я думаю, что все мы это увидим в дальнейшем», – отметил Алексей Власов, заместитель начальника ФКУ «Центравтомагистраль».

Эстакада в настоящее время полностью готова. Массовое движение по развороту откроют в ближайшие часы.

<https://360tv.ru/news/transport/komfortnyj-put-do-stolitsy-v-ivanteevke-otkryli-razvorotnuju-estakadu-na-jaroslavskom-shosse/>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕВГЕНИЯ ОСТАПЕНКО; 2019.04.26; «РАЗВЯЗЫВАЕМ ВСЕ УЗЛЫ». НОВАЯ РАЗВЯЗКА В КРАСНОГОРСКЕ РЕШИЛА ПРОБЛЕМУ С ПРОБКАМИ

Время на дорогу домой сократилось в четыре раза. Об этом рассказали жители Красногорска во время эфира с губернатором Подмосковья на телеканале «360».

«Развязываем все узлы». Новая развязка в Красногорске решила проблему с пробками

Раньше в микрорайоне Теплый Бетон были большие пробки. Это центр так называемого старого города, который был отделен от Павшинской Поймы перекрестком Ильинского и Волоколамского шоссе. Сейчас по новому мосту машины ездят свободно.

Сокращение пробок. Губернатор Подмосковья рассказал о строительстве новых железнодорожных переездов

Губернатор региона Андрей Воробьев, отметил, что это «достаточно грандиозный проект», в который инвестировали порядка 12 миллиардов рублей.

«Открыта только первая ее часть – окончательно развязка будет завершена в конце 2019 года», – рассказал он.

Также Андрей Воробьев поблагодарил мэра Москвы за решение по реконструкции развязки на МКАД.

«Дело в том, что сейчас это стало узким местом. И Волоколамка, и МКАД, там, где это пересечение сегодня очень затруднено, оно безнадежно устарело. Это тоже будет реконструироваться», – добавил губернатор.

В задачах региона – правильная работа светофоров.

«Я был на субботнике в минувшие выходные, и жители обратили внимание, что много светофоров теперь. То есть наша задача сделать проект „Умный город“ для того, чтобы светофоры работали в такт и обеспечивали „зеленую волну“», – рассказал глава Подмосковья.

По мнению Андрея Воробьева, весь комплекс мероприятий позволит освободить Красногорск от пробок.

«Сейчас мы планомерно развязываем все узлы, которые мешают людям добраться на работу или вернуться домой», – подчеркнул губернатор.

Программа будет продолжена по всем городам Подмосковья. Недавно прошла встреча Андрея Воробьева с президентом России Владимиром **Путин**ым и главой **Минтранса РФ Евгением Дитрихом**. Главе государстве доложили о реализации всех мероприятий.

«Это большие деньги, это большие ресурсы, которые тратятся на наш мегаполис, и спасибо президенту, что такое решение было принято в 2014 году. Сейчас каждый год мы стараемся менять ситуацию, вызволять из плена огромное количество автолюбителей», – прокомментировал Андрей Воробьев.

Каждый год в Московской области прибавляются 90 тысяч новых жителей и 50 тысяч автомобилей. Всего в регионе 36 тысяч дорог общей протяженностью 39,9 тысячи километров.

<https://360tv.ru/news/mosobl/razvjazyvaem-vse-ugly-novaja-razvjazka-v-krasnogorske-reshila-problemu-s-probkami/>

ТАСС; 2019.04.27; РОССИЯ И ТУНИС ГОТОВЯТСЯ ПОДПИСАТЬ СОГЛАШЕНИЕ ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Тунис и Россия заинтересованы в развитии отношений в области транспорта. Одно из ключевых направлений взаимодействия – открытие между странами регулярных перевозок грузов автомобильным транспортом, сообщил в беседе с корреспондентом ТАСС **заместитель министра** транспорта РФ **Алексей Семенов** на полях седьмого заседания Российско-тунииской межправительственной комиссии (МПК).

«Одним из ключевых вопросов взаимодействия с тунииской стороной является открытие регулярных перевозок грузов автомобильным транспортом между нашими странами, – сказал он. – В настоящее время законодательная база, регулирующая такие перевозки, отсутствует, в связи с чем российскими и туниискими специалистами была проведена комплексная работа между правительством Российской Федерации и правительством Тунииской Республики о международном автомобильном сообщении».

По словам **замминистра**, подписание соответствующего соглашения позволит заложить основу для роста объемов перевозимых грузов и пассажиров между странами и создаст

более благоприятные условия выполнения международных автомобильных перевозок, а также предпосылки для удовлетворения потребностей в передвижении внешней торговли и граждан. «Оно способствует принципам взаимности, которые предусматриваются при подписании подобных двусторонних соглашений, и обеспечивает равные возможности для автоперевозчиков двух стран, – добавил Семенов. – Надеемся, что подготовленный сегодня тунисской стороной текст проекта соглашения будет подписан в ближайшем будущем».

Седьмое заседание Российско-тунисской МПК по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству открылось в столице Туниса. Мероприятие, которому предшествовали два дня экспертных консультаций, проходит под председательством глав национальных частей МПК – заместителя председателя правительства РФ Виталия Мутко и министра торговли Туниса Омара аль-Бахи.

В ходе МПК планируется обсудить самый широкий спектр вопросов двустороннего сотрудничества в различных сферах, охватывающих торговлю, транспорт, сельское хозяйство, науку и технологии, а также инвестиции. Стороны намерены обсудить ход выполнения договоренностей, достигнутых по итогам шестого заседания МПК, которое прошло 1 апреля 2016 года в Москве, а также рассмотреть возможности и пути увеличения объемов и диверсификации направлений двусторонней торговли.

<https://tass.ru/ekonomika/6381270>

ВЕДОМОСТИ; КИРИЛЛ ЯНКОВ; 2019.04.29; КАЗАНЬ ИЛИ ПЕТЕРБУРГ: КУДА НАПРАВИТЬ ВСМ; ЭКОНОМИСТ КИРИЛЛ ЯНКОВ ПРЕДЛАГАЕТ НЕ ПРОТИВОПОСТАВЛЯТЬ ДВА ПРОЕКТА, А ДОПОЛНИТЬ ОДИН ДРУГИМ

В апреле стало известно, что президент Владимир Путин поддержал просьбу врио губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова и гендиректора РЖД Олега Белозерова начать проектирование высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Петербург. Решение строить ВСМ не в Казань, а в Петербург проще всего объяснить предстоящими в сентябре губернаторскими выборами: обращение подписал Беглов, решение даст непопулярному кандидату дополнительные очки. Однако проблема глубже: надо ли противопоставлять эти направления или же они могут дополнить друг друга?

Мировой опыт ВСМ (а им уже 55 лет, считая с первой дороги в Японии) говорит о том, что востребованы они там, где пассажиропотоки высоки (не менее 5 млн пассажиров в год всеми видами транспорта), а время в пути не превышает 3-4 часов. При более длинном маршруте преимущество за самолетом, а при относительно небольшом пассажиропотоке трудно добиться эксплуатационной окупаемости (при этом окупаемости всех инвестиций добиться нельзя, везде такие дороги строятся только при государственной поддержке). Преимущество ВСМ – его совместимость с существующей железнодорожной сетью: поезд может, съехав с линии ВСМ, с меньшей скоростью продолжить маршрут по обычным путям. Хотя экономика использования высокоскоростной линии для ночных поездов и перевозки грузов до конца не ясна, очевидно, что переключение пассажиропотока с обычной линии позволяет нарастить прибыльные грузопотоки, и это лишь один из позитивных эффектов от правильно выбранной и спроектированной ВСМ.

Ключевым тут является именно правильный выбор направления и основных проектных решений. Это принципиальный момент: в последние годы наряду с успешными «пассажирскими» проектами (поезда «Сапсан», Московское центральное кольцо) были реализованы и ошибочные (линии в аэропорты Екатеринбурга, Казани, Владивостока, а с недавних пор и Волгограда, где электрички практически пусты).

Пассажиропоток между Москвой и Нижним Новгородом уже превышает пороговые 5 млн человек в год (всеми видами транспорта), а продление линии до Казани его только нарастит. Но, разумеется, Петербург предпочтительнее восточного направления. Годовой пассажиропоток, измеряемый десятками миллионов, не кажется здесь фантастическим, о

чем косвенно говорит и рост перевозок «Сапсанами» до 5,5 млн пассажиров в год. Вспомним: до появления в расписании этих «птичек» между столицами ежедневно курсировали всего 2-3 поезда со временем в пути менее 6 часов, теперь же их более десятка и часть из них сдвоенные, по 20 вагонов. Это эффект индуцированного спроса: спроса, рожденного новым предложением. Можно предполагать, что предложение ВСМ – 2 часа 10 минут в пути вместо 3 часов 40 минут на «Сапсане» – также в разы увеличит спрос (по расчетам РЖД – до 33 млн человек), за счет, например, поездок «одним днем». Конечно, вряд ли кто-то станет ездить так из дома на работу ежедневно, но формы дистанционной занятости, предполагающей поездки не каждый день, с каждым годом становятся все разнообразнее.

Но нужно учитывать и другие факторы. Если ВСМ на Петербург даст ускорение примерно в 1,5 раза, то на Казань – в 3 раза (с нынешних 11-12 часов в пути до 3 часов 17 минут). При этом ускорять движение по существующей дороге на Казань бессмысленно: можно добиться сокращения времени в пути до 6-7 часов, но конкуренцию с авиацией этим не выиграть, зато грузовые поезда придется убирать непонятно куда. А вот у существующей линии Москва – Петербург возможности ускорения есть: этому способствует и наследие Николая I (практически прямая линия), и наследие Владимира Якунина (грузовых поездов с пуском «Сапанов» уже нет). Для этого хотя бы от Москвы до Твери и от Петербурга до Чудова нужно добавить дополнительные пути для электричек, ликвидировать железнодорожные переезды, построить обходы ряда станций, чтобы поезда не снижали скорость на стрелках. Это позволит сократить время в пути если и не до времени следования по отдельно построенной ВСМ, то хотя бы до 3 часов, но обойдется значительно дешевле (если стоимость ВСМ можно оценить приблизительно в 1 трлн руб., то мероприятия по ускорению – в 150-200 млрд руб.) и позволит на базе существующей получить высокоскоростную дорогу.

Позитивные эффекты от ВСМ не исчерпываются выручкой за билеты. Например, уменьшение времени в пути имеет экономическое выражение: для работников – это возможность работать за более высокую зарплату, а для работодателей – подбирать более квалифицированный персонал. А новая высокоскоростная линия может позволить нарастить грузовое движение по старой линии (вице-премьер **Максим Акимов** даже считает специализацию линий под грузовое либо пассажирское движение главной задачей создания сети ВСМ, что весьма спорно: специализировать линии можно менее затратными путями).

Вообще, мнение о том, что ВСМ – это обязательно вновь построенная в чистом поле линия, не совсем верно. Действительно, так строят свои линии пионеры высоких скоростей: и Япония (там ВСМ имеет другую ширину колеи, так что все линии полностью обособлены), и Франция (хотя на некоторых участках, например на подходах к парижским вокзалам, приспособлены старые линии). Но вот Германия делает по-другому: в единой сети поездов ICE (InterCityExpress) доля вновь построенных участков сравнительно невелика, а основная часть – это ускоренные старые линии. Так что у нас есть выбор: пойти между Петербургом и Москвой или по французскому, или по немецкому пути.

