



Ежедневный мониторинг СМИ

15 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ВОПРОС СОЗДАНИЯ НА КАСПИИ ПОРТОВОЙ ОЭЗ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРОРАБОТАН - ПУТИН	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ПРЕДЛОЖЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ УСЛОВИЙ МОЖЕТ ПРИВЛЕЧЬ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ В ПОРТ ОЛЯ - ПУТИН	4
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ПУТИН ЗАЯВИЛ О ВАЖНОСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОДОРОГ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ПУТИН ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ РЕЧНОГО СУДОХОДСТВА	5
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.05.14; У ВЛАДИМИРА ПУТИНА СЕГОДНЯ МАСШТАБНАЯ ПРОГРАММА В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ	5
ТАСС; 2019.05.14; СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ УСКОРЯТ ВЫПЛАТЫ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИМ В SSJ-100.....	8
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.05.15; ПЕРВОКЛАССНИКАМ МОГУТ СДЕЛАТЬ БЕСПЛАТНЫМ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ	8
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; АННА ДЖЕЙ; 2019.05.14; ИМЕЮТ ЛИ ПРАВО АВИАКОМПАНИИ САЖАТЬ В САМОЛЕТЕ ЧЛЕНОВ ОДНОЙ СЕМЬИ ПОРОЗНЬ?9	
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.05.14; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ПРОДАВАТЬ ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ НА САЙТЕ ГОСУСЛУГ	10
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ ПРОСИТЬ О СНИЖЕНИИ ТАРИФОВ ДЛЯ ПАРОМНОЙ ЛИНИИ УСТЬ-ЛУГА - БАЛТИЙСК....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; РАБОТА ПАРОМНОЙ ЛИНИИ УСТЬ-ЛУГА-БАЛТИЙСК ВРЕМЕННО ОСТАНОВЛЕНА	11
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; МЕДВЕДЕВ ВОЗМУТИЛСЯ ДОЛГОЙ ПОДГОТОВКОЙ ЛОКАЛИЗАЦИИ В РФ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ	11
ТАСС; 2019.05.14; МИНТРАНС В ИЮНЕ ДОЛЖЕН ПРЕДСТАВИТЬ МЕДВЕДЕВУ ПРОЕКТ О СИСТЕМЕ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ	13
ТАСС; 2019.05.13; МИНОБРНАУКИ ПРОРАБАТЫВАЕТ ИНТЕГРАЦИЮ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ И ПРОГРАММ ПРОФПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГЕНПРОКУРАТУРА РФ ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ АНТИКОРРУПЦИОННЫХ НОРМ В РОСАВТОТРАНСЕ	14
ТАСС; 2019.05.13; КОЗАК ВОЗГЛАВИЛ ПРАВКОМИССИЮ ПО ТЭК ВМЕСТО ДВОРКОВИЧА	14
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ПО СЕВМОРПУТИ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ИНТЕРВЬЮ: НОВЫЕ ЛЬГОТЫ В АРКТИКЕ СДЕЛАЮТ ПРИБЫЛЬНЫМИ ПРОЕКТЫ В ЭТОМ РЕГИОНЕ - ЗАМГЛАВЫ МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; НОВЫЕ ЛЬГОТЫ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ ВЛОЖЕНИЯ В АРКТИКУ С 5-6 ТРЛН РУБЛЕЙ ДО 8-9 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	21

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ОБСУЖДАЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ОБЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ АКТИВОВ РОСНЕФТИ И ПАЙЯХИ НА ТАЙМЫРЕ.....	21
ТАСС; 2019.05.14; АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА БОЛЕЕ 3,8 МЛРД РУБ. НА РЕМОНТ И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ - ДИТРИХ.....	22
ТАСС; 2019.05.14; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ПОДРЯДЧИКА РЕМОНТА ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	22
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ КУЗБАССА В 2019 Г ОБОЙДЕТСЯ В 1,36 МЛРД РУБЛЕЙ.....	23
ТАСС; 2019.05.14; МОСТОВУЮ ЧАСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ ЗАВЕРШАТ В ИЮЛЕ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; МЕДВЕДЕВ РАСКРИТИКОВАЛ ПРАКТИКУ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О РАСШИРЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РФ	25
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ КРЫМСКОГО МОСТА ЗА ГОД	25
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; КРЫМСКИЙ МОСТ ЗА ГОД НЕ ПРЕРЫВАЛ РАБОТЫ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ТУРПОТОК В КРЫМ ВЫРОС НА 30% ЗА ГОД РАБОТЫ КРЫМСКОГО МОСТА	26
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.05.14; АРХЕОЛОГИЧЕСКАЯ НАХОДКА У КЕРЧИ ОБОШЛАСЬ БЮДЖЕТУ В 3 МЛРД; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОДРОЖАЛО НА 10%	27
КОММЕРСАНТЪ; 2019.05.15; АЛЕКСАНДР БАСТРЫКИН НАШЕЛ НОВЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ДЛЯ БИЗНЕСА; ГЛАВА СКР ПРЕДЛОЖИЛ ПОДКЛЮЧИТЬ ЕГО К ФИНАНСИРОВАНИЮ НАЦПРОЕКТОВ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; СУД ВВЕЛ НАБЛЮДЕНИЕ В «СИБМОСТЕ», ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЭКСПОБАНКА ПОЙТИ НА МИРОВУЮ ОТКЛОНИЛ.....	28
ТАСС; 2019.05.14; СИТУАЦИЯ С БАНКРОТСТВОМ «СИБМОСТА» МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СРЫВУ СРОКА РАБОТ НА ОБЪЕКТАХ.....	29
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.15; 15 ЛЕТ ПЬЯНОМУ ВОДИТЕЛЮ СРОК; ГОСДУМА УЖЕСТОЧАЕТ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ГРУБЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД	30
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; В ФЕДЕРАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ ЗАЯВИЛИ О ТЩЕТНОСТИ УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЯ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНОЕ» ДТП МОЖЕТ ЗАТРОНУТЬ ВОДИТЕЛЕЙ, ПРИНИМАЮЩИХ ЛЕКАРСТВА - ЭКСПЕРТ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ЗАКОН ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП С ЖЕРТВАМИ БУДЕТ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ ДО КОНЦА МАЯ - ВОЛОДИН.....	32
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.115; ГЛУБОКА СТРАНА МОЯ РОДНАЯ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ЗАДУМАЛИСЬ О РОССИЙСКИХ ЗЕМСНАРЯДАХ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 4 МЕСЯЦА ВЫРОС НА 2,4%, ПЕРЕВАЛКА СУХИХ ГРУЗОВ НА ЮГЕ УПАЛА НА 27%	33
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; UCL PORT В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ГРУЗООБОРОТ НА 6% ЗА СЧЕТ КОНТЕЙНЕРОВ И НЕФТЕНАЛИВА.....	34
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ОРЕШКИН ПРИЗВАЛ УВЕЛИЧИТЬ ФЛОТ КРУИЗНЫХ СУДОВ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; РУДЕНЯ: ЗАВИДОВО — ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРОЕКТОВ ВЕРХНЕВОЛЖЬЯ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ РФ В 2018 Г. УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА НА ЭКСПОРТ НА 70% - МИНСЕЛЬХОЗ.....	36

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.15; SSJ 100 ОТКАЗАЛИ В РЕПУТАЦИИ; «РУСЛАЙН» НЕ БУДЕТ ПОКУПАТЬ САМОЛЕТЫ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ ЗАКЛЮЧИТЬ СОГЛАШЕНИЕ О БАЗОВОМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКЕ В НОРИЛЬСКЕ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГОСДУМА 22 МАЯ НАЧНЕТ РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О ШТРАФАХ ДО 100 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ОТКАЗ ПУСТИТЬ В КАФЕ ИЛИ НА БОРТ САМОЛЕТА ИНВАЛИДА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ НА 12%, ПОЧТИ ДО 9 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; АЭРОФЛОТ ХОЧЕТ РАЗРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ЧАРТЕРНОГО БИЗНЕСА ГРУППЫ	39
ТАСС; 2019.05.14; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ СОКРАТЯТ ШТАТ «ПСКОВАВИА» В СВЯЗИ С АННУЛИРОВАНИЕМ ЛЕТНОГО СЕРТИФИКАТА	40
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА В НОВОМ УРЕНГОЕ	41
ТАСС; 2019.05.14; ОКОЛО 300 МЛН РУБЛЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГТЛК ПОЛУЧИЛА ТРИ ВЕРТОЛЕТА МИ-8АМТ ДЛЯ САНАВИАЦИИ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ И ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; СУД ПО ИСКУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РЕШИЛ ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССЛУЖБ	43
ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» СООБЩИЛА О СЛУЧАЯХ МОШЕННИЧЕСТВА ПРИ ПРОДАЖАХ ЕЕ ДОПУСЛУГ	44
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2019.05.15; SSJ ТОРОПИЛСЯ К ЗЕМЛЕ; ЭКСПЕРТЫ РАССМОТРЕЛИ ВОЗМОЖНЫЕ ОШИБКИ ПИЛОТОВ ЛАЙНЕРА	44
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; К РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИИ SSJ100 ПРИСОЕДИНИЛОСЬ ЕВРОПЕЙСКОЕ АГЕНТСТВО;.....	46
РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ФРАНЦИЯ ВКЛЮЧИЛАСЬ В РАССЛЕДОВАНИЕ ЧП С SSJ100 КАК РАЗРАБОТЧИК ДВИГАТЕЛЯ.....	46
ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.05.14; ДВЕНАДЦАТЬ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОХОРОНЯТ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	46

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ВОПРОС СОЗДАНИЯ НА КАСПИИ ПОРТОВОЙ ОЭЗ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРОРАБОТАН - ПУТИН

Президент РФ Владимир Путин поручил еще раз проработать вопрос создания на Каспийском побережье портовой особой экономической зоны (ОЭЗ), попросив не затягивать его решение.

На совещании по вопросу социально-экономического развития Астраханской области участниками был поднят вопрос о создании такой зоны на территории морского порта Оля.

Участовавший в заседании гендиректор ПАО «ОЭЗ «Лотос» Сергей Милушкин рассказал об идее создания нового частного контейнерного порта на астраханском побережье.

В свою очередь глава Минтранса Евгений Дитрих усомнился в целесообразности подобного проекта, заметив, что уже существующий порт Оля загружен далеко не полностью - и создавать неподалеку от него новый порт нет смысла.

"Предложил бы еще раз вернуться к финансовой модели, которую инвестор для себя видит, потому что, с учетом того, что особая экономическая зона предлагается не на базе порта Оля, а на базе дополнительных мощностей, которые находятся в небольшом удалении от действующего порта. Мы, по сути, намечаем вкладывать инвестиции в дополнительные портовые мощности при том, что не загружены существующие», - сказал Дитрих.

"Просил бы, чтобы мы могли еще раз посмотреть на все возможности задействовать все мощности Оля, возможно, инвестировать туда, или, (если – ред.) соответственно таковых не найдется, альтернативно - инвестиции в дополнительные портовые мощности. Ну, просто странно создавать рядом еще один новый порт, если не загружен тот, который существует, в который вкладывали федеральные средства», - добавил министр.

В ответ Милушкин пояснил, что вновь создаваемый порт будет контейнерным, в то время как в порту Оля технически невозможно создать контейнерный терминал.

"Та территория, которая предполагается для строительства частного контейнерного терминала, предусматривалась в плане развития порта Оля. Действующий сегодня порт Оля не может принять те семь контейнерных терминалов, которые мы планируем построить вместе с инвестором, чисто территориально. Это потребует дополнительного развития на тех перспективных территориях, которые в свое время планировались в этом районе», - сказал гендиректор «ОЭЗ «Лотос».

При этом он утвердительно ответил на вопрос главы государства, значит ли это, что вновь создаваемый порт станет продолжением существующего порта Оля.

"Особая экономическая зона дает возможность и порту Оля размещать в зоне производство, чтобы увеличить свою грузовую базу: переработка масла, глубокая переработка зерна, и так далее. Но мощные контейнерные терминалы требуют дополнительных причальных стенок и тех самых льгот и преференций, о которых мы говорим», - добавил Милушкин.

Выслушав оба мнения, глава государства заметил: «Вы проработайте это (вопрос создания портовой особой экономической зоны - ИФ), но только не затягивайте, чтобы не жевать жвачку годами. Надо обозначить конкретный срок».

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190514/1553486859.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6429006>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ПРЕДЛОЖЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ УСЛОВИЙ МОЖЕТ ПРИВЛЕЧЬ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ В ПОРТ ОЛЯ - ПУТИН

Одним из вариантов решения проблемы привлечения транзитных грузопотоков в морской порт Оля (Астраханская область) могут стать специальные условия для инвесторов, считает **президент РФ Владимир Путин**.

Во вторник на совещании в Ахтубинске **Путин** обратил внимание на проблему отсутствия транзитных грузопотоков через порт Оля.

"Много лет назад было принято решение о развитии порта Оля. В 2004 году к нему была проведена железнодорожная линия. Однако до сих пор на полную мощность порт не заработал, да и объем грузов, перевозимых по железной дороге, пока далек от желаемого», - констатировал он.

"Между тем, грузопотоки в Каспийском регионе в целом, в том числе транспортные, постоянно растут. Но значительные объемы грузов все еще идут в обход России - и, естественно, их забирают наши соседи. И правильно делают, они борются на рынке, создают современные портовые мощности», - отметил **президент**.

"Возможно, одним из вариантов решения проблемы станет предложение специальных условий для привлечения транзитных грузов и инвесторов, которые будут готовы построить соответствующую инфраструктуру для обработки грузов и их транзита через российскую территорию», - сказал **Путин**.

Международный морской торговый порт Оля расположен в 100 км от Астрахани в дельте Волги на 67-м км Волго-Каспийского канала, в непосредственной близости от Каспийского моря. Является универсальным портом для перевалки генеральных, контейнерных и автопаромных грузов.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ПУТИН ЗАЯВИЛ О ВАЖНОСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОДОРОГ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Необходимо развивать и модернизировать автодорожную инфраструктуру в Астраханской области, так как это позволит оживить деловую активность в регионе, заявил **президент РФ Владимир Путин**.

"Модернизация автодорожной инфраструктуры, речь идет о реконструкции ключевых мостов и магистралей, строительстве новых развязок, это позволит оживить деловую активность в регионе и прилегающих территориях, сделать транспортное сообщение более современным и удобным для астраханцев, для расширения межрегионального сотрудничества, решить острые экологические проблемы», - сказал **Путин** на совещании по вопросам социально-экономического развития Астраханской области.

<https://ria.ru/20190514/1553484489.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ПУТИН ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ РЕЧНОГО СУДОХОДСТВА

Президент РФ Владимир Путин, комментируя выполнение поручений по развитию речного судоходства и судостроения в Астраханской области, призвал не просто выполнять формальные поручения, а добиваться конкретных результатов.

"В 2016-ом году на заседании президиума госсовета были даны поручения по развитию речного судоходства и судостроения. Хотелось бы услышать, что было сделано за это время, какие есть предложения по эффективному хозяйственному использованию водных путей, речных путей, а значит и загрузке судостроительных предприятий. Были конкретные поручения, в основном они выполнены, но хотелось бы посмотреть, что в результате. Нам же, как я уже многократно говорил, не поручения нужно исполнять как таковые формальные, а нам нужно добиваться результатов», - сказал **Путин** на совещании по вопросам социально-экономического развития Астраханской области.

<https://ria.ru/20190514/1553484923.html>

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.05.14; У ВЛАДИМИРА ПУТИНА СЕГОДНЯ МАСШТАБНАЯ ПРОГРАММА В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

ВЕДУЩАЯ: У Владимира Путина сегодня не только встреча в Сочи, но и масштабная программа в Астраханской области.

Борт номер один, который летел в Ахтубинск, встретило звено истребителей. Пункт назначения - летно-испытательный центр имени Чкалова. Президенту показали боевые новинки. В их числе - самолет пятого поколения Су-57, а также перехватчик МиГ-31, оснащенный гиперзвуковой ракетой «Кинжал». Комплекс, способный преодолевать любые системы ПВО.

В Астраханской области президент также обсудил проблемы, которые волнуют жителей региона. И в репортаже Олега Шишкина - и о социальных темах, и о военных разработках. Олег ШИШКИН, корреспондент: Ветеран дальней авиации Ту-16, установленный у ворот летно-испытательного центра в Ахтубинске, был создан еще в середине 50-х прошлого века. Это один из множества типов самолетов, которые прошли здесь испытания. За почти столетнюю историю центра 96 летчиков стали героями Советского Союза и еще 26 - героями России.

КОР.: На подлете к аэродрому борт №1 встречает шестерка Су-57. Идеально ровный строй. Между самолетами всего несколько метров. А вот так воздушный эскорт выглядел из президентского самолета.

Даже внешне истребитель пятого поколения отличается от предыдущих серий семейства «Сухого». Он способен в одиночку противостоять нескольким самолетам противника, а к большинству характеристик специалисты добавляют приставку «сверх» - сверхзвук, сверхманевренность, сверхточное вооружение.

Первый этап испытаний завершился успешно, докладывают президенту. Су-57 отлично проявил себя и в боевой обстановке, в Сирии. Уже этой осенью истребитель, которому нет аналогов, должен поступить в войска.

Радик БАРИЕВ, начальник Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны им. В.П.Чкалова: У нас еще большой объем испытаний, которыми мы сейчас занимаемся впервые. Это малозаметность. Уже результаты есть конкретные. Пока я не хотел бы говорить о численных характеристиках, но самолет будет лучший, поверьте мне, в мире.

КОР.: На аэродроме Владимир Путин пообщался с летчиками-испытателями - теми, кто и ставит новый самолет, что называется, на крыло.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Работа непростая, наверное, самая сложная, новые машины ставить на крыло. Хорошая машина? Нравится?

МУЖЧИНА: Еще проходят испытания. Пока еще не все проверено, оценено.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Ну, подскажите, что там нужно.

МУЖЧИНА: Очень хороший скачок в будущее.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Нужно, чтобы она была самая лучшая в мире.

МУЖЧИНА: Постараемся.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Нам нужна именно такая машина. Ну, и конечно, мы еще рассчитываем на вас, на ваш профессионализм. Чтобы вы тонкие вещи. детали могли производителям подсказать.

КОР.: Владимир Путин поинтересовался, как решается у летчиков квартирный вопрос.

Владимир ПУТИН, президент РФ: А бытовые условия?

МУЖЧИНА: Да, у всех по-разному. Служебное жилье в принципе есть. Те, кто выслужил 20 лет, свои квартиры получили по месту желаяния. Здесь продолжают служить.

КОР.: Президенту показали и новейший гиперзвуковой комплекс «Кинжал», который называют оружием будущего. О нем Владимир Путин говорил в своем Послании Федеральному собранию в марте прошлого года. В том же году «Кинжалы» были продемонстрированы на параде в День Победы. До сих пор эта разработка отечественных оборонщиков - под грифом «совершенно секретно». Показывать отдельные узлы и детали комплекса категорически запрещено.

Олег ШИШКИН, корреспондент: Пожалуй, впервые гиперзвуковой ракетный комплекс «Кинжал» показывают журналистам с такого близкого расстояния. Он установлен на

истребителе-перехватчике МиГ-31. Отделяясь от самолета в заданной точке, комплекс может развивать скорость, которая в 10 раз превышает скорость звука. При этом он постоянно маневрирует по всей траектории полета, что делает его практически неуязвимым для всех систем ПРО.

КОР.: В испытательном центре президенту показали и зенитно-ракетные комплексы «Тор-М2», «Бук-М3», а также новейший С-350 «Витязь». Его испытания завершились этой весной. До конца года комплекс поступит на вооружение.

