



Ежедневный мониторинг СМИ

17 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; ГАТИНСКИЙ АНДРЕЙ; 2019.05.16; ПУТИН СООБЩИЛ ОБ ОПЕРЕЖЕНИИ ГРАФИКА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НА КРЫМСКОМ МОСТУ.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2019.05.16; РУСЛАН БАЙСАРОВ: ПОСТРОИМ ПЕРВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ТЫВЕ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; ГЛАВА ЮТЭЙР ПОДДЕРЖИВАЕТ ПОЗИЦИЮ АКИМОВА О НЕОБХОДИМОСТИ СОКРАЩАТЬ ФЛОТ В КРИЗИСНЫЙ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ПЕРИОД.....	6
ТАСС; 2019.05.16; КУРОРТНЫЙ БИЗНЕС ПРЕДЛАГАЕТ ОБЪЕДИНИТЬ ДВА РЕГИОНА АЛТАЯ ТУРМАРШРУТОМ ЧЕРЕЗ НОВУЮ ДОРОГУ.....	6
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.17; ДАННЫЕ ПАССАЖИРОВ НЕ СПЕШАТ В РОССИЮ; МИНТРАНС НЕ МОЖЕТ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ СО СРОКАМИ ИХ ЛОКАЛИЗАЦИИ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ДОКЛАД МЕДВЕДЕВУ С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ ПО ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ И СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ.....	8
ТАСС; 2019.05.16; МИНТРАНС ГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УРЕЗАТЬ КВОТУ НА ПРИЕМ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ С 200 ДО 100 ЧЕЛОВЕК В ГОД.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ К 2023Г ЗАВЕРШИТЬ ЛОКАЛИЗАЦИЮ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ.....	10
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.16; СЕРВЕРЫ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ ПЕРЕНЕСУТ В РОССИЮ В 2021 ГОДУ.....	11
ИНТЕРФАКС ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.05.16; ПОДПАВШАЯ ПОД САНКЦИИ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ГУДЗОН» НЕ ПОЛУЧИЛА ОТ РОСМОРРЕЧФЛОТА РАЗРЕШЕНИЯ НА ДОСТАВКУ ПШЕНИЦЫ В КНДР.....	11
ТАСС; 2019.05.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОПРЕДЕЛИЛАСЬ СО СРОКАМИ АНАЛИЗА ВЫПОЛНЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ В 2019-2021 ГОДАХ.....	12
ТАСС; 2019.05.16; ВЭБ.РФ РАССМАТРИВАЕТ СВОЕ УЧАСТИЕ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ СТОИМОСТЬЮ 2,5 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ С УЧЁТОМ ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; РЖД ПРОТИВ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ С СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА НА ЛИНИЮ К САБЕТТЕ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; РЖД «ОЧЕНЬ СМУЩАЕТ» ПОЯВЛЕНИЕ В ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ СМП ПРОЕКТОВ БЕЛКОМУР И БАРЕНЦКОМУР.....	15
ТАСС; 2019.05.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПОДГОТОВИТ К КОНЦУ 2021 ГОДА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	17
ТАСС; 2019.05.16; РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА НАЧАЛСЯ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ.....	17
РИА НОВОСТИ; 2019.05.16; ГЛАВА ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ПОРУЧИЛ МИНИМИЗИРОВАТЬ НЕУДОБСТВА ОТ РЕМОНТА УЛИЦ.....	18

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2019.05.16; ЭКСПОРТЕРАМ ДАЛИ ДЕНЕГ НА ДОРОГУ; ОБЪЕМ СУБСИДИЙ НА ЛОГИСТИКУ ВЫРАСТЕТ ДО 14 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ.....	18
ТАСС; 2019.05.16; ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЛЯ BOEING 737 MAX ОБНОВЯТ И ПРЕДСТАВЯТ НА СЕРТИФИКАЦИЮ.....	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.05.16; СТУДОТЯДЫ ПОДНИМАЮТ ПАРУСА; ПРОЙДЕТ СОВСЕМ НЕМНОГО ВРЕМЕНИ, И СТУДЕНТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ ОТПРАВЯТСЯ НА ПРАКТИКУ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.16; ШИПЫ И УГРОЗЫ; УЧЕНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ СНИЗИТЬ СКОРОСТЬ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; РОСГВАРДИИ МОГУТ ДАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ПОДВОДНЫМ БЕСПИЛОТНИКАМ, В ТОМ ЧИСЛЕ У КРЫМСКОГО МОСТА - ХИНШТЕЙН.....	23
ИЗВЕСТИЯ; ЕГОР СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.05.16; «РЕАКЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ МГНОВЕННОЙ»; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ ЧИНОВНИКАМ БРАТЬ ПРИМЕР С СОБАКИ ПАВЛОВА И БЫСТРО РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАН.....	24
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ КОРНЯ; 2019.05.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДСТАВИЛО НОВУЮ ДОКТРИНУ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ; ОНА БУДЕТ ОРИЕНТИРОВАНА НА СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОВЕРЯЮЩИХ И ПРОВЕРЯЕМЫХ.....	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.05.16; НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ; «УМНЫЙ ГОРОД» И ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ, «ПЛАВАЮЩИЕ ЛЮКИ» И СПОРНЫЕ ШЛАГБАУМЫ.....	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.16; ФЕСТИВАЛЬ ЛЕДОКОЛОВ; В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ РОССИИ УЖЕ В ШЕСТОЙ РАЗ ПРОШЕЛ УНИКАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК.....	31
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.05.16; С АРКТИКОЙ НЕЛЬЗЯ ГОВОРИТЬ НА «ТЫ»; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ.....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.16; РОСТ ПО ГОСПЛАНУ; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ СТАТЬ КРУПНЫМ ЗАКАЗЧИКОМ БИЗНЕСА.....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2019.05.16; НИ СЕКУНДОЙ БОЛЬШЕ; В РОССИИ СОЗДАНЫ МИНИАТЮРНЫЕ АТОМНЫЕ ЧАСЫ ДЛЯ СЕТЕЙ 5G И БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА.....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА КОЛЬДИНА; 2019.05.16; СВЕЖАЯ ГОЛОВА; ВИКТОР ПОХМЕЛКИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛИСТОВ РОССИИ.....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.05.16; ТО - ЧТО НАДО; ГОСДУМА ОДОБРИЛА МЕРЫ ПО БОРЬБЕ С «СЕРЫМ» ТЕХОСМОТРОМ.....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2019.05.16; МОНО НЕ ВЕЗДЕ; ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И СКУТЕРОВ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ.....	40
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.17; РЖД ОПРЕДЕЛИЛА МИНИМАЛЬНУЮ ЦЕНУ СВОЕЙ ДОЛИ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»; ОНА НИЖЕ БИРЖЕВОЙ ЦЕНЫ.....	41
ТАСС; 2019.05.16; СТАРТОВАЯ ЦЕНА ДОЛИ РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ» СОСТАВИТ 36,2 МЛРД РУБЛЕЙ.....	42
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.17; РЖД ВЫСАЖИВАЕТ ПРОВАЙДЕРОВ; СЕРВЕРНЫЙ ЦЕНТР В ПЕТЕРБУРГЕ ПОТРЕБОВАЛ ПЕРЕПОДКЛЮЧЕНИЯ.....	42

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.17; МИНЭКОНОМИКИ ТРЕБУЕТ ОПЛАТУ ДО КОНЕЧНОЙ; ИНВЕСТТАРИФЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МЕНЯЮТ КОНЦЕПЦИЮ.....	44
ИЗВЕСТИЯ; КОЛЕНЦОВА ОЛЬГА; 2019.05.17; СОЮЗ КОМПОЗИТОВ: МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ АВИАЦИИ ПОВЫШЕНА В ДВА РАЗА; НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ И ДЛИТЕЛЬНОСТЬ НАХОЖДЕНИЯ В ВОЗДУХЕ НЕБОЛЬШИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ.....	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РЕНАТ ЗАКИЕВ, СЕРГЕЙ ПТИЧКИН, МИХАИЛ ЩЕПИН; 2019.05.16; БЕСКРЫЛЫЕ ТОЖЕ ЛЕТАЮТ; В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ HELIRUSSIA 2019.....	46
РБК; 2019.05.16; РОСАВИАЦИЯ ЗАПРОСИЛА У МАК ДАННЫЕ ОБ ИСПЫТАНИЯХ SUKHOI SUPERJET.....	47
КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.05.16; РОСАВИАЦИЯ НЕ СПРАВИЛАСЬ С СЕРТИФИКАЦИЕЙ; КАКИЕ УЯЗВИМЫЕ МЕСТА ОСТАЮТСЯ В ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ.....	47
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.05.16; ЖИРИНОВСКИЙ СЧИТАЕТ, ЧТО ИСТОЧНИК ПРОБЛЕМ С САМОЛЕТАМИ СЛЕДУЕТ ИСКАТЬ В ПРОШЛОМ.....	48
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КУСТОВ АРСЕНИЙ; 2019.05.16; РОСАВИАЦИЯ МОЖЕТ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКУ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА».....	49
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ПЯТИГОРСКАЯ АЛИНА; 2019.05.16; СМИ: ОДНА ИЗ ВЕРСИЙ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ - НЕДОСТАТКИ КОНСТРУКЦИИ SSJ- 100.....	50
ИЗВЕСТИЯ; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ, СЕРКОВ ДМИТРИЙ; 2019.05.16; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ СГОРЕВШЕГО SUPERJET.....	50
ИА МОСКВА; 2019.05.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ С 1 ПО 12 МАЯ ВЫРОС НА 19% - ДО 3,32 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	52
ТАСС; 2019.05.16; ПАССАЖИРЫ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» СМОГУТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕННЫЕ РЕЙСЫ ВО ФРАНЦИЮ.....	52
ТАСС; 2019.05.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА СОГЛАСОВАЛ ПОДХОД К ХЕДЖИРОВАНИЮ ТОПЛИВНЫХ РИСКОВ.....	53

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ГАТИНСКИЙ АНДРЕЙ; 2019.05.16; ПУТИН СООБЩИЛ ОБ ОПЕРЕЖЕНИИ ГРАФИКА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НА КРЫМСКОМ МОСТУ

Открытие железнодорожного сообщения по мосту поможет исправить ситуацию с ценами на продукты в Крыму, надеется президент

Президент Владимир Путин заявил, что железнодорожная часть Крымского моста будет достроена «с опережением графика» в конце года и что тогда же она заработает, передает «РИА Новости».

Президент сказал об этом на медиафоруме Общероссийского народного фронта в Сочи в ответ на слова участницы о том, что в Крыму клубника стоит дороже, чем в Санкт-Петербурге, уточняет ТАСС. «Открыть Крымский мост было недостаточно, нужно обеспечить железнодорожное сообщение. Когда крупномасштабный завоз пойдет товаров по всем направлениям, тогда, надеюсь, ситуация будет меняться», - добавил президент.

В июле 2018 года министр транспорта **Евгений Дитрих** говорил, что движение поездов по Крымскому мосту по плану начнется в декабре 2019 года. Само строительство тогда шло по графику.

Первый пассажирский поезд по Крымскому мосту проедет 8 декабря, заявил в феврале глава отдела обслуживания пассажиров «Крымской железной дороги» Владимир Резниченко.

Мост, соединяющий Таманский и Керченский полуострова, состоит из двух частей - автомобильной и железнодорожной. Первая была открыта в мае 2018 года. Стоимость проекта составила более 220 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/society/16/05/2019/5cdd67b79a79470db4c26293>

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/russia/news/631688-putin-zheleznodorozhnaya-chast-krym>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2019.05.16; РУСЛАН БАЙСАРОВ: ПОСТРОИМ ПЕРВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ТЫВЕ

В начале апреля 2019 года АО «ТЭПК «Кызыл - Курагино» подписало договор генерального подряда с ОАО «РЖД» на проектирование и строительство железнодорожной линии «Элегест - Кызыл - Курагино» - первой на территории Республики Тыва. Новая магистраль протяженностью 410 километров свяжет этот регион, богатый полезными ископаемыми и, прежде всего, углем, с федеральной железнодорожной инфраструктурой. О реализации проекта рассказал генеральный директор компании Руслан Байсаров.

Разговоры о необходимости железной дороги в Тыве не новы. В каком состоянии проект сегодня?

Руслан Байсаров: В мае 2018 года между АО «ТЭПК «Кызыл - Курагино» и Федеральным агентством железнодорожного транспорта, выступающим от имени Российской Федерации, было заключено концессионное соглашение, предметом которого стало проектирование, строительство и эксплуатация железной дороги. После этого по распоряжению Правительства РФ проект железнодорожной линии «Элегест - Кызыл - Курагино» был включен в состав комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь». Тогда же куратором Республики Тыва от федерального правительства был назначен министр экономического развития Максим Орешкин, который одним из главных приоритетов определил решение вопросов, необходимых для скорейшего начала строительства железной дороги.

В апреле нынешнего года АО «ТЭПК «Кызыл - Курагино» подписало договор с ОАО «РЖД», по которому «РЖД» выступит генеральным подрядчиком строительства

железнодорожной инфраструктуры для этой ветки. Наличие принципиальных правительственных решений и привлечение самого опытного и мощного в стране подрядчика в сфере железнодорожного строительства позволит ускорить темпы реализации проекта.

Что дорога даст региону?

Руслан Байсаров: На церемонии подписания и Максим Орешкин, и министр транспорта **Евгений Дитрих** подчеркнули безусловную важность и значимость проекта как для Республики Тыва, так и для всей транспортной системы России. Даже если не говорить о существенных размерах налоговых поступлений в бюджеты разных уровней, само по себе строительство «Элегест-Кызыл-Курагино» создаст около пяти тысяч рабочих мест, а после ввода дороги в эксплуатацию и полноценного освоения Элегестского угольного месторождения будет трудоустроено еще как минимум десять тысяч человек с учетом смежных отраслей. При этом по территории Тывы пройдет 120 километров магистрали, тогда как остальные 290 км - уже по Красноярскому краю. Фактически за счет развития транспортной сети будут укреплены межрегиональные связи не только этих двух регионов: новая железная дорога откроет путь высококачественному тувинскому углю доступ на Транссибирскую магистраль. Председатель комитета Верховного хурала по энергетике, строительству, транспорту и ЖКХ Республики Тыва Алдын-кыс Конгар справедливо сравнила железную дорогу с Великим шелковым путем и считает, что реализация нашего проекта позволит сделать Тыву узловым логистическим пунктом всего Восточного экономического коридора.

В чем особенности этой ветки?

Руслан Байсаров: На участке Элегест-Кызыл-Курагино очень сложные рельеф и инженерно-геологические условия. Предстоит проложить 8 тоннелей сквозь горную породу и построить 127 мостов. В совокупности мосты и тоннели - это 27 километров из запланированных к укладке 410. Например, только водопропускных труб понадобится более 16 километров. Именно поэтому мы сочли правильным привлечь к строительству компанию РЖД с ее богатым опытом.

Сегодня с Тывой существует авиасообщение, плюс в республику ведут две автотрассы М-54 и А-162. Чем обусловлена необходимость именно железнодорожного сообщения?

Руслан Байсаров: В грузоперевозках. Плановые объемы ветки «Элегест-Кызыл-Курагино» - около 15 миллионов грузов в год. Никаким другим видом транспорта такой объем и в такие сроки перевезти невозможно. «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» разрабатывает в Туве Элегестское угольное месторождение, объем промышленных запасов которого составляет 855 млн тонн, а толщина пласта превышает 7 метров. Для сравнения: на Кузбассе уголь добывают из пластов толщиной до 3 метров, а в Воркуте - около 1 метра.

При этом Элегест - лишь часть Улуг-Хемского угольного бассейна, комплексная разработка которого станет катализатором развития всего Восточно-Сибирского региона. Но отправной точкой развития должна будет стать железная дорога «Элегест-Кызыл-Курагино», которая соединит Республику Тыва с общефедеральной инфраструктурой.

Как идет реализация строительства моста через Амур, которым занимается ваша компания «СК «Мост»?

Руслан Байсаров: В марте этого года мы соединили две части первого железнодорожного моста через Амур в Китай в районе села Нижнеленинское Еврейской автономной области. Нашими компаниями был возведен мостовой переход, длина российской части которого составляет - 309 метров, а с прилегающими подъездными путями протяженность моста - более 5 километров. В дальнейшем мост обеспечит пропускную способность в 21 миллионов тонн груза в год. Его особенность в том, что он рассчитан на пропуск поездов по железнодорожным путям различной колеи: с шириной 1520 мм для российского подвижного состава и 1435 мм для китайского. Это, безусловно, очень важный проект,

который укрепит торгово-экономические связи двух стран, сократит существующие маршруты до потребителей в КНР и Юго-Восточной Азии более чем на 1700 километров. Какими еще объектами занимается компания?

Руслан Байсаров: В настоящее время компания прокладывает второй Байкальский тоннель в рамках модернизации БАМа и Транссиба. Помимо этого, строим еще один трансграничный мостовой переход в районе города Благовещенск. Это будет первый автодорожный мост из России в Китай через реку Амур. Осуществляем проходку тоннелей для Московского метрополитена и многие другие проекты.

<https://rg.ru/2019/05/16/ruslan-bajсарov-postroim-pervuiu-zheleznuu-dorogu-v-tyve.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; ГЛАВА ЮТЭЙР ПОДДЕРЖИВАЕТ ПОЗИЦИЮ АКИМОВА О НЕОБХОДИМОСТИ СОКРАЩАТЬ ФЛОТ В КРИЗИСНЫЙ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ПЕРИОД

Гендиректор «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) Андрей Мартиросов заявил, что поддерживает позицию курирующего транспорт вице-премьера РФ Максима Акимова о необходимости сокращать флот в кризисный для авиакомпаний период.

"Правительство говорит: ребята, хотите поддержки - покажите, что вы адекватно реагируете на меры поддержки. И если авиакомпания показывает, что умеет управлять рисками в сложный, кризисный период, демонстрирует нормальную реакцию сокращением ёмкостей, тогда правительство готово это обсуждать. Это совершенно правильная позиция вице-премьера (Акимов - ИФ), мы ее полностью поддерживаем», - сказал Мартиросов журналистам в кулуарах вертолетной выставки HeliRussia-2019.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в районе 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина.

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих ранее заявлял, что дополнительные расходы авиакомпаний только из-за роста цен на топливо по итогам 2018 года могут составить 50 млрд руб. Примерно половину этой суммы ведомство предлагало компенсировать за счет средств госбюджета. Параллельно АЭВТ предлагала увеличить для авиакомпаний сумму налогового вычета из акциза на топливо (с помощью повышения коэффициента с 2,08 до 3,5).

Для обсуждения мер поддержки авиакомпаний была создана рабочая группа, которую курируют вице-премьеры Максим Акимов и Дмитрий Козак. Но в рамках этой группы решений по компенсации и акцизу принято не было. Вместо этого, по данным газеты РБК, Минфин предложил авиакомпаниям для борьбы с демпингом и падением операционной рентабельности сократить и унифицировать флот.

ТАСС; 2019.05.16; КУРОРТНЫЙ БИЗНЕС ПРЕДЛАГАЕТ ОБЪЕДИНИТЬ ДВА РЕГИОНА АЛТАЯ ТУРМАРШРУТОМ ЧЕРЕЗ НОВУЮ ДОРОГУ

Создание новой трассы в Смоленском районе Алтайского края, которая выведет туристические потоки в Республику Алтай, поможет разгрузить старую федеральную трассу Р-256 (Чуйский тракт) и создать новый маршрут, который будет включать туристические достопримечательности двух регионов. Об этом в четверг на заседании круглого стола по реализации стратегии развития санаторно-курортного комплекса в Алтайском крае сообщил заместитель генерального директора АО «Курорт Белокуриха» - якорного инвестора курорта «Белокуриха-2» Олег Акимов.