Надо также учитывать, что подготовка к строительству линии на Казань велась семь лет и сейчас проектная документация на пилотный участок длиной 301 км (часть маршрута между Москвой и Нижним Новгородом) не только готова, но и одобрена госэкспертизой. При наличии политического решения начинать строить можно хоть сегодня, открыв движение в 2023 г. и продолжая строительство дальше, на Казань. А лучше даже не до Казани, а сразу еще на 200 км дальше, до миллионной агломерации Набережных Челнов, Нижнекамска и Елабуги. А вот в целесообразности продолжения еще дальше на восток, к Екатеринбургу, есть большие сомнения: при 7 часах в пути между Москвой и Уралом ВСМ проигрывает самолету, а больших местных пассажиропотоков там не будет.

Согласованное решение по обеим линиям (не так важно, будет ли на Петербург построена новая либо реконструирована существующая) позволит спрогнозировать на полтора десятилетия вперед потребность в новом подвижном составе: она будет исчисляться не десятками, а сотнями поездов. А значит, экономически выгодной станет глубокая локализация в России его производства или даже разработка своих моделей (для обеспечения 15-20 составами линии на Нижний Новгород без дальнейшей перспективы локализация, напротив, ведет к удорожанию: дешевле купить составы за рубежом, как «Сапсаны»). Кроме подвижного состава тот же эффект просматривается и для других элементов технологии ВСМ (системы управления движением и диспетчеризации, контактная подвеска и др.).

На будущий пассажиропоток станут влиять и отдельные проектные решения – например, подведение линий ВСМ к аэропортам. Так, предусмотренное прохождение линии на Казань через аэропорт Нижнего Новгорода при времени в пути 2 часа фактически сделает Нижний новым аэропортом московского узла, который может, например, специализироваться на низкобюджетных перевозчиках. Для линии на Петербург важно завести линию в «Шереметьево» (а может быть, и в «Пулково»). Такая интеграция, широко распространенная в Европе, вопреки опасениям авиаперевозчиков не отбирает у них пассажиров, а, наоборот, при грамотной маршрутной сети дает положительный синергетический эффект. Кроме того, важно одновременно со строительством ВСМ модернизировать отдельные прилегающие линии, чтобы, скажем, используя линию на Казань, быстрые дневные поезда смогли доезжать и до Иванова, и до Ульяновска, и до Йошкар-Олы.

Проблема, которая мешает принять решение хотя бы об одной ВСМ, – это, как всегда, наличие в казне денег, не зря среди противников строительства ВСМ на Нижний Новгород называют первого вице-премьера и министра финансов Антона Силуанова. Но тут стоит еще раз посмотреть на целесообразность тех транспортных проектов, деньги на которые вроде бы найдены. Прежде всего, на скоростную автомобильную дорогу Москва – Нижний Новгород – Казань, входящую в состав международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай. Пора задать простой вопрос: с каких пор стали экономически выгодны перевозки на 6000-7000 км автомобилем – именно столько отделяет Брест от границы с Китаем? Развивать такой железнодорожный маршрут надо, себестоимость автомобильной перевозки на таком расстоянии в разы выше железнодорожной. А для поездки на автомобиле между Москвой и Казанью есть неплохая автодорога М7, на большей части протяженности четырехполосная, кое-где со статусом автомагистрали. Модернизировать ее, включая новые обходы городов, конечно, нужно, но, как и в случае с железной дорогой в Петербург, цена вопроса будет не 540 млрд руб., а, аналогично, раз в 5 меньше. Я думаю, что на этом стоит сэкономить, перенаправив средства на программу развития ВСМ.

Интересам развития транспортной инфраструктуры страны, интересам граждан, нынешних и будущих пассажиров отвечают не конъюнктурно меняющиеся решения (сегодня строим на Казань – завтра отменяем Казань и строим на Петербург), а программа строительства на 15-20 лет вперед, включающая оба конкурирующих между собой направления.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/04/28/800432-kuda-vsm>

ТАСС; 2019.04.27; РОССИЯ ДОПУСКАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТЫКОВКИ СЕВМОРПУТИ С «МОРСКИМ ШЕЛКОВЫМ ПУТЕМ»

Президент РФ заявил, что проект такого масштаба предполагает активное сотрудничество стран Евразии в увеличении масштаба транзитных перевозок, строительстве портовых терминалов, логистических центров

РФ допускает возможность состыковать Севморпуть с китайским «Морским шелковым путем», сообщил российский лидер **Владимир Путин**, во время субботнего выступления на круглом столе форума «Один пояс – один путь».

«Рассматриваем возможность состыковать его и китайский «Морской шелковый путь», тем самым создать глобальный и конкурентный маршрут, связывающий Северо-Восточную, Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой», – заявил глава государства.

По мнению **Владимира Путина**, такой крупный проект предполагает активное партнерство государств Евразии в увеличении масштаба транзитных перевозок, возведении портовых терминалов, логистических центров.

«Приглашаем представленные здесь государства подключиться к его реализации», – выступил с инициативой президент РФ.

Кроме того, **Владимир Путин** описал новые возможности, открывающиеся с созданием транспортного коридора «Север – Юг» протяженностью свыше 7 тыс. км. В рамках проекта предполагается организовать как железнодорожное, так и автомобильное сообщение, что даст возможность серьезным образом ускорить перевозки грузов из Южной Азии через Иран, Азербайджан и Россию в Европу, уточнил российский президент.

«В вопросах совершенствования евразийской транспортной инфраструктуры наша страна активно взаимодействует с партнерами по Шанхайской организации сотрудничества, – особо отметил глава государства. – В рамках ШОС реализуется соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, в соответствии с которым уже в будущем году будут открыты шесть новых маршрутов, включая коридор «Западная Европа – Китай», соединяющий порты Желтого моря Китайской Народной Республики с портами Ленинградской области Российской Федерации».

Кроме того, российский лидер отметил, что официальная Москва занимается реализацией намерений по увеличению пропускной способности транспортной инфраструктуры. Например, к 2025 году пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей планируется увеличить в полтора раза – до 210 млн тонн грузов.

Как сообщил президент РФ, «смысл заключается в том, чтобы развивать общероссийскую транспортную сеть с прицелом на ее интеграцию с транспортными артериями государств Евразии».

Касательно транспортной инфраструктуры в общем, то, как сообщил глава государства, ее обновление и расширение для России – важнейшее направление. **Владимир Путин** напомнил, что до 2024 года на **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»** планируется выделить 4,3 трлн рублей – почти 4,8% ВВП, или порядка \$80 млрд.

«На комплексную программу строительства магистральной инфраструктуры направим 6,35 трлн рублей. Это 6,3% ВВП, чуть больше 130 млрд долларов», – сказал **Владимир Путин**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/301961>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.04.27; ДОЛГАЯ ДОРОГА К МОРИЮ

Сделать дорогу к морю современной, избавиться от пробок и значительно сократить время в пути поможет масштабная стройка, которая развернется в 2019 году

Скоро начнется сезон отпусков, и тысячи людей отправятся отдыхать на юг – к Краснодарскому побережью Черного моря. Свой путь автопутешественники из Санкт-Петербурга и Москвы будут держать по трассе М-4 «Дон».

Преодолеть почти 2 тыс. км в курортный сезон – задача не из легких. Построенная в 1960-х годах двухполосная дорога «захлебывается» в современном потоке, хотя попытки ее реконструировать были еще в конце 1980-х. Сделать дорогу современной, избавиться от пробок и значительно сократить время в пути (на шесть часов) поможет масштабная

стройка, которая развернется на дороге в этом году в рамках Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры в России до 2024 года.

Проблемные участки

Сейчас на дорогу из Санкт-Петербурга до Черного моря автомобилисты тратят почти сутки, не считая ночевок. Еще сложнее грузоперевозчикам. «В среднем, большегруз проходит данный маршрут за 65 часов», – говорит Александр Лашкевич, директор по взаимодействию с отраслевыми организациями одного из крупнейших логистических операторов ГК «Деловые линии».

Время можно сократить, отправив в рейс двух водителей, но это уже дороже.

«Сейчас на одном из самых проблемных участков М-4 между Лосево – Павловск в Воронежской области в пятницу в сезон можно застать пробки, достигающие 10 и более км», – говорит глава госкомпании «Автодор», в доверительном управлении которой находится трасса, Вячеслав **Петушенко**. Проблема в том, что узкая трасса проходит через оба населенных пункта, с их перекрестками и пешеходными переходами.

Кроме того, в последние годы существенно вырос транзитный поток автомобилей через Ростов-на-Дону и Краснодар как в сторону открывшегося Крымского моста, так и в Сочи. И трафик продолжает расти.

«М-4 «Дон» – одна из главных дорог страны», – рассказывает **Петушенко**. «Я сам – северный человек, из Санкт-Петербурга, и знаю, насколько нашим жителям хочется солнца и моря», – говорит он. А развитие южного побережья только подстегивает интерес к поездкам.

Новая стройка

Объездную дорогу на участке Лосево – Павловск «Автодор» планирует построить уже к концу 2019 года – на год раньше первоначальных планов. Также в этом году компания начнет строительство обхода города – спутника Ростова-на-Дону – Аксая, через который сегодня проходит М-4. Начинается строительство дальнего западного обхода Краснодара. Реализация этих проектов позволит существенно сократить время в пути и к транспортному переходу через Керченский пролив и к Сочи за счет вывода транзитного трафика из городской черты. Завершить строительство обходов Аксая и Краснодара планируется в 2022 году.

В реконструкции трассы М-4 «Дон» принимает участие корпорация ВЭБ.РФ, которая финансирует проведение работ на участке 1091,6 – 1319,5 км. Работы на отрезке протяженностью 228 км между городами Ростов-на-Дону и Краснодар оценены в размере 2 млрд рублей.

«Наша задача – сделать М-4 безостановочной, со скоростью 120 км/ч, чтобы проезжать эти 2 тыс. км от Санкт-Петербурга до Черного моря на шесть часов быстрее, чем сегодня», – поясняет **Петушенко**. В результате вырастет скорость доставки грузов, а путешествия на личном автомобиле станут комфортнее.

Завершение бесшовного коридора

К 2024 году дорога с северо-запада на юг должна стать бесшовной. Для этого «Автодору» необходимо завершить еще два масштабных проекта, которые также включены в **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры.

До конца этого года будут сданы все участки трассы М-11 между Санкт-Петербургом и Москвой, которую строят уже почти 10 лет. Осталось сдать 138 км, говорит **Петушенко**, – это участки в Новгородской и Ленинградской областях. Также остался почти готовый участок – 49 км – до Твери, который планируется открыть уже летом.

Впрочем, в «Автодоре» уверены, что уже сейчас необходимо строить на М-11 новый обход Твери, который не запланировали 10 лет назад при проектировании трассы. Сейчас обход Твери – это часть трассы М-10. Но на этих 58 км дороги есть и светофоры, и пешеходные переходы, и повороты налево. «В результате по времени эти километры проезжаешь за то же время, что и от Москвы до Твери по М-11», – отмечает **Петушенко**.

Предложения по строительству нового обхода уже направлены в правительство, добавляет он.