В рабочей поездке в Ахтубинск президента сопровождали ключевые министры правительства. Разговор в небольшом зале районной администрации посвящен поиску точек экономического роста региона. Отдельные успехи в развитии промышленности пока не отразились на качестве жизни граждан.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Темпы ввода жилья и в целом строительства в регионе ниже, чем в среднем по России. Неустойчивая динамика у инвестиций в основной капитал. И что особо хотел бы отметить - рост в промышленности и сельском хозяйстве пока слабо сказывается на реальных доходах жителей области. В прошлом году они были ниже, чем в среднем по России, а уровень безработицы, напротив, выше. Все эти негативные факторы, конечно же, сказываются на социальном самочувствии людей, которые проживают здесь. Не хватает хороших рабочих мест, мало возможностей для самореализации людей, молодежи, и отсюда - значительный отток населения: этот показатель по области выше, если не сказать гораздо выше, чем в целом по стране.

КОР.: Одним из драйверов для региона может стать развитие инфраструктуры. Порт Оля - единственные морские ворота России на Каспии. Через него, минуя Суэцкий канал, грузы из Индии, Китая, Юго-Восточной Азии и Африки могли бы поступать в Европу почти на месяц быстрее. Разговор об этом продолжается уже лет десять. А порт все еще используется лишь на 20% от возможностей. Путин дал поручение проработать вопрос о создании здесь льготной особой экономической зоны.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Значительные объемы грузов все еще идут в обход России, и, естественно, их забирают наши соседи, и правильно делают - они борются на рынке. Почему - потому что создают современные мощные портовые и логистические комплексы. Возможно, одним из вариантов решения проблемы станет предложение специальных условий для привлечения транзитных грузов и инвесторов, которые будут готовы построить соответствующую инфраструктуру для обработки этих грузов и их транзита через российскую территорию.

КОР.: Обсуждали и восстановление производства на старейшем астраханском судостроительном заводе «Красные баррикады». До банкротства на предприятии трудились две с половиной тысячи человек. Утвержден план по перезагрузке завода. Залогом на будущее, по словам президента, станет развитие всего речного судоходства.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Это предприятие с многолетней историей сейчас находится в непростом положении, прежде всего из-за отсутствия необходимого количества заказов. А это, в свою очередь, вызвано, в том числе, проблемами в речном судоходстве и судостроении. Были конкретные поручения, в основном они выполнены, но хотелось бы посмотреть, что в результате. Нам же, как я уже неоднократно говорил, не поручения нужно исполнять как таковые формально, нам нужно добиваться результата.

КОР.: Временно исполняющий обязанности главы Астраханской области Сергей Морозов затронул актуальную для региона тему - состояние мостов. Впадая в Каспийское море, Волга разливается на 800 проток. Почти треть населения области живет на островах.

Сергей МОРОЗОВ, врио губернатора Астраханской области: Считаем, что в рамках первоочередных задач в Астраханской области требуется установить большое количество мостовых сооружений. Сейчас более половины из них находится в неудовлетворительном предаварийном и аварийном состоянии. А это 148 из 283 объектов. Для решения вопроса реконструкции 21 аварийного моста на 2019-2021 годы необходимы средства в объеме почти двух миллиардов рублей. А на восстановление 103 мостовых сооружений необходимо выделить еще порядка 14 миллиардов рублей.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта России: Я бы хотел поддержать сейчас исполняющего обязанности губернатора в его предложении по составлению такого рода

программы. Может быть, начать с Астраханской области, может быть, посмотреть в целом по Российской Федерации.

КОР.: Подводя итоги совещания, Владимир Путин отметил: многие проблемы региона можно решить с помощью нацпроектов. Особенно те, что касаются благополучия жителей.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Не нужно по каждому поводу просить дополнительных ресурсов. У нас в рамках нацпроектов запланированы приличные деньги, сотни миллиардов и триллионов рублей. И я вас прошу внимательно посмотреть на то, что и как, где запланировано. Это не исключает, что возможны какие-то и дополнительные ресурсы, это не исключает того, что возможны дополнительные льготы, в том числе в транспортном комплексе, по линии свободной экономической зоны.

КОР.: Отдельная тема - строительство школ, детсадов и больниц. Задача на ближайшие годы - добиться, чтобы все астраханские школьники учились в одну смену.

Во время совещания президент постоянно делал пометки в блокноте. Глава государства уже пообещал, что по итогам совещания в Ахтубинске он даст несколько поручений правительству.

Олег Шишкин, Елена Пич, Александр Исаев, Александр Вехтинский, Ольга Меркулова. «Первый канал». Астраханская область.

ТАСС; 2019.05.14; СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ УСКОРЯТ ВЫПЛАТЫ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИМ В SSJ-100

Страховые компании максимально мобилизуются и ускорят выплаты семьям погибших и пострадавшим в авиакатастрофе с самолетом Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) в Шереметьево, в которой погиб 41 человек. Об этом сообщил во вторник журналистам врио губернатора Мурманской области Андрей Чибис.

"Есть чуть затянувшиеся процедуры по страховым компаниям, но мы сейчас подробно эту тему разобрали. Более того, о проблеме со страховщиками я сообщил руководителю правительственной комиссии **Евгению Ивановичу Дитриху**, и мы договорились, что страховые компании максимально мобилизуются, чтобы снять внутри свои бюрократические процедуры. Все что можем, максимально активно делаем [по оказанию помощи семьям погибших и пострадавшим], в том числе, приходится контролировать и наших коллег из бизнес-структур», - сказал Чибис журналистам после заседания оперативного штаба.

По его словам, семьям 19 погибших выплаты предоставлены из областного бюджета. «По остальным мы постараемся, чтобы сегодня выплаты были проведены. По четырем или пяти семьям получится, это тем родственникам, где есть заявления и отработанные пакеты документов. Есть ситуации, когда родственникам пока не до этого, по каждому погибшему наши кураторы [из членов областного правительства, закрепленные за каждой семьей], взаимодействуют», - сказал Чибис.

Как сообщил руководитель региона ранее, семьи 19 из 26 погибших жителей Заполярья получили региональные выплаты Мурманской и Московской областей. Кроме этого, выплаты родным двоих погибших мурманчан предусмотрели и власти Севастополя.

Самолет «Аэрофлота» Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), вылетевший 5 мая из Шереметьево в Мурманск, примерно через полчаса вернулся в аэропорт, где совершил аварийную посадку и загорелся. На борту находились 73 пассажира и пять членов экипажа. Погиб 41 человек, 10 пострадавших находятся в больницах.

После авиакатастрофы было возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц"). Следствие рассматривает ряд версий катастрофы, в том числе недостаточную квалификацию пилотов, техническую неисправность и неблагоприятные погодные условия.

<https://tass.ru/ekonomika/6427494>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.05.15; ПЕРВОКЛАССНИКАМ МОГУТ СДЕЛАТЬ БЕСПЛАТНЫМ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ

Возраст детей, которые имеют право на бесплатный проезд на пригородных маршрутах, должен быть увеличен с пяти до семи лет. С таким предложением депутат Госдумы из фракции «Единая Россия» Наталья Кувшинова обратилась к министру транспорта **Евгению Дитриху**. По ее мнению, это восстановит справедливость по отношению к родителям, которые пока вынуждены платить полную стоимость билетов за своих детей в возрасте от 5 до 7 лет.

В обращении на имя главы транспортного ведомства (есть в распоряжении «Парламентской газеты») член Комитета Госдумы по физкультуре, спорту, туризму и делам молодежи Наталья Кувшинова обратила внимание на пробел в действующем законодательстве. Так, согласно Уставу железнодорожного транспорта РФ, дети до пяти лет имеют право на бесплатный проезд в электричках. При этом «в абсолютном большинстве» регионов детям старше семи лет предоставляются 50-процентные скидки на проезд. В итоге дети в возрасте от пяти до семи лет «выпали» из льготной категории: они не имеют права ни на бесплатный проезд, ни на скидки, установленные законами субъектов.

По данным Кувшиновой, билеты на электричку за полцены могут покупать только первоклассники из Забайкальского края, Кировской и Ленинградской областей. В Курском, Белгородском и Липецком регионах скидки составляют 75 процентов. В остальных регионах дети в возрасте от 5 до 7 лет ездят в электричках за полную цену.

Следует также иметь в виду, подчеркивает депутат, что в ряде городов пригородные поезда работают в формате городского транспорта. Так называемые «городские электрички» есть в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Казани, Красноярске, Нижнем Новгороде, Перми, Тюмени, Уфе и Челябинске. Есть они и в столице - это Московские городские диаметры и Московское центральное кольцо (МЦК).

Данная мера будет способствовать установлению справедливых правил проезда для детей на всех видах общественного транспорта».

"При этом льготный проезд для детей в возрасте с 5 до 7 лет отсутствует, что является несправедливым в отношении пассажиров, в то время как иные виды городского транспорта такие льготы предоставляют», - отмечает Кувшинова в письме **Евгению Дитриху**.

В связи с этим она предложила главе **Минтранса** внести изменение в Устав ж/д транспорта России, предоставив право бесплатного проезда на пригородных маршрутах для детей до семи лет (а не пяти, как сейчас).

Парламентарий обратила внимание, что ее запрос сформирован на основании многочисленных обращений жителей регионов, а также общественных организаций по защите прав пассажиров.

"Данная мера будет способствовать установлению справедливых правил проезда для детей на всех видах общественного транспорта, что будет обеспечивать дополнительную мобильность пассажиров», - резюмирует Наталья Кувшинова.

<https://www.pnp.ru/social/pervoklassnikam-mogut-sdelat-besplatnym-proezd-v-elektrichkakh.html>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; АННА ДЖЕЙ; 2019.05.14; ИМЕЮТ ЛИ ПРАВО АВИАКОМПАНИИ САЖАТЬ В САМОЛЕТЕ ЧЛЕНОВ ОДНОЙ СЕМЬИ ПОРОЗНЬ?

В России выдвинули предложение запретить авиакомпаниям рассаживать в разные концы самолета членов одной семьи. С такой инициативой к министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** обратился депутат Госдумы Василий Власов. По его мнению, если члены семьи сидят не рядом, а в разных частях лайнера, в случае аварийной ситуации они будут искать друг друга, а не пытаться покинуть борт. «Такая нервная обстановка будет способствовать панике, а также повышается риск несоблюдения правил безопасности в чрезвычайных

ситуациях и, соответственно, повышается риск для жизни и здоровья граждан», - приводит РИА Новости слова депутата.

Может ли авиакомпания рассадить членов одной семьи по разным рядам?

Многие авиаперевозчики, особенно лоукостеры, осуществляют рассадку пассажиров в произвольном порядке. На сегодняшний день у авиакомпаний нет обязанности размещать вместе членов одной семьи, как пояснил АиФ.ru авиаюрист Алексей Елтунов. Если родственники хотят сидеть рядом, то им необходимо воспользоваться сервисами самостоятельной регистрации, где можно выбрать места. При этом в некоторых авиакомпаниях такая услуга оплачивается отдельно. В случае если пассажир заранее не выбрал место, во время бронирования билета или регистрации на рейс оно подберется автоматически.

Обязана ли авиакомпания давать родителям места в самолете рядом с детьми?

Обычно авиакомпании обещают размещать детей до 12 лет рядом с одним из родителей, но это является рекомендацией, а не жестким правилом. В приказе **Минтранса России** от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» говорится, что «перевозчик принимает все возможные меры по совместному размещению на борту воздушного судна совершеннолетнего пассажира и следующего(их) вместе с ним ребенка (детей) в возрасте до 12 лет».

Можно ли пожаловаться на авиакомпанию за то, что она не дала членам одной семьи места рядом?

По словам авиаюриста, жалоба может быть направлена как в саму авиакомпанию, так и в отдел по защите прав потребителей Роспотребнадзора, однако претензии пассажиров не будут признаны законными. «Это будет непродуктивно и неэффективно, потому что законодательством не закреплена обязанность авиакомпании размещать двух дееспособных членов семьи рядом», - отметил Елтунов.

http://www.aif.ru/society/ptransport/imeyut_li_pravo_aviakompanii_sazhat_v_samolete_chlenov_odnoy_semi_porozn

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.05.14; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ПРОДАВАТЬ ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ НА САЙТЕ ГОСУСЛУГ

Минтранс прорабатывает возможность создания системы, которая позволит россиянам бронировать и приобретать льготные авиабилеты на субсидируемые маршруты через портал госуслуг. Об этом «Парламентской газете» рассказал глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Сегодня право на перелеты в полтора-два раза дешевле обычной цены имеют студенты, инвалиды, многодетные семьи и пенсионеры, однако купить билеты они могут только через кассы, выстояв большую очередь. Как ранее писала «Парламентская газета», Общероссийское объединение пассажиров в апреле направило министру транспорта России **Евгению Дитриху** письмо с предложением организовать продажу субсидированных билетов в онлайн-формате.

"Ответа пока мы не получили, но в разговорах с представителями **Минтранса** мне дали понять, что данная тема уже прорабатывается в министерстве, - пояснил «Парламентской газете» глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. - Именно в том ключе, чтобы перевести продажу льготных билетов в онлайн-формат».

По словам эксперта, **Минтранс** пока не привлекал к обсуждению этого вопроса авиакомпании. Хотя ряд крупных перевозчиков уже высказались в поддержку этой инициативы, но при этом хотели бы увидеть от ведомства более предметную позицию.

"Сейчас авиакомпании вынуждены содержать специальных сотрудников, которые занимаются бронированием билетов для пассажиров льготных категорий по телефону», - рассказал Илья Зотов.

Он добавил, что бронирование через портал госуслуг позволит не только снизить издержки компаниям, но и сэкономить нервы и деньги пассажирам, которые для покупки

льготного билета вынуждены ездить из глубинки в областные центры, где расположены кассы авиакомпаний или уполномоченных агентств.

При этом для реализации этой инициативы достаточно внесения **Минтрансом** поправок в Федеральные авиационные правила.

"Надо будет в список уполномоченных структур по оформлению льготных билетов включить портал «Госуслуги», - пояснил Илья Зотов. - Сейчас перевозочные документы оформляются перевозчиком или уполномоченным агентом».

Технически процедура бронирования может происходить следующим образом: гражданин через портал «Госуслуги» идентифицирует себя на сайте авиакомпании как человека, входящего в перечень получателей льгот, и покупает билет. Потом достаточно приехать в аэропорт и распечатать билет либо, если аэропорт уже принимает электронные билеты, просто показать билет на телефоне.

<https://www.pnp.ru/social/ekspert-rasskazal-o-predlozhenii-prodavat-lygotnye-aviability-na-sayte-gosuslug.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ ПРОСИТЬ О СНИЖЕНИИ ТАРИФОВ ДЛЯ ПАРОМНОЙ ЛИНИИ УСТЬ-ЛУГА - БАЛТИЙСК

Правительство Калининградской области считает, что тарифы на грузовые перевозки паромной линии Усть-Луга - Балтийск могут быть снижены, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе администрации региона.

"Правительством области подготовлено обращение к **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** с просьбой установить сквозной тариф (железная дорога плюс порт - ИФ) для паромной переправы Балтийск - Усть-Луга. Этот вопрос мы просим рассмотреть на совещании, в котором могли бы принять участие все заинтересованные стороны - РЖД, **Росморпорт**, владельцы паромов и другие», - сказал представитель пресс-службы.

По его словам, вопрос о новых тарифах сегодня стоит весьма остро, так как влияет на загрузку паромов линии Усть-Луга-Балтийск. Это связано с тем, что недавно Литва заметно снизила тарифы на транзитные железнодорожные перевозки, что заставило часть грузоотправителей отказаться от морских перевозок и перейти на альтернативный транспорт. В результате экономическая эффективность морских перевозок снизилась, и владельцу парома стало непросто его обслуживать и заправлять топливом.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; РАБОТА ПАРОМНОЙ ЛИНИИ УСТЬ-ЛУГА-БАЛТИЙСК ВРЕМЕННО ОСТАНОВЛЕНА

Паром «Балтийск» не может выйти из порта Усть-Луга из-за недостаточного запаса топлива и проблем с двигателем, сообщил «Интерфаксу» заместитель гендиректора ООО «Транс-Эксим» (грузовой агент паромной линии Усть-Луга - Балтийск) Александр Школа.

"Паром «Балтийск» должен был выйти из Усть-Луги еще 8 мая и прибыть в порт назначения 11 мая. Но из-за отсутствия необходимого запаса топлива на борту и незначительных технических проблем с двигателем его выход откладывается», - сказал Школа.

По его словам, судовладелец парома ООО «БФИ» пытается решить эти вопросы, но когда судно будет готово выйти на линию, неизвестно.

При этом в Усть-Лугу и Балтийск постоянно прибывают железнодорожные и автомобильные грузы, которые должны быть перевезены данной линией. В каждом порту уже сформированы судовые партии грузов, в которых первоочередными являются железнодорожные вагоны и цистерны - от 70 до 95 единиц. В связи с тем, что расписание движения парома не изменилось, прибытие и накопление грузов в портах продолжается, сказал заместитель гендиректора.

Он также отметил, что ситуация на паромной линии, где ранее работали и справлялись с имеющимся грузопотоком два парома, в ближайшее время будет сложной. Второй паром «Амбал» был поставлен на ремонт 4 мая, на 28 мая намечена постановка на ремонт и «Балтийска». Планируется, что ремонтные работы на «Амбале» будут завершены к этому сроку.

В настоящее время на линии Балтийск - Усть-Луга, которая действует с 2006 года, работают два парома, но в ближайшее время они должны быть списаны. Грузопоток через переправу составляет до 1 млн тонн в год. Для данной паромной линии в настоящее время на ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Ленинградская область) идет строительство двух паромов. Первое судно должно быть сдано заказчику в 2020 году. Новые паромы длиной до 200 метров и осадкой около 7 метров будут рассчитаны на перевозку 80 железнодорожных цистерн, 54 полувагонов и 36 грузовых вагонов. Также на них будет предусмотрено место для 56 автопоездов без перевозки ж/д составов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; МЕДВЕДЕВ ВОЗМУТИЛСЯ ДОЛГОЙ ПОДГОТОВКОЙ ЛОКАЛИЗАЦИИ В РФ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ

Премьер-министр Дмитрий Медведев остался недоволен длительной подготовкой постановления, принятие которого обяжет российские авиакомпании использовать системы бронирования и продаж авиабилетов с серверами, размещенными на территории РФ.

О ходе подготовки документа премьеру во вторник доложил **замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик**. По словам замминистра, первоначально проект постановления должны были внести в правительство в конце 2017 года, однако на совещаниях, которые проводили **Минтранс**, Минкомсвязи и Минэкономразвития, «замечания представителей авиационной отрасли входили в противоречие с позицией заинтересованных и компетентных федеральных органов исполнительной власти: Национального антитеррористического комитета (НАК), ФСБ, Минкомсвязи, Роскомнадзора и МВД России».

"По итогам этих совещаний проект постановления существенно перерабатывался и повторно направлялся на согласование причастных. За полтора года он был практически полностью обновлен шесть раз», - сказал **Юрчик** на совещании, посвященном выполнению поручений президента.

По его словам, текущая версия проекта, согласованная с НАК, Минкомсвязи, Роскомнадзором, ФСБ и МВД, является «компромиссом между требованиями транспортной безопасности по защите персональных данных пассажиров и требованиями успешно развивающихся и конкурирующих на мировом рынке российских авиакомпаний».

"Наш проект постановления получил отрицательное заключение об оценке регулирующего воздействия от Минэкономразвития. Это связано с тем, что Минэкономразвития, так же, как и ТПП, выражая позицию крупных авиакомпаний, настаивает на том, что существующее положение дел, когда они работают с международными глобальными системами, вполне состоятельно, обеспечивает динамичное развитие отрасли и работает вполне успешно», - сообщил **замглавы Минтранса РФ**.

Но такая позиция, заявил **Юрчик**, «ставит в зависимость российских авиаперевозчиков с точки зрения и политики иностранных компаний-владельцев этих систем, и государств, на территории которых они расположены, формирует условия для утечки критически важной информации иностранными организациями и возможность ее использования против безопасности РФ».

"Поэтому мы исходим из того, что необходимо найти и выработать компромиссный вариант, который и обеспечит все необходимые требования безопасности. И в результате переговоров с крупнейшими международными системами, такими как Amadeus, Sabre, мы выйдем на некое решение по аналогии с расчетными системами», - заявил он.

Длительный срок согласования и выхода на эти решения, **по словам замминистра**, связан с тем, что «авиакомпаниям пришлось вести долгие сложные переговоры с этими международными системами, которые не особо изъявляли желание переходить в нашу юрисдикцию, и выстраивание компромиссного решения».