"Чтобы увеличить турпоток есть идея: «Чуйский тракт-2» на туробъекты - Денисову пещеру, на село Усть-Кан, на реку Коксу - надо замкнуть в «Белокурихе-3» (проект второго дочернего курорта Белокурихи - прим. ТАСС) мостом, и, конечно, обустраивать эту дорогу, так как через Белокуриху может пойти огромный поток. Он перспективен - трасса старая перегружена. Мы уже представляли эту идею помощнику президента **Игорю**

Левитину, и он сам нам подсказал, где надо замкнуть дорогу с Чуйским трактом и, таким образом, создать огромный маршрут двух Алтаев», - рассказал Акимов.

Он отметил, что такая дорога поможет выйти более коротким маршрутом, в том числе, к самой высокой точке Горного Алтая - горе Белухе, которая многие годы является местом притяжения туристов. Кроме того, по словам Акимова, в перспективе при создании такой дороги и развитии за счет нее инфраструктуры в этой территории, курорт федерального значения Белокуриха мог бы стать центральной точкой своеобразного курортного региона, куда бы вошли «Белокуриха-2», «Белокуриха-3», весь природный парк «Предгорья Алтая». Также, такой объединяющий проект смог бы помочь и жителям сел Смоленского и соседних районов сделать отдаленные села туристическими, интересными для гостей.

Акимов также высказал инициативу о создании отдельной административной единицы - Белокурихинского курортного района с центром в Белокурихе. «Это даст развитие не только курорту, но всему этому туристическому региону, это поможет существенно увеличить турпоток, создать рабочие места, принесет пользу всему краю. Нужно административное решение вопроса, нужна помощь по инфраструктуре», - считает он.

Курорт федерального значения «Белокуриха» появился в конце XIX века, его главные лечебные факторы - целебные радоновые источники и горный воздух, санатории курорта посещают ежегодно не менее 200 тыс. человек. С 2011 года в создание дочернего курорта «Белокуриха-2» инвестировано около 3 млрд рублей, из которых 1,7 млрд - средства федерального бюджета. Проектная стоимость курорта - 10 млрд рублей, однако эксперты отмечали, что его стоимость к окончанию строительства может вырасти втрое.

"Белокуриха-2" строится на высоте 600-800 м над уровнем моря - это первый за постсоветскую историю России курорт, который создается с нуля рядом с «материнским» курортом федерального значения «Белокуриха». Это государственно-частный проект в рамках федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма».

<https://tass.ru/sibir-news/6436728>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.17; ДАННЫЕ ПАССАЖИРОВ НЕ СПЕШАТ В РОССИЮ; МИНТРАНС НЕ МОЖЕТ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ СО СРОКАМИ ИХ ЛОКАЛИЗАЦИИ

Минтранс допустил перенос срока, к которому иностранные системы бронирования авиабилетов должны перенести в Россию обработку и хранение персональных данных пассажиров. Как заявил замглавы **Минтранса Александр Юрчик**, он может быть сдвинут на конец 2022 года, однако позднее в **Минтрансе** сообщили, что работы все же будут завершены в конце 2021 года. Источники «Ъ» в авиакомпаниях по-прежнему считают перенос сроков весьма вероятным как из-за технических сложностей, так и из-за возможного отказа некоторых систем бронирования нести расходы на локализацию данных.

Минтранс может сдвинуть на конец 2022 года окончательный срок, к которому все персональные данные пассажиров авиакомпаний должны храниться и обрабатываться на территории России. Об этом рассказал журналистам на выставке HeliRussia замминистра транспорта **Александр Юрчик**. По его словам, перенос связан с «техническими и юридическими» аспектами. По его словам, до конца 2019 года иностранные компании-поставщики систем бронирования (Sabre, Amadeus, SITA) обязаны будут зарегистрировать в России совместные предприятия с контролем у российских владельцев. В 2020–2021 годах будут создаваться технические мощности для хранения и обработки данных в России. До конца 2022 года должна произойти «миграция данных» на территорию России. Ранее предполагалось, что это произойдет к октябрю 2021 года.

Однако в ответ на запрос «Ъ» в **Минтрансе** заявили, что все мероприятия будут завершены к концу 2021 года.

Заместитель гендиректора «Аэрофлота» по информационным технологиям Кирилл Богданов в ноябре 2018 года заявлял о готовности Sabre с 2022 года за свой счет перенести данные и процессинг в Россию. В Sabre и SITA не ответили «Ъ»,

В Amadeus, предоставляющей услуги для S7, Red Wings и других российских перевозчиков, подчеркивают, что при сохранении условий, описанных в первоначальном варианте постановления Минтранса, любое техническое решение будет дорогостоящим и длительным. «В данный момент не все положения постановления ясны, и мы полагаем, что последуют корректировки»,— сказали в Amadeus. В S7 не комментируют процесс переноса данных.

Игроки рынка авиаперевозок не исключают изменений сроков, несмотря на позицию Минтранса. «Кроме создания технической базы и переноса данных придется держать в России инженеров по железу, софту, осуществлять резервное копирование»,— считает источник «Ъ» в одной из авиакомпаний. Другой собеседник «Ъ» отмечает, что к 2023 году можно перенести персональные данные, но не процессинг. Еще один собеседник «Ъ» допускает, что некоторые иностранные провайдеры могут просто отказаться от рынка РФ, доходы от которого составляют доли процента их выручки, если процесс переноса данных будет затратным. Также локализация может привести к удорожанию билетов. «Сегодня «Аэрофлот» платит компании Sabre около €1 за перелет пассажира по России. Создание в России серверов и центров обработки данных нужно будет окупить»,— говорит источник «Ъ».

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что сроки, которые компания Sabre называла «Аэрофлоту», как раз укладываются в обозначенные Александром Юрчиком сроки. «Российские провайдеры справились бы быстрее, но крупнейшие российские перевозчики скептически относятся к миграции в системы отечественной разработки»,— говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3969582>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ДОКЛАД МЕДВЕДЕВУ С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ ПО ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ И СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

Минтранс РФ готовит доклад премьер-министру Дмитрию Медведеву с предложениями по улучшению системы подготовки пилотов и сертификации авиатехники, заявил замглавы ведомства Александр Юрчик.

Как сообщалось, после катастрофы с самолетом SSJ-100 «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) в «Шереметьево» 5 мая, в результате которой погиб 41 человек, Медведев поручил Минтрансу подготовить предложения по совершенствованию воздушных перевозок, «включая вопросы организационного и технического характера, а также нормативного регулирования».

"В поручении речь идет о комплексе проблем. Мы их внимательно посмотрим: и выводы Следственного комитета, и выводы комиссии, которая установит некие причины и следствия, и вот после этого мы будем готовить (предложения - ИФ)», - сообщил Юрчик журналистам в кулуарах выставки HeliRussia-2019.

Вместе с тем, по его словам, Минтранс уже сейчас готовит «некие предложения к премьеру о том, над чем нужно работать первоочередным порядком».

"Это такой большой документ мы сейчас готовим, во всех направлениях. Это будет и подготовка пилотов, это будет совершенствование - подчеркиваю - совершенствование - подготовки пилотов, это будет нормативно-правовая база в сертифицировании и в подготовке техники, разработке техники, порядке сертификации - проверка в полной мере, так, чтобы можно было быть уверенным в результатах сертификации. Это будет и подготовка в вопросах системы управления безопасностью полетов, ее совершенствование», - перечислил замминистра.

"Я еще раз хочу, чтобы мы правильно с вами друг друга понимали: все это существует и работает, и, должен вам сказать, неплохо работает, потому что мы проходили проверки ИКАО, и у нас уровень работы этой системы выше среднемирового. Есть ли проблемы? Конечно, есть. Они выявляются там, там... И мы очень быстро и четко на них реагируем и сейчас готовим некие совершенствования», - добавил Юрчик.

Он также напомнил, что Минтранс работает над созданием Международного бюро по расследованию авиакатастроф и серьезных инцидентов, которое выстраивается «рядом с ЕврАзЭС».

"Очень важно, что оно будет независимо от авиационных властей и транспортных властей стран, любой страны, которая будет частью... Это один из важнейших элементов безопасности полетов, когда расследование происходит независимое», - сказал Юрчик.

ТАСС; 2019.05.16; МИНТРАНС ГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК

Минтранс РФ готовит предложения по поручению премьер-министра РФ Дмитрия Медведева по совершенствованию авиаперевозок. Об этом сообщил журналистам замминистра транспорта РФ, курирующий авиацию, **Александр Юрчик**.

По его словам, предложения касаются практически всех направлений, над которыми нужно работать в первую очередь. «Это будет и подготовка пилотов, это будет совершенствование, подчеркиваю - совершенствование, подготовки пилотов, это будет нормативно-правовая база в сертифицировании и в подготовке техники, разработке техники, порядке сертификации, проверка в полной мере так, чтобы можно было быть уверенным в результатах сертификации. Это будет и подготовка в вопросах системы управления безопасностью полетов, совершенствование ее», - сообщил он.

Юрчик подчеркнул, что авиавласти РФ быстро и четко реагируют на периодически возникающие проблемы.

Он также заявил, что процесс переноса в Россию серверов и баз данных, обеспечивающих бронирование и продажу билетов на внутрироссийские маршруты, а также регистрацию на рейс, полностью завершится в 2021 году.

По его словам, весь процесс будет разделен на три этапа.

"Первый этап - создание совместных предприятий (существующих западных систем бронирования - прим. ТАСС) с решающим влиянием из российской стороны, с доминированием российской стороны, - сказал замминистра, уточнив, что это должно произойти до конца 2019 года. - Следующий этап - 2019-2020 годы, когда они [иностраннне системы бронирования] уже размещают конкретно серверы, конкретные ресурсы на территории РФ».

И третий этап - перестраивание российских авиакомпаний на работу с российскими сервисами.

"Я думаю, к концу 2021 года полностью будет завершен этот процесс, и он будет ни в ущерб авиакомпаниям, ни в ущерб суверенитету Российской Федерации, ни в ущерб Западу», - подчеркнул **Юрчик**».

Минтранс РФ разработал проект постановления правительства, который предусматривает, что с 1 января 2020 года серверы и базы данных для бронирования и продажи билетов на внутрироссийские авиаперевозки и регистрации на рейс должны быть размещены в России. Позже срок исполнения требований был отложен до 31 октября 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6438934>

На ту же тему:

http://www.aif.ru/society/mintrans_rf_gotovit_predlozheniya_po_sovershenstvovaniyu_aviaperevozok

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-gotovit-predlozheniya-po-uluchsheniyam-v-aviaotrasli.html>

<https://kostroma.mk.ru/social/2019/05/16/mintrans-gotovit-predlozheniya-medvedevu-posle-katastrofy-s-ssj100.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/2890184>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ УРЕЗАТЬ КВОТУ НА ПРИЕМ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ С 200 ДО 100 ЧЕЛОВЕК В ГОД

Минтранс РФ планирует урезать квоту на трудоустройство иностранцев в качестве командиров воздушного судна (КВС) гражданской авиации с 200 до 100 человек в год. Соответствующий проект постановления правительства ведомство разместило на портале regulation.gov.ru.

Российские авиакомпании получили право трудоустраивать иностранцев на должности КВС с 2014 года. Если компании не выбирают квоту в течение года, оставшиеся позиции могут использоваться в следующем. Такая мера вводилась для борьбы с дефицитом командиров в РФ.

Но, как указывается в материалах к проекту, установленная ранее квота в данный момент «превышает потребность эксплуатантов»: в действительности должности КВС замещают «около 30 иностранных граждан».

Проект готовился по поручению зампреда правительства Татьяны Голиковой, отмечается в материалах.

Об очередном сборе заявок на прием иностранных КВС Росавиация объявляла в августе прошлого года. Из 377 доступных на тот момент квот в течение месяца были выбраны 240, в частности, авиакомпании группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) забрали квоты на 150 иностранных командиров, «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) - 35, грузовая AirBridgeCargo - 30. Сколько иностранцев было фактически трудоустроено, авиакомпании не сообщали.

В позапрошлом году глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял о массовом оттоке российских пилотов в Азию из-за более высоких зарплат, в связи с чем в отрасли появился их дефицит. После этого несколько российских перевозчиков, в том числе из группы «Аэрофлот», объявили о введении программ стимулирования летного состава: повысили им зарплаты и ввели разовые «подъемные».

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ К 2023Г ЗАВЕРШИТЬ ЛОКАЛИЗАЦИЮ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ

Минтранс РФ рассчитывает, что локализации систем бронирования авиабилетов будет завершена к 1 января 2023 года.

"Все будет реализовываться в три этапа. Первый этап - это создание (иностранными провайдерами - ИФ) совместных предприятий с решающим влиянием, доминированием российской стороны», - сообщил замглавы Минтранса Александр Юрчик журналистам в кулуарах выставки HeliRussia-2019.

"Следующий этап - когда они уже размещают конкретно сервера, конкретные ресурсы на территории РФ. Эта работа уже идет. И делаться это будет по аналогии с системами Mastercard и Visa. Это будут по-прежнему международные системы, и по-прежнему авиакомпании будут с ними работать», - добавил Юрчик.

"Но третий этап, когда будут уже созданы здесь предприятия и размещены здесь сервера, - тогда авиакомпании перестроят свою работу под размещение ресурсов здесь, в РФ, как внутренних, так и международных», - сказал он.

На первый этап, по словам Юрчика, отведено время до конца 2019 года, второй должен завершиться к концу 2021 г. «И третий этап - год на миграцию, то есть с 1 января 2023 года мы закрываем эту тему», - заключил он.

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

По поручению президента Владимира Путина Минтранс ранее начал подготовку изменений в законодательство, который обязывает российские авиакомпании использовать системы бронирования и продаж авиабилетов с серверами, размещенными на территории РФ. В прошлом году сообщалось, что новые требования будут введены с 1 января 2020 года, позднее Минтранс сообщил о переносе срока на 31 октября 2021 года.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.16; СЕРВЕРЫ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ ПЕРЕНЕСУТ В РОССИЮ В 2021 ГОДУ

Процесс переноса в Россию серверов и баз данных, обеспечивающих бронирование и продажу билетов на внутрироссийские маршруты, а также регистрацию на рейс, полностью завершится в 2021 году. Об этом сообщило агентство ТАСС со ссылкой на замминистра транспорта **Александра Юрчика**.

"Я думаю, до конца 2021 года полностью будет завершен этот процесс, и он будет ни в ущерб авиакомпаниям, ни в ущерб суверенитету Российской Федерации, ни в ущерб Западу», - сказал **Юрчик**.

В июле 2018 года, стало известно, что Минтранс подготовил проект постановления, который обязывает перенос в Россию серверов и баз данных для продажи билетов к 1 января 2020 года.

Кроме того, проект предусматривает, что данные пассажиров и документы будут храниться в системе в течение шести лет. Также компетентные органы РФ смогут получить доступ к данным автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок по запросу.

В настоящий момент базы данных, используемые большинством систем оформления воздушных перевозок, находятся за рубежом.

<https://iz.ru/878926/2019-05-17/servery-bronirovaniia-aviabiletov-perenesut-v-rossiiu-v-2021-godu>

ИНТЕРФАКС ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.05.16; ПОДПАВШАЯ ПОД САНКЦИИ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ГУДЗОН» НЕ ПОЛУЧИЛА ОТ РОСМОРРЕЧФЛОТА РАЗРЕШЕНИЯ НА ДОСТАВКУ ПШЕНИЦЫ В КНДР

Росморречфлот не выдал теплоходу «Белла», принадлежащему подпавшей под санкции США судоходной компании «Гудзон», разрешение, необходимое для доставки в КНДР гуманитарного груза - 3 тыс. тонн пшеницы, сообщил замгендиректора компании Валерий Улискин.

"В мае судно не сможет выполнить рейс. Мы уже уведомили транспортного агента МЧС о том, что не сможем подать судно. Мы при поддержке общественных организаций обращались в Росморречфлот, в Минтранс, Российских морской регистр судоходства, но они посчитали нецелесообразным (выдать разрешение - ИФ)», - сказал в пятницу Улискин агентству «Интерфакс - Дальний Восток».

"Возможно, к доставке груза привлекут северокорейского перевозчика», - добавил он.

По его словам, сейчас «Белла» находится у одного из причалов Владивостока, судно готовится к продаже.

"Теплоход в отстое во Владивостоке, вынуждены его продавать, чтобы заплатить морякам зарплату», - сказал Улискин.

Как сообщалось, теплоход «Белла» ранее был выбран администрацией Всемирной продовольственной программы ООН при поддержке транспортного агента МЧС РФ для перевозки 3 тыс. тонн гуманитарной помощи - пшеницы в мешках из приморского порта Находка в северокорейские порты Чхонджин и Хыннам. Первоначально гуманитарный груз планировалось доставить до конца января, затем срок был перенесен на апрель-май.

По информации судовладельца, теплоход в последние три года работал в каботаже, выполнял рейсы в Приморье, на Сахалине и Курилах, судно был выдан минимум сертификатов, достаточных для плавания только в водах РФ. Перевозчик обратился за

разовым разрешением на международный рейс в Росморречфлот, чтобы доставить груз в КНДР.

Однако ведомство порекомендовало отказаться от этих планов из-за опасений, связанных с возрастом и техническим состоянием судна.

Ранее суда «Гудзона» в Южной Корее столкнулись со сложностями. Осенью 2018 года судно «Севастополь» было задержано в Пусане из-за санкций США против КНДР, затем местные власти освободили теплоход. После внесения в санкционный список судам «Гудзона» был запрещен вход в порты Южной Кореи, затем запрет был снят.

Судну «Севастополь» из-за опасения повторных санкций также отказывали в бункеровке топливом в южнокорейском порту Пусан.

Между тем, по словам руководства «Гудзона», компания никогда не работала с Северной Кореей, поэтому она внесена в санкционный список необоснованно. Владелец компании ведет переписку с департаментом финансов США (U.S. Department of the Treasury) и добиваются снятия санкций.

ТАСС; 2019.05.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОПРЕДЕЛИЛАСЬ СО СРОКАМИ АНАЛИЗА ВЫПОЛНЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ В 2019-2021 ГОДАХ

Счетная палата определила сроки анализа реализации мероприятий в рамках нацпроектов. Они приводятся в докладе «Основные направления деятельности Счетной палаты на 2019-2021 годы».

Так, мониторинг реализации мероприятий нацпроекта «Производительность труда и поддержка занятости» будет проводиться со второго квартала 2019 года по четвертый квартал 2021 года. В те же сроки планируется проверить, как выполняются нацпроекты «Образование» и «Наука». Проанализировать ход реализации нацпроекта «Международная кооперация и экспорт» Счетная палата планирует до третьего квартала 2020 года, следует из доклада.

В документе уточняется, что одним из основных направлений станет оценка обеспечения прорывного развития в сфере культуры в рамках соответствующего нацпроекта, включая анализ эффективности мер по улучшению качества культурной среды. Мониторинг предполагается проводить с четвертого квартала 2019-го по четвертый квартал 2021 года.

Что касается нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», надзорное ведомство намерено выработать предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы, направленной на создание механизмов экономического стимулирования использования новых материалов и технологий в дорожном строительстве, по принятию необходимых нормативных правовых актов, позволяющих реализовать контракты жизненного цикла, а также по повышению безопасности дорожного движения. В рамках этой работы со второго квартала 2019 года по третий квартал 2021-го планируется провести проверку, мониторинг и анализ выполнения задач в рамках дорожного нацпроекта.

Мониторинг реализации мероприятий нацпроектов «Демография» и «Здравоохранение», а также Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры будет проходить до четвертого квартала 2021 года.

Также в рамках контрольной и экспертно-аналитической деятельности в области расходов федерального бюджета на охрану окружающей среды Счетная сформирует альтернативную оценку выполнения нацпроекта «Экология» и проведет оценку изменений в сфере обращения с отходами.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6439839>

ТАСС; 2019.05.16; ВЭБ.РФ РАССМАТРИВАЕТ СВОЕ УЧАСТИЕ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ СТОИМОСТЬЮ 2,5 ТРЛН РУБЛЕЙ

Государственная корпорация «ВЭБ.РФ» рассматривает возможность финансирования транспортных инфраструктурных проектов общей стоимостью более 2,5 трлн рублей. Об

этом общероссийскому portalу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, сообщили в пресс-службе корпорации.