Возрастающий автопоток пока еще упирается в Москву и область, в которой и так сходятся все радиальные трассы. Сегодня на Московской кольцевой автодороге (МКАД) можно наблюдать целые караваны большегрузов, как и на «дублерах» – Малом и Большом бетонных кольцах.

«Текущее состояние Малого и Большого кольца уже технически не соответствуют сегодняшнему дню. Малое кольцо – это две полосы, огромное количество перекрестков, огромное количество переездов в одном уровне. Поэтому автомобилисты и не пытаются там ездить, а ждут 10 вечера, когда можно будет проехать по МКАД и проскочить по нему», – рассказывает глава «Автодора». Это одна из причин, по которой на правительственный контроль взята достройка Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), которую «Автодор» должен полностью сдать к октябрю 2021 года.

Завершение ЦКАД существенно упростит логистику на коридоре Север-Юг, считает Лашкевич из «Деловых линий». Как минимум, не нужно будет стоять в пробках на МКАД и дублирующих трассах (А107, А108), которые на текущий момент перегружены.

Кроме того, хоть эти дороги и платные, скорость и комфорт окупаются не только сэкономленным отпуском. По словам Лашкевича, качество платных автодорог способствует сохранности грузов, экономит топливо за счет меньшего количества времени, необходимого на дорогу, и снижает сопутствующие накладные расходы (например, на ночлег и питание водителей).

Также на скоростных трассах ниже аварийность. «Интенсивность движения по М-10 до запуска М-11 составляла около 30 тыс. автомобилей в сутки, – говорит Петушенко. – Сейчас половина этого трафика переключалась на М-11, и количество погибших в целом на направлении Москва – Санкт-Петербург сократилось вдвое». Причина – в наличии разделителей встречных направлений на всем протяжении дороги, отсутствии каких-либо пересечений в одном уровне и левых поворотов, а также другом качестве покрытия и обслуживании дороги.

В общей сложности за «Автодором» в рамках комплексного плана закреплено проектирование, строительство и ремонт 1437 км дорог, на которые выделено около 1 трлн рублей. Помимо реконструкции более 700 км участков трасс М-4 «Дон», М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина» это еще и строительство 729 километров новой автотрассы Москва-Казань.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/290459>

ТАСС; 2019.04.26; КОМПЛЕКСЫ ФИКСАЦИИ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ ЗАПУСТЯТ В РАБОТУ В МАЕ

Власти Московской области планируют в мае запустить в работу комплексы по измерению средней скорости движения автомобилей на дорогах региона, сообщил в пятницу журналистам замминистра транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья Игорь Королев.

«Буквально в течение ближайшей недели-двух, то есть между праздниками, мы должны запустить работу ряда комплексов по принципу измерения средней скорости движения. В конечном итоге практически все дороги, в первую очередь региональные дороги, будут закрыты средствами фотовидеофиксации по работе по этому принципу», – сказал Королев.

Он добавил, что внедрение системы позволит снизить аварийность на дорогах более чем на 30%. Система будет установлена на уже существующие автоматические комплексы фиксации.

По словам министра транспорта и дорожной инфраструктуры региона Алексея Гержика, средняя скорость будет фиксироваться на протяженном участке дороги, где в начале и в конце будут установлены автоматические комплексы фиксации.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6382022>

ТАСС; 2019.04.26; ГУБЕРНАТОР: В 2019 ГОДУ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 916 КМ ДОРОГ И 11 МОСТОВ

Власти Алтайского края намерены привести в нормативное состояние почти 916 км автомобильных дорог и 11 мостов в 2019 году. Об этом сообщил в пятницу губернатор Виктор Томенко, выступая перед депутатами Законодательного собрания с отчетом о работе регионального правительства за 2018 год.

«В планах на 2019 год строительство, реконструкция, ремонт и приведение в нормативное состояние почти 916 км автомобильных дорог и 11 мостов», – сказал Томенко.

В частности по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Барнаульской агломерации в 2019 году отремонтируют и реконструируют 77 км дорог, в том числе в Барнауле – 48 км, в Новоалтайске – 8 км. На эту агломерацию выделено 1,3 млрд руб. 27 км дорог приведут в нормативное состояние в Бийской агломерации, 18 км – в Рубцовской.

«При планировании дорожных работ нами было принято решение о смене основного направления с реализации затратных строительных объектов на увеличение объемов ремонта, что позволит несколько изменить динамику роста доли дорог в удовлетворительном, приемлемом состоянии», – сказал Томенко.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/295495>

ТАСС; 2019.04.27; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОЦЕНИТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ИЗМЕНЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ В ПОЛЬЗУ ЭКСПОРТА

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил **Минтранс** до 31 июля оценить необходимость изменения основного тарифного документа РЖД в пользу перевозки высокомаржинальных и высокотехнологичных грузов, ориентированных на экспорт. Об этом говорится в опубликованном на сайте правительства перечне поручений главы кабмина по итогам форума «Национальные проекты – этап «реализация», прошедшего 4-6 апреля 2019 года.

«Проработайте совместно с Минпромторгом России, АО «РЖД», АО «Российский экспортный центр» и губернатором Тульской области А. Г. Дюминым (руководителем рабочей группы Государственного совета Российской Федерации по направлению «Промышленность») вопрос о необходимости и целесообразности внесения изменений в прейскурант № 1001 перевозок АО «РЖД», ориентированных в первую очередь на перевозку высокомаржинальных, высокотехнологичных грузов, ориентированных на экспорт», – говорится в документе.

Как рассказывал в начале апреля гендиректор «РЖД Логистика» (дочерний оператор РЖД) Вячеслав Валентик, РЖД готовы выравнивать тарифы на перевозку экспортных грузов в обычных контейнерах и в рефрижераторах. Он отмечал, что компания уже направила соответствующий запрос в ФАС, а положительное решение по этому вопросу повлекло бы за собой рост потенциальной грузовой базы и объема перевозок экспортных грузов.

Также **замминистра** промышленности и торговли РФ Василий Осьмаков ранее говорил, что Минпромторг уже работает с РЖД в части пересмотра тарифной сетки для экспортеров. По его словам, речь идет о том, чтобы тарифная система была заточена под задачи **нацпроектов** и имела ярко выраженную экспортную окраску.

Особенностью действующего тарифного прейскуранта является разделение грузов на классы. К первому тарифному классу относятся сырье, транспортная составляющая в цене

которых превышает 15%: это низкодоходные, «социально значимые» уголь, железная руда, необработанная древесина, цемент и другие стройматериалы. Их перевозят по «заниженным» расценкам. Ко второму классу (перевозится по «себестоимости») относятся остальные грузы с долей транспортной составляющей 10-15%, в том числе нефть, удобрения, зерно и грузы в контейнерах. К третьему классу (с «повышенным» тарифом) относятся грузы с транспортной составляющей менее 10% – черные и цветные металлы, металлолом, машины и оборудование, бумага и химикаты.

Стимулирование российского экспорта предусмотрено **нацпроектом «Международная кооперация и экспорт»**, рассчитанным на 2019-2024 годы. Он ориентирован на достижение в РФ доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в ВВП в 20%, а также на рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров до 250 млрд долларов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/302511>

ТАСС; 2019.04.26; МИНПРОМТОРГ РФ ПОДГОТОВИТ ДОКЛАД О СТРАНАХ, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОН

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил Минпромторгу до 31 октября представить доклад о странах, на территориях которых могут быть размещены российские промышленные зоны. Об этом говорится в перечне поручений премьер-министра по итогам форума «Национальные проекты – этап «Реализация», опубликованном в субботу на сайте кабмина.

«Представьте в правительство Российской Федерации доклады: о перспективных странах, на территориях которых могут быть размещены российские промышленные зоны, о целесообразности планирования мероприятий об оценке эффектов от реализации национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**» после его завершения», – говорится в документе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/302473>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.28; В ЕС ВСЕ ЧАЩЕ МОЖНО СТОЛКНУТЬСЯ С ХАМСТВОМ НА ДОРОГАХ, ЗАЯВИЛ ЭКСПЕРТ

Проявления агрессии, хамства и насилия становятся все более распространенными явлениями на дорогах в Европе, стресс из-за пробок портит водителей, но решать эту проблему увеличением штрафов непродуктивно, нужно повышать эффективность контроля и развивать общественный транспорт, заявил РИА Новости представитель института дорожной безопасности VIAS в Брюсселе Бенау Годар.

«Часто агрессивное или невежливое поведение отмечается в таких странах, как Греция, Испания и даже Италия, то есть в основном в южных странах. Но в течение последних двух лет фиксируется рост такого поведения повсеместно в европейских странах, в том числе и в Бельгии. Конечно, если сравнивать показатели, то в Греции или Польше, например, ситуация хуже, но в целом тенденция роста отмечается по всей Европе», – сказал он, комментируя результаты проведенного в Европе исследования.

При этом, в таких странах, как Швеция или Нидерланды, по-прежнему «отмечается меньше всего агрессивности на дорогах». «Что не случайно: именно они в лидерах по дорожной безопасности в Европе. Это показывает взаимосвязь. Это также связано с культурными аспектами и плотностью дорожной сети, широким использованием велосипедов, в частности, в Голландии», – отмечает Годар.

Их испортил дорожный вопрос

В целом «климат на дорогах действительно стал более напряженным, что проявляется в оскорблениях, использовании звуковых сигналов и даже преследовании других водителей», говорит эксперт.

«Проявляются два типа поведения: одно выражается в несоблюдении правил дорожного движения. Некоторые водители ведут себя эгоистично, например, они занимают крайний правый ряд, чтобы проехать быстрее, а в последний момент резко перестраиваются в левый. Такое поведение нацелено на то, чтобы выиграть время, но вызывает раздражение и, соответственно, тоже агрессивность», – говорит Годар.

Другой тип поведения, «намного более серьезный», выражается в том, что «водители покидают свои автомобили, чтобы разобраться» с другими участниками дорожного движения, «применяя насилие». «К сожалению, такое мы стали видеть все чаще. В Бельгии, например, 15% водителей говорят, что поступают таким образом, а раньше было только 10%, и это вызывает обеспокоенность», – отмечает эксперт.

«Объяснения этому надо, конечно, искать в увеличении использования дорожной сети, роста дорожного трафика. В Бельгии, например, 20 лет назад на дорогах было 1,5 миллиона автомобилей, сегодня их 7,5 миллиона, при этом протяженность пройденного ими пути возросла на 50%. Проще говоря, нас становится все больше на дорогах, но дороги при этом сами не расширяются, параллельно ведется много дорожных работ. Вы все еще знаете, во сколько вы выезжаете, но не знаете, во сколько приедете из-за трафика, а любая авария на дороге может вызывать значительные последствия для движения. Все это создает стресс и раздражение, которые находят свой выход в неуважительном и агрессивном поведении», – говорит представитель института.

По его словам, также «исследования показывают, что водители с агрессивным типом вождения в два раза больше рискуют попасть в аварию».

Эксперт отмечает, что, хотя данных конкретно по России в исследовании нет, из него видно, что в Восточной Европе ситуация с агрессивией на дорогах далеко не образцовая.

«По России у нас нет конкретных данных. Но мы видим, что Польша, например, по ряду параметров находится на последних строчках. И кстати, именно в Польше фиксируются наиболее агрессивные случаи поведения со стороны водителей. Я не думаю, что в целом мы сейчас в ситуации, которую можно наблюдать на дорогах на востоке, как, например, в России, но очевидно, что если ничего не предпринимать, то мы рискуем к этому прийти», – говорит представитель VIAS.