"Проект постановления 29 апреля внесен в Минюст для подготовки заключения, он уведомил **Минтранс**, что до 28 мая представит свое заключение. Одновременно мы направили этот проект постановления в аппарат правительства для рассмотрения и

подготовки при необходимости некоторых согласительных совещаний, которые возможно потребуются. По нашим оценкам, в течение двух месяцев этот проект постановления может быть согласован и выпущен», - доложил **Юрчик**.

Однако, по мнению **Медведева**, разногласий в ходе подготовки постановления можно было избежать.

"Я понимаю, могут быть расхождения и с иностранными структурами, которые отвечают за эти вопросы, и у нас могут быть расхождения между позициями ФОИВов, позицией бизнеса. Но три года - это недопустимо долго. Это означает, что никто этим по-серьезному не занимался», - заявил **премьер**.

"Всегда можно сказать, что мы не договорились. А для чего исполнительная власть существует? Не договорились - значит, нужно было вытащить на уровень вице-преьера, ко мне, в конце концов, прийти. Я бы всех помирил - не сомневайтесь. Даже тех, у кого позиции были бы непримиримые, у меня есть такие навыки», - добавил он.

В настоящее время большинство российских компаний пользуются услугами иностранных провайдеров: «Аэрофлот» работает с американской Sabre, S7 и «Уральские авиалинии» - с испанской Amadeus, «Победа» - с американской Navitair. Исключение - «ЮТэйр», работающая с российской «Сирена-трэвел», и авиакомпания «Азимут», провайдером которой является Национальная система бронирования (разработана «Ростехом» совместно с аэропортом «Внуково").

ТАСС; 2019.05.14; МИНТРАНС В ИЮНЕ ДОЛЖЕН ПРЕДСТАВИТЬ МЕДВЕДЕВУ ПРОЕКТ О СИСТЕМЕ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу** через три недели представить проект решения правительства об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. Такое поручение **Медведев** дал на совещании по вопросу исполнения поручений президента и правительства РФ.

Ранее **Минтранс** разработал проект постановления правительства, который предусматривает, что с 1 января 2020 года серверы и базы данных, обеспечивающие бронирование и продажу внутрироссийских авиаперевозок, а также регистрацию на рейс, должны быть размещены в России.

"Коллеги попросили два месяца, но это выглядит в очередной раз как желание все это скинуть на какой-то другой период. Сегодня у нас середина мая, через три недели доложите мне проект решения правительства по этому вопросу. Если какие-то останутся нюансы, я тогда вмешаюсь в этот процесс. Но я никаких проблем сейчас уже не вижу. Надо это все завершать», - сказал **Медведев**.

На совещании замминистра транспорта **Александр Юрчик** заявил, что **Минтранс** намеревается представить документ в течение двух месяцев.

"Проект постановления 29 апреля внесен в Минюст для подготовки заключения. Минюст уведомил, что до 28 мая представит свое заключение. Одновременно мы направили этот проект постановления в аппарат правительства для рассмотрения и подготовки при необходимости некоторых согласительных совещаний. По нашим оценкам, в течение двух месяцев данный проект постановления может быть согласован и выпущен в правительство» - рассказал **Юрчик**.

Медведев поинтересовался у замминистра, сколько времени он занимается этим вопросом на своем посту. **Юрчик** ответил, что полтора года. **Премьер**, в свою очередь, подчеркнул, что это «недопустимо долго».

"Я понимаю, могут быть расхождения и с иностранными структурами, которые отвечают за эти вопросы. И у нас могут быть расхождения между позициями федеральных органов исполнительной власти, позицией бизнеса. Но это недопустимо долго, это просто означает, что никто этим по-серьезному не занимался. Всегда можно сказать, что «мы не договорились». А для чего исполнительная власть-то существует? Не договорились - значит, нужно было это «вытащить» на уровень вице-преьера. Ко мне в конце концов прийти. Я бы всех помирил, не сомневайтесь. Даже тех, у кого позиции были бы непримиримые. У меня есть такие навыки», - заявил **Медведев**.

<https://tass.ru/ekonomika/6428299>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3967985>

ТАСС; 2019.05.13; МИНОБРНАУКИ ПРОРАБАТЫВАЕТ ИНТЕГРАЦИЮ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ И ПРОГРАММ ПРОФПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ

Минобрнауки РФ совместно с **Минтрансом РФ** прорабатывает интеграцию образовательных программ и программ профессиональной подготовки в летных вузах. Об этом во вторник журналистам сообщил министр науки и высшего образования РФ Михаил Котюков в Сочи, где проходят III Международная конференция «Наука будущего» и V Всероссийский форум «Наука будущего - наука молодых».

Более 400 пилотов были отстранены от полетов в 2018 году после проверок прокуратуры. Сообщалось, что недостаточное знание пилотами международных авиалиний иностранных языков ставит под угрозу безопасность полетов.

"Мы как раз с **Минтрансом** сейчас имеем ряд поручений президента, правительства по проработке более серьезной интеграции образовательных программ и программ профессиональной подготовки пилотов. Это все в процессе обсуждения сегодня», - сказал Котюков.

Генпрокурор РФ Юрий Чайка на расширенном заседании коллегии надзорного ведомства по итогам 2018 года отметил, что будут продолжены целевые проверки учебных заведений гражданской авиации, чтобы человеческий фактор перестал доминировать среди причин авиакатастроф. В 2018 году также была прекращена деятельность двух авиационных учебных центров, **Росавиацией** аннулированы 160 летных свидетельств.

<https://tass.ru/obschestvo/6428244>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГЕНПРОКУРАТУРА РФ ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ АНТИКОРРУПЦИОННЫХ НОРМ В РОСАВТОТРАНСЕ

Генпрокуратура РФ выявила нарушения антикоррупционного законодательства в деятельности Агентства автомобильного транспорта (**Росавтотранс**), к дисциплинарной ответственности привлечены семь начальников, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе надзорного ведомства.

"Генеральной прокуратурой Российской Федерации проведена проверка исполнения антикоррупционного законодательства в федеральном бюджетном учреждении «Агентство автомобильного транспорта» (далее - ФБУ «**Росавтотранс**»). Выявлены факты неисполнения работниками учреждения обязанностей, предусмотренных законодательством о противодействии коррупции», - говорится в сообщении.

По данным Генпрокуратуры, один из заместителей генерального директора учреждения не представил работодателю сведения о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера за 2017 год как на себя, так и в отношении членов своей семьи. Кроме того, выявлен факт игнорирования требований антикоррупционного законодательства директором филиала ФБУ «**Росавтотранс**» в Приволжском федеральном округе, в подчинении которого в должности главного специалиста филиала на протяжении нескольких лет осуществлял контрольно-разрешительные полномочия его сын.

"Кроме того, проверкой установлено, что не на всех лиц, замещающих должности ФБУ «**Росавтотранс**» с высокими коррупционными рисками, были распространены антикоррупционные запреты и ограничения, поскольку замещаемые ими должности не были включены в соответствующий перечень Минтранса России», - добавили в пресс-службе.

По результатам Генеральной прокуратурой было внесено представление об устранении выявленных нарушений министру транспорта, после чего нарушения были устранены.

"По итогам восемь должностных лиц ФБУ «**Росавтотранс**» привлечены к дисциплинарной ответственности, семь из которых относятся к категории «руководители». При этом с упомянутыми заместителем генерального директора ФБУ «**Росавтотранс**» и главным специалистом филиала ФБУ «**Росавтотранс**» в Приволжском

федеральном округе трудовые отношения прекращены», - заключили в надзорном ведомстве.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6429161>

ТАСС; 2019.05.13; КОЗАК ВОЗГЛАВИЛ ПРАВКОМИССИЮ ПО ТЭК ВМЕСТО ДВОРКОВИЧА

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак возглавил правительственную комиссию по вопросам топливно-энергетического комплекса вместо бывшего курирующего отрасль вице-преьера Аркадия Дворковича.

Соответствующее распоряжение премьер-министра Дмитрия Медведева опубликовано на сайте правительства РФ.

Состав правкомиссии сократился с 40 до 38 человек. В президиум комиссии помимо действующих участников вошли: глава Ростехнадзора Алексей Алешин, помощник руководителя администрации президента Кирилл Молодцов, главный исполнительный директор «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) Игорь Сечин, замглавы Минэкономразвития Михаил Расстригин, первый замглавы Минприроды Денис Храмов, заместитель министра финансов Илья Трунин, замглавы Минтранса Юрий Цветков. Вместо главы Минпромторга Дениса Мантурова в президиум правкомиссии вошел его заместитель - Василий Осьмаков.

В правкомиссию также входят главы крупнейших нефтегазовых и нефтехимических компаний РФ, губернаторы, представители профильных ведомств.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ПО СЕВМОРПУТИ

Минвостокразвития прорабатывает вопрос создания российского контейнерного оператора для транзита грузов по Северному морскому пути, рассказал в интервью «Интерфаксу» замглавы ведомства, Александр Крутиков, курирующий вопросы развития Арктики.

"Наша идея заключается в том, чтобы создать регулярную контейнерную линию, которая будет работать на трассе СМП. Ключевая задача - сделать СМП выгоднее, чем южный маршрут», - сказал А.Крутиков.

По его словам, государство минимум на ближайшие 20 лет должно взять на себя все риски, связанные с транзитом грузов по СМП.

"Для этого необходимо создать российского контейнерного оператора, который будет осуществлять перевозки грузов между Петропавловском-Камчатским и Мурманском. До этих портов фидерными судами грузы будут доставляться из любых портов Азии и Европы, там консолидироваться на контейнеровозах арктического класса. А далее те же фидерные суда будут доставлять грузы до конечных портов назначения. При этом контейнерный оператор должен за свой счет хеджировать риски перевозок», - сказал замглавы Минвостокразвития.

"Все это еще надо просчитать - строительство портов-хабов, ледоколов, схем передвижения и т.д. - чем мы сейчас и занимаемся, по поручению вице-премьеров. Эта новая экономическая модель Севморпути должна быть представлена на Восточном экономическом форуме в сентябре», - добавил А.Крутиков.

По предварительным оценкам Минвостокразвития, существующий объем транзита грузов по Севморпути - 0,5 млн тонн, в перспективе 15-20 лет можно увеличить до 5 млн тонн.

При этом развитие СМП в плане экономики сопряжено с реализацией ряда ж/д проектов, отметил он. «Я сейчас говорю не только о двух известных объектах - СШХ и СШХ-2. Мы должны думать и дальше, о том, как вывозить продукцию с Урала, из Восточной Сибири,

Дальневосточных регионов, как их подключать к Севморпути там, где это выгодно», - сказал А. Крутиков.

По данным ЗАО «Морцентр-ТЭК, объем грузоперевозок по Северному морскому пути по итогам 2018 вырос в два раза, до почти 20 млн тонн. Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет значительно сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий или Панамский каналы.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ИНТЕРВЬЮ: НОВЫЕ ЛЬГОТЫ В АРКТИКЕ СДЕЛАЮТ ПРИБЫЛЬНЫМИ ПРОЕКТЫ В ЭТОМ РЕГИОНЕ - ЗАМГЛАВЫ МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ

Министерство по развитию Дальнего Востока, функции которого в феврале расширены и на Арктику, в конце апреля вынесло на общественное обсуждение базовый вариант преференций для проектов в арктической зоне. О сути предлагаемых льгот в интервью «Интерфаксу» рассказал замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков.

- Предлагаемый ведомством вариант преференций - это снижение налогов на весь период реализации инвестпроектов в Арктике. Почему выбран именно такой вариант?

- Минвостокразвития вынесло на обсуждение не один документ, а целый пакет из четырех законопроектов, которые станут основной государственной поддержки предпринимательской деятельности в Арктической зоне, а также связанные с этим поправки в Налоговый, Трудовой кодекс и еще ряд законодательных актов. Основной закон определяет процесс - как стать резидентом Арктической зоны, заключить инвестсоглашение, чтобы получать налоговые и другие преференции.

Определению базовой конструкции налоговых льгот для Арктики предшествовал тщательный анализ финансовых моделей разных проектов, которые уже реализуются в Арктике, и тех, которые только планируются. Мы смотрели проекты «НОВАТЭКа», «Роснефти» (MOEX: ROSN), проекты, связанные с добычей угля, с химическими производствами. Благо, инвесторы пошли нам навстречу и предоставили такую возможность.

Кстати, из изучаемых проектов не оказалось ни одного, который был бы прибыльным, реализуйся он в Арктике без преференций в обычных налоговых условиях. Были даже проекты, в которых стоимость доставки грузов строительных материалов выше, чем сами строительные материалы.

В результате анализа мы увидели, что схема, когда в Арктике применяются минимальные ставки налогов на весь срок реализации проекта, формирует наибольший экономический эффект. Только при таком варианте, например, большая часть шельфовых проектов становится эффективной.

- Как и заявлялось ранее, речь идет только о новых проектах в Арктике?

- Да, льготы будут предоставляться только новым проектам. В предлагаемой нами редакции закона обозначены 4 типа инвестиционных проектов: добыча углеводородов на шельфе, добыча углеводородов на континентальной части, сжижение природного газа и иные проекты.

Для всех не углеводородных, то есть «иных» проектов предусматривается: 7% налог на прибыль, льготный коэффициент НДС 0,3, 0% - налог на имущество и землю и 7,6% вместо 30% - страховые взносы.

Льготы для СПГ-проектов предлагаются следующие: 7% налога на прибыль, 0% налог на имущество и землю, 7,6% - страховые взносы, а также повышающий коэффициент 3,5 к расходам на геологоразведочные работы при расчете налога на прибыль. Кроме того, добавляется нулевая ставка НДС в течение 12 лет с начала добычи, по истечении 12 лет начинает начисляться НДС по действующим сегодня ставкам.

Для шельфовых активов: коэффициент территории добычи применительно к НДС в размере 0,15, налог на прибыль - 3%, налог на имущество - 0%, страховые взносы во внебюджетные фонды - 7,6% и тот же самый коэффициент 3,5 к геологоразведке.

Аналогично шельфовой прописана модель для новых углеводородных активов на континенте. За исключением двух моментов. Первое - налог на прибыль 7% с зачислением в региональный бюджет, второе - предлагается ограничить круг получателей этого типа льгот, в связи с чем отдельно в законе прописывается, что для получения преференций углеводородные активы на суше должны соответствовать требованиям, которые установит правительство России.

Дело в том, что сейчас значительная часть российских нефти и газа добывается в Арктике именно на сухопутной территории. И далеко не все из них имеют отрицательную экономику, многие месторождения работают в инфраструктурно обустроенных провинциях.

- И какие критерии считаете возможным предложить правительству для льгот по добычным проектам на суше?

- Это нужно дополнительно обсуждать, предложения будут поступать не только от нашего министерства. Пока о конкретике говорить рано. Думаю, когда базовая редакция законопроектов о преференциях в Арктике будет согласована и направлена в Госдуму, наступит момент для определения указанных критериев со стороны правительства.

Что касается позиции Минвостокразвития, то мы, когда предоставляем субсидию на инфраструктуру на Дальнем Востоке, смотрим на два основных параметра: отрицательный доход проекта без государственной поддержки и объем инвестиций не менее 1 млрд рублей. Скорее всего, Минвостокразвития предложит обращать внимание на затраты инвестора в инфраструктуру, чтобы только те проекты пользовались льготами, где требуется большие инфраструктурные вложения - в дороги, порты, аэропорты.

- Какие-то моменты на этапе формирования системы преференций Арктики уже вызвали острые споры?

- В число преференций, за которые нам придется побороться, в хорошем смысле этого слова, думаю, войдет льгота по страховым взносам, поскольку она приводит к выпадающим доходам бюджета. Получается, что на новое производство в Арктике приедут люди, которые до этого где-то работали и за них шли страховые выплаты. А новый инвестор в Арктике в связи с преференциями будет платить меньше страховых взносов, чем предыдущий работодатель.

Но какой аргумент на нашей стороне? Работа в условиях Крайнего Севера автоматически приводит к значительному росту издержек, связанных с персоналом - северные надбавки, районные коэффициенты, продолжительный отпуск, обязанность компенсировать затраты на проезд к месту отпуска. Это все ложится бременем на нового работодателя. Думаю, что в связи с этими обстоятельствами государство может пойти на снижение ему налогового бремени.

Еще один спор, допускаю, может возникнуть вокруг налоговых вычетов. Минвостокразвития предлагает предусмотреть возможность получения налогового вычета

для действующих предприятий, инвестирующих в создание инфраструктуры на новых производствах в арктической зоне. Эти вычеты также приводят к выпадающим доходам федерального бюджета.

Мы перебрали много вариантов и механизмов, за счет чего можно развивать инфраструктуру в Арктике с ее огромными территориями. Сравнивали, конечно, с Дальним Востоком, где у нас есть определенный опыт. Но плотность инфраструктуры в Арктике значительно ниже, чем на том же Дальнем Востоке. Нет аналогов БАМа и Транссиба, Северный морской путь пока еще не развит.

Пока остановились на варианте стимулирования частных инвесторов, чтобы они развивали инфраструктуру за счет потенциальных доходов бюджета. Это будет быстрее, чем если государство начнет направлять государственное финансирование через длинные бюрократические процедуры. А скорость реализации важна - новых проектов в Арктике много, большинство ждет, когда заработает новая система преференций.

- Базовая модель преференций понятна. Но не боитесь ли, что все равно каждый новый проект в Арктике потребует индивидуального подхода и персональных дополнительных льгот?

- Мы создаем такую систему преференций, которая не будет требовать субъективных решений со стороны какого бы то ни было чиновника. Мы сделали так на Дальнем Востоке, то же самое переносим в Арктику. Любой бизнесмен с проектом, соответствующим требованиям закона, может прийти в управляющую компанию и получить статус резидента Арктической зоны. Никто не вправе с него требовать большего, никто не будет принимать решения - нужен его бизнес Арктике или нет.

А вот с каждым отдельным резидентом мы в любом случае работаем индивидуально, решаем множество вопросов, возникающих по ходу - стройка, получение земли, лицензии и так далее, чтобы бизнес на этих этапах не спотыкался.

Не исключено, что могут быть уникальные суперсложные проекты, требующие персональных решений. По таким прецедентам будем вносить изменения в уже принятый закон. И такой опыт имеем на Дальнем Востоке.

- Из числа нефтегазовых компаний «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) активнее всех делал свои предложения о льготах в Арктике, особенно для СПГ. Также компания предлагала к обсуждению тему закрепления за СПГ-проектами в качестве ресурсной базы лицензионных участков полуостровов Ямала и Гыдана. И, соответственно, установление для этих проектов нулевой ставки НДС.

- Очень много предложений, выдвинутых этой компанией, нашли отражение в числе преференций для проектов в Арктике, какие-то напрямую, какие-то косвенно. Так, для СПГ предлагается нулевая ставка НДС на 12 лет. В процессе согласования мы готовы обсуждать, достаточен ли этот срок. Может быть, нужно не 12, а 15 лет или другой срок.

Например, обсуждалось предложение установить нулевую ставку налога на добавленную стоимость для ледокольной проводки. Это не совсем предмет предлагаемого законопроекта, но мы об этой ситуации знаем и не исключаем, что в итоге через законопроект Минвостокразвития вопрос будет решен. Мы это предложением поддерживаем. Потому что проблема, связанная с ледокольной проводкой, гораздо шире, она касается конкурентоспособности Севморпути в целом. Пока решения о том, чтобы эту норму учесть в предлагаемом законопроекте, нет.

Что касается газовых месторождений в ЯНАО, то в процессе обсуждения этого вопроса с Минэнерго достигнута договоренность, что будем его решать в рамках подготовки новой

стратегии развития Арктики до 2035 года. В основном позиции сходятся: СПГ надо развивать, чтобы увеличивать долю России на мировом рынке. Но все ли новые месторождения газа на Ямале и Гыдане использовать исключительно под СПГ - тут есть нюансы. Ключевое ведомство, курирующее этот процесс - Минэнерго.

- «Роснефть» заявляла, что также направила свои предложения о преференциях в Арктике - в чем их суть?