"В настоящее время на рассмотрении возможности участия в финансировании ВЭБ.РФ и АО «ВЭБ Инфраструктура» находятся более 10 транспортных инвестиционных инфраструктурных проектов общей стоимостью более 1,5 трлн рублей, включенных в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, и более 10 проектов общей стоимостью более 1 трлн рублей, которые рассматриваются на предмет включения в план», - рассказали в ВЭБ.РФ.

Ранее сообщалось, что финансирование **транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в РФ до 2024 года** составит около 6,35 трлн рублей. Из них более 3 трлн рублей - средства федерального бюджета РФ, около 3,3 трлн рублей планируется привлечь из внебюджетных источников, а 58,7 млрд рублей - из бюджетов субъектов РФ

Как считают в ВЭБ.РФ, внебюджетные инвестиции будут осуществляться, прежде всего, на условиях государственно-частного партнерства как наиболее приемлемой для сторон формы взаимодействия. «Таким образом, реализация майского указа даст толчок росту рынка проектов ГЧП в России, прежде всего, в сфере транспорта», - отмечают в корпорации. По данным ВЭБ.РФ сейчас в России реализуется более 120 проектов государственно-частного партнерства развития транспортной инфраструктуры с объемом внебюджетных инвестиций более 1,3 трлн рублей, что составляет почти 60% от общего объема внебюджетных инвестиций в российские проекты ГЧП.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6437962>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ С УЧЁТОМ ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Минпромторг РФ предлагает скорректировать комплексный план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года с учётом интересов российской промышленности и судостроения.

"Раздел, связанный с судостроением, подлежит корректировке», - заявил начальник отдела департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Николай Шабликов на совещании по развитию СМП.

По его словам, в плане развития инфраструктуры Севморпути на период до 2035 года отсутствуют три основных пункта.

"В этом плане про отечественную промышленность нет ни слова. Мы говорим о судах и подразумеваем, что они будут строиться где-то за границей, а про дноуглубительной флот отдельно прописано, что мы будем земснаряды закупать за границей», - сказал Шабликов.

Он напомнил про законопроект о приоритетном праве плавания по Севморпути судов под флагом РФ и построенных на территории России, предложив отразить это в плане.

"Вторая история, это выделение средств в транспортную инфраструктуру и невыделение бюджетных средств на промышленный потенциал», - добавил он. По его мнению, по этому пункту в плане развития СМП необходимо сделать отдельный раздел.

"Третья история - про меры государственной поддержки. Реализуется проект на Дальнем Востоке, реализуется поддержка судовладельцев - вопрос в объемах. В плане нет мероприятий, которые необходимо предусмотреть для развития судостроительной промышленности», - подчеркнул чиновник.

Представитель Минпромторга в своём выступлении предложил также отразить в плане развития инфраструктуры Севморпути до 2035 года вопросы, связанные с импортозамещением судовой промышленности.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; РЖД ПРОТИВ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ С СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА НА ЛИНИЮ К САБЕТТЕ

ОАО «Российские железные дороги» против перераспределения средств с проекта Северного широтного хода (СШХ) на строительство линии Бованенково-Сабетта на Ямале.

"Все, что сейчас заложено в ДПР (долгосрочная программа развития РЖД до 2025 года - ИФ), которая утверждена два месяца назад, забюджетировано с целью обеспечения СШХ. Соответственно, никакой переброски денег быть не может», - заявил замглавы департамента инвестиций монополии Михаил Романов на совещании по развитию Северного морского пути (СМП).

Как ранее сообщал «Коммерсантъ», в проекте плана развития инфраструктуры СМП до 2035 г., подготовленном по заказу дирекции Севморпути Аналитическим центром при правительстве РФ, обозначена возможность перенаправить около 80 млрд руб., которые закладывались на реконструкцию Северной железной дороги (СевЖД) в рамках под проект Северного широтного хода, на линию к Сабетте.

"Переключение части грузопотока с направления Обская-Салехард-Воркута на направление Обская-Бованенково-Сабетта приведет к отсутствию необходимости расшивки «узких мест» существующей инфраструктуры СевЖД. Это высвободит 80 млрд руб., которые могут быть использованы для строительства Бованенково-Сабетта», - говорится в документе, содержание которого приводила газета.

Проект создания Северного широтного хода предполагает строительство по концессионному соглашению участка железной дороги Обская-Салехард-Надым-Хорей длиной 353 км. Концессионер - ООО «СШХ» (51% принадлежит структурам Юрия Рейльяна, 49% - у «дочки» РЖД - «РЖД-Инфраструктурные проекты»). Помимо этого участка предполагается строительство «Газпром» (МОЕХ: GAZP) линии Надым-Пангоды (17,4 млрд руб.) и реконструкция отрезков Коноша-Котлас-Чум-Лабытнанги на СевЖД (81 млрд руб.) и Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево на Свердловской железной дороге (СвЖД, 24,5 млрд руб.).

Создание линии Бованенково-Сабетта пока официально не стартовало. В 2015 г. конкурс на строительство выиграла группа «ВИС», но соглашение с ней, сообщал «Интерфаксу» в апреле глава Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов, заморожено в связи с изменением конфигурации проекта. Согласно плану развития инфраструктуры Севморпути, к 2023 г. планируется строительство однопутной ветки длиной 170 км, которая, по расчетам авторов документа, даст грузоотправителям эффект от сокращения дистанции перевозки грузов в 18 млрд руб. в год.

К участию в концессионном соглашении приглашается «Газпром», а РЖД, отмечается в плане, сейчас активно проводят «расчеты целесообразности непосредственного участия компании в финансировании, строительстве и последующей эксплуатации (линии - ИФ) на условиях, аналогичных концессии по СШХ», писала газета.

Как отмечал источник издания, знакомый с ходом проведенного соответствующего совещания, на нем говорилось, в частности, что грузопоток в 80 млн тонн на СМП за счет Северного широтного хода недостижим, но строительство ветки Бованенково-Сабетта может помочь в этом. По оценке, данной в плане, к 2024 г. объем привлекаемого грузопотока через СШХ с учетом строительства ямальской линии составит 8,4 млн тонн в базовом сценарии и 21,9 млн тонн - в оптимистичном, к 2030 г. - 16,2 млн и 29,9 млн тонн, к 2035 г. - 16,75 млн и 30,65 млн тонн, соответственно.

В апреле начальник департамента инвестиций «Российских железных дорог» Юрий Бакеркин говорил, что в реализации проектов СШХ и Бованенково-Сабетта должна быть «определенная этапность»: сначала Северный широтный ход, потом - линия на Ямале. Он также отмечал, что монополия обсуждает ямальский проект с ЯНАО, «Газпромтранс», «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) и Росатомом и «видит, что его возможно структурировать как самокупаемый проект» с новой грузовой базой, зарождающейся на Ямале.

Источник «Коммерсанта», близкий к РЖД, пояснял при этом, что СевЖД и СвЖД развивают под СШХ, а линия Бованенково-Сабетта, взаимодействующая с локальной грузовой базой, не разгрузит существующие ветки, а позволит привлечь новый груз для Севморпути - то есть, это два отдельных проекта.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; РЖД «ОЧЕНЬ СМУЩАЕТ» ПОЯВЛЕНИЕ В ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ СМП ПРОЕКТОВ БЕЛКОМУР И БАРЕНЦКОМУР

ОАО «Российские железные дороги» «очень смущает» появление в плане развития Северного морского пути (СМП) в период до 2035 года проектов «Белкомур» и «Баренцкомур», заявил замглавы департамента инвестиций монополии Михаил Романов на совещании по развитию СМП.

"Причем прямо поручается РЖД реализовывать эти проекты», - отметил он. «Проект «Белкомур» нам уже несколько лет коллеги показывают. Мы пока не видим с учетом наших перспективных планов по развитию его эффективность, тем более мы начали реализацию в прошлом году проекта Салехард-Надым, которая оттягивает грузы, которые планировались на эту линию. То есть, мы сейчас не видим необходимости строительства линии», - сказал менеджер. «Что касается «Баренцкомур», то мы такого пока в принципе у себя не видели, считаем, что здесь надо исключать и то, и то из плана», - добавил М.Романов.

Как сообщалось ранее, проект «Белкомур» (Белое море - Коми - Урал) предполагает строительство железнодорожной магистрали Соликамск-Сыктывкар-Архангельск протяженностью 1,161 тыс. км пропускной способностью до 35 млн тонн грузов в год. Планируется, что линия будет состоять из двух участков - северного (по территории Архангельской области и Коми) и южного (от Сыктывкара по Коми и Пермскому краю).

Фактически необходимо проложить линии Карпогоры (Архангельская обл.) - Вендинга (Коми) и Сыктывкар (Коми) - Гайны - Соликамск (Пермский край), а остальные участки Северной железной дороги РЖД - реконструировать. «Белкомур» позволит сократить путь от Урала до портов Архангельска на 800 км. Его общая стоимость оценивалась в 180 млрд руб.

До 2009 г. проект готовился для софинансирования из средств инвестиционного фонда РФ. Позднее шли поиски инвестора. В числе компаний, которым мог бы быть интересен этот проект для перевозки грузов, назывались «Сибирская угольная энергетическая компания», «Уралкалий» (MOEX: URKA), «Еврохим», «Соликамскбумпром» (MOEX: SKBP) и другие. Позже интерес также проявляли ВЭБ и китайские инвесторы. В 2013 г. планы участия в строительстве магистрали подтвердила «дочка» Deutsche Bahn (DB) - DB International.

В 2015 г. соглашение о строительстве линии подписали созданная под проект межрегиональная компания (МПК) «Белкомур» и китайская Poly Technologies. В частности, предполагалось, что последняя примет участие в финансировании, проектировании и строительстве новых участков протяженностью 712 км, а также модернизирует 449 км действующей сети.

Планировалось создание специальной проектной компании для концессионного соглашения. Однако в 2016 г. министерство транспорта РФ заявило, что до 2020 г. не видит бюджетных источников для финансирования проекта. В 2017 г. представители «Российских железных дорог» говорили, что считают целесообразным начать реализацию проекта после 2025 г.

В феврале 2019 г. соглашение о сотрудничестве по проекту подписали Газпромбанк (MOEX: GZPR), правительства Коми и Архангельской области, а также МПК «Белкомур». В апреле генеральный директор последней Владимир Щелоков заявлял, что строительство и реконструкция существующих ж/д путей «северного звена» оценивается в 61 млрд руб. в ценах 2018 г., в приведенных - 71 млрд руб. В материалах компании отмечалось, что общая протяженность северного участка составляет 664 км. Из них строительство 215 км на участке Вендинга-Карпогоры оценивается в 50 млрд руб. с НДС в ценах 2018 г.,

проектирование - в 1,1 млрд руб. с НДС, реконструкция существующих 449 км путей - в 10,2 млрд руб. с НДС. Разработана финансовая и организационная схема проекта.

Щелоков заявлял, что в рамках государственно-частного партнерства по этому проекту предусматривается заключение концессионного соглашения сроком на 20 лет. «Практически весь проект будет реализован за счет частных инвестиций. От государства потребуется в виде гарантий, в случае недозагруженности на каком-то этапе, в самом худшем варианте всего 1,3 млрд руб.», - говорил топ-менеджер, подчеркивая, что создание северного участка даст преференции для развития Мурманского транспортного узла, Северного широтного хода, порта в Архангельске. Протяженность маршрута для грузов, отправляемых с Урала к портам в Поморье, сократится на 137 км, в Мурманск - на 150 км. "Что может в принципе сравниться на сегодняшний момент с этим проектом? Я не вижу таких проектов. Исходя из всего этого, я предлагаю всем и, прежде всего, аналитическому центру (при правительстве - ИФ) задуматься: а что же все-таки мешает этот проект запустить? Ну, удивительная ситуация: инвестор есть, проект понятен. Ответа пока мы не слышим», - заявлял при этом Щелоков.

Проект «Баренцкомур» (Баренцево море - Коми - Урал) предполагает создание железной дороги по маршруту Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ) - - Полуночное (Свердловская обл.) - Троицко-Печорск - Сосногорск (Коми) - Индига (Ненецкий автономный округ, НАО). В частности, участок Сосногорск-Индига, как и «Белкомур», фигурирует в Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г. Строительство линии и морского порта в Индиге также входят в стратегию развития НАО в этот период.

Планировалось, что железная дорога в связке с глубоководным портом наравне с Белкомуром или вместо него станет новым маршрутом для экспорта продукции промышленных предприятий восточной части РФ. При этом линия проходит через нефтегазоносные месторождения, что откроет возможности для их разработки.

В ноябре 2018 г. сообщалось, что проект развития Северного морского пути за счет строительства порта Индига и железнодорожной инфраструктуры к нему вошел в список ключевых инвестиционных проектов в транспортной сфере. Об этом говорилось в презентации рабочей группы о ходе выполнения решений по содействию реализации новых инвестиционных проектов. Предполагается, что порт будет иметь круглогодичную навигацию и мощность в 70 млн тонн, из которых на экспорт по СМП планируется отправлять 50 млн тонн угля с месторождений Кузбасса.

Общий объем инвестиций в строительство инфраструктуры оценивался в 258 млрд руб., из которых 60 млрд руб. составят частные инвестиции и 198 млрд руб. - государственные. Проект планируется реализовать на основе ГЧП. В числе потенциальных инвесторов указывались СУЭК, «Кузбассразрезуголь» (MOEX: KZRU) (КРУ) и корпорация AEON Романа Троценко.

Последний тогда же подтверждал интерес AEON к проекту, при этом, как говорил бизнесмен, холдинг рассчитывает, «что проект будет поддержан железной дорогой». «Очень возникает много сложностей по расшивке Свердловской железной дороги, увеличению пропускных мощностей. Но это единственный, во-первых, самый близкий проект для Кузбасса. Для вывоза кузбасских углей в любом другом направлении на восток - 4 тыс. км, на запад - это 3,3 тыс. км. То есть, это самый короткий маршрут к «большой» воде», - говорил бизнесмен.

о его словам, AEON потенциально готов участвовать в концессии по строительству ж/д путей. «(РЖД - ИФ) будет принимать решение в следующем году по этому вопросу. Если (в проект компания - ИФ) пойдет сама, то отлично. Если ей потребуется, и она будет рассматривать концессионные варианты решения вопроса - мы готовы на это. Мы в контакте с РЖД, но решение не принято», - заявлял Троценко.

В марте он говорил, что группа может вложить в проект порядка 50 млрд руб. «Мы бы, наверное, для себя рассчитывали лимит около 30 млрд руб. на портовую инфраструктуру.

Ну и, если будет какой-то концессионный конкурс или какая-то другая форма на железную дорогу, отдельно будем смотреть. Может быть, еще миллиардов 20 - на железную дорогу. Но всю железную дорогу мы не потянем. Это очень большой проект, поэтому мы приглашаем всех желающих принять участие. Важнейший инфраструктурный проект, который оживит Северный морской путь», - отмечал он.

Он добавлял, что в порту могут быть построены «угольный терминал, терминал генеральных грузов, дерево, калийные удобрения». В качестве грузовой базы, помимо угля, рассматриваются «сжиженный природный газ, дерево из Коми, минеральные удобрения с севера Пермского края». «Набор очень большой. Это в одну сторону. Обратное - нефтегазовое и буровое оборудование под освоение севера», - уточнял предприниматель. В апреле AEON подписал ряд соглашений о реализации и финансировании проекта.

ТАСС; 2019.05.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПОДГОТОВИТ К КОНЦУ 2021 ГОДА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Счетная палата РФ в ближайшие три года намерена подготовить предложения по повышению безопасности дорожного движения в рамках мониторинга реализации нацпроекта **«Безопасные и качественные автодороги»**. Об этом говорится в опубликованных ведомством основных направлениях деятельности в 2019-2021 годах.

Согласно документу, предложения по повышению безопасности дорожного движения и устранению мест концентрации дорожно-транспортных происшествий должны стать результатом мониторинга и контроля реализации нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в трехлетнем периоде с 2019 по 2021 годы. Также планируется подготовить предложения по совершенствованию правовой базы, направленной на стимулирование использования новых, инновационных, долговечных материалов и технологий в дорожном строительстве и реализации контрактов жизненного цикла.

Реализация нацпроекта **«Безопасные и качественные дороги»** до 2024 года должна привести к снижению количества погибших в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения. Цель на 2021 год - до 9,8 человека на 100 тыс. населения.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6439818>

ТАСС; 2019.05.16; РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА НАЧАЛСЯ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Дорожники Архангельской области начали в четверг ремонт региональных трасс в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщила пресс-служба дорожного агентства «Архангельскавтодор».

"С сегодняшнего дня дорожные ремонты стартовали на пяти из десяти объектов региональной сети автодорог, запланированных на 2019 год в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, - говорится в сообщении.

Начались работы по строительству участка дороги Усть-Ваеньга - Осиново - Фалюки в Виноградовском районе, ремонту участка дороги Усть-Вага - Ядриха в селе Красноборск. Также ведется ремонт на трассе Усть-Вага - Ядриха в Верхнетоемском районе, дороги Сия - Кулига в Холмогорском районе и дороги Костылево - Тарногский Городок в Устьянском районе.

На следующей неделе подрядчики планируют приступить к работам еще на двух объектах, дороге Усть-Вага - Ядриха в Котласском районе и дороге Вельск - Шангалы в Вельском районе. С 1 июля начнутся работы на объектах в селе Карпогоры в Пинежском районе. Это связано с необходимостью доставки и установки в районе передвижного асфальтобетонного завода.

В 2019 году на ремонт дорог Архангельской области будет направлено более 1,6 млрд рублей, большая часть выделяется из федерального бюджета. Планируется

отремонтировать более 100 км региональных дорог. В 2018 году было отремонтировано 2,3 км.

<https://tass.ru/ekonomika/6438571>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.16; ГЛАВА ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ПОРУЧИЛ МИНИМИЗИРОВАТЬ НЕУДОБСТВА ОТ РЕМОНТА УЛИЦ

Глава Липецкой области Игорь Артамонов поручил властям Липецка минимизировать связанные с дорожными работами неудобства для жителей, обсуждая с ними все проблемные моменты в связи с начавшейся реконструкцией центральных улиц города, сообщает пресс-служба администрации региона.

Работы начались на одной из главных артерий города - проспекте Победы. Реконструкция предусматривает расширение проезжей части до шести полос движения в оба направления на всем протяжении с устройством выделенной полосы для общественного транспорта. Это позволит повысить пропускную способность магистрали и безопасность дорожного движения.

Кроме этого, 20 мая дорожники планируют начать ремонт еще целого ряда улиц города.

"Липчанам нужны безопасные и качественные дороги. И мы вправе рассчитывать, что 25-летний опыт работы и безупречная репутация компании-подрядчика позволит провести все работы на проспекте Победы быстро и качественно за один год, а не за два, как это планировалось ранее», - сказал РИА Новости Артамонов.

По его словам, приведение в порядок липецких дорог находится в числе приоритетов деятельности областной власти.

"Поэтому объем финансирования на эти цели в нынешнем году составит 1 миллиард 40 миллионов рублей. Из них 49% направляет федеральный бюджет, 50% - областной, 1% - бюджет города. Учитывая опыт прошлых лет, на этот раз власти региона пошли по пути укрупнения лотов на выполнение ремонтных работ с целью привлечения крупного, имеющего опыт и ресурсы подрядчика. Это позволит реализовать контрактные обязательства качественно и в срок», - заверил Артамонов.