«Но я не считаю, что повышение штрафов чем-то поможет. Потому что, например, те, кто объезжает поток справа, чтобы потом в последний момент перестроиться в левый ряд, не думают о размере штрафа, они думают о тех минутах, которые они смогут выиграть, они эгоистично думают о своем собственном положении. Нужно двигаться по пути усиления контроля на дорогах, когда нарушающие правила теряют много времени в случае остановки полицией и оформления штрафов. Для тех же случаев, когда речь идет о насилии, наказания и так уже достаточно суровые», – полагает он.

Годар считает необходимым «привлекать внимание общественного мнения и доносить до понимания, что можно много сигнализировать, оскорблять, но это не ускорит передвижение».

«Сегодня, с учетом числа автомобилей на дорогах, мы не просто по ним передвигаемся, мы их делим с другими. Поэтому раздражение и нервозность не помогают ехать быстрее, а вот вежливость заразительна. И второе, нужно работать над повышением возможностей для мобильности, развитии общественного транспорта, побуждать водителей отказываться от использования личного транспорта. Когда на дорогах станет меньше автомобилей, мы будем менее напряжены, потому что сможем рассчитывать время маршрута, будет меньше пробок», – полагает он.

Исследование показывает, что европейские автомобилисты все чаще останавливают машины, чтобы устроить «разборки» с другими водителями. Самые низкие показатели этого поведения зафиксированы в Нидерландах и Великобритании (10%), а самый высокий – в Польше (36%).

<https://ria.ru/20190428/1553119875.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.26; СИЛУАНОВ РАССКАЗАЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ РОССИИ К ПРОЕКТУ «ЛЕДЯНОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Россия проявляет особый интерес к идее Китая по реализации «Ледяного Шелкового пути», заявил в четверг первый вице-премьер – министр финансов РФ Антон Силуанов.

«Для России, которая обладает самой протяженной границей в Арктике, особый интерес представляет обнародованная в прошлом году китайскими властями идея реализации «Ледяного Шелкового пути». В основе проекта – строительство инфраструктуры транспортного коридора по линии Юг-Север для доставки грузов из Азии в Европу, и соответственно освоение прибрежного экономического пространства», – сказал Силуанов, выступая на панельной сессии в рамках форума «Один пояс, один путь» (ОПОП).

Он отметил, что Россия в последние годы активно наращивает использование Северного морского пути, однако, несмотря на то, что грузоперевозки в прошлом году достигли рекордных объемов, лишь 2% грузов используются в качестве транзитных грузов для третьих стран.

«И это при том, что при транзите в Европу через Северный морской путь мы сокращаем доставку грузов до двух недель. Поэтому считаем, что такого рода транзитные коридоры являются одним из самых важных инструментов работы в рамках ОПОП», – сказал Силуанов.

Подробнее о целях и участниках стратегии «Один пояс – один путь» – в инфографике Ria.ru.

Министр финансов добавил, что Россия развивает также и другие инфраструктурные проекты, привлекая частные инвестиции, долговое финансирование, государственно-частное партнерство и преференциальный режим в области налогообложения.

«Все эти инструменты позволяют нам развивать инфраструктуру как Северного морского пути, так и железнодорожную, и автомобильную инфраструктуры, которая в наших планах. Поэтому все эти проекты отвечают интересам связанности стран, входящих в ОПОП и стран Большого евразийского партнерства, в котором участвует Российская Федерация», – добавил Силуанов.

<https://ria.ru/20190425/1553031195.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.04.29; «НЕТ НИ У КОГО ТАКОЙ ЗАДАЧИ – УВОЛИТЬ ГУБЕРНАТОРА»; МИНИСТР ЭКОНОМИКИ МАКСИМ ОРЕШКИН О НОВОЙ СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ РАБОТЫ ГЛАВ РЕГИОНОВ

26 апреля президентом подписан указ №193 «Об оценке эффективности деятельности высших должностных лиц субъектов РФ». Министр экономики Максим Орешкин, чье ведомство совместно с администрацией президента разрабатывало новую систему оценки, рассказал “Ъ” о том, как она соотносится с **нацпроектами** и майским указом Владимира **Путина**, к кому будут апеллировать губернаторы при несогласии с оценкой и зачем в целом нужны 15 новых показателей эффективности работы губернаторов, методику расчета которых администрация президента и правительство представят до 1 июня.

- Где место новой системы оценки работы губернаторов в общей системе стратегического планирования? Как указ соотносится с другими проектами внутри власти?

- Напомню, как соотносятся указ президента №204 (майский указ 2018 года.- “Ъ”), нынешний указ №193 и приоритетные национальные проекты. Все определенные в последнем указе 15 индикаторов являются прямым отражением национальных целей развития, определенных в мае 2018 года. Де-факто 15 индикаторов – продолжение указа №204 с точки зрения того, на что должны ориентироваться губернаторы, участвуя в реализации повестки, заданной президентом.

Технически индикаторы и их достижение влияет на распределение денег, которые выделяются специально под эти цели – 20 млрд руб. в год. Шире, для регионов

нацпроекты – это инструмент, которыми они могут достигать эти 15 целей. Можно объединять индикаторы в два блока – экономика и качество жизни. Сами по себе **нацпроекты** – лишь инструменты для достижения целей. Да, у них есть свои индикаторы, но это не показатели верхнего уровня. Показатели верхнего уровня – список 15 индикаторов указа №193.

- Системы оценки эффективности работы губернаторов действуют в разных версиях много лет. Чем отличается от них новая?

- В предыдущих системах существовало множество целей, в итоге многие десятки показателей просто размывали возможности и оценки, и исполнения. Текущий же список 15 показателей утвержден решением Госсовета в прошлом году, и это, если хотите, – «натуральные» показатели. Они измеримы, они не искусственны, они заведомо важны обществу, а не какой-то его части, и понятны ему.

В списке – один «политический» показатель, и он верифицирует остальные 14. Если качество образования, среды, здравоохранения, рынка труда улучшается, то должен улучшаться и этот, если их динамика идет вразрез – значит, происходит что-то не то, надо разбираться, почему восприятие такой политики именно таково. Конечно, стопроцентной корреляции не может быть.

Показатель в любом случае будет отражать в том числе и то, как конкретный губернатор просто общается с людьми, и в этом смысле он немного шире – общая картина создается в увязке субъективных и объективных показателей. Но в остальном – задачи развития должны быть измеримы и объективны. Когда задача измерима и квантифицируется, то можно понять, как с ней справляться.

- Почему избран именно такой список 15 показателей – вполне возможно было из национальных целей развития избрать и другой набор индикаторов?

- Если смотреть на сами показатели – они устроены довольно сложно, несмотря на их ограниченный список и внешнюю простоту. Мы с администрацией президента довольно много времени потратили на их создание. Они, с одной стороны, должны быть однозначно измеримы, с другой стороны – не восприниматься регионами как нечто, заданное извне, а действительно быть напрямую связанными с ценностями общества. В первую очередь они должны отражать качество жизни в регионах и качество развития экономики. Экономика – это инвестиции и рабочие места, качество жизни – это здравоохранение, образование, дороги, качество среды в самом широком смысле. Наконец, задача 15 индикаторов – объединять федеральный центр и регионы в достижении общих целей.

Работа над индикаторами ведется уже несколько месяцев через рабочие группы Госсовета – это двусторонний канал, через который губернаторы обмениваются с федеральным центром своими соображениями о том, как те или иные части **нацпроектов** подходят для достижения этих целей.

- Почему со стороны правительства темой оценки губернаторов занимается именно Минэкономики?

- За региональную политику отвечает в правительстве Министерство экономики. Здесь мы работаем в плотной увязке с администрацией президента, в том числе с управлением внутренней политики АП.

- Достаточно неожиданно в процессе обсуждения реализации **нацпроектов** выросла роль Госсовета, который сейчас становится едва ли не центральной площадкой для обсуждения тем **нацпроектов**, тогда как исходно предполагалось, что **нацпроекты** – это дело проектных офисов в правительстве. Что-то изменилось?

- Происходящее естественно. Россия – страна федеративная, очень много полномочий власти реализуется именно на региональном уровне, да и люди живут на уровне конкретного региона и города. К тому же на федеральном уровне – например, на уровне макроэкономической политики, – уже многое сделано.

Госссовет для этой работы – абсолютно подходящая площадка. В первую очередь аналитическая. Например, в рамках рабочей группы Госссовета по экономике создано девять рабочих подгрупп, системно анализирующих проблемы, за которые раньше почти невозможно было браться. Например, работает подгруппа по теневой экономике, по проблемам производительности труда – вне Госссовета и без двустороннего контакта с регионами эта работа просто невозможна.

Дело не в проектном подходе, он работает. Но **нацпроекты** – это инструмент достижения целей развития, со своими ресурсами и инструментарием. Уровень целевых значений целевых индикаторов – несколько выше. Не только **нацпроекты**, но и вся остальная работа регионов должна быть нацелена на выполнение целевых показателей.

- Со стороны Минэкономики – насколько методики расчета 15 индикаторов будут отличаться от «голых» данных Росстата по этим показателям?

- В списке есть абсолютно понятные показатели – объем инвестиций, рабочие места, бедность, продолжительность жизни – методики расчета которых традиционны и не нуждаются в обсуждении и корректировке.

Но есть и новые сводные показатели – уровень образования, экология – здесь работа над методиками расчета продолжается, вернее, она на финальной стадии. В случае с качеством воздуха, воды, качества работы с твердыми бытовыми отходами мы будем проверять работоспособность индикаторов сначала на нескольких крупных городах: сейчас в стране сквозная система оценки состояния среды отсутствует, есть отдельные измерения Гидрометцентра, других организаций, сквозной системы, которая позволяла бы оценивать качество среды в крупных городах и сравнивать их между собой, пока нет. В случае с уровнем образования – нужно измерять как охват, так и качество образования, причем в основном именно на региональном уровне, то есть на стыке среднего и высшего образования. Важно измерять охват образованием детей в возрасте 15-19 лет, выбор профессионального или высшего образования как образовательного трека. Мы, например, не будем использовать ЕГЭ как базовый индикатор. Вместо этого будем смотреть в том числе долю выпускников школ, которые поступили в ведущие вузы России.

- Насколько и как индикаторы будут учитывать неравные стартовые условия для регионов?

- Важно то, как мы будем устанавливать конкретные ключевые показатели эффективности (КПЭ) для руководства регионов. Разброс между разными регионами по качеству жизни сейчас очень серьезен, поэтому учет стартовой позиции региона обязателен. Чем слабее стартовый показатель, чем ниже база – тем выше возможности региона статистически быстро расти и выходить в лидеры. На втором же этапе регионы будут ранжироваться друг относительно друга в зависимости от степени выполнения КПЭ. Эта система позволит оценивать прогресс региона в движении к каждой из 15 целей. То есть наша задача – учитывать и базу, с которой стартует регион, и использование им возможностей, которые у него есть.

- Что предполагается делать, если губернатор не согласен с представленной оценкой эффективности, считает, что есть особые причины для того, что результат именно такой, какой он есть?