- У «Роснефти» планы создания большого арктического кластера, включающего освоение целых групп месторождений. И предложения компании касались длительных налоговых льгот в Арктике, в первую очередь по НДС, а также введения налогового вычета, чтобы иметь возможность использовать действующие проекты для финансирования инфраструктуры новых проектов. Этот налоговый вычет, как я уже сказал, мы предусматриваем. Постараемся сделать так, чтобы его предоставление минимально зависело от мнения чиновников. Тем более, что в планах освоения «Роснефти» совершенно новая провинция - Таймыр.

- На Таймыре также есть проект Паяйха бизнесмена Эдуарда Худайнатов. Для Паяйхи исключительные льготы запрашивались?

- Никаких исключительных просьб не поступало. Этот проект недалеко от активов «Роснефти», и для них возможно создание общей инфраструктуры. Например, обсуждается одна из инициатив, чтобы нефть с этих месторождений направить через Северный морской путь. Там есть вопросы, связанные с созданием инфраструктуры в бухте «Север», где планируется осуществлять перевалку нефти, проблемы с дноуглублением, пунктами пропуска. В целом, с точки зрения государства, рутинная работа по поддержке инвестиционного проекта. Мы в данном случае помогли коллегам организовать правильное взаимодействие с «Росатомом», Минтрансом и т.д.

- А кроме ЯНАО и Таймыра какие еще перспективные регионы смотрели? Как вообще оцениваете инвестиционную активность в Арктике?

- Если дальше на восток, то на Чукотке это, конечно же, Баимское медно-золотое месторождение, которое недавно приобрела казахстанская компания KAZ Minerals. Есть твердые полезные ископаемые на севере Якутии, много интересного на Дальнем Востоке. В целом, мы собрали информацию обо всех инвестпроектах в Арктике - и действующих, и приостановленных, и совсем замороженных.

По нашей оценке, инвестиции в текущие, реальные, известные проекты, которые можно запустить до 2030 года, оцениваются примерно в 5-6 трлн рублей. Но не исключено, что эта цифра может вырасти. Вернее, так: уверены, что предложенная система преференций изменит уровень активности в Арктике, и когда она заработает, число новых инвестпроектов в Арктике будет увеличиваться. Потенциально можем довести инвестиции до 8-9 трлн рублей. И это будет настоящий рывок в развитии Арктики, это будет очень хороший результат.

- Тема освоения шельфа, в том числе арктического, стоит в особом ряду, дискутируется идея возможного изменения законодательства и в этой части. Минвостокразвития принимает в этом участие?

- Этот вопрос координирует Минприроды, определенная работа ведется. Мы свои предложения озвучивали - считаем, что нужно расширять субъектный состав участников освоения шельфа, допускать частные компании и иностранных инвесторов. То есть окно возможностей должно быть существенно расширено. Другое дело, воспользуются ли инвесторы этой возможностью, но от расширения окна точно хуже никому не станет.

В мире есть высокая динамика освоения шельфа, и Россия пока отстает в этом процессе, потому что мы очень ограничены в возможностях. Работа только-только началась, мы с коллегами из Минприроды обмениваемся мнениями, были обсуждения и в правительстве, но никаких решений пока не принято.

Однако, замечу, что главная «точка сборки» - новая арктическая стратегия, которая должна быть сформулирована до конца этого 2019 года, обязана включать ответы на все вопросы в Арктике, которые сегодня есть. А это, в том числе, и вопросы - что делать с шельфом, как упрощать доступ инвесторов к новым ресурсам в арктической зоне, как развивать Северный морской путь. Все должно найти отражение в стратегии до 2035 года.

- Минвостокразвития и «Росатом» готовят обновленную экономическую модель развития Севморпути. На какой стадии ее формирование?

- На Арктическом форуме мы свое видение представили двум вице-преьерам - Юрию Трутневу (курирует Дальний Восток и Арктику) и Юрию Борисову (курирует ОПК). Пока это только видение того, как может развиваться Севморпуть как конкурентный транспортный коридор. Суть его в том, что в перспективе ближайших 10 лет СМП будет использоваться для вывоза российской углеводородной продукции из арктических территорий. Это обеспечит развитие инфраструктуры, создание группировки судов-ледоколов, выход на круглогодичное использование СМП.

Но именно выход на круглогодичную работу станет переломным моментом, значительно повысит привлекательность СМП, особенно для транзита. Сейчас объем транзита по СМП - 0,5 млн тонн грузов, и это ничто по сравнению с южным маршрутом через Суэцкий канал. Россия может создать условия, при которых этот объем будет значительно больше. По предварительным оценкам, можно увеличить до 5 млн тонн транзита по Севморпути в перспективе 15-20 лет.

Наша идея заключается в том, чтобы создать регулярную контейнерную линию, которая будет работать на трассе СМП. Ключевая задача - сделать СМП выгоднее, чем южный маршрут. Сегодня очевидная выгода СМП в одном - экономия топлива. По нашим расчетам, при проходе через СМП контейнеровоза вместимостью 4,5 тыс. TEU из Йокогамы в Роттердам экономия топлива достигает 40% по сравнению с южным маршрутом. А в структуре стоимости морских перевозок именно топливо занимает первое место, почти 50%. Однако из-за других условий развития СМП это конкурентное преимущество теряется: небезопасность мореплавания, нерегулярность и так далее.

Мы считаем, что минимум на ближайшие 20 лет российское государство должно взять на себя все риски, связанные с транзитом международных грузов по СМП. По-другому просто не получится, и опыт развития Суэцкого канала тому подтверждение.

Для этого необходимо создать российского контейнерного оператора, который будет осуществлять перевозки грузов между Петропавловском-Камчатским и Мурманском. До этих портов фидерными судами грузы будут доставляться из любых портов Азии и Европы, там консолидироваться на контейнеровозах арктического класса. А далее те же фидерные суда будут доставлять грузы до конечных портов назначения. При этом контейнерный оператор должен за свой счет хеджировать риски перевозок.

Все это еще надо просчитать - строительство портов-хабов, ледоколов, схем передвижения и т.д. - чем мы сейчас и занимаемся, по поручению вице-премьеров. Эта новая экономическая модель Севморпути должна быть представлена на Восточном экономическом форуме в сентябре.

- Вы подчеркивали, что главная «точка сборки» - стратегия Арктики до 2035 года. Оформился ли основной контур обновленной стратегии? В чем будет ее принципиальное отличие от предыдущих подобных документов, касающихся этого региона?

- Мы уже встретились с главами арктических регионов и обсудили темы, которые должны быть сформулированы в стратегии. Она в любом случае будет включать два основных блока - экономическое и социальное развитие Арктики. И там, и там примерно задачи понятны, президент обозначил, что по качеству жизни условия в Арктике не должны быть хуже, чем в среднем по России. Теперь нужно определить мероприятия, которые позволят этого добиться.

В плане экономики главный проект - это Северный морской путь. И еще целый ряд проектов, например, северные широтные ходы, железные дороги. Я сейчас говорю не только о двух известных объектах - СШХ и СШХ-2. Мы должны думать и дальше, о том, как вывозить продукцию с Урала, из Восточной Сибири, Дальневосточных регионов, как их подключать к Севморпути там, где это выгодно.

Безусловно, будем обсуждать социальную часть с людьми, живущими на арктических территориях. Это и коренное население, и профильные эксперты. Важны различные точки зрения о том, как улучшить жизнь наших граждан в этом суровом крае.

Основное, к чему мы будем стремиться - придать новой стратегии максимальную конкретику. Должны быть сформулированы очень четкие цели - измеримые, понятные, не обязательно сразу до 2035 года, могут быть и меньшие сроки. Главное, чтобы задачи стратегии были ясны, потому что это главный документ, который определит развитие российской Арктики на многие годы вперед.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; НОВЫЕ ЛЬГОТЫ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ ВЛОЖЕНИЯ В АРКТИКУ С 5-6 ТРЛН РУБЛЕЙ ДО 8-9 ТРЛН РУБЛЕЙ

Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики оценивает инвестиции в текущие проекты в Арктике, которые будут реализованы до 2030 года в 5-6 трлн рублей. Новая система преференций может увеличить вложения в Арктику до 8-9 трлн рублей. Такое мнение высказал в интервью «Интерфаксу» замглавы ведомства Александр Крутиков.

"По нашей оценке, инвестиции в текущие, реальные, известные проекты, которые можно запустить до 2030 года, оцениваются примерно в 5-6 трлн рублей. Но не исключено, что эта цифра может вырасти. Вернее, так: уверены, что предложенная система преференций изменит уровень активности в Арктике, и когда она заработает, число новых инвестпроектов в Арктике будет увеличиваться. Потенциально можем довести инвестиции до 8-9 трлн рублей. И это будет настоящий рывок в развитии Арктики, это будет очень хороший результат», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ОБСУЖДАЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ОБЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ АКТИВОВ РОСНЕФТИ И ПАЙЯХИ НА ТАЙМЫРЕ

Москва. 14 мая. ИНТЕРФАКС - Обсуждается возможность создания общей транспортной инфраструктуры для активов «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) на Таймыре и проекта Пайяха, принадлежащего экс-главе «Роснефти» бизнесмену Эдуарду Худайнатову.

Замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков, курирующий Арктику, в интервью «Интерфаксу» рассказал, что предложения «Роснефти» о льготах в Арктике касались длительных налоговых льгот в Арктике, в первую очередь по НДС, а также введения налогового вычета, чтобы иметь возможность использовать действующие проекты для финансирования инфраструктуры новых проектов. «Этот налоговый вычет мы предусматриваем. Постараемся сделать так, чтобы его предоставление минимально

зависело от мнения чиновников. Тем более, что в планах освоения «Роснефти» совершенно новая провинция - Таймыр», - сказал он.

Комментируя вопрос о расположенном на Таймыре проекте Пайяха Э.Худайнатова, он отметил: «Никаких исключительных просьб (о льготах - ИФ) не поступало. Этот проект недалеко от активов «Роснефти», и для них возможно создание общей инфраструктуры. Например, обсуждается одна из инициатив, чтобы нефть с этих месторождений направить через Северный морской путь. Там есть вопросы, связанные с созданием инфраструктуры в бухте «Север», где планируется осуществлять перевалку нефти, проблемы с дноуглублением, пунктами пропуска. В целом, с точки зрения государства, рутинная работа по поддержке инвестиционного проекта. Мы в данном случае помогли коллегам организовать правильное взаимодействие с «Росатомом», **Минтрансом** и т.д.

Ране глава «Роснефти» Игорь Сечин на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным сообщал, что арктический кластер компании может обеспечить добычу до 100 млн тонн нефти к 2030 году. «На основе собственных и перспективных проектов в Арктическом регионе, которые могут включить в себя Ванкорский кластер, в том числе Ванкор, Сузун, Тагул, Лодочное месторождение, ряд геологоразведочных проектов Южного Таймыра. Например, у нас там есть совместный проект с ВР, «Ермак». И перспективный Западно-Иркинский участок», - говорил И.Сечин.

Как сообщалось, «Нефтегазхолдинг» (Группа «ННК») Э.Худайнатова планирует запустить Пайяхскую группу месторождений в промышленное производство в 2024 году, в 2030 году - выйти на проектную мощность в 26 млн тонн, годы освоения месторождения - 2024-2089. В рамках реализации проекта планируется строительство необходимой инфраструктуры по транспортировке нефти по Северному морскому пути: морского порта «Бухта Север» с нефтеналивным терминалом мощностью 25 млн тонн (с возможностью расширения до 50 млн тонн), круглогодичного порта в районе мыса Таналау с годовым грузооборотом до 2,5 млн тонн, напорного нефтепровода длиной около 400 км от центрального пункта сбора до нефтеналивного терминала в бухте «Север», объектов сбора, подготовки, хранения и транспортировки нефти, объектов электрогенерации суммарной мощностью 1 тыс. МВт с более чем 1 тыс. км ЛЭП.

ТАСС; 2019.05.14; АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА БОЛЕЕ 3,8 МЛРД РУБ. НА РЕМОНТ И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ - ДИТРИХ

Астраханская область получила на 2019 год более 3,8 млрд рублей на ремонт и реконструкцию отдельных участков дорог. Об этом заявил **министр транспорта Евгений Дитрих** на совещании с президентом РФ по вопросам социально-экономического развития Астраханской области.

"Ежегодное финансирование мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, по реконструкции отдельных участков [дорог] на 2019 год - более 3 млрд 800 млн [рублей] мы выделили», - сказал **Дитрих**.

Он также отметил хорошее состояние федеральных дорог на территории Астраханской области. «81,5% федеральных дорог на сегодняшний момент находится в нормативе», - отметил министр.

Однако, по его словам, только 36,2% региональной сети находится в нормативном состоянии. В то же время в ближайшие три года этот показатель в регионе будет увеличен до 43,5%. «Это дополнительно 156 км региональных дорог, которые мы приведем в нормативное состояние», - уточнил он.

Кроме того, **Дитрих** отметил высокие показатели области по заключению контрактов на выполнение дорожных работ в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автодороги**». «Из 43 объектов 2019 года - 41 законтрактован. Коллеги уже приступили к выполнению ремонтных работ 2019 года», - сказал министр.

Как ранее сообщал ТАСС, **Минтранс РФ** торопит власти некоторых регионов с заключением контрактов на выполнение дорожных работ в рамках дорожного нацпроекта.

По словам **Дитриха**, количество контрактов, заключенных перед дорожным сезоном, пока не превышает 40%.

ТАСС; 2019.05.14; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ПОДРЯДЧИКА РЕМОНТА ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Ремонт дорог в Петрозаводске в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будет вести компания петербургское ЗАО «АБС-Дорстрой», итоговая сумма контракта составила 332 млн рублей. Об этом во вторник сообщил пресс-центр администрации столицы Карелии.

"Подведены результаты электронных аукционов, в ходе которых определялись подрядчики на выполнение ремонта городских магистралей. Работы в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будет вести петербургское ЗАО «АБС-Дорстрой». Начальная максимальная цена контракта до торгов составляла 392 млн рублей, окончательная цена по итогам торгов - около 332 млн», - говорится в сообщении администрации.

Всего в 2019 году планируется капитально отремонтировать более чем 330 тыс. квадратных метров городских магистралей. В апреле Петрозаводск получил на эти цели 400 млн рублей. Деньги, сэкономленные в процессе аукциона, также потратят на улучшение качества дорог. Работы начнутся ориентировочно в конце мая.

"Муниципальный контракт с победителем аукциона будет подписан в течение 10 дней, через три дня после этого подрядчик должен приступить к работам. Таким образом, ремонт магистралей начнется в самое ближайшее время», - сообщил начальник управления городского хозяйства и транспорта Андрей Бекелев.

Администрация Петрозаводска также определила подрядчика, который займется ямочным ремонтом. Победителем торгов стал индивидуальный предприниматель. За 16,9 млн рублей ему предстоит выровнять 25 тыс. квадратных метров дорог в городе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6429893>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ КУЗБАССА В 2019 Г ОБОЙДЕТСЯ В 1,36 МЛРД РУБЛЕЙ

Ремонт и строительство дорог в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Кемеровской области обойдется в 1,36 миллиарда рублей из всех источников финансирования - местного, областного и федерального бюджетов, сообщает пресс-служба администрации региона.

"При этом на Кемерово приходится 1 миллиард 173 миллионов рублей. На ремонт покрытия проезжей части дорог Кемеровского муниципального района выделено свыше 28,1 миллиона рублей, на ремонт дорог регионального и межмуниципального значения - 158,2 миллиона рублей», - говорится в сообщении.

Всего в Кемеровской агломерации в рамках нацпроекта значатся 49 объектов, два из них построят, на остальных 47 заменят дорожное покрытие.

Новые дороги появятся в областной столице по Притомскому проспекту, бульвару Строителей, Московскому проспекту (кольцевая развязка). Строительные работы по двум объектам уже ведутся.

Кроме того, в Кемерово в рамках нацпроекта установят восемь новых светофорных объектов, 1,6 километра барьерных и пешеходных ограждений, шесть остановочных павильонов.

В Новокузнецке в проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** попали 45 объектов. Работа ведется в трех направлениях: реконструкция дорог (выделено 880 миллионов рублей), ремонт автодорог (271 миллион рублей) и обеспечение безопасности дорожного движения (22 миллиона рублей) по установке 12 светофоров.

Два объекта реконструкции улично-дорожных сетей находятся на стадии прохождения экспертизы, по 13 объектам прошли конкурсные отборы и уже ведутся ремонтные работы.

<https://realty.ria.ru/20190514/1553475941.html>

ТАСС; 2019.05.14; МОСТОВУЮ ЧАСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ ЗАВЕРШАТ В ИЮЛЕ

Строительство мостовой части железнодорожного перехода через Амур Нижнеленинское (Еврейская АО, ЕАО) - Тунцзян (Китай) завершат в июле. Об этом ТАСС сообщил во вторник заместитель председателя правительства области Николай Канделя.

Мост Нижнеленинское - Тунцзян - первый железнодорожный мост между странами. Его длина - 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону, Китай уже завершил строительство своей части.

"Строительная готовность мостовой части составляет 98%. В конце марта 2019 года завершён монтаж последнего пролетного строения российской части основного моста между третьей и четвертой опорами моста. В июле текущего года строители планируют завершить мостовую часть», - сказал Канделя.

Он отметил, что сейчас согласовывается разработанный подрядчиком окончательный график завершения строительства и ввода в эксплуатацию российской части железнодорожного мостового перехода. Ранее сроком сдачи моста назывался сентябрь 2019 года, затем конец 2019 года. «Необходимо провести еще достаточно большой объем работ по инфраструктурным объектам. В связи с этим срок начала эксплуатации моста зависит, в том числе, от срока завершения строительства железнодорожного пункта пропуска, проектирование и строительство которого выполняется по заказу **ФГУП Росгранстрой**», - сказал Канделя.

Он добавил, что сроки завершения работ по железнодорожному пункту пропуска не соблюдены из-за внесения значительных изменений в проектную документацию. Весной прошлого года **Росгранстрой** сообщал, что пункт пропуска будет сдан к концу 2018 года. По словам Кандели, изменения в проекте необходимы для приведения документации в соответствие с новыми требованиями технических регламентов, а также для пропуска по мосту экспортных и импортных грузов в более широкой номенклатуре.

Как сообщили ТАСС в хабаровском филиале **Росгранстроя**, в ведении которого находятся и объекты в ЕАО, создание пункта пропуска начнется со стартом работ по строительству железнодорожной станции. «Возведен фундамент объектов пункта пропуска, все строительство займет около восьми месяцев», - уточнили в филиале.

Мост в Китай

Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году. На 25% (2,5 млрд рублей) объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско-китайский фонд (СИС). По мосту в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары. Первоначально стоимость объекта оценивалась в 9 млрд рублей. Во время Российского инвестиционного форума в Сочи губернатор ЕАО Александр Левинталь заявил, что проект требует увеличения финансирования на 15-20%.

<https://tass.ru/ekonomika/6426523>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; МЕДВЕДЕВ РАСКРИТИКОВАЛ ПРАКТИКУ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подверг критике практику исполнения поручений президента РФ, заявив, что иногда их просто не успевают выполнять из-за разгильдяйства.

"Скажем прямо: по ряду позиций ситуация далеко не самая благополучная. Поручения вовремя не исполняются, сроки постоянно корректируются, причем под разными предлогами, иногда это действительно что-то серьезное и объективное, иногда просто не успевают из-за разгильдяйства», - заявил **Медведев** в ходе совещания по вопросам исполнения поручений президента.

По словам **Медведева**, такого быть не должно.

"Поэтому я и хотел на базе нескольких показательных примеров пройтись по проблематике исполнительской дисциплины, чтобы сделать общие выводы для государственного аппарата и, конечно, конкретные, в отношении лиц, причастных к неисполнению поручений», - сказал **премьер**.

"Вопрос вполне системный с учетом того, что мы в значительной мере работаем, решаем государственные задачи, а также такие важные вопросы, как национальные проекты, по системе поручений. В этом есть и определенные плюсы и минусы. Тем не менее, от поручений, как способа решений управленческих задач, нам не уйти, поэтому исполняться они должны неукоснительно. А все случаи переноса должны быть мотивированы», - отметил **премьер-министр**.