Работы по реконструкции дорог в регионе ведутся в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

<https://ria.ru/20190516/1553544994.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2019.05.16; ЭКСПОРТЕРАМ ДАЛИ ДЕНЕГ НА ДОРОГУ; ОБЪЕМ СУБСИДИЙ НА ЛОГИСТИКУ ВЫРАСТЕТ ДО 14 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Правительство решило увеличить объем субсидий экспортерам на транспортировку несырьевых товаров на этот год с 5 миллиардов до 14 миллиардов рублей, рассказал генеральный директор Российского экспортного центра (РЭЦ) Андрей Слепнев.

Эти субсидии (они покрывают до 80 процентов фактических затрат на логистику) - одна из самых востребованных мер поддержки. Заявок на их получение с начала года подано более чем в четыре раза больше, чем за тот же период 2018 года, сообщил Слепнев на пресс-конференции о первых итогах национального проекта «Международная кооперация и экспорт».

Как пояснили «Российской газете» в РЭЦ, объем заявок уже превысил годовой лимит в 5 миллиардов рублей. Основные получатели субсидий - автопром, лесопромышленный комплекс, химическая промышленность и металлургия, которые призваны стать драйверами несырьевого экспорта.

Аналогичное решение об увеличении объемов субсидий было принято в прошлом году, когда первоначально установленный лимит (9 миллиардов рублей) был полностью выбран экспортерами. В результате совокупные компенсации затрат были увеличены до 14,6 миллиарда рублей.

Одновременно планируется изменить правила распределения субсидий, сообщили в РЭЦ. Минпромторг не смог оперативно ответить на запрос о деталях проектируемых изменений. Для экспортеров, особенно тех, которые работают с Юго-Восточной Азией, странами Африки и Америки, существенным могло бы стать повышение порога предоставляемых субсидий.

Другое решение, которое должно подстегнуть активность компаний на внешних рынках, - упрощение требований к компаниям, которые готовы взять на себя обязательства по экспорту в обмен на господдержку, и продление на месяц, до 15 июня, периода представления ими документов - многие компании не укладывались в первоначальные сроки, пояснил Слепнев. С компаниями, которые пройдут отбор, будут заключаться соглашения о реализации корпоративных программ повышения конкурентоспособности, на шестилетний период они получают доступ к льготным кредитам на создание экспортно ориентированных производств и торговое финансирование. Планируется, что за счет субсидирования процентных ставок экспортеры смогут привлечь около 7 триллионов кредитных средств, сказал замглавы минпромторга Василий Осьмаков.

В июне должен быть подготовлен план модернизации опорных лабораторий, чьи результаты испытаний будут признаваться за рубежом, сказал Осьмаков. Их должно быть не менее 15 в 2020 году, согласно нацпроекту. По словам представителей бизнеса, необходимость проходить долгие и дорогие процедуры по оценке соответствия за рубежом ставит крест на многих экспортных проектах, при этом программа по субсидированию расходов на экспортную сертификацию, запущенная в 2016 году, была свернута.

<https://rg.ru/2019/05/16/obem-subsidij-na-logistiku-vyrastet-do-14-milliardov-rublej.html>

ТАСС; 2019.05.16; ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЛЯ BOEING 737 MAX ОБНОВЯТ И ПРЕДСТАВЯТ НА СЕРТИФИКАЦИЮ

Корпорация Boeing завершила работу над изменениями в программном обеспечении самолетов Boeing 737 MAX, эксплуатация которых была прекращена после катастроф в Индонезии и Эфиопии. Об этом сообщило в четверг информационное агентство Reuters.

По его данным, сейчас корпорация предоставляет дополнительную информацию, запрошенную Федеральным авиационным управлением (ФАУ) США, в том числе по вопросу о том, как должны действовать пилоты в различных режимах полета. После предоставления этой информации Boeing совместно с ФАУ США примет решение о сроках проведения сертификационных летных испытаний.

На 23 мая, отметило агентство Рейтер, ФАУ запланировало в Форт-Уэрте (штат Техас) конференцию с участием представителей тех стран, где эксплуатируются самолеты Boeing-737 MAX, на которой им будет предоставлена информация об обновлении программного обеспечения для лайнеров и об изменениях в процессе подготовки пилотов этих самолетов.

На состоявшихся в среду слушаниях в подкомитете комитета Палаты представителей по транспорту и инфраструктуре глава Национального совета по безопасности на транспорте Роберт Самуолт уточнил, что после того, как Boeing представит последнюю версию программного обеспечения для системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System - «Система улучшения характеристик маневренности»), будут подготовлены рекомендации относительно того, какую подготовку должны пройти пилоты самолетов этого типа, и только после этого запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX будет отменен.

<https://tass.ru/ekonomika/6439885>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.05.16; СТУДОТЯДЫ ПОДНИМАЮТ ПАРУСА; ПРОЙДЕТ СОВСЕМ НЕМНОГО ВРЕМЕНИ, И СТУДЕНТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ ОТПРАВЯТСЯ НА ПРАКТИКУ

В Российском университете транспорта механизм по организации студенческой практики налажен уже давно. Шестеренки начинают заново крутиться сразу же после того, как был завершен прошлый цикл и последние отчеты по практике были сданы в учебную часть.

Уже несколько лет в РУТе успешно функционирует централизованная система организации летней практики. Ее основой стал штаб молодежно–студенческих отрядов (МСО), в обязанности сотрудников которого входит постоянная работа по поиску подходящих предприятий для прохождения студентами отраслевой практики и последующее формирование отрядов, соответствующих требованиям заказчиков. В этом году в качестве основных были выбраны четыре вида подразделений: профильные, сервисные, волонтерские отряды и отряды вожатых. Среди приоритетных направлений деятельности – формирование студенческих отрядов для организаций – партнеров в сфере железнодорожных перевозок, гражданского и транспортного строительства.

Система проста: в каждом отряде есть лидер. Им, как правило, становится студент старшего курса, чьи свободные от учебы дни проходили в стенах штаба или за активной работой в составе студенческой команды практикантов. В задачи лидера входит регулярная агитационная работа: через университетские газеты, официальные группы в социальных сетях он распространяет информационные материалы. В них кратко изложены сведения о вариантах прохождения летней практики и основные сведения об организации–партнере, готовой предоставить студенту поле для оттачивания полученных в вузе знаний, приобретения им профессиональных навыков. В частности, лидер каждого отряда регулярно встречается со студентами, чтобы ответить на возникающие в ходе выбора вопросы. Например, на встречах могут обсуждаться те требования, которые заказчик кадров предъявляет к университету: наличие определенного уровня подготовки, знание иностранных языков, опыт предыдущей работы. Несмотря на различные запросы, полученные от предприятий, сотрудники университета уверены: будущие специалисты смогут удовлетворить образовавшийся спрос. Кстати, в 2019 году описанная система вновь доказала свою эффективность: во все подразделения были набраны студенты, готовые попробовать свои силы в условиях работы на реальном предприятии.

Среди профильных организаций оказалось АО «Федеральная пассажирская компания», численность отряда для которого уже измеряется сотнями студентов РУТа. Сотрудниками университетского штаба МСО был сформирован отряд проводников пассажирских вагонов для работы в летний период на производственных участках Московского и Северо–Западного филиалов АО «ФПК». С 1 апреля 2019 года члены команды приступили к обучению по профессии. Интересно, что также был сформирован круглогодичный отряд проводников вагонов «Юность», членами которого стали 25 студентов ведущего транспортного вуза страны. Их работа пока что носит характер пилотного проекта, начатого еще в 2018 году. Предполагается, что практиканты будут работать только в выходные и праздничные дни. Пока они проходят соответствующее обучение, но уже каждый из них получил допуск к работе на заграничных рейсах. Деятельностью этого отряда заинтересовалось руководство Северо–Западного филиала АО «ФПК», и, по сообщениям представителей РУТа, существуют планы по развитию данного направления.

Профильные отряды были также сформированы для дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД». Основной задачей практикантов станет работа на высокоскоростных поездах серий «Сапсан» и «Ласточка». 15 студентов Российского университета транспорта будут работать в том числе и на новом участке скоростного движения Москва – Иваново. Однако процесс получения практики в ОАО «РЖД» доступен не для всех. Дело в том, что места получили только те студенты, которые обучаются на старших курсах по специальности «Проводник пассажирского вагона».

Практически та же ситуация сложилась и в процессе формирования профильного отряда для ГУП «Московский метрополитен», для работы в котором отбирались практиканты, имеющие необходимый набор профессиональных знаний и обучающиеся на профильных специальностях. Степень соответствия каждого практиканта определялась возможностью выполнения им профессиональных обязанностей в качестве монтера железнодорожного пути, тоннельного рабочего, обходчика, электромонтера и связиста. Важно, что после окончания практики предприятием будут определены перспективные студенты, усердная работа которых приведет к возможности официального трудоустройства. Но конкуренция все-таки большая: в 2019 году общая численность отобранных практикантов для ГУП «Московский метрополитен» составила 150 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», члены которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сервисный отряд был сформирован для работы студентов РУТа в качестве операторов бортового сервиса в ООО «ЕСП–Сервис». Работа по привлечению практикантов в отряд велась совместно с Московским и Санкт–Петербургским региональными отделениями МООО «Российские студенческие отряды». Положительное решение о формировании отряда было принято после успешного завершения аналогичного пилотного проекта. Команда студентов Российского университета транспорта – 30 человек – будет работать на высокоскоростных поездах серии «Сапсан». Среди основных задач: предоставление услуг питания в вагонах–бистро, а также организация предоплаченного питания для организованных групп.

Особое внимание в ходе организации предстоящей летней практики для студентов РУТа было уделено формированию студенческих отрядов вожатых и волонтеров. Практикантам предстоит освоить работу вожатыми и воспитателями в отраслевых лагерях дирекции социальной сферы Московской железной дороги ДОЛ «Кратово» и ДОЛ «Старая Руза». Интересно, что из приведенных предприятий – это первое место, где могли бы проходить практику студенты Гуманитарного института Российского университета транспорта. Отмечается, что уже сейчас свое желание стать вожатыми изъявили 30 человек.

Относительно студентов, которые хотят заниматься волонтерской деятельностью в качестве летней практики: их работа будет состоять в помощи социально незащищенным слоям населения в составе объединения «РостОк» и «Хороший день». Также в настоящий момент активно ведется работа по формированию общестроительного волонтерского отряда «Вера», члены которого участвуют в восстановлении Иосифо–Волоцкого монастыря. Общая численность волонтеров будет превышать 30 студентов.

А тем временем в других транспортных вузах работа по организации летней практики также не стоит на месте. Так, по словам директора Морской государственной академии водного транспорта – филиала ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Игоря Мищенко, самое важное – это накопленные знания и опыт. Именно этим объясняется столь серьезный подход сотрудников академии к выбору предприятий–партнеров. Так, МГАВТ заключила договор о сотрудничестве, в том числе и в области организации практики для курсантов академии, с одной из крупнейших зарубежных круизных компаний – Interiorient Navigation Company. На встрече с потенциальными практикантами представители компании отметили, что в процессе организации производственной практики большую роль играет подготовленность самого студента, а не только наличие выбора среди дружественных вузу предприятий. Практикант должен быть готов к собеседованию, уверенно владеть профессиональной терминологией, в случае с зарубежными компаниями – практически безупречно знать язык.

Есть также и те университеты, которые рассчитывают не только на сторонние предприятия, но и на собственные силы. В частности, в Московском государственном техническом университете гражданской авиации студенты могут проходить практику в родных стенах. Будущие диспетчеры на первом курсе ежегодно практикуются на тренажерных комплексах. На последнем курсе эти же практиканты уже отправляются в Московский центр автоматизированного управления воздушным движением, где наблюдают за реальной работой специалистов – опытных диспетчеров.

Механики и электрики, обучающиеся по направлению «Авиационные комплексы», практикуются в университетском учебном авиационном тренажерном центре. На его территории стоят настоящие самолеты серий Ил–76, Ил–86 и Ту–154, электросистемы которых поддерживаются в исправном состоянии. Практиканты могут беспрепятственно изучать работу этих систем, «репетировать» обнаружение и последующее устранение неполадок. По словам представителей университета, подобный подход к организации практики студентов МГТУ ГА помогает воспитать готовых к профессиональной деятельности специалистов, на возможное переобучение которых работодатель в последующем мог бы потратить немалые денежные средства. Наличие собственного тренажерного центра позволяет существенно сократить разрыв между теорией и применением полученных знаний на практике.

<http://transportrussia.ru/item/4938-studotryady-podnimayut-parusa.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.16; ШИПЫ И УГРОЗЫ; УЧЕНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ СНИЗИТЬ СКОРОСТЬ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Громкой темой прозвучало предложение представителя науки снизить скорость зимой в России, особенно для машин на шипованных покрышках.

Однако энтузиазма эта инициатива не вызвала даже в органах, которые обязаны обеспечивать безопасность дорожного движения. Напомним, что в своем интервью, данном РТ, заведующий кафедрой «Автомобильные дороги, аэродромы, основания и фундаменты», доцент **Российского университета транспорта (МИИТ) Николай Лушников** сообщил, что по данным исследований, использование шипованных покрышек зимой увеличивает износ дорожного покрытия. После 70-80 км/ч износ увеличивается значительно. В связи с этим, если ограничить скорость, то это приведет не только к уменьшению износа дорожного покрытия, но и к повышению безопасности движения.

Кроме того, Николай Лушников ссылается на примеры некоторых стран, где такие ограничения установлены правилами.

На самом деле Правила дорожного движения ни одной из европейских стран не предусматривают снижения скорости в зимний период. Даже в таких суровых зимой странах как Норвегия, Швеция, Дания и Финляндия. Ограничения там устанавливаются в зависимости от дорожной обстановки. То есть временные. Точно такие же возможности предусматривают и российские законы и правила.

Что касается износа дорог из-за использования шипов на высокой скорости, то этому должны быть подтверждения. Напомним, что в Европе установлены жесткие требования на количество шипов в шине. На один погонный метр пробега шины не должно приходиться более 50 шипов. Однако если производитель сумеет доказать, что при большем количестве шипов шина причиняет не больший вред - то можно их количество увеличивать. Известный финский производитель шин регулярно проводит соответствующие исследования и всегда доказывает, что количество правильных шипов в шине не разрушает дороги и не влияет на экологию.

В этих исследованиях приводятся данные взаимодействия шин с асфальтом в зависимости от скорости. Чем выше скорость, тем меньше пятно контакта шины с дорогой. Таким образом высокие скорости на шипованной резине только уменьшают износ асфальта.

Компетентно

Игорь Моржаретто, обозреватель «Вести FM»

- Нет никакой технической возможности ограничить скорость для тех, кто движется на шипованной резине, и для тех, кто движется без шипов.

Петр Шкуматов, защитник прав автомобилистов

- Все подобные заявления должны иметь под собой научные обоснования, а их нет. Водитель и так обязан выбирать скорость от 0 до максимально разрешенной в зависимости от дорожных условий.

<https://rg.ru/2019/05/16/nuzhno-li-snizhat-skorost-na-dorogah-v-zimnee-vremia.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.16; РОСГВАРДИИ МОГУТ ДАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ПОДВОДНЫМ БЕСПИЛОТНИКАМ, В ТОМ ЧИСЛЕ У КРЫМСКОГО МОСТА - ХИНШТЕЙН

Комитет Госдумы по безопасности и противодействию коррупции решил повторно внести на рассмотрение нижней палаты законопроект о противодействии беспилотникам, запущенным над митингами, добавив в него новую норму - о противодействии подводным беспилотникам, в том числе у Крымского моста.

"Мы хотим доработать вопрос, связанный с противодействием беспилотникам в условиях водной акватории. На сегодняшний день полномочия войскам Национальной гвардии даны, создана бригада по охране Крымского моста и, безусловно, нужно готовиться к тому, что беспилотные устройства будут использоваться не только в воздушном, но и в водном пространстве», - сказал замглавы комитета Александр Хинштейн журналистам в четверг.

Он отметил, что есть еще ряд технических замечаний к законопроекту.

"Нужно расширить перечень специальных технических средств, которыми могут пользоваться органы внутренних дел, МВД, войска Национальной гвардии, потому что перечень специальных средств, которые они используют в каждой конкретной ситуации, записан в федеральном законе», - сказал Хинштейн.

"Если мы говорим, что используются средства противодействия беспилотному оборудованию, то, значит, эти средства тоже должны быть поименованы в законе», - подчеркнул парламентарий.

"В общем и целом концепция законопроекта не меняется, мы также говорим о необходимости предоставить всем субъектам правоохраны полномочия по пресечению и предотвращению использования такого рода технических устройств», - добавил Хинштейн.

Текст новой редакции уже практически подготовлен, отметил он.

Законопроект о противодействии беспилотникам над массовым скоплением людей был внесен на рассмотрение Госдумы в январе этого года.

В соответствии с законопроектом, полиция получит право «временно ограничивать нахождение беспилотных воздушных судов (БВС) в воздушном пространстве над местом проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории», а также «пресекать несанкционированное нахождение БВС в воздушном пространстве, в том числе посредством уничтожения и повреждения таких судов, подавления или преобразования сигналов дистанционного управления ими», - говорилось в документе.

Также отмечается то, что о необходимости введения таких ограничений полиция должна будет уведомить Росавиацию и организаторов соответствующего массового мероприятия.

Полномочиями по регулированию использования беспилотников предложено наделить Росгвардию, Федеральную службу охраны и ФСБ.

Авторы законопроекта считают, что регулирование необходимо для защиты жизни и здоровья граждан, в антитеррористических целях. При этом поправки не вводят никаких новых ограничений или запретов на использование беспилотных воздушных судов.

"Цель (поправок - ИФ) - упорядочить законодательство, поскольку массовое использование беспилотников стало возможным совсем недавно, и многие правовые вопросы, в первую очередь, касающиеся безопасности использования БВС и защиты

жизни и здоровья граждан, остаются неурегулированными», - отметил один из авторов законопроекта, председатель комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев.

"В соответствии с Воздушным кодексом РФ, любые БВС весом от 250 грамм подлежат учету, а о планируемом полете, его месте и времени обязательно необходимо уведомлять соответствующие органы. Человек, который просто купил в интернете дрон и решил запустить его на улице без соответствующего разрешения, уже нарушает закон, за это предусмотрен административный штраф», - сказал он.

Пискарев напомнил, что в Москве использование беспилотников - коптеров, дронов, авиамodelей - в пределах МКАД полностью запрещено с 2016 года, но не законом, а приказом министерства транспорта.

За последние годы число нарушений закона с использованием БВС выросло вдвое.

"Было несколько случаев, когда дроны приближались к авиационной технике во время военных парадов и их репетиций - так было в Екатеринбурге и в Хабаровске, и лишь мастерство летчиков позволило избежать столкновения и самых трагических последствий. А в 2016 году из-за очень низко летящего дрона чуть было не пострадали дети - школьники, приехавшие на экскурсию на Куликово поле. Очевидно, что дополнительные меры регулирования здесь необходимы, и наши правоохранительные органы и спецслужбы должны иметь все необходимые полномочия, чтобы обеспечить безопасность граждан», - сказал Пискарев.

Такое регулирование, по его словам, есть в США, Канаде, Китае, странах Евросоюза.

В 2017 году комиссия при президенте РФ поручила создать концепцию интеграции беспилотной и «малой» авиации в единое воздушное пространство РФ. В начале 2018 года Минтранс РФ сообщил о подготовке законопроекта, который позволит сбивать дроны за несанкционированные полеты. Полномочиями по контролю за соблюдением правил ведомство предлагало наделить МВД и Росгвардию. Сообщалось, что в случае одобрения законопроект может вступить в силу в феврале 2019 года.

В ноябре 2018 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании, посвященном цифровой трансформации транспортного комплекса, заявил, что сфера применения беспилотных летательных аппаратов будет расширяться, в связи с чем требуется создать систему их мониторинга.

По его словам, беспилотники и сейчас имеют большую популярность, но в относительно узком сегменте: при съемках фильмов, рекламы, репортажей. «И только сейчас начинают использовать в сельском хозяйстве и строительстве. Это действительно важное применение», - заявил премьер.