- У регионов, и это отмечено в указе, есть возможность апелляции. Это необходимый элемент, например, в историях, связанных с инвестициями. Показатели отдельных регионов очень волатильны из-за реализации в них крупных, в том числе федеральных, проектов. Например, в Новгородской области несколько лет реализовывался проект строительства автотрассы М-11 «Москва-Санкт-Петербург», данные об инвестициях этого проекта, естественно, учитывались в региональной статистике. По отношению к обычному фону инвестиций сначала они резко растут, потом так же резко снижаются, причем регион не всегда даже в состоянии предсказать, в каком именно году будет пик инвестиций, а когда начнется спад – это зависит от компаний, реализующих проект, у них

могут быть свои соображения, как и когда что делать. Для снятия таких разовых искажений и существует апелляция.

- К кому предлагается апеллировать, к какой инстанции?

- В ближайшее время правительство определит точный механизм апелляции. Понятно, что это будет происходить на площадке Госсовета – будем обсуждать вместе с заинтересованными регионами возможности корректировок. Конечно, нам важно, чтобы эти корректировки были минимальны и отражали именно особые случаи, а объективность оценки исполнения целей сохранялась.

- Одним из ключевых вопросов в этой системе будет качество и объективность данных, собираемых системой Росстата и областными статкомитетами. Вы ожидаете давления на региональном уровне на статистиков?

- Перед новым главой Росстата Павлом Малковым в том числе поставлена задача не только качественной и объективной, но и независимой статистики. Риски попыток влияния отдельными регионами на облстаты существуют – хотя они являются территориальными подразделениями федеральных органов, облстаты работают на территориях, и возможность вмешательства в их работу хотя и минимизирована, но есть. Задача обеспечить независимость статистики от отдельно взятого чиновника, намеренного что-то «подкрутить» в данных, поставлена и будет решаться – в том числе с переходом на более объективные данные, на системы сплошного сбора данных. Например, есть данные сети контрольно-кассовых аппаратов в рознице, которую создала Федеральная налоговая служба – на нее не могут повлиять региональные власти. Система ЗАГСов трансформируется ФНС в том же ключе: все происходит «в облаке», в режиме реального времени – задним числом показатели рождаемости, например, «подкрутить» уже совершенно невозможно.

Вообще вопрос давления на Росстат шире, вопрос не только в губернаторах – на самом деле система сбора статинформации и без этого неплохо защищена от искажений. Дело не в этом. За последний год на статистику люди стали смотреть гораздо внимательнее, ее начали детальнее анализировать и ставить перед нами больше вопросов. Повышенный спрос на статистику должен автоматически вызывать повышенное предложение более качественной статистики.

- Все же почему недостаточно в вопросе ориентироваться исключительно на показатели исполнения **нацпроектов** или на чисто бюджетные индикаторы?

- Некоторые ведомства предлагали бюрократизировать процесс – например, в качестве индикаторов использовать не что-то относящееся к качеству жизни, а уровень освоения выделенных бюджетных средств по тому или иному **нацпроекту**. Эти идеи были полностью отвергнуты.

- Вопрос, который интересует политическую систему в первую очередь, – санкции за недостижение КПЭ. При каком уровне недостижения показателей они могут применяться и в чем они будут заключаться? Сколько из 15 КПЭ нужно провалить, чтобы тебя уволили с поста главы региона?

- Система рассчитана на поощрение, а не на наказание. Те, кто находится наверху списка, будут получать большую долю из 20 млрд руб. В случае с инвестициями, например, это суммы, которые там нужны и что-то могут изменить. Полмиллиарда для региона могут быть неплохой прибавкой к региональному бюджету.

Мы рассчитываем на позитивную, а не на негативную мотивацию. Хотя, разумеется, мое личное мнение – сумма грантов регионам за успехи в достижении целей развития должна быть больше, и это вопрос, нуждающийся в дальнейшем обсуждении.

В сущности, не так важен вопрос, «кто виноват», важнее ответ на вопрос «что делать». Нет ни у кого такой задачи – уволить губернатора за невыполнение КПЭ. КПЭ – это ориентир, а не госзадание по непременно достижению цифры.

- Традиционный аргумент против любой жесткой системы КПЭ, даже в ее поощрительной версии, - местная специфика. Что делать с ней?
- Задача не в том, чтобы установить какие-то индикаторы и потом просто наблюдать со стороны, что с ними происходит. Система, установленная указом, создана для того, чтобы оказывать помощь регионам в достижении установленных показателей. Показатели, как и национальные цели, амбициозны, а каждый регион уникален – фактически наша задача понять, что конкретно в каждом регионе стоит за изменениями показателей и что нужно сделать, чтобы движение происходило.
- А региональную дифференциацию в любом случае надо стараться уменьшать. Там, где продолжительность жизни в России низкая, она должна расти быстрее, чем там, где она увеличивается сейчас быстрее; там, где она уже высока, она должна продолжать расти, хотя и не такими темпами, как раньше. В свою очередь, показатель продолжительности жизни раскладывается на несколько составляющих – везде разный возрастной состав, везде разные причины смертности. Поэтому, учитывая, например, динамику и причины смертности в трудоспособном возрасте, можно определить, что именно делать в первую очередь, для того чтобы именно этот вид смертности сокращался быстрее остальных.
- В России по крайней мере один регион сильно отличается и по структуре экономики, и по уровню развития – это Москва. Будут ли для нее сделаны исключения, оговорки, расширения методики?
- Москва – в общей системе КПЭ. Москва – один из глобальных городов-лидеров в мире и по качеству жизни, и по другим показателям. Именно поэтому ей нужно делать следующий шаг вперед – система строится так, чтобы насколько бы ты ни был передовым, тебе все равно нужно двигаться еще дальше.
- Еще один аргумент против общих КПЭ – проекты федеральных структур в регионе сильно влияют на все индикаторы, поэтому говорить о том, что в недостижении целей развития виновата именно региональная власть, всерьез во многих случаях нельзя.
- Да, не все зависит от региона, поэтому есть другой трек, с которым мы сейчас работаем на федеральном уровне. Есть КПЭ по инвестициям, установленные премьер-министром Дмитрием Медведевым по отраслям. Теперь всю регуляторику по конкретной отрасли с прицелом на те показатели, которые нужно достичь отраслям и министерствам, нужно привести в соответствие. Сейчас проходят совещания, в том числе у первого вице-преьера Антона Силуанова и в министерствах, которые вырабатывают регуляторные решения по конкретным отраслям.
- Всегда есть уникальные истории, хотя, конечно, все процессы состоят из уникальных историй. Если мы говорим о секторе информационных технологий – например, есть вопрос о возможности использования центрами обработки данных электроэнергии с конкретных электростанций. Инвестиции в электросетевой комплекс – это вопрос избытка созданных генерирующих мощностей. Нефте- и газопереработка – это вопрос донстройки налоговых режимов. В каждой отрасли есть точечные решения, которые могут открывать пространство для большего объема инвестиций.
- В принципе, в пределах своих полномочий всякое региональное правительство вправе само определять, как оно намерено достигнуть КПЭ, но большинство явно будет требовать рекомендаций, типовых дорожных карт по их достижению. Они у вас и администрации президента есть?
- Мы этим сейчас занимаемся в рамках рабочей группы Госсовета по экономике – работаем в первую очередь с Пермским краем и его губернатором Максимом Решетниковым. Мы, например, анализировали структуру рынка труда края, структуру инвестиций в нем. Сейчас Пермь готова продемонстрировать, как будет меняться ее структура занятости, общая занятость, какие инвестпроекты будут реализовываться в крае и как это будет влиять на экономику.

Результатами этой работы, которые будут представлены Госсовету в ближайшее время, будут методические указания, которые можно будет использовать в любом регионе – где брать статистику, как проводить анализ, как описывать, исходя из индикаторов, целевое состояние, как вообще двигаться из точки А в точку Б и как структурировать эту работу.

Еще более сложную и комплексную историю мы пытаемся делать, например, с Тывой. После того как меня назначили федеральным куратором региона (в ближайшую неделю, кстати, будут зафиксированы кураторы из правительства по десяти таким регионам с непростым экономическим положением), мы готовим там на 20 мая большое межведомственное совещание, где будем смотреть – в разрезе 15 показателей, - где Тыва находится сейчас (понятно, что это место будет не блестящее), анализировать вместе с региональными властями и федеральными министерствами причины и способы изменения ситуации через **нацпроекты**. Рекомендации и типовые решения, которые будут выработаны по Тыве – вплоть до возможности применения наиболее передовых практик управления региональными финансами, - будут затем использоваться во всей стране.

Нам важно, чтобы самые слабые регионы были впереди всех, чтобы они подтягивались, потому что разрывы не только по доходам, но и по другим показателям, например, по продолжительности жизни, порой недопустимо высоки. Такая работа, кстати, велась не только по Тыве, а еще по нескольким регионам – например, по Астрахани. Сейчас эти региональные кейсы будут подниматься на совещания высокого уровня. Все, что связано с национальными целями развития, реализуется в первую очередь в регионах – показать какой-либо результат на федеральном уровне без работы с регионами невозможно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3960042>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.04.29; ЗЕРНО ДОРОСЛО ДО ТРЕЙДИНГА; ПРОИЗВОДИТЕЛИ РЕШИЛИ САМИ ЗАНЯТЬСЯ ТОРГОВЛЕЙ

Активный экспорт зерна из России стимулирует сельхозпроизводителей самостоятельно заниматься торговлей. Вслед за агрохолдингом «Степь» трейдинговое направление открывает управляющая 100 тыс. га земель «Агронова-Л», подконтрольная ГК «Регион» Сергея Сударикова. Компания уже создала для этого ООО «Русгрейнтрейд». Эксперты предупреждают, что сейчас рентабельность экспортеров невысока, а государство проявляет к ним повышенное внимание.

Неопределенность с регулированием российского рынка создает дополнительные риски, добавляет Андрей Сизов. Так, в начале 2019 года источники “Ъ” сообщали, что Минсельхоз призвал замедлять отгрузки, чтобы соблюсти объем поставок зерна в сезоне на уровне в 42 млн тонн. До того Россельхознадзор начал уведомлять экспортеров о необходимости дополнительных проверок качества пшеницы. При этом, добавляет господин Сизов, в России все еще действует экспортная пошлина на пшеницу, которая хоть и обнулена, но не отменена, и при необходимости вернуть ее можно достаточно быстро. В Минсельхозе намерения ограничивать экспорт зерна отрицают.

<https://www.kommersant.ru/doc/3960014>

ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.04.29; «ЗЛОСТНЫЕ НАРУШИТЕЛИ НЕ МОГУТ ОТВЕЧАТЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДРУГИХ»; НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД РОССИИ РОМАН МИШУРОВ – О СОЗДАНИИ БАЗЫ НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ И СРОКАХ ВНЕДРЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ПРАВ

В России создадут базу злостных нарушителей ПДД – то есть тех, кто имеет десятки штрафов в год или был лишен водительских прав. В ГИБДД предлагают запретить им работать в сфере пассажирских перевозок. С помощью цифровой базы транспортные

компании смогут проверить своих будущих сотрудников. Кроме того, ГИБДД надеется получить прямой доступ к информации о пациентах, состоящих на учете в психоневрологических и наркологических диспансерах. Об этих и других мерах по снижению аварийности на дорогах «Известиям» рассказал начальник управления надзорной деятельности Госавтоинспекции МВД России полковник полиции Роман Мишуров.

- Президент в майском указе поставил задачу сократить число погибших на российских дорогах в 3,5 раза до конца 2024 года. Какие меры планирует принять ГИБДД, чтобы выполнить ее?