"Сегодня мы пройдем по шести социально-значимым поручениям. Первое поручение касается безопасности детского отдыха, оно было дано по итогам анализа причин, которые привели к гибели детей в 2016 году во время отдыха в Карелии. У нас совсем скоро летний сезон, вопросы безопасности должны быть на первом плане. И нужно посмотреть, насколько сделаны все необходимые выводы, установлены требования к участникам услуг по организации детского отдыха, регламентированы вопросы по обеспечению безопасности самого туризма. Ряд позиций здесь недоработан, на них нужно специально остановиться», - сказал **Медведев**.

Вторая тема - это требования, связанные с автоматизированными информационными системами оформления воздушных перевозок, заявил премьер. «Такая система содержит всю необходимую информацию о расписании полетов, наличии мест. Обращаю внимание, что объем авиаперевозок вырос, в прошлом году он достиг рекордных показателей - российские аэропорты обслужили более 200 млн пассажиров. Такого никогда не было. Поэтому совершенствование требований к информационным системам должно поддержать дальнейшее развитие отрасли», - пояснил он.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3968158>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О РАСШИРЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РФ

Госдума приняла в третьем, окончательном, чтении закон, который расширяет полномочия Счетной палаты (СП) РФ.

Документ был внесен в начале марта группой депутатов во главе со спикером нижней палаты парламента Вячеславом Володиным.

Согласно закону, ведомству Алексея Кудрина будет позволено проводить аудит юридических лиц в части использования ими субсидий из бюджета, а также аудит дочерних компаний государственных корпораций. Согласно действующему закону, СП РФ может проводить проверку только их головных компаний.

Как уточняли «Интерфаксу» эксперты, закон может коснуться «дочек» таких госкорпораций, как «Роскосмос», ВЭБ, Агентство по страхованию вкладов, Фонд содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, публично-правовой компании «Российский экологический оператор» и ряда других госструктур.

Принятый Госдумой закон также расширяет полномочия СП РФ по контролю в рамках исполнения Бюджетного кодекса. Сейчас ведомство вправе проводить аудит региональных государственных органов, органов местного самоуправления. Закон расширяет данную норму и включает в объекты государственного финансового контроля «иные объекты».

Закон также наделяет СП РФ полномочиями по аудиту юридических лиц в части использования ими субсидий из федерального бюджета. В конце декабря 2018 года Госдума приняла закон, который позволяет выделять напрямую из бюджета РФ субсидии юридическим лицам на объекты инфраструктуры и инвестиционные проекты. Оговаривалось, что субсидии могут выделяться компаниям на капитальные вложения в объекты транспортной, энергетической и инженерной инфраструктуры, включая инфраструктуру систем газоснабжения, водоснабжения, трубопроводного транспорта и связи.

В августе 2018 года глава Счетной палаты А.Кудрин сообщил журналистам, что СП РФ в течение года может запросить себе больше полномочий для борьбы с коррупцией, став центром компетенций в этой сфере. «Я затрагивал эту тему и с Государственной думой, и с президентом - о том, чтобы расширять компетенции», - сказал А.Кудрин. «Мы будем

способствовать совершенствованию антикоррупционного законодательства. Мы хотим стать одним из центров компетенций в стране по антикоррупционной деятельности», - подчеркнул он.

В финансово-экономическом обосновании к документу говорится, что его принятие не потребует изменения финансовых обязательств государства, а также иных расходов, покрываемых за счет федерального бюджета.

Закон вступит в силу со дня его официального опубликования.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ КРЫМСКОГО МОСТА ЗА ГОД

За год с момента открытия по Крымскому мосту проехали пять миллионов автомобилей, сообщил инфоцентр «Крымский мост».

Отмечается, что это более чем в три раза выше пропускной способности Керченской паромной переправы в 2017-м.

Двенадцать месяцев мост работал в штатном режиме, связь между материком и полуостровом не прерывалась, несмотря на частые штормы в Керченском проливе.

Как заявил РИА Новости губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников, открытие моста стало импульсом для реализации важнейших проектов.

Так, по словам министра курортов и туризма Крыма Вадим Волченко, за год на треть увеличился поток туристов, возрос интерес к историческим объектам Керчи, ранее стоявшим в стороне от транспортных магистралей.

Автомобильная часть моста через Керченский пролив открылась при участии **Владимира Путина** 15 мая 2018 года, движение автотранспорта запустили на следующий день.

Мост стал самым протяженным в России, его длина составляет 19 километров. Открытие движения поездов по его железнодорожной части запланировано на декабрь 2019 года. На данный момент уложено более 25 из 38 километров рельсов.

<https://ria.ru/20190515/1553495358.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; КРЫМСКИЙ МОСТ ЗА ГОД НЕ ПРЕРЫВАЛ РАБОТЫ

Транспортная связь между Крымом и Кубанью за год работы Крымского моста не прерывалась, несмотря на штормы, сообщил инфоцентр сооружения.

Президент РФ Владимир Путин открыл автомобильную часть моста через Керченский пролив 15 мая 2018 года, движение автотранспорта было запущено на следующий день.

"Первый в истории моста рабочий год прошел в штатном режиме: связь между материком и полуостровом не прерывалась, несмотря на частые штормы в Керченском проливе», - сообщили в инфоцентре.

За состоянием моста ведется постоянный технический надзор. На автодорожной арке установлено более 45 устройств: тензометров, акселерометров, инклинометров и датчиков GNSS. В Центре управления расчетные проектные значения сравниваются с фактическими. Результаты наблюдений за первый год работы подтверждают конструктивную надежность моста и его соответствие всем параметрам, заложенным проектом с гарантией на 100 лет, отметили в инфоцентре.

"Это то, ради чего команда много работала: 27 месяцев сложнейшего строительства. Качество выполненной работы подтверждает регулярный мониторинг несущих конструкций: мост в отличном состоянии», - приводит инфоцентр слова заместителя генерального директора компании «Стройгазмонтаж» Леонида Рыженькина.

<https://ria.ru/20190515/1553495423.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ТУРПОТОК В КРЫМ ВЫРОС НА 30% ЗА ГОД РАБОТЫ КРЫМСКОГО МОСТА

Открытие движения по мосту в Крым привело к увеличению туристического потока на полуостров на 30%, а сам мост является привлекательным туристическим объектом, сказал РИА Новости министр курортов и туризма республики Крым Вадим Волченко.

Президент России Владимир Путин открыл автомобильную часть моста через Керченский пролив 15 мая 2018 года, движение автотранспорта было запущено на следующий день. Число автомобилей и автобусов, которые проехали по Крымскому мосту за 11,5 месяцев с момента открытия движения, достигло 4,8 миллиона единиц, сообщил в конце апреля инфоцентр «Крымский мост».

"Крымский мост сам по себе туристический объект. Посмотреть его едут и со стороны Крыма, и со стороны материка. 60% туристов к нам прибыло по Крымскому мосту. Основной поток - это российские туристы. Россияне любят путешествовать на автомобиле, для них очень важно автотранспортное сообщение... Год работы моста – это прирост туристического потока в Крым на 30% по 2018 году. Кроме того, мост влияет и на стоимость авиабилетов. С прошлого года приобрести в Крым доступные по цене билеты стало приобрести проще. Работает экономика, конкуренция», - сказал Волченко.

С введением в строй моста огромный интерес возник к историческим объектам Керчи, добавил министр. Туристические перспективы у города, который ранее находился в стороне от транспортных магистралей, появились год назад, в 2018 году около 350 тысяч туристов побывало в Керченском музее-заповеднике, обладающем большим культурным наследием, сказал министр.

"Открытие железнодорожной части моста в Крым – это будет серьезный вызов. По разным оценкам, это может дать дополнительно несколько миллионов туристов. Соответственно, нужно быть к этому готовыми», - добавил министр.

<https://ria.ru/20190515/1553494603.html>

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.05.14; АРХЕОЛОГИЧЕСКАЯ НАХОДКА У КЕРЧИ ОБОШЛАСЬ БЮДЖЕТУ В 3 МЛРД; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОДРОЖАЛО НА 10%

Минэкономразвития предложило увеличить расходы на строительство железнодорожных подходов к Крымскому мосту на 3,4 млрд руб., до 31 млрд руб. Основная причина — необходимость обойти древний город Манитра

Бюджетные расходы на строительство железнодорожных подходов к Крымскому мосту вырастут на 3,38 млрд руб. — с 27,66 млрд до 31,04 млрд руб. Это следует из предложений Минэкономразвития, опубликованных на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Большая часть этой суммы, 2,9 млрд руб., приходится на увеличение расходов на строительство железнодорожных подходов к Крымскому мосту (до 20,7 млрд руб.). Еще на 542 млн руб. планируется увеличить затраты на обеспечение безопасности железнодорожных подходов (до 5,7 млрд руб.).

Перераспределение средств запланировано на основании предложений правительства Крыма и Севастополя «с учетом необходимости эффективного использования средств федерального бюджета в рамках программы» «Социально-экономическое развитие Республики Крым и Севастополя до 2022 года», утвержденной в 2014 году, сообщил РБК представитель Минэкономразвития.

«Дополнительные средства понадобятся для переноса участка железнодорожного подхода к Крымскому мосту со стороны Керчи, чтобы сохранить уникальный памятник археологии и для устройства насыпей. Три километра железной дороги прокладываются на 140 м южнее, чтобы сохранить античную усадьбу. Она была обнаружена на этапе подготовки территории к строительству», — сообщил РБК представитель информационного центра Крымского моста.

О том, что строители железной дороги к Крымскому мосту наткнулись на древний город Манитра, стало известно в ноябре 2018 года. Тогда археологи обнаружили на этом месте усадьбу времен Боспорского царства. Строители обещали сохранить находку и изучить возможность переноса дороги. «Для сохранения уникального исторического памятника строители подхода к Крымскому мосту скорректируют трассу железнодорожной линии на одном из участков в окрестностях Керчи. Дорога обойдет и не затронет строения богатой античной усадьбы», — говорилось в сообщении инфоцентра проекта.

Позже было принято решение перепроектировать железнодорожные подходы к Крымскому мосту со стороны Керчи, разместив их южнее. По оценкам строителей, работа над новым проектом должна была занять около шести месяцев.

Дополнительные работы не повлияют на сроки сдачи железнодорожной части моста. «Подход заработает синхронно с железнодорожной частью Крымского моста, как и планируется, в декабре 2019 года», — сказал РБК 13 мая представитель инфоцентра.

Единственным исполнителем работ по строительству Крымского моста назначена компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. Движение по автодорожной части моста началось в мае 2018 года, открытие железнодорожной части запланировано на декабрь 2019 года, первый пассажирский поезд проедет по Крымскому мосту 8 декабря. В марте 2019 года стало известно, что строители собрали все пролеты железнодорожной части Крымского моста и уложили половину рельсов. Безопасность железной дороги на Крымском мосту будет обеспечена с помощью сканеров.

Совокупный объем финансирования ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и Севастополя до 2022 года» составляет 878 млрд руб. Проект постановления Минэкономразвития предусматривает увеличение финансирования на 81 млрд руб., до 959 млрд руб. При этом Минэкономразвития предлагает сократить объем финансирования программы в ближайшие два года: в 2019 году на 25,74 млрд руб. и в 2020 году на 21,47 млрд руб. Освободившиеся средства ведомство хочет направить на увеличение бюджетных ассигнований Минфина. Перераспределение средств внутри целевой программы предусмотрено с последующим их восстановлением в программе в 2021 году. «Все объекты программы будут обеспечены финансированием в полном объеме», — сообщил РБК представитель Минэкономразвития.

Проект постановления, предложенный Минэкономразвития, устанавливает, что государственная экспертиза, а также повторные экспертизы в отношении объектов капитального строительства Крыма и Севастополя, сметная стоимость которых превышает 1 млрд руб., должны проводиться в Главгосэкспертизе России.

РБК направил запрос в пресс-службу **Минтранса**.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/05/14/5cd954c09a79470f24ab86ea>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.05.15; АЛЕКСАНДР БАСТРЫКИН НАШЕЛ НОВЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ДЛЯ БИЗНЕСА; ГЛАВА СКР ПРЕДЛОЖИЛ ПОДКЛЮЧИТЬ ЕГО К ФИНАНСИРОВАНИЮ НАЦПРОЕКТОВ

Глава Следственного комитета (СКР) Александр Бастрыкин заявил, что право должно «обеспечивать классовую гармонию», и предложил законодательно привлечь бизнес к финансированию нацпроектов. С такой идеей он выступил на Молодежном юридическом форуме, который проходит в Санкт-Петербурге. В профильных комитетах Госдумы инициатива главы СКР не нашла понимания: единороссы считают, что она «входит в противоречие с объективными законами экономики» и предпринимателей «нужно не принуждать, а заинтересовывать». А в Партии роста назвали «извращенной темой» призыв государства к бизнесу участвовать в нацпроектах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3968225>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; СУД ВВЕЛ НАБЛЮДЕНИЕ В «СИБМОСТЕ», ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЭКСПОБАНКА ПОЙТИ НА МИРОВУЮ ОТКЛОНИЛ

Арбитражный суд Новосибирской области ввел процедуру наблюдения в АО «Сибмост», в числе совладельцев которого структуры АФК «Система» (МОЕХ: AFKS) и Сбербанк (МОЕХ: SBER), сообщил «Интерфаксу» временный управляющий «Сибмоста» Юрий Петрущенко.

"Наблюдение введено на 6,5 месяца», - сказал он, отметив, что пока рано давать прогнозы о том, как закончится процесс.

"Посмотрим, когда заявятся кредиторы, (. . .) будем ждать анализ», - сказал Ю.Петрущенко.

Вместе с тем, как во вторник сообщил «Коммерсантъ», на заседании 13 мая суд рассматривал заявление Экспобанка с предложением заключить мировое соглашение (долг перед банком составляет 178 млн рублей), однако суд ему отказал.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников, в свою очередь, заявил во вторник журналистам, что видит риски невыполнения в срок работ со стороны «Сибмоста», в том числе по строительству первой очереди Восточного обхода Новосибирска.

"Надо признать, что сохраняются риски по невыполнению графиков работ, которые законтрактованы нашей компанией ("Сибмост" - ИФ). Это объекты не только в Новосибирской области, в Новосибирской области это два объекта: Восточный обход и путепровод в районе Коченево. Есть также крупные объекты на территории других регионов, в основном сибирских. Мы видим общую ситуацию, и, к сожалению, темпы работ, которые компания показывает, не устраивают ни меня, ни моих коллег в других субъектах», - сказал он.

Тем не менее, по его словам, он надеется, что «Сибмост» исполнит обязательства перед заказчиками.

"Основания для этого сегодня все есть, угроза банкротства отодвинута, действующие контракты есть, все теперь будет зависеть от руководства «Сибмоста», как они эти обязательства выполнят», - отметил глава региона.

А.Травников напомнил, что в 2021 году должно быть завершено строительство первой очереди Восточного обхода Новосибирска.

"Сибмост" является генподрядчиком строительства первой очереди Восточного обхода, компания выиграла также конкурсы на проектирование второй и третьей очередей. Общая протяженность трассы составит 101 км.

Три года назад «Сибмост» оказался в затруднительном финансовом положении, в 2015 году к предприятию были поданы иски на сумму 2 млрд рублей, в 2016 году - на 1,7 млрд рублей.

В начале сентября 2017 года отец и сын Кошкины закрыли сделку по продаже 100% акций «Сибмоста» Объединенному мостостроительному предприятию (учреждено структурами АФК «Система» и Сбербанка) и ООО «Звенигородская ДСК» (принадлежит гендиректору «Объединенного мостостроительного предприятия» (ОМП) Павлу Образцову).

АО «Сибмост» занимается работами по строительству мостов, тоннелей, автомобильных дорог, железных дорог с искусственными сооружениями, аэропортов, других сложных инженерных сооружений. Компания выполняет основной объем работ в 12 регионах России. Среди крупных объектов «Сибмоста» - третий автомобильный мост через Обь в Новосибирске и четвертый автомобильный мост через Енисей в Красноярске.

ТАСС; 2019.05.14; СИТУАЦИЯ С БАНКРОТСТВОМ «СИБМОСТА» МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СРЫВУ СРОКА РАБОТ НА ОБЪЕКТАХ

Процедура наблюдения, введенная арбитражным судом в отношении крупной новосибирской строительной компании «Сибмост», может негативно сказаться на сроках выполнения работ на объектах компании. При этом серьезных рисков прекращения деятельности компании наблюдение не несет, сообщил журналистам во вторник губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

Арбитражный суд региона ввел процедуру наблюдения в одной из крупнейших строительных компаний за Уралом - новосибирском «Сибмосте», банкротства которой требовал субподрядчик с 2016 года.

"Сегодня я не вижу каких-то серьезных рисков для продолжения процедуры банкротства в отношении «Сибмоста», хотя надо признать, что сохраняются риски по невыполнению графиков работ на тех объектах, которые сегодня законтрактованы у компании. Это объекты не только в Новосибирской области. Есть также крупные объекты на территории других сибирских регионов. Мы видим общую ситуацию, и, к сожалению, темпы работ, которые компания показывает, не устраивают ни меня, ни моих коллег в других субъектах», - сказал Травников.

Губернатор отметил, что в 2018 году при участии правительства была проведена работа по формированию пула крупных кредиторов, которые заинтересованы в сохранении компании «Сибмост». «Мы надеемся, что все-таки менеджмент «Сибмоста» сможет наладить производственную и финансовую деятельность и свои обязательства перед заказчиками исполнит», - добавил Травников.

"Сибмост" занимался строительством третьего моста через Обь стоимостью 14,8 млрд рублей в качестве генподрядчика. Компания пыталась взыскать с властей Новосибирска 2,5 млрд рублей убытков, которые возникли из-за несвоевременного предоставления участков под строительство, но арбитраж отказал ей. Летом 2016 года субподрядчик «Сибмоста» потребовал его банкротства, тогда в дело вступили в качестве кредиторов Сбербанк, банк «Акцепт», Экспобанк, Федеральная налоговая служба. На данный момент сумма кредиторских требований достигает 8 млрд рублей.

В 2017 году были признаны банкротами экс-совладельцы компании Владислав и Альберт Кошкины, которые продали компанию «Объединенному мостостроительному предприятию», принадлежащему АФК «Система» и Сбербанку.

"Сибмост" реализует ряд крупных инфраструктурных проектов в регионах Сибири, таких как строительство Восточного автомобильного обхода Новосибирска, стоимость первого участка которого оценивалась ранее в 10,3 млрд рублей, реконструкция участка автомобильной дороги в Хакасии, соединяющей регион с соседними Красноярским краем и Тувой, строительство транспортных развязок для Николаевского автомобильного моста в Красноярске. При этом ранее структуры **Росавтодора** высказывали недовольство сроками выполнения работ «Сибмостом» в рамках контракта, а в Новосибирской области осенью 2018 года сообщалось о задолженности по зарплатам работникам компании на общую сумму более 30 млн рублей. Задолженность удалось быстро погасить.

<https://tass.ru/sibir-news/6426622>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.15; 15 ЛЕТ ПЬЯНОМУ ВОДИТЕЛЮ СРОК; ГОСДУМА УЖЕСТОЧАЕТ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ГРУБЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД

Госдума приняла в первом чтении поправки к Уголовному кодексу (УК), ужесточающие наказание для пьяных водителей, по вине которых произошла авария с пострадавшими или погибшими. Максимальный срок лишения свободы для таких преступников увеличится с 9 до 15 лет. Само неосторожное деяние перейдет в разряд тяжких преступлений, что затруднит условно-досрочное освобождение для осужденных. Законопроект планируется доработать и принять до конца мая. Защитники прав автомобилистов инициативу восприняли скептически.