"Сфера их применения будет расширяться, будет расти и парк беспилотников», - отметил Медведев.

Однако, по его мнению, рост парка беспилотников не должен быть неконтролируемым, а полеты должны быть безопасны для людей и инфраструктуры.

"Для этого нужна система их мониторинга», - сказал премьер.

ИЗВЕСТИЯ; ЕГОР СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА СЕРГЕЙ ИЗOTOV; 2019.05.16; «РЕАКЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ МГНОВЕННОЙ»; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ ЧИНОВНИКАМ БРАТЬ ПРИМЕР С СОБАКИ ПАВЛОВА И БЫСТРО РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАН

Конструктивная критика помогает власти выявлять допущенные ошибки и оценивать собственную эффективность. Реакция чиновников на любые сообщения о нарушениях должна быть мгновенной. Об этом на медиафоруме «Правда и справедливость» в Сочи заявил президент Владимир Путин. На встрече с региональными журналистами российский лидер предложил провести опрос жителей по поводу строительства храма на месте одного из скверов в Екатеринбурге, распорядился навести порядок в лесной отрасли и установить строжайший контроль за строительством мусороперерабатывающих заводов.

Формат форума предполагает разговор о местных проблемах, и это позволяет президенту предложить пути их решения, отметили опрошенные «Известиями» эксперты.

«На уровне первой сигнальной системы»

Деятельность журналистов и мониторинг активистов Общероссийского народного фронта необходимы в работе по повышению уровня жизни граждан, заявил Владимир Путин на встрече с представителями региональных СМИ в рамках медиафорума ОНФ «Правда и справедливость». Критика помогает властям действовать лучше, однако замечания в свой адрес мало кто любит, заметил глава государства.

— Может быть, любят, но только очень умные люди, нацеленные на реальный результат, — подчеркнул президент. — Почему? Потому что эта критика, если она, конечно, конструктивная, она помогает оценить свои собственные усилия, сделать выводы из того, что не получилось, ошибки какие-то вскрыть.

Иногда власти вынуждены идти на непопулярные меры, в результате чего им приходится выслушивать критические замечания общества, констатировал Владимир Путин.

— Но они нужны часто стране, региону, муниципалитету нужны. Понятно, что может что-то не нравиться, но надо набраться мужества это сделать, если мы действительно любим то дело, которому мы служим, — подчеркнул он.

Глава государства призвал местные власти мгновенно реагировать на правдивые сюжеты в СМИ о нарушениях и посоветовал чиновникам поучиться у знаменитой собаки Павлова.

— Насколько я понимаю, реакция должна быть на уровне первой сигнальной системы: мясо вижу — слюна выделяется у собаки, поэтому и здесь так же: посмотрел руководитель сюжет, прочитал статью — реакция должна быть мгновенной, — отметил российский лидер.

На чиновниках, по мнению президента, должна лежать особая ответственность перед людьми — «с них спрос строже, чем с кого бы то ни было другого».

В интересах людей

Встреча президента с участниками форума прошла в новом формате — острые проблемы поднимались не только в вопросах журналистов, но и в видеообращениях и записях из блогов жителей различных российских регионов. По приглашению российского лидера в зале также присутствовали члены правительства.

Когда речь зашла о ситуации с протестами в Екатеринбурге, направленными против строительства храма святой Екатерины на месте городского сквера, Владимир Путин призвал найти оптимальное решение проблемы и предложил провести опрос жителей.

— Нужно не перетягивать канат и не ругаться друг с другом, а сесть и договориться, — сказал он. — А городские власти, региональные власти должны заниматься именно этим — найти оптимальное для проживающих там людей решение.

Опрос екатеринбуржцев об их отношении к строительству храма готов провести ВЦИОМ, заявил «Известиям» глава центра Валерий Федоров. Само исследование и подведение его итогов займет всего несколько дней, отметил он и уточнил, что пока заказ на проведение соответствующего опроса не поступал.

Мэрия Екатеринбурга оперативно отреагировала на слова президента. Глава администрации города Александр Высокинский заверил журналистов, что работа по изучению мнения жителей уже ведется, а строительство храма приостановлено.

Руководитель отдела по взаимоотношениям Церкви с обществом и СМИ Екатеринбургской епархии протоиерей Максим Миняйло согласен, что в сложившейся ситуации необходимо провести опрос общественного мнения. Пока люди мало знают о проекте строительства храма — для начала стоит организовать широкомасштабную презентацию идеи и ее общественное обсуждение с привлечением специалистов, считает он.

— Тогда результаты опроса будут объективными. И на них повлияет не негативная атмосфера, которая образовалась в результате возросшего противостояния на фоне

отсутствия информации, а полнота знаний о том, что будет на этом месте, — пояснил «Известиям» Максим Миняйло.

Политтехнолог Дмитрий Фетисов в беседе с «Известиями» назвал позицию Владимира Путина по событиям в Екатеринбурге прямым сигналом губернатору региона и мэру Екатеринбурга. Глава государства подчеркнул, что вопрос требует решения и находится в зоне ответственности региональных властей, обратил внимание эксперт.

— Заявление президента может снизить остроту нарастания динамики. Вопрос в том, будет ли он и дальше сопровождать эту инициативу, — отметил в разговоре с «Известиями» глава фонда «Петербургской политики» Михаил Виноградов. — Основная интрига связана с механизмом опроса и доверием к его результатам.

Региональные ориентиры

Отреагировал глава государства и на сюжет телеканала РЕН ТВ о ситуации с вырубкой леса в Иркутской области. В репортаже рассказывается о 116 гектарах отборного леса на сумму 880 млн рублей, которые, по данным следователей, пропали из Тулоконского заказника при бездействии чиновников из окружения губернатора Сергея Левченко.

— В Иркутске действительно с точки зрения криминального лесопользования проблема стоит наиболее остро, может быть, острее, чем в других регионах страны, — отреагировал на видео Владимир Путин.

Он добавил, что сейчас изучаются и формулируются дополнения в соответствующее законодательство, и призвал ОНФ вместе с правительством и депутатами Государственной думы обязательно довести эту работу до конца.

По словам координатора центра общественного мониторинга ОНФ по проблемам экологии и защиты леса депутата Госдумы Владимира Гутенева, проблемы в лесной отрасли касаются не только Иркутской области, а всех регионов, где растут ценные породы деревьев.

— Мы уже прошли определенный путь, когда приняли закон об обязательном восстановлении леса. Но на практике этих мер оказывается недостаточно, — рассказал «Известиям» парламентарий. — И мы настаиваем на таких жестких мерах, как конфискация всей техники, используемой при незаконной лесозаготовке. Рослесхоз должен создать работающую систему отслеживания перемещения древесины.

Владимир Путин также предложил установить строжайший контроль за строительством заводов по утилизации мусора.

— Здесь опасения и тревоги у людей не лишены оснований, — сказал президент и подчеркнул, что это «очень чувствительный вопрос» для миллионов граждан.

По словам главы государства, в России десятилетиями формировались полигоны, на которые никто и никогда не обращал внимания, просто сваливая на них мусор.

— Всё уже перешло всякие границы, мы должны этим заняться, — подчеркнул он.

При этом решения о вывозе мусора в те или иные регионы не могут приниматься во вред жителям этих территорий, указал президент. По его словам, эти вопросы должны решаться таким образом, чтобы не создавать новых проблем и не вредить людям, которые там живут.

Обратил внимание российский лидер и на рассказ о судьбе жительницы Севастополя Елены Красулиной. После операции в Москве женщине отказали в химиотерапии в родном городе. Пациентка скончалась, так и не получив эту помощь, а в рамках уголовного дела, которое было возбуждено после выхода телесюжета, никто пока не наказан, сообщила одна из участниц форума.

— Конечно, с голоса очень трудно сделать какие-то выводы, это понятно. Но я вас уверяю, это мы так с вами не оставим, обязательно посмотрим, что там происходило на самом деле и что касается операции, и что касается химиотерапии и вымогательства, о котором вы сейчас сказали, — пообещал Владимир Путин. — Безусловно, даже сомнений быть не может, правовая оценка будет дана действиям всех должностных лиц.

Возмутил президента и скандал вокруг строительства детской площадки в одном из рязанских лесопарков. Главе государства рассказали, что на это было выделено более четырех млн рублей, но объект до сих существует только на бумаге.

— Я уже, честно говоря, думал, что у нас такого и не бывает. Какая наглость! — отреагировал Владимир Путин. — Случай, конечно, удивительный. Я надеюсь, нас Бастрыкин Александр Иванович (глава Следственного комитета РФ. — «Известия») слышит и своего шанса проявить свои профессиональные качества не упустит.

Формат медиафорума ОНФ предполагает разговор именно о местных проблемах, отметил глава Российской ассоциации политических консультантов Алексей Куртов.

— Это позволяет главе государства показать свою осведомленность и предлагать пути решения проблем, а ОНФ — демонстрировать участие в региональной проблематике, — пояснил он «Известиям».

Все поднимаемые на медиафоруме темы так или иначе уже озвучивались ранее, обратил внимание Дмитрий Фетисов. По мнению политтехнолога, это показывает, что ОНФ продолжают ориентировать на региональную политику и решение местных проблем.

<https://iz.ru/878896/egor-sozaev-gurev-angelina-galanina-valeriia-nodelman-sergei-izotov/reaktciia-dolzha-byt-mgnovennoi>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ КОРНЯ; 2019.05.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДСТАВИЛО НОВУЮ ДОКТРИНУ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ; ОНА БУДЕТ ОРИЕНТИРОВАНА НА СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОВЕРЯЮЩИХ И ПРОВЕРЯЕМЫХ

Вице-премьер и руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко представил в среду на юридическом форуме в Петербурге проект базового закона о контроле, который должен определить единые принципы контрольно-надзорной деятельности. Делал он это на фоне гильотины — организаторы форума заказали макет в натуральную величину специально к презентации. Он символизировал основной принцип текущей реформы контрольно-надзорной деятельности, который подразумевает отказ от избыточных требований к бизнесу.

Как следует из текста законопроекта (опубликован на правительственном портале раскрытия информации), в его основу должны лечь принципы стимулирования добросовестности контролируемых лиц и соразмерности вмешательства в их права. Закон декларирует также недопустимость злоупотреблений и множественного контроля (когда одно и то же лицо проверяют разные организации на предмет соблюдения одних и тех же требований).

План реформы контрольно-надзорной деятельности подразумевает разработку двух базовых законов, напомнил Чуйченко. Один должен регулировать процедурные вопросы, второй — установить количественные и качественные характеристики требований, которые могут быть предметом проверок.

Проект закона о контроле разработчики уже называют контрольно-надзорным кодексом. По словам Чуйченко, за основу брали советские процессуальные кодексы, которые до сих пор остаются образцом высокой юридической техники. «Мы старались уйти от состязательности и перейти к сотрудничеству», — объясняет он.

Extra Jus

Юрист Дарья Кузнецова и экономист Руслан Кучаков о сезонной активности госжилинспекций

Принципиальные нововведения – отказ от гегемонии проверок как основного инструмента контроля (их можно заменить по примеру ФНС более эффективной системой мониторинга при помощи технических средств), а также прямой запрет на использование палочной системы при оценке эффективности работы проверяющих, рассказал замминистра экономического развития Савва Шипов. Вместо этого вводится такой критерий, как предотвращенный ущерб. Объекты контроля разделят на категории по уровню риска причинения вреда, для каждой категории должна быть установлена точная периодичность контрольных мероприятий. Например, для объектов с чрезвычайно высокой опасностью риска – от одной до двух проверок в год, для категории среднего и умеренного – не менее одной раз в шесть лет, но не чаще, чем одна раз в два года. Участие контролируемых лиц в такой работе не предусматривается. Зато они вправе подать заявление об изменении своей категории риска.

Вводится специальная должность для лица, уполномоченного проводить проверки, – инспектор. Контролируемое лицо или его представитель имеет право присутствовать при проверке, привлекать к участию в ней уполномоченного по защите прав бизнеса и обжаловать действия проверяющих. Оно также имеет право на возмещение вреда, если действия проверяющих признаны незаконными. Законопроект вводит понятие контрольно-надзорного производства как комплекса действий по оценке соблюдения обязательных требований. Авторы законопроекта насчитали семь видов контрольных мероприятий: выездное обследование, контрольная закупка, мониторинговая закупка, выборочный контроль, инспекционный визит, рейд, проверка.

Предполагается, что законопроект будет внесен в Госдуму осенью вместо уже принятого в первом чтении закона о контроле, который правительство отзовет, рассказал замруководителя аппарата правительства Юрий Любимов.

Фактически речь идет о создании доктрины контрольно-надзорной деятельности, актуальной не было до сих пор, радуется директор Института законодательства и сравнительного правоведения при правительстве Талия Хабриева. Предприниматели готовы приветствовать реформу, однако не уверены в окончательном результате. Введение обязательного предупреждения вместо штрафа после первой проверки позволило резко снизить количество жалоб от предпринимателей, напоминает президент «Опоры России» Александр Калинин. Он опасается, что после реформы КоАП может превратиться в репрессивный инструмент.

Выводы можно будет делать только после обсуждения законопроекта. Но пугает то, что процедура проверок прописана по кальке УПК, именно из-за его несовершенства создаются условия для необоснованного уголовного давления на бизнес, напоминает руководитель экспертного центра при бизнес-омбудсмене Анастасия Алехнович. Есть риск, что такой подход может привести к ужесточению проверок.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/05/16/801623-pravitelstvo-novuyu-doktrinu>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/16/reg-szfo/na-forume-v-peterburge-obsudili-novye-zakony-i-krizisy.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.05.16; НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ; «УМНЫЙ ГОРОД» И ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ, «ПЛАВАЮЩИЕ ЛЮКИ» И СПОРНЫЕ ШЛАГБАУМЫ

Конец весны и лето для автотранспортников редко бывают спокойными. На дорогах появляются «подснежники», ремонтники то здесь, то там начинают бороться с ямами и колдобинами, возникают объездные «варианты», а это, как правило, сопровождается появлением неожиданных дорожных знаков. Давайте посмотрим, как в регионах России встречают это долгожданное для всех нас время.

Невинномысск

Скрытые патрули

В Невинномысске Ставропольского края скрытые патрули проверили работу общественного транспорта и выявили различные нарушения.

Сотрудники ГИБДД передвигались на машинах без опознавательных знаков и фиксировали нарушения. Рейды проходили два дня, и за это время были составлены 40 административных материалов.

Чаще всего водители нарушали правила проезда железнодорожных переездов, пользования световыми приборами. Кроме того, они разговаривали по телефону во время движения и не включали поворотники.

У четырех водителей могут аннулировать лицензии. Так, водитель одной из «газелей» разговаривал во время движения, нарушил правила проезда железнодорожного переезда и не пропустил на переходе пешехода.

На одном из автомобилей, остановленном для проверки, не на всех пассажирских сиденьях работали ремни безопасности, кресла были переустановлены с нарушениями. В отношении этого водителя составили 8 протоколов, ему запретили пользоваться автомобилем.

Тула

«Плавающие люки»

До начала лета в Туле установят сто «плавающих люков», а всего в городе их будет больше тысячи.

Как сообщает пресс-служба администрации, это новая, современная технология, и Тула стала одним из первых городов, где она используется.

«Верхняя часть «плавающего люка» опирается не на стенки колодца, а на конструкцию дорожного полотна. При изменении уровня дорожного полотна меняется и высота «плавающего люка». В случае использования именно «плавающего люка» из высокопрочного чугуна исключается перекося люка по отношению к дорожному полотну с дальнейшим смещением нагрузки на крышку люка и, как следствие, его поломка», – пояснил начальник отдела дорожного хозяйства управления по транспорту и дорожному хозяйству администрации Тулы Дмитрий Борисов.

Технологию начали применять по поручению губернатора Алексея Дюмина. Кстати, по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» все люки на 17 объектах также будут сделаны по новой технологии.

Волгоград

Дыры в асфальте

Кажется, волгоградцы совсем не удивятся, если скоро в городе появится минус первый этаж, все пространство которого будут занимать обломки дорожного покрытия и тротуарных плит. словно обрадовавшись весенней погоде, в областном центре то тут, то там расцветают дыры в асфальте и на пешеходных дорожках. очередной портал в «параллельный мир» появился 6 марта в Волгограде, на границе Ворошиловского и Центрального районов. В тротуаре напротив кафе «Римини» на остановке «Площадь Чекистов» зияет огромная дыра, по всем измерениям приближающаяся к человеческому росту – диаметром около полутора метров и такой же глубины.

– Видимо, под покрытием образовалась воздушная прослойка, поэтому плитка и провалилась. Раньше же тут стоял киоск. Скорее всего, это как-то повлияло. Никакие коммуникации, по-моему, не задеты. Сколько еще эта дыра будет здесь – не знаю, но думаю, что уже сегодня засыплют песком, – комментирует один из рабочих.

Вопреки всем правилам безопасности спешащие по делам волгоградцы не перестают подходить к огороженной территории площадью с небольшую автобусную остановку.

Хабаровск

Спор из-за шлагбаумов

В Хабаровске разгорелся спор из-за шлагбаумов, которые установили в аэропорту. Чтобы решить вопрос проезда, водителям автобусов и троллейбусов приходится выходить из кабины, оставляя пассажиров одних в салоне.

– Хабаровский аэропорт без уведомления сторон установил дополнительные шлагбаумы и паркоматы, которые не были предусмотрены временной схемой организации движения. Представители фирм-перевозчиков считают, что в сложившихся условиях появляется угроза безопасности пассажиров, – рассказали в пресс-службе городской администрации. Также предприниматели отметили, что время бесплатной стоянки на конечной остановке составляет всего 15 минут. Автолюбители, чтобы не платить за стоянку, оставляют свои машины на обочине перед шлагбаумом. Тем самым они фактически блокируют проезд автобусам, потому что дорога в этом месте очень узкая. Как результат получается пробка, общественный транспорт в этом месте постоянно задерживается, срывая график.

Вопрос планируют решить с представителями аэропорта. Местные парламентарии считают, что в районе аэропорта нужно оборудовать бесплатную парковку напротив терминала внутренних линий, обеспечить выделенные полосы для общественного транспорта, а также увеличить время бесплатного пребывания на стоянке у терминалов до 30 минут.

Миасс

Кирпичи в асфальте – временная мера

Одним из наиболее обсуждаемых вопросов в социальных сетях в последнее время является ямочный ремонт дорог города. Жители высказывают негодование по поводу того, что ямы попросту «затыкают» кирпичами, а также считают такие «нано-технологии» опасными: кирпичи, мол, могут полететь в авто. А вот в управлении ЖКХ, энергетики и транспорта говорят, что ямы на дорогах заложены кирпичом и присыпаны щебнем и песком, чтобы колеса автомобилей не бились о неровности.

Стоит отметить, что эта работа выполнена в рамках контракта по содержанию дорог, и, как сообщают в администрации, это лишь временная мера для предотвращения большего разрушения дорожного полотна.

Кстати, в администрации также сообщают, что в рамках контракта по содержанию дорог в 2019 году будут выполнены работы по ямочному ремонту в объеме 9820 квадратных метров на сумму 4 млн 832 тыс. 591 руб. При этом к ямочному ремонту с применением асфальта подрядчик приступит, как только дороги хорошо просохнут и установится круглосуточная положительная температура. Работы будут производиться под жестким контролем сотрудников управления ЖКХ, энергетики и транспорта администрации Миасского городского округа.

Добавим, что на прошедшем аппаратном совещании, коснувшись темы дорог, глава Миасса Григорий Тонких потребовал заняться и вопросом восстановления поврежденных в результате ДТП ограждений. Градоначальник подчеркнул, что должны быть подготовлены и направлены иски в суд для взыскания ущерба. Для этого необходимо запросить справку в ОМВД по городу Миассу начиная с января 2018 года о лицах, виновных в авариях с повреждением опор и ограждений безопасности в Миасском округе. Статистику нужно «наложить» на количество поврежденных элементов и подсчитать ущерб. Также необходимо изучить контракт по ремонту таких ограждений, что покажет, какую часть ущерба обязаны возместить виновники ДТП, а какой объем будет выделен из бюджета.