- В настоящее время прорабатываются вопросы о введении запрета на трудовую деятельность в сфере пассажирских перевозок для злостных нарушителей ПДД, а также для лиц, которые лишались права управления транспортным средством. Такие люди не могут отвечать за безопасность других участников дорожного движения и не должны нести в себе угрозу для законопослушных граждан. Наше ведомство собирается создать единую цифровую платформу, которая позволит (в том числе) компаниям проверять соискателей на злостные нарушения и лишение прав. В базу данных будут внесены сведения обо всех нарушителях – как россиянах, так и иностранцах.

- Планируете ли вводить еще какие-то ограничения, в том числе для приезжих?

- Мы подготовили законопроект, который обяжет иностранцев с видом на жительство, а также россиян, имеющих водительские права другого государства, пересдавать экзамены для получения национальных документов РФ. В настоящее время документ внесен в правительство. Он запретит этим лицам управлять транспортным средством без наличия российских прав по истечении 180 дней нахождения в нашей стране. В Белоруссии, например, граждане России обязаны пересдать экзамен после 90 дней пребывания в этой стране.

Мы также хотим исключить возможность получения водительских прав людьми, которые состоят на учете в психоневрологическом или наркологическом диспансере. Сейчас частные организации, имеющие лицензию, нередко выдают им справки, позволяющие претендовать на водительское удостоверение. Как только мы сможем получать информацию о больных от Минздрава напрямую, эти лица будут исключены из дорожной системы навсегда.

- Многие эксперты говорят, что указание в водительских правах данных о группе крови и резус-факторе может облегчить работу врачей, если в случае аварии потребуется медицинская помощь. Планируется ли ввести такую графу в удостоверениях?

- Этот вопрос в данный момент не рассматривается. Сейчас группу крови и резус-фактор можно по желанию указать в общегражданском паспорте. Мы планируем запустить цифровые водительские права в 2020 году. Возможно, гражданам – при их желании – в такого рода документах позволят указывать информацию о своей группе крови.

- Что еще может повлиять на снижение аварийности на дорогах?

- В России еще с советских времен имеется богатый опыт работы системы детских и юношеских автошкол, в которых школьники получают не только знание правил дорожного движения, но и навыки безопасного управления транспортными средствами.

Эту работу, конечно же, надо развивать, давать возможность детям проходить обучение в рамках дополнительных занятий или, в идеале, внедрить дисциплины безопасности дорожного движения на постоянной основе – в том числе с возможностью дальнейшего получения права на управление транспортными средствами. Будем работать в этом направлении совместно с профессиональным сообществом – автошколами.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

ГИБДД в последнее время предлагает множество инициатив, направленных на ужесточение контроля в сфере безопасности дорожного движения.

В 2020 году может быть изменен порядок приема экзаменов в автошколах – количество вопросов в теоретической части увеличится, а каждому из них будет присвоено определенное число баллов. Кроме того, обсуждается идея запретить россиянам сдавать экзамены в любом подразделении на свой выбор – чтобы минимизировать коррупционную составляющую.

В начале этого года **Минтранс** поддержал идею МВД об ужесточении наказания за нарушения скоростного режима. Предлагается ввести штраф 500 рублей для тех, кто превысил лимит на 10-20 км/ч. Сейчас денежное наказание за это нарушение не предусмотрено.

В апреле глава Госавтоинспекции Михаил Черников предложил снизить на 20 км/ч допустимую скорость для водителей, которые перевозят детей. Например, при лимите в 60 км/ч автомобилист должен двигаться не более 40 км/ч, если в машине находится ребенок.

<https://iz.ru/872431/anzhelina-grigorian/zlostnye-narushiteli-ne-mogut-otvechat-za-bezopasnost-drugikh>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.04.29; КТО ВЫИГРАЛ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ ЦЕН НА БЕНЗИН; ПОПЫТКИ СДЕРЖИВАТЬ РОСТ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РОЗНИЦЕ ОБОЙДУТСЯ БЮДЖЕТУ В ТРЕТЬ СУММЫ, КОТОРУЮ ГОСУДАРСТВО РАССЧИТЫВАЛО ПОЛУЧИТЬ ОТ НЕФТЯНИКОВ НА МАЙСКИЕ УКАЗЫ

Почему в стране с огромными запасами нефти бесконечно дорожает бензин – логичный вопрос, который волнует практически каждого человека в России. Взволновал он и чиновников, когда так неудачно – прямо накануне выборов президента – топливо начало стремительно расти в цене. В итоге обсуждение кризиса дошло до президента Владимира **Путина** и правительство согласилось на ручное управление ценами на бензин. Для этого оно заключило с 10 крупнейшими нефтяными компаниями соглашения, согласно которым нефтяники поставляют определенное количество топлива на внутренний рынок, а также сдерживают рост цен в рознице и мелком опте.

На первый взгляд кажется, что это прекрасная новость – цены на бензин повышаются лишь на уровень инфляции. На самом же деле за ручным управлением скрываются огромные расходы бюджета, который компенсирует нефтяным компаниям их убытки от поставки нефти на внутренний рынок. Для сдерживания роста стоимости нефтепродуктов и недопущения их дефицита бюджет компенсирует НПЗ 60% разницы между внутренней и экспортной ценой на нефтепродукты (без учета транспортных расходов и пошлин). Если же внешние цены оказываются ниже внутренних, уже нефтяники доплачивают бюджету.

Счет на табло в пользу бизнеса. Из тех 1,3 трлн руб., которые бюджет рассчитывал получить от них за 2019-2024 гг., 300 млрд руб. нефтяники уже вернули. А теперь сумма еще вырастет – до 450 млрд руб. Механизм компенсации за поставки топлива на внутренний рынок был настроен неидеально, признало правительство в конце марта и согласилось увеличить компенсацию нефтяным компаниям. Произойдет это за счет введения акцизов на все неподакцизные жидкие нефтепродукты (т. е. дополнительных расходов налогоплательщиков), а также надбавки к НДС с привязкой к цене нефти. Если в 2020 г. власти согласятся скорректировать компенсацию таким же образом, выплаты вырастут уже до 1,7 трлн руб. Это около 10% всего федерального бюджета.

В итоге из 1,3 трлн руб., которые бюджет должен был получить от нефтяного сектора для реализации майского указа, нефтяники уже вернули себе почти половину. Население за выполнение указа также заплатило – ростом НДС, но пока довольствуется лишь сдержанным ростом цен на бензин. А по факту все равно остается в минусе. Если поделить 450 млрд руб. на 75,8 млн работающего населения, то получится, что каждый

такой россиянин получил бы около 6000 руб. в виде субсидии, а если бы выплаты проводились в расчете на каждый автомобиль (включая грузовики), государство могло бы выплатить каждому водителю больше 8500 руб., чтобы компенсировать рост цен на бензин выше 41 руб. за 1 л.

С введением адресной субсидии власти не только решили бы проблему роста цен на бензин, но и перешли бы к адресной поддержке населения, о которой так давно говорят чиновники. Вариантов, как это сделать, много – например, заменить акциз специальным налогом, который бы рассчитывался исходя из пробега автомобиля. И уж точно не решать проблемы неэффективности переработки нефти за счет налоговой системы.

Такие идеи уже были заложены в стратегии 2020 г., но куда проще признать, что заниматься нефтяным бизнесом в России, вероятно, совершенно невыгодно и без помощи государства нефтяная отрасль ну никак не справится сама. А граждане – граждане пусть радуются низким ценам на бензин, стоимость которых – неиндексируемые уже много лет пенсии работающих пенсионеров и повышенный НДС, от которого бюджет получит немногим больше (500 млрд руб. в 2019 г.), чем вернут себе нефтяники только в этом году.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/04/28/800420-ogranicheniya-tsen-benzin>

ТАСС; 2019.04.26; ОКОЛО 200 ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИЛИ ЛИЦЕНЗИИ НОВОГО ОБРАЗЦА

Ространнадзор выдал лицензии для перевозки пассажиров автобусами нового образца 200 перевозчикам Новосибирской области, сообщил в пятницу начальник Западно-Сибирского межрегионального управления **Ространнадзора** Василий Иванько в региональном пресс-центре ТАСС.

«У нас на сегодня порядка 500 субъектов заявили желание оформить лицензию, уже порядка 200 субъектов получили лицензии», – сказал он.

Всего в области на сегодняшний день 2,5 тыс. субъектов, которые будут заниматься перевозками для собственных нужд, перевозкой под заказ и перевозкой школьников. Иванько пояснил, что «это подразумевает порядка 7,5-9,5 тыс. транспортных средств».

Заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Вячеслав Невежин сообщил, что до конца 2019 года в регионе будет реализован информационный ресурс, который благодаря системе ГЛОНАСС позволит видеть наличие или отсутствие у автобусов такой лицензии.

«Это мероприятие позволит адресно привлекать к ответственности недобросовестных перевозчиков. Не нужно будет на конечной проверять все автобусы, можно будет просто открыть информационный ресурс, открыть движение автобусов, увидеть все автобусы, узнать, что где-то нет лицензии, и адресно его остановить и привлечь к ответственности», – сказал он.

В конце октября 2018 года вступил в силу федеральный закон, который с 1 марта 2019 года ввел обязательное лицензирование всех видов пассажирских перевозок автобусами, включая перевозки по заказу и для собственных нужд. Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны получить лицензию на осуществление указанной деятельности. Новую лицензию необходимо получить не позднее 29 июня. Не получившие лицензию перевозчики будут лишены возможности заниматься пассажирскими перевозками.

<https://tass.ru/sibir-news/6379903>

ТАСС; 2019.04.26; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ СНИЖЕН В ПРИАМУРЬЕ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАШИН МОЩНОСТЬЮ НЕ БОЛЕЕ 150 Л.С.

Депутаты Амурской области приняли в окончательной редакции поправки в закон о транспортном налоге. Налоговые сборы на транспорт в регионе снижены на 30% для

владельцев автомобилей мощностью не более 150 л.с. и полностью отменены для собственников электромобилей, сообщается на сайте регионального законодательного собрания.

«В окончательной редакции приняты поправки о транспортном налоге», – говорится в сообщении.

Ранее на сайте правительства Амурской области сообщалось, что снижение ставок коснется 200 тыс. человек.

Категория автомобилей до 150 л.с. является наиболее востребованной в регионе, она составляет 84% от общего числа легковых автомобилей.

Предложение о снижении транспортного налога имело социальную направленность, так как данный класс автотранспорта имеют жители области с небольшим и средним доходом.

<https://tass.ru/ekonomika/6382735>

ТАСС; 2019.04.26; ДОРОЖНИКИ ДО НАЧАЛА МАЯ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 3 КМ ТРАССЫ К АЭРОПОРТУ «БАЙКАЛ»

Ремонтные работы начались на подъездной дороге от трассы Р-258 (Иркутск – Улан-Удэ – Чита) к международному аэропорту «Байкал» в Улан-Удэ, сообщила пресс-служба управления федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал».

«На подъезде к аэропорту Улан-Удэ на этой неделе начались дорожные работы. До начала мая планируется отремонтировать почти 3 км трассы путем устройства защитных слоев», – говорится в сообщении.