Госдума рассмотрела изменения в УК, предложенные межфракционной группой депутатов, включая единороссов Андрея Исаева, Василия Пискарева. Поправки касаются ст. 264, которой установлено наказание для водителей за ДТП с погибшими или пострадавшими. Ужесточения коснутся пьяных виновников таких аварий. Если здоровью пострадавшего нанесен тяжкий вред, максимальный срок лишения свободы увеличится с 4 до 7 лет. За ДТП с одним погибшим виновник получит до 12 лет (сейчас — до 5), с двумя и более погибшими — до 15 лет тюрьмы (сейчас — до 9). Такой же срок можно получить за убийство одного человека по ч. 1 ст. 105 УК. Само преступление переходит в категорию тяжких. Это значит, что преступнику будет сложнее освободиться по УДО: надо отбыть минимум половину срока наказания, а сейчас достаточно треть.

Законопроект внесен в апреле 2019 года. Депутаты ссылались на статистику, из которой следует, что осужденные по ст. 264 УК снова садятся за руль, существующее наказание их не сдерживает. По мнению господина Пискарева, пьяные водители садятся за руль и совершают преступления умышленно.

В 2013 году Госдума уже пыталась ужесточить санкции ст. 264. Поводом стала резонансная авария, происшедшая в Москве на Минской улице: нетрезвый водитель выехал на остановку, погибли семь человек. Парламентарии тогда планировали увеличить максимальный срок лишения свободы для нетрезвых водителей до 15 лет, но Верховный суд выступил против. На этот раз у ВС к тексту законопроекта вопросов не оказалось.

Правительство, в свою очередь, в своем заключении указало, что в законопроекте не раскрыто понятие «совершение преступления в состоянии опьянения»: это будет сделано ко второму чтению, пообещал первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Юрий Синельщиков. В Белом доме также заметили, что существующую систему наказания суды используют не полностью, назначая для пьяных минимальные или условные сроки. «Наверное, суды наши излишне либеральны,— отметил господин Синельщиков.— Вопрос этот нужно решать путем влияния на практику со стороны Верховного суда». Это мнение поддержал и коммунист Алексей Куринный: «Если судебная практика не изменится, то наше ужесточение в принципе ни к чему не приведет». По словам спикера Госдумы Вячеслава Володина, законопроект должен быть принят в третьем чтении в «приоритетном порядке» до конца мая.

Защитники прав автомобилистов к инициативе отнеслись настороженно. Координатор общества «Синие ведерки» Петр Шкуматов считает, что ужесточения «ударят» по гражданам, у которых в организме по какой-то причине остались следы «запрещенных веществ» (например, лекарств). «Это откроет возможность для недобросовестных сотрудников правоохранительных органов подтасовывать результаты анализов, пользуясь тем, что ничтожно малые, следовые количества веществ, содержащихся в лекарственных препаратах, могут «накинуть» шесть лет лишения свободы»,— считает господин Шкуматов. В эффективности поправок сомневается и глава Федерации автовладельцев России Сергей Канаев: «Как профилактическая мера это вряд ли поможет. Пьяными за руль садятся те, кто уверен в своей безнаказанности, либо люди просто неадекватные».

<https://www.kommersant.ru/doc/3968215>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; В ФЕДЕРАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ ЗАЯВИЛИ О ТЩЕТНОСТИ УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЯ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

Жесткое усиление ответственности пьяных водителей за причиненный людям вред здоровью или смерть не остановит потенциальных нарушителей правил дорожного движения и не приведет к снижению числа жертв на дорогах, убежден глава Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев.

"Это ужесточение как профилактическая мера вряд ли поможет (снижению травматизма и смертности на дорогах - ИФ). Пьяными за руль садятся те, кто уверен в своей безнаказанности либо люди просто неадекватные», - сказал Канаев во вторник «Интерфаксу».

Так он прокомментировал законопроект о повышении уголовной ответственности за гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) по вине пьяного водителя, который Госдума планирует рассмотреть сегодня в первом чтении.

Поправки разработаны комитетом Госдумы по безопасности совместно с депутатами от всех четырех политических фракций и сенаторами.

Проект вносит изменения в статью 264 УК РФ (нарушение ПДД и эксплуатации транспорта), предусматривающие повышение сроков лишения свободы за совершение указанного преступления лицом при управлении транспортным средством в состоянии опьянения.

Максимальные санкции предлагается установить в случае причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека - от 3 до 7 лет (сейчас до 4 лет) лишения свободы с запретом на профессию до 3 лет. Если это повлекло по неосторожности смерть человека, то наказание предлагается установить от 5 до 12 лет (сейчас от 2 до 7 лет) лишения свободы, в случае смерти двух или более лиц - от 8 до 15 лет лишения свободы (сейчас от четырех до девяти лет).

Кроме того, вводится ответственность лица, управляющего легким или сверхлегким воздушным судном, либо маломерным водным судном, за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (более 1 млн рублей). В качестве максимального наказания предусматривается лишение свободы

до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до 3 лет.

Ранее глава комитета по безопасности Василий Пискарев отметил, что законопроектом предлагается приравнять ответственность за ДТП в состоянии опьянения, в котором погибли люди, к ответственности за умышленное убийство.

По данным спикера Госдумы Вячеслава Володина, по вине пьяных водителей в ДТП ежегодно гибнет свыше 4000 человек, еще более 20 тыс. человек становятся инвалидами.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНОЕ» ДТП МОЖЕТ ЗАТРОНУТЬ ВОДИТЕЛЕЙ, ПРИНИМАЮЩИХ ЛЕКАРСТВА - ЭКСПЕРТ

Предложение удвоить сроки наказания пьяным водителям, причинившим увечья или смерть на дорогах, грозит всплеском коррупции и длительными сроками заключения для автомобилистов, принимающих лекарства, считает координатор «Общества синих ведерок» Петр Шкуматов.

"Этот законопроект открывает возможность для недобросовестных сотрудников правоохранительных органов подтасовывать результаты анализов, пользуясь тем, что ничтожно малые, «следовые» количества веществ, содержащихся в лекарственных препаратах, могут «накинуть» виновнику аварии шесть лет лишения свободы», - сказал П.Шкуматов во вторник «Интерфаксу».

Так он прокомментировал законопроект об усилении уголовной ответственности за гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) по вине пьяного водителя, который Госдума планирует рассмотреть в первом чтении.

По мнению П.Шкуматова, предлагаемые депутатами нормы можно применять лишь в тех случаях, когда содержание в крови запрещенных веществ заведомо соответствует тяжелой степени опьянения водителя. «Например, содержание этилового спирта в выдыхаемом воздухе более 1 промилле говорит о том, что человек однозначно и сознательно грубо нарушил ПДД, и заслуживает серьезного наказания. Или содержание наркотических веществ говорит об их регулярном употреблении в изменяющих сознание количествах», - сказал эксперт.

Он отметил, что ничтожно малое количество наркотических веществ могут быть обнаружены в крови автомобилиста, страдающего какой-либо болезнью и регулярно принимающего определенные препараты. «Справедливо ли будет этого человека сажать на 15 лет, даже в случае с ДТП со смертельным исходом?» - сказал П.Шкуматов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ЗАКОН ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП С ЖЕРТВАМИ БУДЕТ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ ДО КОНЦА МАЯ - ВОЛОДИН

Госдума рассмотрит до конца мая во втором и третьем, окончательном чтении законопроект об ужесточении уголовного наказания за ДТП со смертельными исходами по вине пьяных водителей, заявил спикер Госдумы Вячеслав Володин.

Законопроект был принят в первом чтении на заседании нижней палаты во вторник.

"На внесение поправок (перед вторым чтением) отведено 10 дней. Мы можем рассмотреть законопроект во втором и третьем чтении до конца месяца», - сказал Володин на сегодняшнем заседании Госдумы.

Законопроект увеличивает сроки лишения свободы за ДТП с жертвами по вине пьяных водителей. Так, максимальные санкции в случае причинения тяжкого вреда здоровью человека в таких ДТП устанавливаются от 3 до 7 лет (сейчас до 4 лет) лишения свободы. Если погиб один человек, то наказания устанавливается от 5 до 12 лет (сейчас от 2 до 7 лет) лишения свободы, а в случае смерти двух и более человек - от 8 до 15 лет лишения свободы (сейчас от 4 до 9 лет).

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.115; ГЛУБОКА СТРАНА МОЯ РОДНАЯ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ЗАДУМАЛИСЬ О РОССИЙСКИХ ЗЕМСНАРЯДАХ

Как выяснил «Ъ», в России может появиться национальная морская дноуглубительная компания. Аналитический центр при правительстве РФ уже подготовил проект соответствующей «дорожной карты». Инициатива принадлежит петербургской компании «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство» (И.И.С.), которая заявляет о намерении на первом этапе вложить 20 млрд руб. и построить 15 судов для работы в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах. Эксперты полагают, что рентабельной такая компания будет только при участии в ней крупнейших госзаказчиков и приоритетном получении подрядов.

Аналитический центр при правительстве (АЦ) подготовил и в начале мая направил в Белый дом проект «дорожной карты» о создании в России национальной дноуглубительной компании. Как рассказали источники «Ъ», с данной инициативой выступила петербургская компания «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство», управляющая проектами по строительству инфраструктурных и гидротехнических сооружений, а также дноуглублению. По «СПАРК-Интерфакс», 60% АО И.И.С принадлежит кипрской Voje Investments Limited, 40% у одноименного ООО, бенефициар которого Глеб Евтушенко. По данным «Ъ», идея создания национальной дноуглубительной компании обсуждалась на совещании в начале года под руководством замглавы аппарата правительства Алексея Уварова.

Член совета директоров И.И.С. Андрей Мушкарев подтвердил «Ъ», что было проведено несколько совещаний с ведомствами, а 6 мая в итоге была разработана «дорожная карта». «Иностранные компании уже забрали из бюджета \$1,5 млрд на дноуглубление из-за отсутствия необходимого флота и компетенций в РФ», — отмечает господин Мушкарев, добавляя, что такая практика опасна в условиях санкций. Программа создания национальной компании рассчитана на три этапа, рассказал он. До 2022 года планируется построить 15 судов (частично в Голландии, есть договоренности с ИНС и Damen) для работы в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах. Инвестиции — 20 млрд руб., в том числе банковское финансирование. На втором этапе планируется построить еще 20 судов, по ним ведутся переговоры с Объединенной судостроительной корпорацией и иностранными компаниями по локализации, говорит господин Мушкарев. Завершить создание компании планируется к 2026 году, все суда будут ходить под российским флагом

Андрей Мушкарев отметил, что в проекте нет госфинансирования, но обсуждается ряд преференций: налоговые льготы, субсидирование процентной ставки по кредитам, а также гарантия определенного объема заказов.

С учетом активного развития портовой инфраструктуры компания рассчитывает на заказы как от государства, так и от крупных компаний, в том числе НОВАТЭКа, «Газпрома» и т. д., заключил он.

В Минпромторге заявили «Ъ», что «принимают активное участие» в проработке возможности создания национальной дноуглубительной компании. По мнению министерства, суда для такой компании нужно строить исключительно в РФ, при этом зарубежный опыт может применяться в рамках локализации. В Минтрансе заявили, что официально эту инициативу не видели — вопрос обсуждался и раньше, но решений никаких принято не было. Источники «Ъ», знакомые с ситуацией, утверждают, что переговоры с ИНС и Damen пока не зашли дальше «намерений». При этом ряд источников «Ъ» сомневаются в способности И.И.С. привлечь столь крупные инвестиции.

О возможности создания национальной морской дноуглубительной компании упоминается и в плане развития инфраструктуры Севморпути до 2035 года, подготовленном АЦ по заказу «Росатома». В АЦ считают, что такая компания может быть более выгодным решением, чем привлечение иностранных подрядчиков.

Один из источников «Ъ» в отрасли отмечает, что, например, дноуглубление в порту Сабетта осуществляли крупнейшие мировые компании, в том числе Van Oord и Boscalis. Всего на этом рынке в мире примерно пять крупнейших игроков, подчеркивают

собеседники «Ъ». Трудность в том, где эксплуатировать и за счет чего содержать крупный дноуглубительный флот после выполнения проекта, отмечает источник «Ъ». По его словам, во время строительства Сабетты модель с разовыми расходами на привлечение подрядчиков была признана более целесообразной. Еще один источник «Ъ» напоминает, что иностранные суда технологически очень сложные, важна бесперебойная поставка комплектующих, наличие ремонтной базы и опытный персонал.

Надежда Малышева из PortNews полагает, что создавать национальную дноуглубительную компанию нужно, может быть, и с привлечением частного бизнеса, но при участии крупнейших заказчиков — **Росморпорта**, «Росатома» и речных бассейновых управлений, подведомственных **Росморречфлоту**. Тогда при приоритете получения подрядов такая компания может быть рентабельной. Эксперт напоминает, что **Росморпорт** уже собственными силами проводит ремонтное дноуглубление и начал осваивать рынок и проектного дноуглубления. Но зачастую под столь сложные работы разыгрываются тендеры, которые выигрывают небольшие российские компании и на субподряде привлекают иностранный флот, заключает Надежда Малышева.

<https://www.kommersant.ru/doc/3968229>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/05/15/801383-dnougлубitelnoi-kompanii>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 4 МЕСЯЦА ВЫРОС НА 2,4%, ПЕРЕВАЛКА СУХИХ ГРУЗОВ НА ЮГЕ УПАЛА НА 27%

Грузооборот морских портов РФ в январе-апреле 2019 года вырос на 2,4% по сравнению с тем же периодом прошлого года, до 269,25 млн тонн, сообщило Федеральное агентство морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) РФ.

При этом перевалка сухих грузов сократилась на 4,4% (до 117,37 млн тонн), наливных - увеличилась на 8,4% (до 151,88 млн тонн).

Продолжился рост грузооборота морских портов Арктического бассейна: по данным **Росморречфлота**, их грузооборот составил 34,67 млн тонн (+23,7%), из них объём перевалки сухих грузов - 9,97 млн тонн (+9,4%), наливных грузов - 24,71 млн тонн (+30,7%).

В портах Азово-Черноморского бассейна грузооборот, напротив, сократился на 10,5%, до 79,25 млн тонн, из них объём перевалки сухих грузов составил 28,74 млн тонн (-27,1%), наливных грузов - 50,51 млн тонн (+2,9%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна достиг 2,25 млн тонн (+31,1%), из них объём перевалки сухих грузов - 0,85 млн тонн (-15,6%), наливных - 1,39 млн тонн (в 1,9 раза больше).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна зафиксирован на уровне 85,06 млн тонн (+4,1%), из них объём перевалки сухих грузов составил 35,84 млн тонн (+2,5%), наливных - 49,22 млн тонн (+5,3%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна возрос до 68,03 млн тонн (+8,1%), из них объём перевалки сухих грузов составил 41,97 млн тонн (+9,4%), наливных - 26,06 млн тонн (+5,9%).

По данным **Росморречфлота**, по результатам работы в январе - апреле в первой пятёрке морских портов произошли изменения.

Лидерство по-прежнему сохраняет порт Новороссийск, хотя он и сократил перевалку по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,5%, но ее объём составил недостижимую для конкурентов величину - 50,472 млн тонн.

На втором месте Усть-Луга (Ленинградская область): в январе-апреле порт увеличил перевалку на 7,9%, до 35,5 млн тонн. Порт Восточный (Приморский край, Находка) сохранил третье место в рейтинге, перевалив 24,039 млн тонн, что на 4,9% больше, чем в прошлом году. Четвертым идет порт Мурманск с 21,087 млн тонн, что на 7,1% лучше результата годичной давности, отмечает агентство. Замыкает пятёрку лидеров вернувшийся в рейтинг Большой порт Санкт-Петербург с 19,675 млн тонн (+1,9%).

Входивший ранее в первую пятёрку порт Приморск (Ленинградская область) с грузооборотом 18,954 млн тонн (+4,7%) остался за пределами «топ-5».

По динамике роста грузооборота **Росморречфлот** также отмечает арктический порт Сабетта, который в январе - апреле нарастил перевалку на 121%, достигнув абсолютного показателя в 9,026 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; UCL PORT В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ГРУЗООБОРОТ НА 6% ЗА СЧЕТ КОНТЕЙНЕРОВ И НЕФТЕНАЛИВА

Грузооборот стивидорного дивизиона группы UCL Port (входит в холдинг UCL Владимира Лисина) в январе-марте 2019 года составил 9,9 млн тонн, что на 6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, говорится в сообщении группы.

Увеличение объема перевалки достигнуто за счет роста объемов нефтеналивных грузов, отмечает компания.

Так, перевалка нефтеналивных грузов компаниями группы выросла на 26%, до 2,2 млн тонн, за счет перевалки дополнительных объемов на площадках в Туапсе и Таганроге, говорится в сообщении.

Обработка сухих грузов по дивизиону выросла на 1,4%, до 7,7 млн тонн. Перевалка контейнерных грузов в январе-марте увеличилась на 15%, до 2,5 млн тонн. «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП) за 3 месяца перевалил 202,3 тыс. TEU (+20%), рост обработки контейнеров в «Морском порту Санкт-Петербурга» также составил 20% (7,5 тыс. TEU).

Перевалка генеральных грузов, напротив, снизилась на 9%, до 2,4 млн тонн, отмечает UCL, поясняя, что снижение обусловлено уменьшением перевалки черных и цветных металлов в Морском порту Санкт-Петербург. При этом перевалка черных металлов в Таганрогском морском торговом порту выросла на 19%.

Перевалка насыпных и навалочных грузов показала положительную динамику (+0,4%), сохранив показатель на уровне аналогичного периода 2018 года - 2,8 млн тонн.

В целом структура грузооборота группы не изменилась: доля экспорта составила 85% от объема перевалки, на импорт пришлось 14%, остальное - на каботаж.

Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) занимается транспортировкой грузов железнодорожным и водным транспортом, осуществляет их перевалку в российских портах, оказывает услуги по логистике. Компании группы объединены в три дивизиона по основным видам деятельности - железнодорожный (UCL Rail), стивидорный (UCL Port) и судоходный (VBTH).

Стивидоры UCL Port переваливают широкий спектр грузов, в том числе металлы, уголь, зерновые, контейнеры, минеральные удобрения, нефть и нефтепродукты. Общая площадь складских территорий - около 900 тыс. квадратных метров. Общая длина причалов - около 11 400 м.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ОРЕШКИН ПРИЗВАЛ УВЕЛИЧИТЬ ФЛОТ КРУИЗНЫХ СУДОВ

Глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин считает необходимым увеличивать флот круизных судов.

"Понятно, что также нужно увеличивать объем круизных судов. Здесь мы вместе с Минпромом, **Минтрансом** работаем по программам расширения льготного лизинга круизных судов, увеличения размеров судовых утилизационных грантов, чтобы этот флот увеличивался и это давало заказы на наши предприятия», - сказал он в ходе совещания по вопросам социально-экономического развития Астраханской области.

Орешкин отметил, что ввиду того, что на Каспии не работают мировые круизные компании, России нужно активно развиваться в этом регионе.

"Одно из важнейших направлений в туризме - это, конечно, круизный туризм. Здесь понятно - Каспий, здесь нет мировых круизных компаний, поэтому этот рынок нужно активно развивать. У нас сейчас в России строится два судна класса река-море, которые будут позволять делать круизы и по Волге и по Каспию», - объяснил он.

Глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов в декабре говорил журналистам, что продолжение строительства круизных судов класса река-море в РФ сегодня зависит от льготного финансирования. Он уточнял, что по расчетам

корпорации, если будет получено финансирование в обозначенных параметрах, ОСК до 2030 года построит до 1200 грузовых и пассажирских судов класса река-море общей стоимостью в один триллион рублей.

<https://ria.ru/20190514/1553485164.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; РУДЕНЯ: ЗАВИДОВО — ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРОЕКТОВ ВЕРХНЕВОЛЖЬЯ

Губернатор Тверской области Игорь Руденя назвал проект «Завидово» одним из ключевых проектов Верхневолжья.

"Создание новой инфраструктуры позволит более качественно организовывать отдых на территории, обеспечить условия для развития малого и среднего бизнеса», - сказал глава региона.