Воронежская область

33 троллейбуса без технического осмотра

Прокуратура Воронежской области выявила нарушения при уборке снега с улиц и пешеходных переходов Воронежа, что угрожало жизни и здоровью горожан, препятствовало нормальной работе общественного транспорта и провоцировало ДТП.

Кроме того, правоохранители указали чиновникам на то, что МКП «Воронежпассажиртранс» давно не проводило технического осмотра 33 троллейбусов, работающих на городских маршрутах.

– При таких обстоятельствах имела реальная угроза безопасности жизни и здоровью пассажиров, других участников дорожного движения, – отметили в прокуратуре Воронежской области.

По выявленным фактам ведомство направило в адрес мэра представление, а затем проверило, как устранены выявленные нарушения.

Горадминистрация приобрела дополнительную коммунальную технику, увеличила штат сотрудников комбинатов благоустройства и организовала государственный техосмотр троллейбусов. Виновных должностных лиц привлекли к дисциплинарной ответственности.

Ростов–на–Дону

Камеры заработали

В Ростове–на–Дону заработали камеры видеофиксации нарушений, расположенные в районе нового аэропорта «Платов» и на Привокзальной площади. Об этом сообщили в донском правительстве со ссылкой на Центр безопасности дорожного движения.

Речь идет о мобильных камерах «Паркон» и стационарных комплексах Parking, которые внешне похожи на фонарь. Это оборудование фиксирует нарушения правил стоянки и остановки. Чиновники напомнили, что за игнорирование знака «Остановка запрещена» водитель может заплатить штраф в 1500 руб.

– Комплексы будут работать в достаточно загруженных точках, где отмечается большое скопление транспорта, в том числе приводящее к заторам, – отметила директор Центра безопасности дорожного движения Татьяна Русанова.

Башкирия

Специальная комиссия

Каждое ДТП со смертельным исходом, произошедшее в Башкирии, будет рассматривать специальная комиссия. В республике вводится в действие новый механизм взаимодействия с ГИБДД.

Как отметил Тимур Мухаметьянов, возглавляющий Госкомитет Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству, в случае смертельного ДТП на месте происшествия в течение двух суток будет работать комиссия. В ее состав войдут представители организации подрядчика, обслуживающей данный участок дороги, а также муниципалитета и собственника трассы. Еще в течение суток будут подготовлены предложения для исправления ситуации.

Тимур Мухаметьянов добавил, что данные меры должны минимизировать количество ДТП и повысить безопасность на дорогах республики.

<http://transportrussia.ru/item/4940-novye-tehnologii-i-starye-problemy.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.16; ФЕСТИВАЛЬ ЛЕДОКОЛОВ; В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ РОССИИ УЖЕ В ШЕСТОЙ РАЗ ПРОШЕЛ УНИКАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК

На набережной Лейтенанта Шмидта и Английской набережной Невы были пришвартованы и открыты для посетителей пять ледоколов ФГУП «Росморпорт»: «Капитан Сорокин», «Санкт–Петербург», «Иван Крузенштерн», «Мудьюг» и речной аварийно–спасательный буксир–ледокол «Невская застава». Кстати, именно этот речной буксир–ледокол в позапрошлом году вывел из ледового плена около 100 судов, заблокированных в Онежском озере.

Большие ледоколы традиционно работают не только на обеспечении круглогодичной навигации на подходах к замерзающим морским портам Финского залива, но и при необходимости приходят на помощь ледокольным флотилиям Росморпорта и Росатомфлота в Арктике.

В церемонии открытия фестиваля приняли участие капитан дальнего плавания, руководитель группы наставников Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Георгий Мельник, глава комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Евгений Панкевич, ответственный секретарь Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, советник губернатора Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова и другие.

В течение двух дней был организован бесплатный доступ на ледоколы для всех желающих. Посетителей встречали члены экипажей, а также курсанты ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» и Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. Гостям ледоколов рассказали об устройстве судов этого типа и жизни экипажей на борту.

В этом году звездой фестиваля стал один из действующих ветеранов флота – ледокол «Капитан Сорокин». Ледокол был спущен на воду в 1977 году, сначала работал в Мурманске, а потом – в устье реки Енисей. В Северной столице – с 1997 года. На петербургском фестивале он самый большой – длина судна превышает 140 метров, а высота – более 56.

Судно названо в честь полярника, генерал-директора Северного морского пути 3 ранга Михаила Яковлевича Сорокина.

По словам капитана судна Дмитрия Щербакова, фестиваль является прекрасной возможностью рассказать о работе ледокольного флота и показать, как работает замечательная техника, несмотря на долгий срок эксплуатации. «Наша работа не всегда и не всем видна. Ведь жители города и гости нигде нас больше и не увидят. А встать у берегов Невы с прекрасным видом на наш город всегда приятно», – отметил капитан ледокола.

Помимо посещения действующих ледокольных судов и их несущего ныне музейную вахту собрата – ледокола «Красин», где их экипажи и волонтеры – курсанты морских вузов проводили экскурсии для молодежи и всех желающих, на набережной Лейтенанта Шмидта была развернута праздничная программа для жителей и гостей города, выступали творческие коллективы, работали интер-активные зоны, мастер-классы, читались лекции.

Завершил ледокольный фестиваль традиционный вальс буксиров. Небольшие суда синхронно маневрировали и кружились под музыку. «Танцевальная программа» была украшена водными завесами из направленных вверх пожарных гидрантов.

Главная цель фестиваля ледоколов в Петербурге, впервые прошедшего в 2014 году – году 150-летия ледокольного флота нашей страны, продемонстрировать, что Россия – законодатель мировой «ледокольной моды» и флагман ледокольного флота планеты.

Отметим, что ежегодно ледокольный праздник, с началом очередной навигации открывающий череду морских петербургских торжеств, привлекает до миллиона гостей.

<http://transportrussia.ru/item/4935-festival-ledokolov.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.05.16; С АРКТИКОЙ НЕЛЬЗЯ ГОВОРИТЬ НА «ТЫ»; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

«Арктика – территория диалога»

В центре внимания участников форума были актуальные вопросы социально-экономического развития арктических территорий, выработка многосторонних механизмов совместного раскрытия и эффективного освоения мощного ресурсного потенциала Арктического региона.

Форум проходит один раз в два года. Если в 2017 году он насчитывал 2400 участников, то на этот раз в стенах конгрессно-выставочного центра «Экспофорум» собрались более 3600 представителей российских и международных политических, научных и деловых кругов, общественности, ведущих средств массовой информации. Выросло и количество стран, принимавших участие в мероприятии: в 2017 году – 31 страна, в 2019 году – 52

государства. Самыми многочисленными стали делегации из Китая, Норвегии, Финляндии, Швеции, США, Дании, Исландии, Канады и Японии.

В форуме приняли участие Президент Российской Федерации Владимир Путин, Президент Финляндии Саули Ниинисте, Президент Исландии Гудни Торлациус Йоханнессон, Премьер–министр Норвегии Эрна Сульберг, Премьер–министр Швеции Стефан Левен, министры иностранных дел Дании и Норвегии Андерс Самуэльсен и Ине Мари Эриксен–Серэйде.

На мероприятие прибыли представители по вопросам Арктики из министерств иностранных дел 8 иностранных государств, а также Европейского союза. Участниками Международного арктического форума – 2019 стали главы таких профильных международных организаций, как Арктический круг, Арктический экономический совет и др.

Россию представляли семь федеральных министров, 10 руководителей федеральных агентств и служб, а также главы 15 субъектов Российской Федерации. В работе форума приняли участие 129 глав российских и 12 глав иностранных компаний.

За три дня работы форума были проведены 49 мероприятий. Ключевым событием деловой программы стало пленарное заседание «Арктика. Океан возможностей», где Президент России Владимир Путин заявил о новой стратегии развития российской Арктики до 2035 года, которая будет принята уже в этом году. Состоялась вторая встреча губернаторов Северного форума.

На форуме также была представлена обширная выставочная экспозиция, содержащая 24 стенда крупнейших арктических регионов и промышленных компаний. Организатор мероприятия – Фонд «Росконгресс» подготовил для гостей форума насыщенную культурную и спортивную программу.

Преференции для инвестпроектов

На заседании президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики с участием заместителя Председателя Правительства РФ – полномочного представителя Президента РФ в ДФО Юрия Трутнева и других членов комиссии была представлена система преференций, обеспечивающих экономическую эффективность проектов в условиях Арктической зоны. Сформированный вариант системы преференций в ближайшее время будет рассмотрен Правительством РФ.

Было отмечено, что для Арктической зоны РФ необходимо разработать специальные меры поддержки инвестиционной деятельности. Такое поручение дано главой государства. Соответствующие документы должны быть внесены в Государственную думу до 1 июля 2019 года.

За эту работу отвечает Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, которое подготовило пакет из 4 законопроектов, предусматривающих создание новой системы преференций для инвестиционных проектов в Арктической зоне России. В них Минвостокразвития России предлагает два варианта налоговых льгот для резидентов Арктической зоны.

Первый вариант предусматривает, что налог на прибыль организации, налог на добычу полезных ископаемых, налог на имущество и земельный налог устанавливаются в размере 0% в течение 10 лет для проектов до 100 млрд руб. и 15 лет для проектов от 100 млрд руб. и выше. Ставка страховых взносов – 7,6% вместо 30% в течение тех же сроков, что и предыдущие налоговые льготы.

Второй вариант предусматривает значительное снижение налогов, но они устанавливаются на весь срок реализации инвестиционного проекта, а именно: налог на прибыль – 7% вместо 20% (речь идет только о сохранении 7% региональной части налога); налог на добычу полезных ископаемых – льготный коэффициент 0,3; страховые взносы – также 7,6%; налог на имущество организации и земельный налог – 0%.

«Представители компаний говорят о том, что второй вариант несколько лучше. Думаю, что он лучше и для регионов, потому что он дает возможность получать средства в бюджет

уже с самого начала реализации инвестиционного проекта. Члены комиссии тоже поддержали второй вариант», – уточнил Юрий Трутнев.

По его словам, преференциальной территорией станет вся Арктика. При этом проекты условно поделены на четыре группы. Первая группа – добыча углеводородов на шельфе, вторая – добыча углеводородов на континентальной части, третья – производство сжиженного природного газа, четвертая – все проекты, которые не вошли в первые три группы.

Еще одно направление работы связано с развитием Северного морского пути. По мнению вице-премьера, для создания конкурентных условий для этого транспортного коридора нужно готовить меры по обеспечению безопасности мореплавания. Должны быть построены соответствующие портовые мощности. Трасса Северного морского пути должна быть обеспечена аварийно–спасательными средствами, качественной навигацией, медицинским сопровождением. Необходимо проработать решения по снижению стоимости ледокольной проводки. Только в этом случае можно надеяться на увеличение перевозки грузов от собственных инвестиционных проектов и транзита.

Вместе с тем развитие Арктической зоны РФ нельзя рассматривать только как развитие Северного морского пути или создание условий для реализации инвестиционных проектов, принципиальное значение имеет и развитие всей Арктики, повышение уровня жизни людей, подчеркнул Юрий Трутнев. В настоящее время состояние в социальной сфере Арктической зоны России существенно хуже, чем в среднем в Российской Федерации. В 16 из 23 территорий ожидаемая продолжительность жизни ниже среднероссийской. В 15 из 23 территорий выше среднероссийского значения доля ветхого и аварийного жилищного фонда. Для Арктической зоны характерны низкий объем нового жилищного строительства и низкая плотность автомобильных дорог. Президент РФ Владимир Путин поручил обеспечить достижение показателей социального развития Арктики до уровня не ниже среднероссийского.

Business is usually

Большой интерес вызвала дискуссия, посвященная развитию Северного морского пути, что предполагает не только создание портовой инфраструктуры и флота, включая ледоколы, но и применение современных методов управления.

В центре внимания участников дискуссии были вопросы наращивания логистического потенциала и обеспечения безопасной и круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Было отмечено, что Арктика требует особого подхода при реализации проектов, включая не только законодательные, но и технологические, экономически привлекательные и природосохраняющие решения. СМП как масштабный многофункциональный транспортно–логистический проект должен быть синхронизирован с планами развития арктических территорий, центров экономического роста и других видов транспорта.

Если во времена СССР освоение Арктики было сродни подвигу, то сегодня Арктика должна стать зоной эффективной и предсказуемой экономической деятельности – business is usually, считает заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов. «Развитие СМП как центрального проекта для развития Арктической зоны напрямую связано с позиционированием России в качестве глобального логистического игрока. Мы это уже доказали, перешагнув советскую отметку в 6 млн тонн грузов, перевозимых по СМП, и решим поставленную Президентом РФ Владимиром Путиным задачу по увеличению его грузовой базы с 20 до 80 млн тонн за пять лет», – отметил он.

Сейчас внимание Правительства РФ направлено на создание благоприятных условий для развития грузовой базы. Сегодня основной груз – это СПГ, но кроме этого реализуются и другие проекты по добыче минерально–сырьевых ресурсов. Необходимо направить усилия на привлечение транзитного груза и новых объемов традиционного груза, который шел в восточном и северо–западном направлении.

По мнению губернатора Архангельской области Игоря Орлова, Архангельский и Мурманский порты могут создать поток грузов, но при этом нужно подумать над тем, чем загружать суда, идущие с азиатского направления. Архангельская область строит большие планы, связанные с развитием СМП. В регионе реализуется ряд проектов в области добычи полезных ископаемых, сделаны первые шаги по развитию контейнерных перевозок. Сегодня порядка 70% высококлассного архангельского леса (почти 4 млн тонн) отгружается на азиатские рынки, реализованы 4 крупных инвестпроекта по переработке леса, который также может пойти по СМП на азиатские рынки.

Подтверждением тому, что Арктика становится зоной эффективной и предсказуемой экономической деятельности, стало подписание в рамках деловой программы форума 45 соглашений на общую сумму 69,8 млрд руб. (без учета соглашений, сумма которых является коммерческой тайной).

Например, АО «Корпорация развития Камчатского края» и ООО «Приморский универсально–перегрузочный комплекс» подписали Соглашение о сотрудничестве по вопросу строительства контейнерного терминала в Камчатском крае, в районе города Петропавловск–Камчатский. Новый универсальный глубоководный портовый комплекс «Приморский УПК» в Морском порту Приморск будет построен к 2022 году, тогда как его камчатский «партнер» появится в 2024 году. Планируется, что грузооборот между двумя портами – в Приморске и Камчатке – составит до 5,0 млн TEU/год на первом этапе реализации проекта. «Это амбициозный проект не только для двух регионов, но и в масштабах страны. Мы рассчитываем, что созданная контейнерная линия с использованием инфраструктуры Севморпути позволит сократить путь для грузов между Азией и Европой, создаст конкуренцию с перевозками через Суэцкий канал и привлечет инвестиции в инфраструктуру Северного морского пути», – заявил губернатор Ленинградской области – председатель правительства Ленинградской области Александр Дрозденко.

Дашь 92,6 миллиона тонн!

Обеспечить безопасную и круглогодичную навигацию по Северному морскому пути невозможно без мощного ледокольного флота. Единым инфраструктурным оператором СМП стала Госкорпорация «Росатом». В ее функции входит управление государственным арктическим ледокольным флотом; подготовка предложений по формированию государственной политики по СМП, по созданию морских портов Севморпути и объектов инфраструктуры. При этом Правительство РФ утверждает правила плавания в акватории СМП и план развития инфраструктуры. На Минтранс России возложены нормативное регулирование судоходства по Севморпути и осуществление федерального административного надзора в сфере транспорта. А за грузовую базу и за формирующие ее инвестиционные проекты, а также за развитие территорий как основного фундамента развития СМП будет отвечать Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. На указанное министерство дополнительно возложены функции по выработке государственной политики и нормативно–правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны Российской Федерации. Для работы на арктическом направлении будут привлечены институты развития: АНО «Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта» и АО «Корпорация развития Дальнего Востока».

По словам министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александра Козлова, уже проводится анализ потенциальной грузовой базы. Например, разработан комплексный план по созданию морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в бухте Бечевинская Камчатского края для перегрузки сжиженного природного газа, который будет экспортироваться с завода «Ямал СПГ» и в будущем с «Арктик СПГ–2» в страны Азиатско–Тихоокеанского региона по Северному морскому пути.

Чрезвычайно важно, чтобы строительство ледоколов, грузовых судов, портовой инфраструктуры было синхронизировано со сроками реализации инвестиционных

проектов, исходя из того, что такая инфраструктура должна появляться раньше, чем запускается новое производство, при этом важна взаимная ответственность государства и инвесторов, считает Александр Козлов. «Мы предложили действующим инвесторам заключить инвестиционные соглашения, касающиеся вывоза продукции по СМП с учетом строительства инфраструктуры за счет средств федерального бюджета, с нашими коллегами из Росатома до 1 сентября 2019 года», – сказал он.

В настоящее время сформирована база инвестиционных проектов в Арктике (см. табл.). Часть из них уже реализуется («Ямал СПГ» и «Арктик СПГ – 2», которые могут дать к 2024 году 41 млн тонн). Есть группа проектов, реализация которых зависит от инвестиционных решений и поддержки государства в виде инфраструктуры, пунктов пропуска, изменения нормативной базы, предоставления налоговых льгот (Лемберовское, Пайяхское, Сырадасайское месторождения).

Со стороны инвесторов закономерно поднимаются вопросы о цене ледовой проводки и сезонности перевозки грузов, без решения которых многие проекты могут не состояться. По информации генерального директора Госкорпорации «Росатом» Алексея Лихачева, в настоящее время у Росатома есть 4 ледокола: «50 лет Победы», «Ямал», «Вайгач» и «Таймыр», ресурс которых продлен до 2027 года. К 2024 году ожидается поступление еще трех ледоколов: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Эта флотилия из 7 ледоколов будет обеспечивать ледовую проводку на СМП.

К 2030 году в строй войдут ледоколы проекта 22220–4 и 22220–5, а также ледокол «Лидер–1» мощностью 120 МВт, который позволит выйти на коммерческое круглогодичное использование СМП в целях вывоза углеводородов.

К 2035 году флот пополнится еще двумя ледоколами «Лидер–2» и «Лидер–3».

«Мы ставим себе цель – 92,6 млн тонн к 2024 году. К этой базе планируем в горизонте 2030–х годов добавить значимую часть транзита и выйти на 110–120 млн тонн только в восточном направлении, на рынки восточной и юго–восточной Азии. Естественно, это требует другого подхода к организации всего процесса и консенсуса всех участников», – заключил Алексей Лихачев и предложил создать Общественный совет развития СМП на долгосрочную перспективу. Первое организационное заседание планируется провести на полях Петербургского международного экономического форума – 2019 в начале июня.

Председатель правления, член совета директоров ПАО «НОВАТЭК» Леонид Михельсон убежден, что Россия, обладающая колоссальными запасами газа, может получить 20% рынка СПГ. «В прошлом году мы запустили проект Ямал СПГ производительностью 17,5 млн тонн, что на 6–7% превышает проектную производительность. До конца года планируем запустить 4–ю линию, это порядка 1 млн тонн, – рассказал он. – Начали реализацию проекта «Арктик СПГ – 2» производительностью около 20 млн тонн со сроками ввода в 2022–2025 годах. Наша стратегия предусматривает 57 млн тонн производства СПГ к 2030 году. Мы увеличили в 5–6 раз финансирование геолого-разведочных работ, на рубеже 2021–2022 годов сумеем пересмотреть стратегию и выйти на производство в 70 млн тонн».