В пресс-службе ведомства пояснили, что начатый ремонт – временная мера, которая позволит оперативно устранить дефекты покрытия, обеспечив нормативную ровность и сцепление. «Капитальные работы здесь выполнят не раньше 2021 года – в настоящее время ведется разработка проектной документации», – добавили в пресс-службе.

Аэропорт «Байкал» является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного.

В мае 2018 года в воздушной гавани состоялась церемония закладки первого камня в фундамент нового международного терминала. Собственник аэропорта – владелец холдинга «Новпорт» Роман Троценко (в 2017 году аэропорт «Байкал» сменил собственника, ранее им была ГК «Метрополь»), обращаясь к местным властям, рекомендовал обновить инфраструктуру в окрестностях аэропорта, в частности, обновить дорогу на подъезде к аэропорту. Глава Бурятии Алексей Цыденов пообещал, что в 2019 году ремонт будет произведен. В начале 2019 года участок трассы, находившийся на балансе города, был передан в федеральное ведение в связи с увеличением пассажиропотока воздушной гавани.

<https://tass.ru/sibir-news/6379918>

ТАСС; 2019.04.26; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБХОДА В ПЕРМИ ОБОЙДЕТСЯ РЖД В 25 МЛРД РУБЛЕЙ

Новый вариант размещения Северного железнодорожного обхода (СЖО), позволяющий вдвое снизить стоимость его строительства, утвердили в Пермском крае, сообщила пресс-служба правительства региона.

«Краевые власти и руководство РЖД утвердили новый вариант размещения обхода: чуть ниже по течению Камской ГЭС. Предварительная стоимость реализации проекта составит 25 млрд рублей, это в два раза дешевле предыдущего варианта», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, ранее СЖО предполагалось строить со стыковкой в районе Пальников, это могло создать неудобства для жителей, кроме того, работы требовали наибольших затрат. Новый вариант решено разместить со стыковкой железнодорожных

путей к действующим железнодорожным линиям на перегоне Кабельная – Левшино (с устройством путевого поста на правом берегу Камы) и на перегоне Балмошная – Левшино (с устройством путевого поста на левом берегу). Протяженность обхода составит около 5 км, с мостовым переходом 1 км через реку Кама (эстакадная часть – 1,3 км). Инженерные изыскания начнутся в 2019 году.

«Всего мы рассматривали около пяти вариантов. Последний представляется наиболее оптимальным как по функционалу, так и по стоимости. По сути, в Перми появится новый железнодорожный мост», – цитирует пресс-служба заместителя генерального директора РЖД Андрея Макарова.

Как отметил Макаров, в Перми реализуется ряд проектов, которые направлены на развитие грузо- и пассажироперевозок. Важность развития этой отрасли подчеркнул и губернатор Пермского края Максим Решетников. «Это важно для развития грузоперевозок и экономики региона в целом, потому что крупные промышленные предприятия Березниковско-Соликамского и формирующегося Губахинского промузлов смогут активно набирать обороты производств», – считает он.

По словам губернатора, новый вариант размещения обхода может быть реализован к 2023 году, он не затрагивает интересы жителей – по потенциальному месту его размещения нет садово-дачных кооперативов и населенных пунктов, фактически он пройдет по промышленной зоне.

<https://tass.ru/ekonomika/6380012>

ТАСС; 2019.04.26; РЖД НАЗНАЧИЛИ НА ЛЕТО БОЛЕЕ 500 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПЕЗДОВ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ

«Российские железные дороги» назначили на летний сезон около 530 дополнительных рейсов в дальнем сообщении. Об этом говорится в сообщении компании.

«Так, графиком движения поездов на 2019 год предусмотрено курсирование порядка 130 дополнительных летних поездов. Кроме того, на южном направлении, включая Черноморское побережье (Адлер, Анапа, Новороссийск, Кисловодск, Краснодар и др.), холдингом РЖД будут назначены еще порядка 400 дополнительных поездов», – сообщает компания.

В РЖД отмечают, что спрос на путешествия в направлении курортов Черноморского побережья и Северного Кавказа превышает показатель прошлого года на 20%.

Кроме того, в летний сезон будут курсировать более 190 дополнительных «детских» поездов – для путешествия детей в составе организованных групп.

Ранее в компании заявили о том, что на летний сезон 2019 года РЖД назначат около 310 дополнительных поездов на пригородных маршрутах. Они будут курсировать с мая по август.

<https://tass.ru/ekonomika/6380992>

ТАСС; 2019.04.26; ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РАЗВИТИЕ ОЖД ЗА I КВАРТАЛ СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Октябрьской железной дороги за первый квартал текущего года составили более шести млрд рублей, следует из сообщения магистрали.

В развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна в границах магистрали за период направлено 1,6 млрд рублей.

Более 1,5 млрд рублей инвестировано в обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте и технологической устойчивости производственного процесса.

Около 1 млрд рублей инвестировано в строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций.

<https://tass.ru/ekonomika/6381123>

ТАСС; 2019.04.26; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ДО 5 ТЫС. ЦИСТЕРН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ ИЗ РФ ЗАПАДНЫМ ПОКУПАТЕЛЯМ

Российские железные дороги готовы предоставить до 5 тыс. цистерн для перевозки нефти западным покупателям в связи с проблемой загрязнения нефти из РФ. Об этом ТАСС сообщили в компании.

«В переговорах в Минске принимает участие заместитель генерального директора (РЖД) Алексей Шило. Накануне ОАО «РЖД» провело переговоры с операторским сообществом о готовности задействовать до 5 тыс. цистерн. Железнодорожники готовы обеспечить перевозку всех заявляемых объемов нефти в необходимые сроки», – сказали в пресс-службе РЖД.

19 апреля белорусская сторона заявила о резком ухудшении качества нефти, поступающей из России по участку магистрального нефтепровода ОАО «Гомельтранснефть Дружба». Источник загрязнения был обнаружен на участке Самара – Унеча нефтепровода «Дружба». В российском Минэнерго заявили, что проблема ухудшения качества нефти, поставляемой в направлении Белоруссии, носит технический характер и будет быстро устранена.

Однако вскоре Польша, Украина и Словакия заявили о приостановке импорта российской нефти из-за ее качественных характеристик.

<https://tass.ru/ekonomika/6381293>

ТАСС; 2019.04.26; НОВЫЙ ТАРИФ НА УСЛУГИ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕ ОТРАЗИТСЯ НА СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА НА МЦК

Новый локальный тариф на услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» для перевозки пассажиров по Московскому центральному кольцу (МЦК) не приведет к изменению стоимости проезда. Об этом в пятницу сообщил ТАСС первый замруководителя департамента транспорта столицы Гамид Булатов.

25 апреля Федеральная антимонопольная служба (ФАС) утвердила тариф на услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» для перевозки пассажиров в пределах Московского центрального кольца. До этого тариф за инфраструктуру ОАО «РЖД» устанавливался как среднесетевой. Новый тариф составляет 144,76 рублей за 1 вагоно-километр.

«Локальный тариф позволит сохранить высокий уровень качества обслуживания пассажиров на современной железнодорожной инфраструктуре МЦК при сокращении интервала движения поездов с пяти до четырех минут в часы пик. При этом, необходимо отметить, что он утвержден исключительно для перевозчика за использование инфраструктуры МЦК. Введение нового тарифа никак не повлияет на стоимость проезда для пассажиров», – отметил Булатов.

Как пояснили в пресс-службе департамента, размер этого тарифа пересматривается на очередной период регулирования в нескольких случаях. Среди них изменения параметров интенсивности движения поездов и их составности, влияющих на размер затрат по содержанию и эксплуатации инфраструктуры МЦК, ввод в эксплуатацию новых объектов инфраструктуры и др. Перевозчиком на МЦК является ОАО «РЖД», который оперирует поездами «Ласточка».

<https://tass.ru/moskva/6381933>

ТАСС; 2019.04.26; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ АУКЦИОН ПО ПРОДАЖЕ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ЛЕТОМ 2019 ГОДА

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует провести аукцион по продаже ПАО «Трансконтейнер» летом 2019 года. Об этом журналистам рассказал первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов.

«По графику, утвержденному вице-премьером Максимом Алексеевичем **АКИМОВЫМ**, все должно быть летом. Условия будут опубликованы на сайте, соответственно, обратным отсчетом», – сказал Михайлов.

Ранее сообщалось, что первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов подписал директиву о продаже доли РЖД в «Трансконтейнере».

Кроме того, вице-премьер РФ **Максим Акимов** сообщил ТАСС о том, что «Трансконтейнер» планируется продать российскому инвестору.

<https://tass.ru/ekonomika/6382177>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; БЮДЖЕТНАЯ ПОДДЕРЖКА СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ СОСТАВИТ 28,8 МЛРД РУБ. – ТРУТНЕВ

Поддержка из федерального бюджета проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» (реализует «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK)) составит 28,8 млрд рублей, сообщил вице-премьер – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев журналистам в понедельник.

«Необходимые средства для бюджетной поддержки будут запланированы в рамках бюджета будущего года. Общий объем – 28,8 млрд рублей. И **Минтранс** подтвердил, что эти расходы будут включены», – сказал Ю.Трутнев по итогам совещания с представителями «НОВАТЭКа».

Он также подчеркнул, что «с точки зрения строительства терминала пока все идет хорошо».

Как сообщалось, проект терминала по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) на Камчатке мощностью 21,7 млн т/год реализует «НОВАТЭК». Общий объем финансирования – 100,2 млрд рублей, в том числе 30,5 млрд – объекты госсобственности. В марте правительство РФ утвердило план реализации проекта. В третьем квартале 2019 года правительство с участием «НОВАТЭКа» подготовит предложения по учету финансирования объектов федеральной собственности. Тогда же «НОВАТЭК» должен подготовить проектную документацию, а Росморпорт должен за месяц ее согласовать. В течение 2020-2022 годов **Минтранс**, **Росморречфлот** и Росморпорт должны построить объекты портовой инфраструктуры, находящиеся исключительно в федеральной собственности (при условии выделения дополнительных средств федерального бюджета). «НОВАТЭК» в эти сроки должен построить объекты частной собственности (первый пусковой комплекс). В 2020-2023 году – второй пусковой комплекс.

Терминал по перегрузке СПГ необходим «НОВАТЭКу» для оптимизации транспортных расходов при доставке СПГ со своих проектов в российской части Арктики (на полуостровах Ямал и Гыдан) на основной рынок потребления СПГ – в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). До Камчатки СПГ предполагается доставлять по Севморпути судами ледового класса, а затем перегружать продукцию на суда конвенционального класса, которые существенно дешевле, чем корабли для работы на Севморпути.

Ввод терминала в действие позволит увеличить объем перевозки по Северному морскому пути с 9,7 млн тонн в 2017 году до 31,4 млн тонн к концу 2026 года, привлечь около 70 млрд рублей частных инвестиций, обеспечить переход Северного морского пути на круглогодичную загрузку, создать крупнейший на Камчатке региональный СПГ-хаб, создать новые рабочие места. Будут построены 10 танкеров-газовозов ледового класса (Arc7).

В составе морского перегрузочного комплекса предусматривается строительство двух плавучих хранилищ СПГ, подходного канала в Бечевинской бухте, причала портового флота, создание систем для обеспечения безопасного движения судов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.28; ОПЫТНЫЙ МС-21 СОВЕРШИЛ ПЕРЕЛЕТ ИЗ ИРКУТСКА В УЛЬЯНОВСК

Опытный самолет МС-21-300, оснащенный пассажирским салоном, совершил перелет из Иркутска в Ульяновск, сообщила «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) в субботу.