Особая экономическая зона «Завидово» – единственная ОЭЗ туристско-рекреационного типа в Центральном федеральном округе. В мае 2018 года правительство Тверской области утвердило проект планировки территории для создания всесезонного комплекса отдыха. «Завидово» делится на семь зон, в которых предусматривается строительство гостиничных комплексов, апартаментов, кемпингов, аквапарка, парка развлечений, конгресс-холла, аэропарка, центра обслуживания маломерных судов, агротуристического комплекса. Проект предполагает развитие зоны до 2030 года с поэтапным вводом объектов в эксплуатацию. Общая площадь проектирования – 380 гектаров. Общий объем необходимых инвестиций на данном этапе развития проекта оценивается более чем в 35 миллиардов рублей.

"Мы договорились, что как можно быстрее начнем его расширение. Сегодня инвестор предлагает строительство нового гостиничного комплекса и многофункционального центра, который будет служить как для привлечения туристов, так и для того, чтобы жители близлежащих районов получали услуги по разным направлениям», — сказал Шувалов, слова которого цитирует пресс-служба правительства Тверской области.

<https://ria.ru/20190514/1553488433.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ РФ В 2018 Г. УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА НА ЭКСПОРТ НА 70% - МИНСЕЛЬХОЗ

Внутренний водный транспорт РФ в 2018 году увеличили перевозки зерна на экспорт на 70%, почти до 2 млн тонн. В дальнейшем этот показатель будет возрастать, считает замминистра сельского хозяйства Оксана Лут.

Как сообщает пресс-служба Минсельхоза, об этом замминистра заявила в ходе церемонии спуска на воду нового сухогрузного судна проекта RSD59, построенного на заводе «Красное Сормово» (Нижний Новгород).

"Увеличение объемов перевозок водным транспортом, в том числе судами класса «река-море», развитие внутренних водных путей и обновление грузового флота будут способствовать выполнению задачи по кратному увеличению экспорта продовольствия, - сказала она. - Развитие экспортно-ориентированной агрологистики и товаропроводящей сети является одним из ключевых направлений федерального проекта «Экспорт продукции АПК».

Кроме того, по словам замминистра, в последнее время возрастает роль именно внутреннего водного транспорта в обеспечении поставок отечественной сельхозпродукции за рубеж. Его роль будет возрастать благодаря экономическим преимуществам, низкой себестоимости перевозок и ожидаемому повышению спроса на такие услуги со стороны аграриев.

Суда проекта RSD59 могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и иных грузов в Каспийском, Средиземном, Черном, Балтийском, Белом и Северном морях. При этом на сегодняшний день они являются самыми большими из сухогрузов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала, и идеально подходят для перевозки всех видов зерна и продуктов его переработки.

В ноябре 2018 года завод «Красное Сормово» (МОЕХ: KSMV) подписал трехсторонний контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) и судоходной компанией «Пола Райз» на строительство второй серии из четырех сухогрузных судов проекта RSD59. Все четыре судна планируется построить и передать заказчику в текущем году. Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро - Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ.

Спущенное на воду во вторник судно стало третьим из этой серии.

Как сообщалось ранее, завод «Красное Сормово» завершил строительство серии из пяти сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для компании «Пола Райз» в октябре 2018 года. Закладка этих судов состоялась осенью 2017 года. Все суда в настоящее время находятся в эксплуатации. Заказчиком и грузополучателем по контракту выступили ГТЛК и «Пола Райз» соответственно.

«Красное Сормово» входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», является одним из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России, выпускает, в том числе, речные суда и суда типа «река-море», оборудование для буровых установок.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Пола Райз» зарегистрировано в декабре 2015 года в Санкт-Петербурге, занимается перевозками и организацией перевозок грузов.

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.15; SSJ 100 ОТКАЗАЛИ В РЕПУТАЦИИ; «РУСЛАЙН» НЕ БУДЕТ ПОКУПАТЬ САМОЛЕТЫ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ

Авиакомпания «Руслайн», выполняющая региональные рейсы, вышла из переговоров с «Ильюшин Финанс» и «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) по лизингу 18 SuperJet 100 (SSJ 100). Отказ мотивируется репутационными рисками. По мнению руководства перевозчика, катастрофа в Шереметьево ставит под угрозу окупаемость самолетов, хотя, уверяют в «Руслайне», в безопасности машин там не сомневаются. Массовых отказов покупателей от SSJ 100 его производители не видят, а источники в авиапроме уверены, что решение «Руслайна» на самом деле не связано с последствиями катастрофы.

Авиакомпания «Руслайн» отказалась от приобретения в лизинг 18 самолетов SSJ 100, рассказал «Ъ» владелец перевозчика Николай Уланов. По его словам, «Руслайн» вышел из переговоров с «Ильюшин Финанс» (лизингодатель) и ГСС (производитель) после катастрофы в Шереметьево 5 мая, унесшей жизни 41 человека.

Господин Уланов объяснил отказ репутационными рисками: в компании опасаются, что после катастрофы пассажиры будут опасаться летать на самолетах SSJ 100, что негативно скажется на перспективах окупаемости бортов. В случае поставки эти суда составили бы половину парка «Руслайна» (сегодня эксплуатирует 18 канадских CRJ 100/200).

При этом в «Руслайне» не сомневаются в безопасности самолета. «Сертифицированный и допущенный к полетам самолет по определению безопасен», — сказал Николай Уланов.

SSJ 100 «Аэрофлота» потерпел крушение в московском аэропорту Шереметьево 5 мая. Борт вылетел в Мурманск, но после удара молнии у него отключилась часть оборудования, и экипаж принял решение вернуться в аэропорт вылета. При посадке самолет ударился о землю и загорелся, погиб 41 человек (см. «Ъ» от 6 мая, о расследовании катастрофы — см. статью «SSJ торопился к земле»).

«Руслайн» вел переговоры о лизинге SSJ 100 со второй половины 2018 года (см. «Ъ» от 1 апреля). По словам источников «Ъ» в отрасли, перевозчик рассчитывал на получение от Росавиации бюджетной субсидии, которая компенсировала бы часть лизинговых платежей. В «Ильюшин Финанс» не подтвердили информацию о выходе «Руслайна» из переговоров.

В ОАК, куда входит ГСС, заверили, что существующие эксплуатанты продолжают полеты на SSJ 100, корпорация оказывает им «полную поддержку», уровень налета остается стабильным. «Авиакомпаниям, с которыми мы находимся в переговорном процессе по поводу возможного приобретения SSJ 100, не меняли своих переговорных позиций из-за произошедшего в Шереметьево, — утверждают в корпорации. — SSJ 100 создан и сертифицирован по российским и европейским стандартам. Никаких прагматических

причин для пересмотра бизнес-моделей сотрудничества нет. В деталях катастрофы в Шереметьево разбирается специальная комиссия».

В ОАК также намекнули, что исход переговоров с «Руслайном» стал следствием не катастрофы, а экономических соображений. Так, в корпорации подчеркнули, что сотрудничество с авиакомпаниями зависит в том числе от результатов анализа финансово-экономической модели потенциального партнера: «Мы должны быть уверены в его способности устойчиво и безопасно эксплуатировать поставляемые самолеты. С авиакомпанией «Руслайн» у нас пока нет никаких договоренностей».

Источник «Ъ» в авиапроме утверждает, что возможность приобретения SSJ 100 предварительно обсуждалась с «Руслайном» несколько месяцев назад. «Авиакомпания запросила беспрецедентные условия по лизингу и связывала приобретение самолетов с реализацией ряда проектов в других видах бизнеса, в частности, предлагала строить ангары для обслуживания самолетов. Судя по всему, без строительства ангаров финансовая модель «Руслайна» не сложилась. Обсуждения закончились больше месяца назад, с уходом прежнего руководства ГСС», — утверждает собеседник «Ъ». Он считает, что связывать исход переговоров с катастрофой в Шереметьево «достаточно нелепо».

Главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Сеницкий отмечает, что любая компания принимает решения о приобретении или отказе от самолетов того или иного типа, исходя из своей бизнес-логики. При этом, по его мнению, ожидать массового отказа авиакомпаний от эксплуатации SSJ 100 до окончания расследования причин катастрофы в Шереметьево не стоит: причины для таких отказов сегодня найти сложно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3968198>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ ЗАКЛЮЧИТЬ СОГЛАШЕНИЕ О БАЗОВОМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКЕ В НОРИЛЬСКЕ

Госдума приняла в первом чтении законопроект об изменениях в ФЗ о защите конкуренции, который позволит, в частности, заключить соглашение о базовом авиаперевозчике в Норильске.

Законопроект носит общий характер и открывает для хозяйствующих субъектов и органов власти возможность устанавливать условия допустимости соглашений в любой отрасли. Условия, на которых могут быть заключены соглашения с коммерческими предприятиями, должны быть определены в специальном постановлении правительства.

Законопроект был внесен в Госдуму правительством РФ в марте.

Он вносит поправки в закон о защите конкуренции, позволяя органам власти и компаниям заключать соглашения, которые приводят к ограничению или устранению конкуренции. Авторы законопроекта предлагают наделить правительство правом «определять отдельные случаи допустимости» таких соглашений, если те «направлены на совершенствование производства и получение покупателями преимуществ, соразмерных преимуществам, полученным хозяйствующими субъектами».

Из пояснительной записки к законопроекту следует, что он разработан по указанию **президента Владимира Путина**. Президент поручал внести изменения в закон «в целях определения допустимости соглашения между федеральными органами исполнительной власти, правительством Красноярского края, аэропортом и АО «Авиакомпания «НордСтар» об особом режиме осуществления хозяйственной деятельности при организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок авиаперевозок».

Указание президента последовало за обращением правительства Красноярского края. В Норильске всего один аэропорт, и NordStar - его основной перевозчик (оба контролируются «Норникелем» (MOEX: GMKN)). В 2017 году компания перевезла 298 тыс. человек, или 64% всех пассажиров. Но после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «планируется увеличение числа авиакомпаний, которые могут осуществлять полеты в летний высокодоходный сезон», говорится в пояснительной записке. «По информации правительства Красноярского края, эта ситуация может

негативно отразиться на финансово-экономическом состоянии АО «Авиакомпания «НордСтар», осуществляющего полеты, в том числе в низкодоходный зимний период, что создает риск нестабильного авиасообщения в регионе», - отмечается в записке.

Поэтому администрация Красноярского края предложила заключить четырехстороннее соглашение (власти края, перевозчик, аэропорт, **Росавиация**).

В случае заключения такого соглашения базовый авиаперевозчик возьмет на себя обязательства по круглогодичным авиаперевозкам, а также обязательства по установлению плоского - единого фиксированного тарифа и ограничению цен на билеты, пояснили «Интерфаксу» в NordStar. Помимо базового авиаперевозчика участником соглашения могут быть другие авиакомпании, если они возьмут на себя такие же обязательства - сохранение на протяжении года одинакового количества рейсов и мест, продажа билетов по утвержденным плоским тарифам.

Индексироваться плоские тарифы могут не чаще одного раза в год, не более чем на фактический уровень инфляции прошлого года, сообщили в авиакомпании. Тарифы будут фиксированными, не завися от времени года. Риск роста расходов компания берет на себя. В случае резкого роста расходов (например, на топливо) тариф может быть пересмотрен, но только по согласованию с властями, отметили в NordStar.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГОСДУМА 22 МАЯ НАЧНЕТ РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О ШТРАФАХ ДО 100 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ОТКАЗ ПУСТИТЬ В КАФЕ ИЛИ НА БОРТ САМОЛЕТА ИНВАЛИДА

Комитет Госдумы по государственному строительству и законодательству на заседании во вторник рекомендовал принять в первом чтении законопроект, в соответствии с которым незаконный отказ клиентам в доступе к товарам и услугам должен повлечь административное наказание.

По словам председателя комитета Павла Крашенинникова, законопроект планируется рассмотреть на пленарном заседании Госдумы 22 мая.

Появление законопроекта связано с целым рядом историй, когда в кафе отказываются обслуживать инвалидов, в том числе детей инвалидов, или не пускают на борт самолета человека из-за его состояния здоровья.

Согласно проекту закона, отказ потребителю в доступе к товарам (работам, услугам) по причинам, связанным с состоянием его здоровья, ограничением жизнедеятельности, возрастом, кроме случаев, установленных законом, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 15 тыс. до 30 тыс. рублей; на юридических лиц - от 50 тыс. до 100 тыс. рублей.

В пояснительной записке отмечается, что предлагаемые изменения обусловлены участвовавшими случаями отказа инвалидам, пожилым гражданам и другим социально уязвимым категориям лиц в доступе к объектам и услугам транспортной инфраструктуры, в потребительской сфере, сфере отдыха.

Такие отказы часто происходят по признакам наличия расстройства здоровья, ограничения жизнедеятельности, преклонного возраста и иным подобным основаниям, также говорится в документе.

Зачастую за таким отказом стоят причины формального, ментального, маркетингового, имиджевого и иного характера, указывается в проекте закона.

Принятие законопроекта позволит привлекать к ответственности продавцов, исполнителей услуг или работ к ответственности за проявления дискриминации социально уязвимых категорий граждан, выразившиеся в отказе им в доступе к товарам (услугам, работам) на равных с другими гражданами условиях, отмечается в пояснительной записке.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ НА 12%, ПОЧТИ ДО 9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Авиакомпании РФ увеличили перевозки в апреле 2019 года на 12,1% относительно аналогичного периода прошлого года, до 8,97 млн человек, сообщила **Росавиация**, ссылаясь на оперативные данные.

Рост перевозок показала, в том числе, крупнейшая авиакомпания страны «Аэрофлот - российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT), которая обслужила 3,1 млн пассажиров (+8,3%). «Сибирь» (летает под брендом S7) перевезла 1 млн человек (+21,1%). Входящая в группу «Аэрофлот» авиакомпания «Победа» перевезла 760 тыс. пассажиров (+45,3%), «Россия» - 801 тыс. человек (+10,7%). «Уральскими авиалиниями» в апреле воспользовались 697 тыс. пассажиров (+9,3%).

Пассажиरोоборот всех авиакомпаний РФ в прошлом месяце достиг отметки в 23,26 млрд пассажиро-километров, с начала года показатель составил 88,11 млрд пассажиро-километров.

Уточненные данные о перевозках **Росавиация** опубликует в конце этого месяца.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; АЭРОФЛОТ ХОЧЕТ РАЗРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ЧАРТЕРНОГО БИЗНЕСА ГРУППЫ

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) хочет разработать долгосрочную стратегию развития чартерного бизнеса группы, следует из материалов закупки, отраженных в системе «СПАРК-Маркетинг».

Для подготовки стратегии компания планирует нанять консультанта, которого выберет по итогам запроса предложений. Максимальная стоимость контракта с победителем оценивается в 108,2 млн руб. Работа должна быть выполнена до октября этого года.

Цель проекта - «выработка решения в части стратегии чартерного бизнеса группы «Аэрофлот» с учетом внешних вызовов и актуальных целей стратегии группы до 2023 года», указано в материалах.

Консультант должен будет проанализировать российский рынок туристических перевозок - в частности, «на предмет реализуемости перспективных планов развития фрахтователя с фокусом на взаимодействие с авиакомпанией «Россия». Последняя является крупнейшей авиакомпанией группы, выполняющей чартерные операции, поясняется в материалах.

В работе должны быть представлены целевые операционные показатели чартерного бизнеса «России»: маршрутная сеть, комплекс мер по снижению сезонности чартерной программы, потребность в парке самолетов (среди рассматриваемых типов - Boeing-737 NG/MAX, семейства Airbus A320 CEO/NEO, A330, A350, Boeing-777/777X), а также в летном и кабинном персонале, подход к продаже дополнительных услуг на борту. В итоге «Аэрофлот» ждет от исполнителя «детальную операционно-экономическую модель чартерного бизнеса авиакомпании «Россия» до 2024 года».

Летом прошлого года «Аэрофлот» сообщил о новой пятилетней стратегии развития группы, которая предполагает создание баз и хабов в регионах РФ. Два из них планируется строить в аэропортах Сочи и Красноярска (контролируются «БазЭлом» Олега Дерипаски), один - в Новосибирске (входит в «Новпорт» Романа Троценко) и один - во входящем в «Аэропорты регионов» «Кольцово» (Екатеринбург).

ТАСС; 2019.05.14; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ СОКРАТЯТ ШТАТ «ПСКОВАВИА» В СВЯЗИ С АННУЛИРОВАНИЕМ ЛЕТНОГО СЕРТИФИКАТА

Число сотрудников авиакомпании «Псковавиа», летный сертификат которой по решению **Росавиации** был аннулирован, будет сокращено на 47 человек. Псковские власти намерены предложить им должности в бюджетных организациях, говорится в ответе вице-губернатора Псковской области Нинель Салагаевой, подготовленным на запрос ТАСС.

"На основании аннулирования сертификата эксплуатанта ОАО «Псковавиа» будет сокращена в соответствии с Трудовым кодексом РФ штатная численность сотрудников, задействованных в оказании услуг по перевозке воздушным транспортом. Всем 47 сотрудникам, попадающим под сокращение, будут предложены вакансии в государственных и муниципальных предприятиях. Выплаты будут производиться за счет областного бюджета», - говорится в тексте сообщения.

При этом отмечается, что «к процессу оптимизации» авиакомпании привлечен центр занятости населения Пскова и Псковской области, а также региональный комитет по труду и занятости.

В середине апреля руководство комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области сообщило ТАСС, что **Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)** аннулировала летный сертификат авиакомпании «Псковавиа», действие которого с апреля 2018 года было приостановлено по просьбе региональных властей. При этом руководство предприятия на тот момент заявляло, что аннулирование летного сертификата не отразилось на работе компании, а все сотрудники в составе 180 человек продолжают выполнять служебные обязанности.

Среди услуг предприятия не только воздушные пассажирские перевозки и грузовые чартерные внутренние и международные перевозки. «Псковавиа» также ведет аэропортовую деятельность и занимается наземным обслуживанием воздушных судов в аэропорту, а также предоставляет услуги по периодическому и оперативному техническому обслуживанию воздушных судов. Авиакомпания является главным оператором аэропорта Пскова, использует самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-26БРЛ и вертолет Robinson R-44.

Ситуация в «Псковавиа»

В январе 2018 года СК РФ возбудил дело о невыплате зарплат работникам авиакомпании на 2,5 млн рублей, в прошлом году прокуратура разбиралась с подобными нарушениями на суммы 8 и 9 млн рублей. По поручению губернатора Псковской области Михаила Ведерникова был переизбран совет директоров акционерного общества, разработан план стабилизации и установлен максимальный контроль за финансово-хозяйственной деятельностью компании.

Региональные власти оценивали ситуацию «Псковавиа» как очень тяжелую и сообщали, что из областного бюджета приходится выделять 6-10 млн рублей в месяц, чтобы компания не потеряла летный сертификат и не стала банкротом. В октябре 2018 года компания «Аэропорт Сиверский» выиграла конкурс на пакет акций авиаперевозчика. По документации, компания получила 75% минус одну акцию «Псковавиа» за 55 млн рублей. По расчетам региональных властей, приватизация позволит авиакомпании привлечь более 1,2 млрд рублей инвестиций и вывести ее из кризиса.

В начале октября 2018 года было восстановлено авиасообщение между Псковом и Москвой.

Ранее губернатор Псковской области Михаил Ведерников называл авиасообщение со столицей РФ важнейшим фактором, который определяет не только транспортную доступность, но и экономическое развитие региона. Для запуска авиарейсов при поддержке администрации региона ОАО «Псковавиа» привело техническое состояние аэропорта в нормативное состояние. Кроме того, региональные власти намерены в 2019 году связать авиасообщением Псков и Сочи, которое с 2020 года должно стать круглогодичным. Ранее псковские власти заявляли о намерении выделить из регионального бюджета субсидию в размере 30 млн рублей для запуска прямого авиарейса по этому маршруту.

<https://tass.ru/ekonomika/6427483>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА В НОВОМ УРЕНГОЕ

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение на проект реконструкции аэродрома аэропорта Нового Уренгоя (входит в холдинг «Аэропорты регионов»), сообщает пресс-служба предприятия.

В рамках проекта предполагается реконструкция искусственных покрытий аэродрома: взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона с организацией 15 мест стоянок и другие работы.