По оценкам Леонида Михельсона, к 2035 году Арктический регион может выйти на производство СПГ до 140 млн тонн, однако достижение этих результатов напрямую зависит от развития СМП. «По рынку СПГ рост объемов потребления намного выше в странах АТР, поэтому крайне важно обеспечить круглогодичное судоходство в восточном направлении. Необходимо установить конкурентную стоимость перевозки, чтобы иметь хорошую долю этого рынка», – пояснил он.

Ключевым участником транспортно–логистической схемы шести крупнейших арктических и субарктических промышленных проектов является ПАО «Совкомфлот». Генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк проинформировал, что в составе флота СКФ находятся 80 судов с ледовым классом от ICE–1С до Arc7 и Icebreaker ICE–15. С 2006 года судами

Совкомфлота с морских и береговых терминалов перевезены более 250 млн тонн нефти и 50 млн куб. метров СПГ. При поддержке компании НОВАТЭК началось строительство судна нового поколения «Кристоф де Маржери», которое будет работать в интересах проекта «Арктик СПГ – 2».

Ключевым фактором надежного функционирования Севморпути является обеспечение круглогодичной навигации в восточном секторе Арктики, убежден Сергей Франк. Чтобы судоходство на трассах СМП было конкурентоспособным и эффективным, необходимы меры государственной поддержки и регулирования, направленные на повышение доступности маршрутов, расширение навигационного окна и тарифное регулирование, а также внедрение инновационных технических решений и цифровых технологий.

По образному выражению Сергея Франка, с Арктикой нельзя разговаривать на «ты», Арктика ошибок не прощает, поэтому реализация крупных промышленных проектов в Арктической зоне требует комплексного подхода к развитию инфраструктуры, ледокольного обеспечения, системы навигации, картографии и т. д.

Ради сохранения уникальной экосистемы Арктики нужно переходить на экологически чистые виды топлива, в первую очередь СПГ. Компания «Совкомфлот» впервые в мире стала использовать СПГ в качестве топлива. Первый танкер нового поколения вступил в строй в июле 2018 года. Сейчас в составе флота СКФ пять «зеленых» судов.

Специфика макрорегиона предъявляет свои требования и к подготовке кадров, которая должна опираться на российскую школу ледового плавания с сохранением и развитием уникальной системы морского образования, подчеркнул гендиректор СКФ.

<http://transportrussia.ru/item/4937-s-arktikoj-nelzya-govorit-na-ty.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.16; РОСТ ПО ГОСПЛАНУ; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ СТАТЬ КРУПНЫМ ЗАКАЗЧИКОМ БИЗНЕСА

Россия может войти в число самых экономически развитых стран, но для прорыва нужно стратегическое планирование, считают участники Московского академического экономического форума (МАЭФ).

Форум, организованный Вольным экономическим обществом России (ВЭО), Российской академией наук и Международным Союзом экономистов, прошел впервые, но должен стать ежегодным, поскольку представители академической науки вплотную займутся вопросами практического прогнозирования и разработки стратегии экономического развития страны.

"Экономические лидеры будущего - это лидеры технологические, - отметил президент ВЭО России Сергей Бодрунов. - Наука должна оперативно сформулировать рекомендации для успешного перехода к новой реальности в условиях технологической революции.

Растет знаниеемкость экономики, а роль материальных ресурсов снижается. «Умному производству нужно умное государство», - уверен Бодрунов. Это значит, что экономические успехи зависят не от действий «невидимой руки» рынка, а от вполне осознанных, целенаправленных действий государства и общества. Стране нужен институт общественного стратегического планирования. Иначе говоря, государство не должно подменять бизнес, но и не должно самоустраняться. Оно должно стать крупным заказчиком, менеджером, инвестором в прорывных отраслях и ослабить административный контроль в прочих сферах.

"Прошло то время, когда мы планировали нашу жизнь только на год вперед. Сейчас перед нами стоят задачи стратегического прогнозирования - на шестилетку, дальше, до 2035 года», - отметил президент РАН Александр Сергеев. Роль науки особенно важна «при прогнозировании на таких длинных трассах», - подчеркнул он.

России предстоит соединить экономическое и социальное развитие. Говоря проще, рост ВВП невозможен без роста благосостояния каждого конкретного россиянина. Нужно добиться, чтобы обе эти траектории шли вверх. Необходимо посмотреть, как в условиях

скромных инвестиций все же обеспечить приоритетные вложения в человека, отметил Сергеев.

<https://rg.ru/2019/05/16/reg-cfo/v-moskve-obsudili-ekonomicheskogo-razvitie-rossii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2019.05.16; НИ СЕКУНДОЙ БОЛЬШЕ; В РОССИИ СОЗДАНЫ МИНИАТЮРНЫЕ АТОМНЫЕ ЧАСЫ ДЛЯ СЕТЕЙ 5G И БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА

В России создан сверхминиатюрный квантовый стандарт частоты на основе атомов рубидия, который позволит вывести на сверхточный уровень технологии для навигационных систем, сетей 5G и беспилотного транспорта. Он не больше спичечного коробка, что в три-четыре раза меньше существующих стандартов.

Прибор представили специалисты ВНИИ физико-технических измерений Росстандарта (институт отвечает за точное время в стране) на метрологической выставке «МетролЭкспо-2019» в Москве.

"Подобное оборудование в мире производят лишь единичные компании, - сказал замглавы Минпромторга Алексей Беспрозванных. - Наш сверхминиатюрный стандарт не только не уступает, но даже превосходит по некоторым своим техническим характеристикам мировые аналоги».

О его прототипе «РГ» уже писала, теперь готов опытный образец. Как пояснили «РГ» в Росстандарте, в следующем году планируется наладить его серийное производство. Прибор будет доступен отечественным и зарубежным производителям. Сверхминиатюрный рубидиевый стандарт отличается низким энергопотреблением, а также высокой стабильностью частоты, то есть способностью длительно сохранять воспроизведенные значения сигналов. Это критически важно для использования в комплексных навигационных системах, в первую очередь для определения координат объекта в труднодоступных местах или при полном отсутствии спутниковой навигации (шахты, тоннели).

Принципиальная особенность нового стандарта - отсутствие сверхвысокочастотного резонатора, который является самым громоздким элементом в системе, рассказал гендиректор ВНИИФТРИ Сергей Донченко. Вместо него в приборе применяются миниатюрный лазерный диод и ячейка с парами рубидия оригинальной конструкции. Обе эти технологии освоены в России впервые.

Уменьшение габаритов стандарта открывает широкие возможности применения прецизионного оборудования там, где требуется сверхточное определение времени и частоты. Он незаменим для беспилотного транспорта, синхронизации оборудования и передачи данных в высокоскоростных вычислительных сетях, что особенно важно для финансовых операций и телекоммуникационных систем. Малые размеры прибора позволяют интегрировать его в высокоточные измерительные приборы (анализаторы спектра, анализаторы цепей, осциллографы), это существенно повышает их функциональные характеристики и точность работы.

<https://rg.ru/2019/05/16/v-rossii-sozdany-sverhminiatiurnye-atomnye-chasy-dlia-5g-i-bespilotnikov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА КОЛЬДИНА; 2019.05.16; СВЕЖАЯ ГОЛОВА; ВИКТОР ПОХМЕЛКИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛИСТОВ РОССИИ

Снижение скоростного режима на автодорогах в зимний период к ожидаемым результатам, мне кажется, не приведет.

Для повышения безопасности дорожного движения надо не ужесточать правила, а тщательнее следить за их выполнением. Какой толк от запретов и ограничений, если они не соблюдаются?

Предложение же снизить скорость движения автомобилей зимой приведет лишь к увеличению числа штрафов. И вообще все последние инициативы наших законодателей, я имею в виду то же предложение отменить пятидесятипроцентную скидку при оплате штрафов, а также увеличить штрафные санкции за некоторые нарушения правил дорожного движения, выдвигаются, на мой взгляд, главным образом с одной целью - с целью пополнения бюджета за счет автомобилистов.

Сейчас на дорогах повсеместно устанавливают камеры. А крупные города давно уже находятся под прицелом систем видеонаблюдения. Но дело в том, что многие из камер фиксации нарушений ПДД принадлежат не государственным конторам. И часть денег от штрафов получают эти самые негосударственные конторы. Но если штрафов будет больше, то и средств в бюджет станет поступать больше.

Если есть объективная необходимость снизить скорость движения автомобилей на определенном участке дороги - установите там соответствующие знаки. Пусть будет хоть двадцать километров в час. Но именно на каком-то ограниченном участке. Тотальное же снижение скорости - это бессмысленно.

Оставьте уже ПДД в покое. Дайте людям возможность пожить по каким-то правилам хотя бы года два. А то автомобилисты даже не успевают отслеживать все те изменения, которые в последнее время регулярно вносятся в ПДД. Молниеносно все меняется. Еще вчера мы ездили так, а сегодня уже иначе. И те, кто по привычке продолжают ездить, как вчера, автоматически попадают в число нарушителей. Людям нужно время, чтобы привыкнуть к новым правилам, запомнить их. Поэтому я сейчас обеими руками голосую за стабильность. Уверяю вас, что это гораздо лучшим образом отразится на безопасности дорожного движения.

Касаемо утверждения, что при меньшей скорости движения меньше изнашивается дорожное полотно, то оно тоже не бесспорно. В некоторых местах у нас дороги перестилают ежегодно. Даже там, где установлены скоростные ограничения. Шипованная резина, конечно, отчасти способствует износу, но также влияет и климат, когда зимой температура прыгает от плюса к минусу. А еще - коррупция и воровство в сфере дорожного строительства. Не будем греха таить, это есть. И с этим надо бороться. А не скорости повсеместно ограничивать.

<https://rg.ru/2019/05/16/viktor-pohmelkin-snizhenie-skorosti-zimoy-ne-povysit-bezopasnost-na-dorogah.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.05.16; ТО - ЧТО НАДО; ГОСДУМА ОДОБРИЛА МЕРЫ ПО БОРЬБЕ С «СЕРЫМ» ТЕХОСМОТРОМ

Не прошел техосмотр - не получишь диагностическую карту. На реализацию этого принципа направлен законопроект, который прошел второе чтение в Госдуме. В рамках основного чтения депутаты смягчили инициативу кабмина - убрали слишком накладную для участников рынка норму о видеофиксации ТО. Это могло повлиять на стоимость диагностических карт. Кроме того, операторам ТО, не имеющим аккредитации, запретят рекламировать услуги по техосмотру, оформлению диагностических карт, а также услуги по приему документов для ТО.

Фото: Александр Кряжев/ РИА Новости Фото: Александр Кряжев/ РИА Новости Фото: Александр Кряжев/ РИА Новости

Однако тех требований, которые остались в законопроекте, хватит, чтобы не «пустить по миру» бизнес и при этом предотвратить выдачу диагностических карт без осмотра машины. А эта проблема действительно серьезная. Ведь езда на неисправной машине по «липовому» документу напрямую отражается на статистике ДТП. А масштаб злоупотреблений велик. Ушлые владельцы пунктов ТО «пропускают» норму об «обследовании» машины и просто торгуют картами, внося сведения об автомобиле в специальный реестр. По данным, которые озвучивались на заседании Госдумы, за пять лет

с момента начала реформы ТО количество техосмотров, проведенных по правилам, сократилось на 20-30%. Экспертные оценки еще печальнее.

Теперь власти, как говорится, на слово не поверят - нужны доказательства. Для этого вводится обязательная фотофиксация технического осмотра и ряд сопутствующих требований. Как заявил глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, фотографировать нужно будет начало и конец процедуры. При этом диагностическая карта будет обязательно оформляться в электронном виде (впрочем, по желанию можно бесплатно получить и бумажный вариант). Все сведения о техосмотре по сети будут передаваться в «облачное хранилище», которое организует МВД. А правительству предстоит установить требования к фотографиям, порядок их хранения в единой системе, а также требования к точности координат места проведения ТО. Просто «постоять на яме» - то есть сделать вид, что осмотр состоялся - не получится, считают депутаты.

Сначала, как уже было сказано, предполагалось ввести и видеофиксацию, ведь подделать запись на порядок сложнее. Однако участники рынка предупредили, что для операторов процедура ТО и так убыточна, а тут еще дорогое оборудование пришлось бы закупать. Тут два выхода: подорожание ТО или убытки участников рынка. В профильном комитете считают, что никакие дополнительные расходы не должны ложиться на плечи владельцев автомобилей. В итоге после долгих споров видеофиксацию из документа убрали. Евгений Москвичев на заседании Госдумы заметил, что запись можно проводить по желанию предприятия. Это актуально, если речь идет о пассажирском транспорте.

В законопроекте депутаты также прописали профилактику очередей. Количество проведенных в каждом пункте осмотров не сможет превышать значение пропускной способности, включенное в реестр операторов ТО. Если же оператор превысит максимальное число машин на диагностической линии более чем на 5%, то автоматизированная система не позволит выдать карту. Законопроект также предусматривает усиление контроля за операторами техосмотра со стороны органов госконтроля. Им будут даны полномочия проводить проверки в форме контрольной закупки.

Отдельно оговаривается: когда закон будет принят окончательно, то вступит в силу по истечении одного года после дня его официального опубликования. А ныне выданные карты продолжают действовать до истечения своего срока.

Ранее Госдума приняла сопутствующие законопроекты о наказании для нарушителей правил ТО. За оформление фальшивой карты без реального техосмотра будет грозить штраф для должностных лиц в размере от 5 тыс. до 10 тыс. рублей, а для компаний - от 100 тыс. до 300 тыс. рублей.

Кроме того, вводится уголовная ответственность за осуществление деятельности по проведению ТО без аккредитации оператора техосмотра. Это может быть чревато, в частности, лишением свободы на срок до пяти лет. Санкции предусмотрены и для водителей. Управление машиной без диагностической карты будет наказываться штрафом в размере 2 тысяч рублей вместо нынешних 800.

<https://rg.ru/2019/05/16/odobreny-mer-y-po-borbe-s-serym-tehosmotrom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2019.05.16; МОНО НЕ ВЕЗДЕ; ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И СКУТЕРОВ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ

В Москве, а затем и во всей России могут ограничить движение электросамокатов, сегвеев, гироскутеров и других подобных устройств большой мощности. Такую инициативу 16 мая обсудили на «круглом столе» в Московской городской Думе.

Наверное, впервые именно в столичном парламенте заговорили о реальной опасности для пешеходов лихачей на портативном электротранспорте. Глава научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин привел конкретные цифры. За прошлый год в стране произошло 39 ДТП с участием подобных девайсов. В

основном - столкновения с машинами (21 случай) и наезды на пешеходов (12). Каждый пятый инцидент произошел в Москве.

Статистика эта учитывает только происшествия на дорогах. В парках, ТЦ, открытых рынках, по всей вероятности, их гораздо больше. А точной статистики нет, потому что до сих пор не ясно, как электросредства передвижения включить в ПДД. «Поэтому мы и решили собрать все предложения, чтобы сформировать законодательную инициативу или принять законы Москвы», - отметила глава комиссии Мосгордумы по безопасности Инна Святенко.

Пожалуй, самые конкретные инициативы озвучил председатель движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов. По его мнению, часть сегвеев, моноколес, гироскутеров, электросамокатов нужно приравнять к механическим транспортным средствам. То есть их обладатель и арендатор с точки зрения ПДД должен считаться водителем, а не пешеходом, как сейчас. Это значит: придется получать права, оформлять ОСАГО. Не пить «за рулем». К механическим ТС, считает Соколов, нужно приравнять портативный электротранспорт с двигателем мощностью более 250 Вт. Не дожидаясь изменений в ПДД на федеральном уровне, говорит Соколов, стоит внести дополнения в КоАП Москвы. В частности, общественник предлагает ограничить движение сегвеев и моноколес. И выделить для них специальные зоны, в частности в парках. А в тарифы проката заложить страховку для арендаторов.

Мосгордума в ближайшие дни продолжит принимать предложения по этому вопросу.

<https://rg.ru/2019/05/16/reg-cfo/v-rossii-predlozhili-ogranichit-dvizhenie-elektrosamokatov.html>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.17; РЖД ОПРЕДЕЛИЛА МИНИМАЛЬНУЮ ЦЕНУ СВОЕЙ ДОЛИ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»; ОНА НИЖЕ БИРЖЕВОЙ ЦЕНЫ

РЖД хочет установить стартовую цену 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера» в размере 36,16 млрд руб., передал через представителя заместитель гендиректора РЖД Андрей Старков: такова нижняя граница оценки «Трансконтейнера», которую по заказу РЖД проводила PwC. Невысокая цена позволит РЖД привлечь к торгам максимально широкий круг участников, объяснил он.

РЖД владеет контрольной долей в «Трансконтейнере» через Объединенную транспортно-логистическую компанию (ОТЛК). Два других крупных акционера – ВТБ (24,8%) и «Енисей капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (24,7%). В 2018 г. выручка «Трансконтейнера» по МСФО выросла 17,4% почти до 77 млрд руб., чистая прибыль – на 45,5% до 9,51 млрд руб.

Акции компании торгуются на Московской бирже. По состоянию на 14.54 мск капитализация «Трансконтейнера» составляла 88,86 млрд руб.

«Если «Дело» не попадет в чемпионы, в совладельцы «Трансконтейнера», то будем создавать компанию-призера, которая будет в первой пятерке»

Оценка по биржевым котировкам была признана некорректной в связи с небольшим количеством акций, находящихся в свободном обращении на рынке (менее 0,1% от уставного капитала), и низкой интенсивностью торгов, объясняет Старков: справедливая рыночная цена «Трансконтейнера» была определена с помощью доходного метода, который учитывает перспективы компании – стоимость будущих денежных потоков.

По директиве правительства пакет РЖД в «Трансконтейнере» будет продан с открытого аукциона, продолжает Старков, начальная цена будет минимальной. РЖД считает, что такой способ организации продажи, в том числе за счет расширения круга участников, позволит получить в итоге наиболее справедливую стоимость продаваемого актива, заключает Старков.

Аукцион планируется на лето 2019 г. Интерес к пакету РЖД в «Трансконтейнере» проявляли «Енисей капитал», ГК «Дело» Сергея Шишкарева, UCL Владимира Лисина, РФПИ с партнерами и др.

«Сейчас есть огромный разрыв, «Трансконтейнер» с 27 000 платформ контролирует примерно 60% всего российского парка, остальные крупные игроки имеют 4000–5000 платформ и меньше, – объяснял интерес к активу в апрельском интервью «Ведомостям» Шишкарев. – Если мы не попадаем в чемпионы, в совладельцы «Трансконтейнера», то будем создавать компанию-призера, которая будет в первой пятерке».

«Список потенциальных инвесторов не очень широк из-за жестких критериев, поэтому целесообразно провести дополнительную оценку стоимости с учетом изменения конъюнктуры рынка в 2019 г. и улучшения финансовых показателей «Трансконтейнера», – считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. По его мнению, в этом случае оценка стоимости бизнеса могла бы быть выше примерно на 30–40%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/16/801578-rzhd>

ТАСС; 2019.05.16; СТАРТОВАЯ ЦЕНА ДОЛИ РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ» СОСТАВИТ 36,2 МЛРД РУБЛЕЙ

"Российские железные дороги" (РЖД) определили стартовую цену продажи 50% плюс 2 акции своей дочерней компании «Трансконтейнер» на уровне 36,2 млрд рублей. Об этом сообщил ТАСС заместитель генерального директора РЖД Андрей Старков.

"В соответствии с директивой правительства, форма торгов продажи пакета, принадлежащего ОАО «РЖД», - это открытый аукцион, при этом начальная цена аукциона является минимальной ценой. В этой связи, с целью привлечения максимально широкого круга участников, комитетом совета директоров РЖД рекомендовано установить в качестве стартовой цены нижнюю границу рыночной стоимости [выставленного пакета] «Трансконтейнера» (36,159 млрд рублей)», - отметил он.