В Ульяновске самолет будет окрашен по серийным технологиям (окраску проведет компания «Спектр-Авиа»), после чего перелетит на аэродром ЛИИ им.М.М.Громова в подмосковном Жуковском для продолжения летных испытаний.

«На Иркутском авиационном заводе завершена сборка и ведется монтаж систем четвертого опытного самолета МС-21-300, предназначенного для проведения летных испытаний. Подключение к ним третьей и четвертой машин повысит интенсивность выполнения программы сертификации», – сказал президент ОАК Юрий Слюсарь, процитированный в сообщении.

«Мы также строим по серийным технологиям еще один самолет МС-21-300, который пройдет летные испытания с новыми российскими двигателями ПД-14», – добавил он.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.28; ОПУБЛИКОВАНО ВИДЕО ПОЛЕТА ОПЫТНОГО ОБРАЗЦА ЛАЙНЕРА МС-21-300

Авиастроительная корпорация «Иркут» опубликовала кадры полета опытного образца пассажирского самолета МС-21-300.

Лайнер совершил беспосадочный перелет из Иркутска в Ульяновск. Как отмечается в пресс-релизе компании, полет прошел в штатном режиме, у экипажа замечаний к работе систем самолета не было.

В Ульяновске воздушное судно покрасят по серийным технологиям, после чего оно отправится на аэродром Раменское в Жуковском для дальнейших летных испытаний.

МС-21-300 – ближне- и среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения, вмещающий от 150 до 211 человек. Первый полет совершил 28 мая 2017 года. Завершение сертификации запланировано на 2020-й, на серийное производство корпорация планирует выйти в 2021 году.

Первым эксплуатантом лайнера станет «Аэрофлот».

<https://ria.ru/20190428/1553120457.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.29; ГОСАВИАЦИЮ ПРОСЯТ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ВЗЛЕТ; ДОЛГ БЮДЖЕТА ПЕРЕД АЭРОПОРТАМИ ПРЕВЫСИЛ 1 МЛРД РУБЛЕЙ

Росавиация просит Минфин в рамках летней корректировки бюджета предусмотреть дополнительные средства для покрытия долгов государства перед операторами аэропортов. Долги – 1,146 млрд руб. за 2015-2018 годы – образовались за обслуживание самолетов силовых ведомств и продолжают увеличиваться. По данным “Ъ”, сейчас в бюджете на 2018 год на оплату этих услуг заложено 252,7 млн руб., а аэропорты уже подали заявок на 797,85 млн руб. В феврале аэропорт Шереметьево подал иск к Минтрансу и Росавиации, пытаясь взыскать задолженность прошлых лет.

Как стало известно “Ъ”, Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) обратилось в Минфин с просьбой выделить дополнительные средства на погашение долга государства перед операторами аэропорта за услуги для госструктур. Агентство просит предусмотреть соответствующие траты в рамках корректировки федерального бюджета на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов.

По действующим правилам Минобороны, ФСБ, МЧС, ФТС, Росгвардия и ФСО освобождены от платы за услуги по аэропортовому и наземному обеспечению воздушных судов: операторы аэропортов обслуживают ведомственные суда по требованию

безвозмездно. Возникающую задолженность компенсирует Росавиация за счет предоставленных из бюджета средств в рамках лимита на год.

Как отмечает глава Международной ассоциации аэропортов (МАА) Сергей Никотин, в последние годы аэропорты зачастую получают отказ в компенсации понесенных расходов, поскольку бюджетных средств на это выделяется недостаточно. По данным ассоциации, в 2015-2018 годах аэропорты недополучили за оказанные услуги в общей сложности 1,146 млрд руб. Задолженность продолжает расти: на 2019 год Минфин выделил Росавиации 252,7 млн руб., тогда как по состоянию на апрель агентство получило заявки от аэропортов на 797,85 млн руб.

В феврале Международный аэропорт Шереметьево (МАШ) подал иск в Арбитражный суд Москвы о взыскании с Росавиации и **Минтранса** солидарно 20,6 млн руб. за возмещение расходов прошлых периодов. В отрасли считают, что потенциальное удовлетворение иска создаст прецедент и повлечет волну разбирательств аэропортов с госорганами.

До начала 2019 года Росавиация имела право отказывать аэропортам в компенсации в случае нехватки лимитов финансирования, но в январе правительство приняло постановление №7, которое лишает регулятора этого права. Одновременно постановление закрепляет обязанность Минфина выделять достаточное бюджетное финансирование для оплаты услуг операторов аэропортов. Если в данный момент средств бюджета недостаточно, Минфин обязан устранить задолженность перед аэропортами в следующем финансовом периоде.

МАА направила в Минфин обращение, в котором просит увеличить лимит на текущий год. «Учитывая, что получаемые в рамках указанного субсидирования средства направляются операторами аэропортов прежде всего на развитие и совершенствование инфраструктуры, в том числе на поддержание в нормативном состоянии взлетно-посадочных полос, напрямую обеспечивая безопасность полетов воздушных судов, а также на сдерживание роста тарифов на аэропортовые услуги, убедительно просим принять положительное решение на обращение Росавиации», - говорится в письме МАА, подписанном господином Никотиным.

В Минфине и Росавиации не смогли оперативно прокомментировать ситуацию.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что хроническое недофинансирование выпадающих доходов аэропортов, возникающих после оказания услуг госструктурам, оказывает не самое большое давление на экономику авиаперевозок, но негативно влияет на отрасль. «Нагрузка распределяется между пассажирами, авиакомпаниями и аэропортами в зависимости от эластичности спроса на услуги перевозок», - говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3960020>

ТАСС; 2019.04.26; ГРУЗИНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ MYWAY AIRLINES СОВЕРШИЛА ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЗ ТБИЛИСИ В МОСКВУ

Грузинская авиакомпания MyWay Airlines («Майуэй эйрлайнз») приступила к выполнению регулярных рейсов из Тбилиси в московский аэропорт Жуковский. Об этом корреспонденту ТАСС сообщила PR-менеджер авиакомпании Тамар Кобулашвили.

«Сегодня мы осуществили первый полет в Москву. Наш самолет вылетел в 08:40 по тбилисскому времени и в 10:10 по Москве приземлился в аэропорту Жуковский», - сказала Кобулашвили, добавив, что были распроданы почти все билеты как в один конец, так и обратно.

Авиакомпания MyWay Airlines вела переговоры с российскими авиавластями около года. О намерениях авиакомпании выполнять регулярные рейсы в Москву стало известно еще в конце марта. Согласно графику, самолеты из Тбилиси в Москву будут летать три раза в неделю: во вторник, пятницу и воскресенье, а с 1 июля – еще и в понедельник.

MyWay Airlines основана в Грузии китайской компанией Hualing Group («Хуалинг групп») в 2017 году. В ноябре того же года в страну из Китая были импортированы два самолета стоимостью более \$43,4 млн. Первый рейс авиакомпания MyWay Airlines осуществила в конце марта 2018 года в Тегеран. До сегодняшнего дня авиакомпания осуществляла регулярные рейсы лишь в Тель-Авив. 18 апреля стало известно, что MyWay Airlines с 29 июня приступит к осуществлению чартерных авиарейсов Тбилиси – Махачкала.

<https://tass.ru/ekonomika/6382565>

ТАСС; 2019.04.26; КОМПАНИЯ «АЛРОСА» ЗАПУСКАЕТ СУБСИДИРОВАННЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ЯКУТИИ В СОЧИ, АНАПУ И СИМФЕРОПОЛЬ

Авиакомпания «Алроса» запускает в летнем сезоне этого года субсидированные рейсы из Якутии в Сочи, Анапу и Симферополь, сообщил ТАСС в понедельник гендиректор перевозчика Андрей Гулов.

«Летом этого года запустим новый рейс в Минеральные Воды, а также начнем субсидированные полеты из Якутии в Симферополь, Анапу и Сочи», – рассказал Гулов.

В пресс-службе компании уточнили ТАСС, что рейсы будут выполняться из якутских аэропортов Мирного и Удачного по два раза в неделю. «Новые направления полетов связаны с потребностью работников группы компаний «Алроса» в период летних отпусков», – пояснили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Алроса» дополнительно получит в 2019 году 98 млн рублей на программу субсидируемых перевозок из городов Дальнего Востока, общий объем финансирования авиакомпании по этой программе составит порядка 225 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6387478>

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.04.29; САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ AZUR AIR ПРИЛЕТЕЛ В НОВОСИБИРСК ИЗ ТАИЛАНДА С 11-ЧАСОВОЙ ЗАДЕРЖКОЙ

Пассажирский Boeing-757-200 прибыл в Новосибирск из Утапао (Таиланд) с 11-часовой задержкой утром в понедельник, сообщается на онлайн-табло новосибирского аэропорта Толмачево.

Борт должен был прилететь в воскресенье в 14:40 мск, однако прибыл лишь в 01:47 мск в понедельник.

Источник агентства в авиационных кругах сообщил агентству, что задержка связана с аварийной посадкой самолета этой же авиакомпании, летевшего накануне из Утапао в Хабаровск и приземлившегося в Харбине (КНР) после срабатывания датчика неисправности одного из двигателей. В дальнейшем самолет был отстранен от полетов.

В результате 210 пассажиров были отправлены в Хабаровск резервным бортом вечером в воскресенье.

«В результате перераспределения воздушных судов расписание сдвинулось, что и привело к задержкам», – сказал собеседник агентства.

Со своей стороны, старший помощник Западно-Сибирского транспортного прокурора Оксана Горбунова сообщила агентству «Интерфакс-Сибирь», что прокуратура проводит анализ сложившейся ситуации и контролирует соблюдение прав пассажиров.

РИА НОВОСТИ; 2019.04.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ПОСАДКИ РЕЙСА МОСКВА – ПАРИЖ В КАЛУГЕ

Самолет компании «Уральские авиалинии», летевший рейсом Москва – Париж, совершил посадку в Калуге из-за ограничения полетов между Францией и российской столицей, сообщили РИА Новости в пресс-службе авиаперевозчика.

Как пояснили РИА Новости в пресс-службе компании, «Уральские авиалинии» получили разрешение от авиационных властей России на выполнение международных полетов по направлению Жуковский – Париж с ноября 2018 года. По их данным, французские авиационные власти сочли Жуковский четвертым аэропортом Москвы и отказались выдать авиакомпании разрешение на прямые рейсы из-за ограничения полетов между российской столицей и Францией.

«Российские авиационные власти предпринимают максимальные усилия для решения этого вопроса. Для обеспечения рейса было принято решение выполнить его с посадкой в Калуге, для чего авиакомпания получила однократное разрешение от властей Франции», – сказала собеседница агентства.

Ранее генеральный директор агентства AG Loyalty Наталья Максвелл-Джексон на своей странице в Facebook написала, что пассажиры «Уральских авиалиний», которые приобрели билеты на прямой рейс Москва – Париж, намереваются подать в суд на авиаперевозчика из-за того, что маршрут сделал пересадку в Калуге. По ее словам, в билетах было указано, что длительность рейса Москва – Париж составляет три часа 45 минут, информации о пересадке у пассажиров не было.

<https://ria.ru/20190428/1553127782.html>

[Вернуться в оглавление](#)