Реконструкция аэродрома завершится в 2021 году. Первый этап, запланированный на 2019-2020 годы, включает в себя строительные работы на западной части перрона (в состав западной части входит пять мест стоянок и одна из рулежных дорожек до границы со взлетно-посадочной полосой, ВПП). Площадь реконструируемой части на первом этапе составит более 30 тыс. кв. м.

В течение строительного сезона 2020 года запланирован второй этап реконструкции, включающий работы на ВПП и рулежных дорожках. Реконструкция ВПП должна быть выполнена до конца 2020 года.

На третьем, завершающем, этапе будут проведены строительно-монтажные работы на оставшейся части перрона площадью порядка 55 тыс. кв. м, на четырех рулежных дорожках. После завершения строительства аэродромных покрытий и планировочных работ на грунтовых частях будет выполнен комплекс агротехнических работ по озеленению поверхности на площади более 31,5 га.

Все строительно-монтажные работы будут производиться в условиях действующего аэропорта, в «окна» между полетами воздушных судов по 16 часов. После реконструкции аэропорт Нового Уренгоя сможет принимать без ограничений современные пассажирские воздушные суда типа Boeing-737-800 и крупные транспортные самолеты типа Ан-124.

В настоящий момент УК «Аэропорты регионов» проводит конкурсный отбор по выбору генподрядчика реконструкции аэродрома.

Параллельно с операционным управлением холдинг ведет разработку проектной документации для строительства нового пассажирского терминала и реконструкции аэродрома.

Ранее сообщалось, что в январе 2018 года ООО «Уренгойаэроинвест» (входит в холдинг «Аэропорты регионов») победило в конкурсе на реконструкцию аэропорта Нового Уренгоя в рамках концессии. Строительные работы планируется начать летом текущего года, завершить реконструкцию - за 3,5 года.

Объекты аэропорта передаются в аренду инвестору на 30 лет, а затем должны быть возвращены в собственность округа. Предполагается, что «Уренгойаэроинвест» вложит в реконструкцию 7,223 млрд рублей. В результате первого этапа реконструкции пропускная способность аэропорта вырастет с текущего показателя 150-200 человек в час до 800, аэропорт сможет принимать все типы среднемагистральных пассажирских самолетов.

Соглашение предусматривает второй этап реконструкции, который будет реализован, если пассажиропоток достигнет показателя в 1,45 млн человек в год. На этом этапе предполагается создание международного терминала, увеличение пропускной способности до 1,2 тыс. человек в час, а также удлинение взлетно-посадочной полосы до 3 км.

Аэропорт Нового Уренгоя построен в 1980 году, является крупнейшим авиатранспортным узлом Ямало-Ненецкого автономного округа, обслуживает более 50% всех авиаперевозок округа. 100% акций аэропорта принадлежит департаменту имущественных отношений округа.

ТАСС; 2019.05.14; ОКОЛО 300 МЛН РУБЛЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ

Правительство Вологодской области дополнительно выделит 300 млн рублей на реконструкцию аэропортового комплекса в Великом Устюге, где расположена популярная у туристов вотчина Деда Мороза. Об этом сообщила во вторник пресс-служба губернатора.

Реконструкция аэропортового комплекса в Великом Устюге проводится в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. «Губернатор Олег Кувшинников в ходе посещения стройплощадки в Великом Устюге дал поручение департаменту финансов предусмотреть при формировании поправок в бюджет дополнительные средства - более 300 млн рублей - на реализацию второго этапа реконструкции. Эти деньги будут направлены на реконструкцию здания аэровокзала, что по ценам 2016 года оценивалось в около 50 млн рублей, а также на строительство аварийно-спасательной станции и других объектов, которые необходимы для получения летного сертификата. Выделение средств запланировано в июле этого года», - сообщили ТАСС в пресс-службе губернатора.

Сейчас ведутся работы в рамках первого этапа реконструкции - удлинение и расширение взлетно-посадочной полосы, чтобы обеспечить прием самолетов любого типа. Первый этап работ оценивается в 1,092 млрд рублей, из которых 758,3 млн рублей выделено из

федерального бюджета и 334 млн - из регионального в рамках соглашения между правительством региона и **Росавиацией**. На объекте задействованы 77 человек, ведется подготовительная работа, устройство объездной дороги, вынос газопровода, сформирован запас строительных материалов.

"Наша главная задача - закончить реконструкцию в установленные сроки. Речь идет не только о колоссальном объеме работ, но и о взятых обязательствах. После 5 августа 2020 года первые самолеты должны приземлиться в Великом Устюге», - привела пресс-служба слова губернатора Олега Кувшинникова.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе, срок завершения работ - 5 августа 2020 года - значится в государственном контракте, на данный момент работы ведутся по графику.

Ранее сообщалось, что госконтракт на реконструкцию аэропорта с софинансированием из федерального и областного бюджетов был подписан в конце ноября 2018 года. Проект разделен на два этапа: первый предполагает удлинение взлетно-посадочной полосы до 1,8 тыс. м и ее расширение до 40 м, устройство рулежной дорожки, реконструкцию мест стоянок воздушных судов, замену светосигнального оборудования и установку автоматического радиопеленгатора. Следующим этапом, финансирование которого не было окончательно определено, будут проведены работы по реконструкции аэровокзала: капитальный ремонт здания, его перепланировка, замена всех инженерных коммуникаций, оконных и дверных блоков, кровли, обновлении фасада здания. Работы по реконструкции здания планировалось начать в августе 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6429137>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; ГТЛК ПОЛУЧИЛА ТРИ ВЕРТОЛЕТА МИ-8АМТ ДЛЯ САНАВИАЦИИ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ И ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Улан-Удэнский авиационный завод» (У-УАЗ) холдинга «Вертолеты России» (входит в «Ростех») передал «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) три медицинских вертолета Ми-8АМТ.

Машины будут использоваться в Красноярском крае и Вологодской области, в том числе для оказания экстренной медицинской помощи, сообщили в пресс-службе «Вертолетов России».

"С 2017 года У-УАЗ поставил ГТЛК уже 33 вертолета Ми-8АМТ, которые используются санитарной авиацией в 13 российских регионах. По контракту с лизинговой компанией до конца 2019 года завод поставит заказчику еще девять таких вертолетов, а в 2020 году планируется передача семи Ми-8АМТ», - отметили в компании.

Ми-8АМТ обеспечивают перевозку до 23 служебных пассажиров на откидных сиденьях, а также перевозку грузов массой до 4 тонн внутри грузовой кабины.

Оператором вертолетов, как следует из сообщения, будет АО «Национальная служба санитарной авиации» (НССА), учрежденное в 2017 году, после того как правительство по поручению **президента Владимира Путина** утвердило паспорт приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации». Декларируемая цель проекта - повысить доступность экстренной медицинской помощи на труднодоступных территориях. Заказчиком выступает Минздрав, сообщалось, что до 2020 года на проект выделяется 10,2 млрд руб.

Проект НССА реализуется «по инициативе «Ростеха», при поддержке федеральных и региональных органов власти, частных инвесторов», заявляли ранее в госкорпорации. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 25% НССА принадлежат АО «Рычаг» (49,8% которого - у «Вертолетов России»), 75% - Фонду развития санитарной авиации (ФРСА, учредитель - гражданин РФ Сергей Кастюк). ФРСА возглавляет Иван Яценко, который, согласно «СПАРК», владеет рядом активов в Санкт-Петербурге. Среди них - связанные с вертолетными перевозками ООО «Хели-Аэро», ООО «Хели-Драйв», ООО «Хели-Драйв Северо-Запад», адреса которых совпадают с адресом НССА.

В феврале этого года сообщалось, что НССА получило первую партию вертолетов в медицинском оснащении: четыре «Ансата» и такое же количество Ми-8АМТ. Вертолеты будут выполнять санитарные задания в Санкт-Петербурге, Амурской, Ленинградской, Московской, Тверской, Новгородской, Новосибирской, Магаданской, Свердловской областях и Хабаровском крае, отмечали в пресс-службе «Ростеха». Предполагается, что до

2021 года НССА получит всего 150 медицинских вертолетов (104 «Ансата» и 46 Ми-8АМТ): техника будет передаваться в финансовый лизинг на 15 лет. Сделка оценивалась в 40 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; СУД ПО ИСКУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РЕШИЛ ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССЛУЖБ

Арбитражный суд Москвы во вторник удовлетворил иск АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) о взыскании с **Росавиации** 20,6 млн рублей убытков за 2016 год, передал корреспондент «Интерфакса» из суда.

МАШ подал иск о солидарном взыскании убытков с **Минтранса РФ** и **Росавиации**, связанных с обслуживанием госслужб.

Представитель МАШ на прошлом заседании заявила, что взыскиваются денежные средства за 2016 год. Услуги были оказаны авиаотряду на сумму порядка 50 млн рублей, около 29 млн рублей аэропорт уже получил.

Отвечая на вопрос суда, представитель аэропорта сообщила, что денежные средства за аналогичные услуги, оказанные в 2014 году, аэропорт получил в 2015 году в полном объеме. Долг за 2015 год рассматривается в другом процессе.

Представитель **Минтранса** заявил, что отзыв на иск находится на согласовании у руководства. Однако позиция ведомства - отказать в иске к **министерству** и удовлетворить иск в отношении **Росавиации**.

Представитель **Минтранса** отметил, что требование МАШ вытекает из не действующего в настоящее время постановления правительства, которое работало в 2016 году. По его словам, аэропорт оказывал услуги авиаотряду, оплатить их должна была **Росавиация**, которая является распорядителем средств. В данном случае солидарное взыскание законом не предусмотрено, отметил он.

Представитель МАШ заявила, что не будет возражать, если денежные средства будут взысканы только с **Росавиации**.

Иск поступил в суд 26 февраля.

МАШ является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, **Росавиация** - собственник аэродрома.

В пресс-службе «Шереметьево» «Интерфаксу» ранее пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур.

"АО «МАШ» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится **Росавиацией** в пределах установленных лимитов. За оказанные в 2016 году услуги АО «МАШ» получило частичную оплату. Ввиду данных обстоятельств АО «МАШ» обратилось в арбитражный суд с требованием к **Росавиации**, **Минтрансу РФ** о взыскании недополученных денежных средств», - заявил ранее собеседник агентства.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.14; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» СООБЩИЛА О СЛУЧАЯХ МОШЕННИЧЕСТВА ПРИ ПРОДАЖАХ ЕЕ ДОПУСЛУГ

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) сообщила о случаях мошенничества при продажах в интернете ее дополнительных услуг.

"Ряд сторонних интернет-ресурсов, имеющих визуальное сходство с фирменным стилем авиакомпании, но не имеющих к ней никакого отношения, предлагает пассажирам «России» пройти платную онлайн-регистрацию на рейсы, а также забронировать и оплатить дополнительные услуги на борту. Со счетов пассажиров списываются средства, но сами услуги не предоставляются», - говорится в сообщении компании, распространенном во вторник.

Прохождение онлайн-регистрации, а также бронирование и оплата таких услуг возможны только на официальном сайте «России», отмечает компания.

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2019.05.15; SSJ ТОРОПИЛСЯ К ЗЕМЛЕ; ЭКСПЕРТЫ РАССМОТРЕЛИ ВОЗМОЖНЫЕ ОШИБКИ ПИЛОТОВ ЛАЙНЕРА

Как стало известно «Ъ», SSJ 100 компании «Аэрофлот», сгоревший 5 мая после аварийной посадки в аэропорту Шереметьево, действительно был поражен мощным грозовым разрядом. Молния отключила электрогенераторы машины и помогающую поддерживать нужные параметры полета автоматику, создав таким образом проблемную, но не опасную для экипажа и пассажиров ситуацию на борту. Критической, по версии экспертов, ее могли сделать сами летчики, которые перед самым приземлением опасно разогнали машину, да еще и перевели ее в режим пикирования. Теперь следствию предстоит установить, кто из двух пилотов совершил опасный маневр, приведший к гибели 41 человека.

По данным близкого к расследованию источника «Ъ», примерно через 15 минут после взлета из Шереметьево в борт SU-1492, направлявшийся в Мурманск, попал грозовой разряд. Причем молния угодила в самый нос самолета, оставив на его поверхности характерную закопченную отметину. На поражение машины электроимпульсом огромной мощности, как говорят эксперты, среагировала грозозащита SSJ 100 — она отключила генераторы самолета и перевела электроснабжение потребителей на аккумуляторные батареи (режим Emergency Electrical Configuration, ЕЕС).

По словам специалистов, вслед за переходом машины на аварийное электропитание автоматически включился и режим прямого управления полетом Direct Mode — такова специфика работы почти всех современных самолетов. Бортовой компьютер SSJ перестал автоматически корректировать возможные ошибочные действия пилотов и таким образом страховать экипаж, например, от выхода на запредельные углы крена и тангажа, непомерного роста приборной скорости или перегрузок, опасности сваливания.

На борту возникла нештатная, однако вовсе не катастрофическая ситуация. Тем более что порядок действий экипажа в обоих режимах ЕЕС и Direct Mode и даже при их сочетании, как выяснили специалисты, подробно расписан в методических рекомендациях для экипажей и руководстве по летной эксплуатации SSJ 100 (Flight Crew Training Manual и Flight Crew Operations Manual).

В этих документах, например, режим ЕЕС называется аварийным, но не чрезвычайным. При его возникновении производитель не требует от летчиков немедленной посадки, а всего лишь рекомендует им поторопиться.

Самолет с неработающими генераторами, как утверждает производитель, может находиться в воздухе «достаточное время», чтобы экипаж мог спокойно долететь до ближайшего аэродрома, приземлиться там, а в случае необходимости и уйти на второй круг для повторного захода. Режим ЕЕС, как утверждается в нормативных документах, не требует даже подачи сигнала бедствия May Day — пилоты обязаны лишь предупредить диспетчера сигналом срочности Pan Pan, подразумевающим, что опасности для жизни и здоровья людей на борту нет. По этой причине, кстати, борт SU-1492, загоревшийся сразу после приземления, не встретили на полосе пожарные — сигналом для выдвижения аварийных служб к ВПП является именно May Day, которого экипаж не подавал.

Режим Direct Mode, как утверждают специалисты, и вовсе считается почти штатным: летчики могут продолжать в нем полет или совершать посадку, соблюдая лишь некоторые ограничения. Производитель рекомендует им всего лишь исключить резкие маневры, не разгонять машину более 520 км/ч и отключить автомат тяги.

Иначе говоря, обе возникшие проблемы позволяли летчикам посадить машину в аэропорту вылета даже с учетом превышенной из-за полных топливных баков посадочной массы.

Производитель лишь рекомендовал в этой ситуации совершать посадку плавно, с вертикальной скоростью в момент касания не более 1,8 м/с, чтобы исключить поломку стоек шасси.

Пилотам SSJ 100 Денису Евдокимову и Максиму Кузнецову, как следует из данных параметрического самописца самолета, удалось, хотя и со второй попытки, выполнить заход на посадку с соблюдением всех нормативных требований. Экипаж поставил машину на глиссаду и прошел по ней, выдерживая как приборную, так и вертикальную скорости.

Однако летчикам пришлось управлять самолетом в ручном режиме, с отключенным автопилотом и автоматом тяги. Возможно, по этой причине расчетную точку приземления в начале ВПП они перелетели. В середине полосы машина еще не коснулась ее колесами, и экипаж, как полагают специалисты, начал энергично «прижимать» к ней SSJ 100. Перед самым приземлением летчики, как показал параметрический самописец, резко увеличили режим работы двигателей и одновременно опустили нос самолета.

Именно этот опасный и неоправданный, по мнению специалистов маневр, и погубил машину и ее пассажиров. SSJ 100 сел с существенно завышенными приборной и вертикальной скоростями, да еще и, как выразился один из экспертов, приземлился «на три точки». Сжавшаяся передняя стойка шасси подбросила машину вверх, обеспечив ей так называемый скоростной или прогрессирующий «козел» — серию еще более мощных отскоков от полосы. Вторым ударом, по данным экспертов, создал самолету и его пассажирам динамическую перегрузку около 5G, в то время как уже нагрузка 3,75G является предельной для воздушного судна этого типа и может привести к отделению крыльев от фюзеляжа.

Крылья, тем не менее, остались целы, а вот задние стойки шасси, как уже сообщал «Ъ», продавили топливные баки машины, обеспечив таким образом вытекание керосина и пожар, в котором погиб 41 человек.

По словам одного из опрошенных «Ъ» экспертов, пилоты, возможно, попытались совершить так называемую ускоренную посадку, которую применяли советские военные летчики во время войны в Афганистане. Плавный заход на полосу самолет в то время представлял собой легкую мишень для моджахедов, поэтому пилотам приходилось буквально пикировать к земле, выравнивая машину уже перед самым касанием. Однако квалификации, опыта или просто выдержки для совершения «афганского» захода экипажу SSJ 100, видимо, не хватило. Другой фатальной ошибкой летчиков эксперты называют их безуспешные попытки посадить машину уже после возникновения «козла». Все те же нормативные документы по SSJ предписывают летчикам уже после первого отскока прекратить посадку и начинать экстренный взлет.

По мнению близкого к расследованию источника «Ъ», уже сегодня можно говорить о том, что схема развития критической ситуации на борту SU-1492 реконструирована специалистами. Теперь эксперты и следствие должны установить, кто именно из летчиков совершил опасные действия перед приземлением. С учетом того, что управление SSJ 100 осуществляется не через традиционные штурвалы, а с помощью рукояток-джойстиков (sidestick), которыми пилоты передают команды в бортовой компьютер, на выявление автора ошибочного действия много времени не потребуется.

В «Аэрофлоте» на письменный запрос «Ъ» не ответили, передав на словах, что будут готовы комментировать расследование только после его завершения.

<https://www.kommersant.ru/doc/3968218#id1743216>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; К РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИИ SSJ100 ПРИСОЕДИНИЛОСЬ ЕВРОПЕЙСКОЕ АГЕНТСТВО;

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) связалось с российской комиссией по расследованию причин аварии Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота» и принимает участие в установлении причин инцидента, сообщили РИА Новости в пресс-службе агентства.

"EASA немедленно установила контакты с российскими органами, чтобы следить за прогрессом расследования с самого начала и для того, чтобы принимать участие в расследовании в той степени, насколько это позволено существующими правилами, так, чтобы своевременные меры по безопасности могли быть приняты настолько скоро, насколько это будет необходимо, когда причины аварии будут установлены», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190515/1553493693.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.14; ФРАНЦИЯ ВКЛЮЧИЛАСЬ В РАССЛЕДОВАНИЕ ЧП С SSJ100 КАК РАЗРАБОТЧИК ДВИГАТЕЛЯ

Французское Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации (BEA) принимает участие в расследовании причин аварии Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота» как представитель страны, участвовавшей в разработке двигателя для этого самолета, сообщили РИА Новости в пресс-службе Европейского агентства по безопасности полетов (EASA).

"EASA вовлечена в расследование как технический консультант аккредитованного представителя французской BEA, которая принимает участие в расследовании как представитель государства, разработавшего двигатель», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20190515/1553494017.html>

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.05.14; ДВЕНАДЦАТЬ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОХОРОНЯТ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Похороны 12 погибших в авиакатастрофе в «Шереметьево» пройдут в Мурманской области, сообщил председатель комитета по обеспечению безопасности населения региона Владимир Гусев.

"По предварительной информации, тела 12 погибших планируется захоронить в Мурманской области, из них в Мурманске - восемь, одного - в Ковдоре, двоих - в Полярных Звездах и одного - в Канда拉克ше», - сказал Гусев во вторник на заседании штаба по оказанию помощи родственникам погибших и пострадавшим в результате катастрофы SSJ-100 5 мая.

Он добавил, что еще 15 погибших будут погребены в восьми субъектах РФ.

Гусев не уточнил, когда пройдут похороны.

По данным чиновника, во вторник на совещании в Москве решается вопрос по срокам и порядку отправки тел погибших. Уже известно, что свидетельства о смерти будет оформлять ЗАГС Москвы, бланки заявлений в «Аэрофлот» для отправки «груз 200» подготовлены.

Врио губернатора Мурманской области Андрей Чибис на заседании сообщил, что по состоянию на вечер понедельника семьи 19 погибших получили выплаты от Заполярья.