Оценку рыночной стоимости «Трансконтейнера» провела компания PwC. «Оценка на основании биржевых котировок была признана некорректной в связи с небольшим количеством акций, находящихся в свободном обращении на рынке (менее 0,1% от уставного капитала), и низкой интенсивностью торгов», - пояснил Старков.

Он также отметил, что справедливая рыночная цена «Трансконтейнера» была определена с помощью доходного метода, который учитывает перспективы развития компании (стоимость будущих денежных потоков). Был определен интервал цены, что соответствует российским стандартам оценочной деятельности.

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

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** также ранее сообщал, что аукцион запланирован на лето, саму сделку планируется закрыть в августе - сентябре.

"Трансконтейнер" является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок, входит в состав ОТЛК ("дочка" РЖД). В настоящее время 50% плюс 2 акции оператора принадлежат ОТЛК. Структура Романа Абрамовича и Александра Абрамова - ООО «Енисей Капитал» - владеет 24,5% акций «Трансконтейнера», ВТБ - 24,8%, еще 0,3% - сторонний инвестор.

Интерес к активу в разное время выражали группа UCL Владимира Лисина в партнерстве со швейцарским контейнерным оператором Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева. По словам **Акимова**, пакет будет продан российскому инвестору.

<https://tass.ru/ekonomika/6437592>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.17; РЖД ВЫСАЖИВАЕТ ПРОВАЙДЕРОВ; СЕРВЕРНЫЙ ЦЕНТР В ПЕТЕРБУРГЕ ПОТРЕБОВАЛ ПЕРЕПОДКЛЮЧЕНИЯ

ОАО РЖД потребовало от операторов связи демонтировать оборудование, расположенное в информационно-вычислительном центре Октябрьской железной дороги в Санкт-Петербурге. Это одна из крупнейших точек операторского взаимодействия, перенос

инфраструктуры с которой может стать рекордным по масштабу, оценивают эксперты. Отключение от точки провайдеров и центров обмена трафиком может грозить проблемами с качеством интернет-доступа в регионе, предупреждают компании.

ОАО РЖД направило интернет-провайдерам письма (есть у «Ъ») с требованием до 10 июня демонтировать оборудование, размещенное в Санкт-Петербургском информационно-вычислительном центре Октябрьской железной дороги. Получение подобных писем «Ъ» подтвердили в «Ростелекоме», «ЭР-Телекоме» и «Комфортеле», а также в крупнейшей некоммерческой точке обмена интернет-трафиком в России Piter-IX. В подконтрольном РЖД операторе связи «Транстелеком» воздержались от комментариев.

В РЖД «Ъ» пояснили, что речь идет о перезаключении договоров на размещение серверного и телекоммуникационного оборудования, которое потребовалось для «унификации и стандартизации таких услуг, оказываемых подразделениями холдинга». По словам представителя РЖД, контрагентам направлены новые условия договоров, проводится работа по их переоформлению.

По словам собеседника «Ъ» на петербургском рынке связи, всего к этой точке межоператорского взаимодействия подключено около сотни компаний, включая магистрального оператора «Раском» и точку обмена трафиком SPB-IX, а также проходят узлы связи ITPR, Telia и Google. «У «Яндекса» через эту точку идет транзитный узел до Финляндии, где расположен дата-центр компании», — указывает источник. В «Яндексе» заверили «Ъ», что ситуация «никак не скажется на работе и доступности сервисов компании».

Компании, непосредственно работающие с РЖД, обеспокоены ситуацией. В Санкт-Петербургском ИВЦ находится старейшая точка межоператорского обмена по Северо-Западному региону, которая используется для междугороднего и международного взаимодействия, рассказал «Ъ» гендиректор Piter-IX Николай Метлюк. «Перенести всю имеющуюся там инфраструктуру за месяц невозможно, отключение этого узла неизбежно приведет к сбоям в работе сетей», — уверен он. В Piter-IX говорят, что направили РЖД просьбу сохранить оборудование на объекте, но ответа не получили.

Соучредитель «Комфортела» Дмитрий Петров отметил, что не получал от РЖД никаких дополнительных предложений. Он согласен, что до указанной даты все провайдеры не успеют перенести сети на альтернативный узел. «Это чревато коллапсом и деградацией интернета по всей стране, поскольку данный узел связи является ключевым для магистральных операторов, по нему идет трафик по маршруту Москва—Санкт-Петербург—Финляндия», — предупреждает он.

В «Ростелекоме» тоже видят риски в сроках перевода оборудования, отметив, что попросили пролонгировать срок аренды и одновременно начали прорабатывать варианты переноса. Впрочем, существенных проблем в связи с отключением оборудования оператор не ожидает.

Обеспокоены и провайдеры, не работающие с этим узлом связи. В «Невалинке» отметили, что такие мероприятия не должны проводиться в сжатые сроки, так как это «однозначно приведет к проблемам». На демонтаж инфраструктуры требуется три-четыре месяца, так как перенос узла связи нужно согласовывать с Роскомнадзором, отмечает технический директор SkyNet Константин Михалевский: «Перебои точно будут, но в масштабе страны — вряд ли».

Временные перебои и ухудшение качества связи и, как следствие, предоставления интернет-сервисов в случае резкого отключения от узла связи большого числа операторов возможны, но только в Северо-Западном регионе, допускает гендиректор «ТМТ Консалтинг» Константин Анкилов. «Вряд ли проблема продлится долго, в регионе существует несколько альтернативных точек», — напоминает он. На памяти эксперта подобных массовых переносов инфраструктуры с одного узла связи на другой не было.

<https://www.kommersant.ru/doc/3969621>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.17; МИНЭКОНОМИКИ ТРЕБУЕТ ОПЛАТУ ДО КОНЕЧНОЙ; ИНВЕСТТАРИФЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МЕНЯЮТ КОНЦЕПЦИЮ

Минэкономки готовит поправки к законопроекту об инвесттарифах для железных дорог: в частности, грузоотправители получают гарантии вывоза продукции, только если их проект увеличит пропускную способность на всем пути следования груза. Этот документ, как и параллельно разрабатываемые Минтрансом предложения о введении take-or-pay на железных дорогах, уже критиковали участники рынка за нарушение принципа недискриминационного доступа к сети общего пользования, и ФАС просит обсудить документы заново.

Минэкономки готовит скорректированную версию проекта постановления правительства об инвесттарифах в железнодорожной отрасли. Как пояснили «Ъ» в министерстве, в доработанной редакции подчеркнуто, что установление инвесттарифов инициируется пользователями, которые хотят увеличить объемы перевозок сверх уровня, запланированного в долгосрочной программе развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года. ДПР сбалансирована, дополнение равновесие нарушит, но в ближайшие шесть лет могут появиться важные проекты, которые придется финансировать. Постановление создает такой механизм и на объекты ДПР не распространяется.

Проект, опубликованный в апреле, предполагает, что грузоотправитель заключает с ОАО РЖД долгосрочный договор на транспортировку с оговоренными тарифами: они содержат в себе надбавку, если стройка финансируется за счет тарифной выручки перевозчика, или скидку, если за счет инвестора. Новые проекты не должны быть убыточными, обладать сроком окупаемости не более 20 лет и внутренней нормой доходности не ниже 10%, пояснили «Ъ» в министерстве.

Таким образом, если проект наращивания грузопотока прибыльный, как, например, в случае металлургических грузов, относящихся к наиболее дорогому, третьему тарифному классу, инвестору не нужно будет ничего доплачивать. Но если параметры окупаемости при базовом уровне тарифов не могут быть достигнуты, что характерно для массовых низкодоходных грузов, будет применяться надбавка. То есть крупные капзатраты на подобный проект не приведут к отрицательной рентабельности и усилению перекрестного субсидирования, поясняют в Минэкономки. Выгодоприобретатель от инвесттарифа предполагается только один: тот, с кем заключен долгосрочный договор. При этом если инвестпроект создает сквозные пропускные мощности до пункта назначения, грузоотправитель получит гарантии вывоза своего объема.

Параллельно Минтранс готовит законопроект о введении take-or-pay на железной дороге, он тоже предусматривает, хотя и на других основаниях, возможность приоритетного доступа к услугам ОАО РЖД для грузоотправителей. В Минтрансе сообщили «Ъ», что согласовали проект постановления об инвесттарифах и что оно и законопроект о take-or-pay дополняют друг друга.

Оба документа уже подвергались активной критике. ФАС направила длинный перечень вопросов к положению об инвесттарифах, равно как и к законопроекту о take-or-pay, призвав провести широкое обсуждение с Советом потребителей ОАО РЖД, Союзом операторов железнодорожного транспорта и РСПП. В ФАС подчеркнули, что не заняли отрицательную позицию, а задали вопросы, ответы на которые ждут от разработчиков. «В рамках действующего законодательства ведомство установило инвестиционные тарифы в отношении Московского центрального кольца,— пояснили «Ъ» в ФАС.— В связи с этим целесообразность принятия нового акта нуждается в аргументации». Что касается take-or-pay, ранее ФАС интересовалась, как именно предлагается обеспечить отсутствие дискриминации других грузоотправителей и предотвратить навязывание невыгодных условий.

Совет потребителей в своем апрельском отзыве отмечал неясности ключевых механизмов проекта об инвесттарифах: так, если проект строится частным инвестором, а потом

передается на баланс ОАО РЖД, сделать это можно только через договор дарения, что с учетом уплаты НДС и налога на прибыль увеличит его стоимость на 40%. По мнению совета, в проекте не сформулированы правила разделения проектов на финансируемые за счет инвестнадбавки и за счет обычной тарифной выручки и в целом введение такого механизма снижает мотивацию ОАО РЖД повышать провозную способность на отдельных участках сети.

По мнению председателя экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, постановление об инвесттарифах нуждается в доработке в части приоритетного доступа: «К примеру, грузовладелец вкладывает несколько миллиардов рублей в реконструкцию своей станции в Абакане и получает приоритетный доступ на всем участке пути до Владивостока, что ставит его в приоритетное положение перед другими грузоотправителями».

<https://www.kommersant.ru/doc/3969614>

ИЗВЕСТИЯ; КОЛЕНЦОВА ОЛЬГА; 2019.05.17; СОЮЗ КОМПОЗИТОВ: МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ АВИАЦИИ ПОВЫШЕНА В ДВА РАЗА; НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ И ДЛИТЕЛЬНОСТЬ НАХОЖДЕНИЯ В ВОЗДУХЕ НЕБОЛЬШИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Новая модель роторно-поршневого двигателя (РПД), созданного российскими учеными, по мощности в два раза превышает все подобные устройства. Двигатель позволит повысить грузоподъемность небольших летательных аппаратов — как беспилотных, так и управляемых. Установка таких РПД возможна на уже существующие машины без модернизации конструкции. Зарубежных аналогов устройству нет. Проект поддержан Фондом перспективных исследований.

РПД был изобретен еще в 1950-х годах. Он весит в полтора-два раза меньше, чем обычный поршневой двигатель с такой же мощностью. И в этом его преимущество. А недостатком до недавнего времени была быстрая изнашиваемость в силу особенностей конструкции.

Ученые из Центрального института авиационного моторостроения им. П.И. Баранова решили проблему, создав РПД на основе материалов нового поколения — интеркерамоматричных и металлокерамоматричных композитов. Работа велась в рамках совместного проекта Фонда перспективных исследований и Института им. П.И. Баранова. — Композиты были применены в разных элементах двигателя, — рассказывает руководитель проекта Фонда перспективных исследований Сергей Маркин. — Согласно результатам испытаний, износ этих элементов пренебрежительно мал. Все они сохранили свою работоспособность, подтвердив возможность и перспективность применения композиционных материалов для изготовления наиболее нагруженных и проблемных элементов РПД.

Помимо применения композитов, в новой модели использованы и другие инновационные технические решения. В частности, в двигателе есть специально разработанная для РПД система турбонаддува с охлаждением воздуха. Это благотворно влияет на долговечность и надежность устройства. Часть элементов системы турбонаддува изготовлена с помощью технологий 3D-печати с применением отечественного сырья. Также практически с нуля разработана электронная система управления двигателем.

Благодаря всем этим решениям удалось примерно вдвое повысить мощность двигателя по сравнению с ранее разрабатывавшимися в России РПД.

Однако мощность — не единственная важная характеристика двигателя. Одним из значимых параметров является экономичный расход топлива. По сообщению разработчиков, удельный расход топлива на созданном РПД не превышает 217 г на лошадиную силу в час (по расчетам «Известий», это 295 г на 1 кВт).

— Для лучших современных поршневых двигателей примерно той же мощности расход топлива составляет 200 г на 1 кВт вырабатываемой мощности, и тут даже новый РПД им

явно проигрывает, — поясняет заведующий кафедрой поршневых двигателей МГТУ им. Н.Э. Баумана Владимир Марков. — Зато несомненное преимущество роторного двигателя перед поршневым в размерах — он в два-три раза компактнее. Однако это превосходство частично нивелируется необходимостью установки на самолет с РПД топливного бака большего размера.

Пока разработчики планируют применять созданные небольшие РПД для легкой авиации — как беспилотников, так и управляемых аппаратов. РПД в составе гибридных силовых установок с двумя видами двигателей можно будет использовать как на гражданских, так и на военных летательных аппаратах. По сообщению разработчиков, примененные технические решения позволят повысить грузоподъемность летательных аппаратов. Важно, что установка таких двигателей возможна на уже существующие машины без модернизации конструкции и задействованных в работе самолета систем.

— Действительно, роторно-поршневые двигатели по сравнению с поршневыми обладают рядом преимуществ, — рассказал эксперт в области беспилотных систем Денис Федутинов. — Среди них, к примеру, высокая удельная мощность и меньшие вибрации и габариты, а в целом — большая простота конструкции. Если разработчикам удастся достичь таких же хороших результатов по расходу топлива и ресурсу РПД, как и у обычных поршневых, то это сделает данный двигатель востребованным на рынке для использования на БПЛА.

В конце февраля 2019 года опытный образец успешно прошел испытания по определению технических характеристик. По мнению разработчиков, создание отечественного РПД с высоким ресурсом и надежностью может послужить серьезным стимулом для развития в России авиации общего назначения и содействовать восстановлению отечественного двигателестроительного сектора.

<https://iz.ru/870801/kolentcova-olga-sergeevna/soiuz-kompozitov-moshchnost-dvigateli-dlia-aviacii-povyshena-v-dva-raza>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РЕНАТ ЗАКИЕВ, СЕРГЕЙ ПТИЧКИН, МИХАИЛ ЩЕПИН; 2019.05.16; БЕСКРЫЛЫЕ ТОЖЕ ЛЕТАЮТ; В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ HELIRUSSIA 2019

HeliRussia проводится с 2008 года, занимает первое место среди всех подобных европейских мероприятий. Она собирает ведущих создателей и эксплуатантов винтокрылых машин. Невзирая на санкции, помимо России свою продукцию в этом году в Москве представляют компании из 19 стран мира, в том числе Великобритании, США и даже далекой Австралии. А Франция демонстрирует объединенную экспозицию своих производителей под эгидой GIFAS. Всего в выставке участвуют около 250 компаний.

Надо отметить, что ведущие мировые производители вертолетов продолжают рассматривать нашу страну как основной рынок винтокрылых машин с почти неограниченным ресурсом потребления. И если бы не нынешняя политика Запада, в небе России давно стали бы привычными лучшие вертолеты, выпускаемые в США и Европе. Впрочем, производство американских вертолетов BELL 407JX уже локализовано в России на Уральском заводе гражданской авиации. А европейский AW 139 выпускает российско-итальянское совместное предприятие, один из сборочных цехов которого находится недалеко от Москвы. Презентация одной из новейших русифицированных версий AW 139 прошла в первый день работы выставки.

Весьма интересную систему спасения аварийных легких вертолетов с помощью парашютов представила итальянская фирма ZEFHIR.

На HeliRussia 2019 показано немало любопытных новинок. В частности, сверхлегкий вертолет соосной схемы R-34, созданный ОКБ «Ротор» (г. Кумертау). Он сконструирован по заданию компании «Аэроэлектромаш». По словам разработчиков, R-34 построен с применением кардинально новых и, что немаловажно, запатентованных технологий. На

сегодняшний день это самый компактный, экономичный и малошумный вертолет в мире. Создан он в инициативном порядке, но, вполне возможно, на него обратят внимание и силовые структуры. Впрочем, и в мирной сфере работа для такой машины найдется. Казанский вертолетный завод показал легкий «Ансат», насыщенный многочисленными новинками. Это и специальные боксы для перевозки новорожденных - так называемые кюезы. И оригинальные контейнеры для перевозки различных грузов, расположенные по правому и левому бортам. Грузоподъемность одной корзины - 200 кг.

Кстати, в первый день работы выставки холдинг «Вертолеты России» и авиакомпания «Полярные авиалинии» подписали соглашение на поставку семи вертолетов «Ансат». По словам гендиректора «Вертолетов России» Андрея Богинского, легкий «Ансат» - один из самых перспективных продуктов в своем классе как на отечественном, так и на зарубежном рынке.

Гендиректор «Рособоронэкспорта» Александр Михеев заявил о росте спроса в мире на ударные вертолеты. Как говорится в пресс-релизе компании, «Рособоронэкспорт» своевременно оценил параметры спроса и предлагает иностранным заказчикам наиболее современные, проверенные в реальных боевых условиях образцы - Ка-52 и Ми-28НЭ. По словам Михеева, также ожидается положительная динамика в сегменте многоцелевых вертолетов, в котором Россия представляет «Ансат» и Ка-226Т.

Последние несколько лет на выставке широко представляются беспилотные летательные аппараты. Изюминкой этого года можно считать проект беспилотного воздушного такси Bartini от международного альянса McFly.Aero. Это электрический аппарат вертикального взлета и посадки, который в финальной версии должен преодолевать 150 км и достигать скорости 300 километров в час.

Заряда аккумулятора должно хватать не менее чем на 30 минут полета. Сейчас компания на базе инжинирингового центра «Кинетика» в МИСиС собирает прототип беспилотника.

Под эгидой Министерства промышленности и торговли РФ в рамках работы выставки пройдет фестиваль «От винта!», который покажет молодежные разработки беспилотных летательных аппаратов. В нем участвуют конструкторы в возрасте от двенадцати лет.

<https://rg.ru/2019/05/16/v-moskve-otkrylas-mezhdunarodnaia-vystavka-vertoletnoj-industrii.html>

РБК; 2019.05.16; РОСАВИАЦИЯ ЗАПРОСИЛА У МАК ДАННЫЕ ОБ ИСПЫТАНИЯХ SUKHOI SUPERJET

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) запросило в Межгосударственном авиационном комитете (МАК) данные о сертификационных испытаниях лайнера Sukhoi Superjet. Об этом сообщил РБК представитель ведомства.

«Росавиация подтверждает, что в МАК направлен запрос незамедлительно представить в ведомство исчерпывающую документацию по результатам сертификационных испытаний самолета RRJ-95 (название Sukhoi Superjet 100, SSJ100 лайнер получил в 2006 году. — РБК), а также и первичную сертификацию самолета данного типа в предыдущие годы», — сказал собеседник РБК.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cdd887f9a79471e7aed55ad>

КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.05.16; РОСАВИАЦИЯ НЕ СПРАВИЛАСЬ С СЕРТИФИКАЦИЕЙ; КАКИЕ УЯЗВИМЫЕ МЕСТА ОСТАЮТСЯ В ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ

Больше 400 самолетов российских авиакомпаний имеют несертифицированные изменения конструкции. Таковы результаты проверки деятельности Росавиации, сообщает РБК. Кроме того, Генпрокуратура и ФСБ нашли нарушения, связанные с конфликтом интересов и даже фальсификацией документов. Проверка была проведена в конце апреля, то есть до катастрофы Superjet 100 в Шереметьево, в которой погибли более 40 человек. В СМИ продолжают обсуждать причины аварии, и все больше вопросов возникает к качеству

подготовки летного состава. «Ъ FM» обсудил с пилотами особенности их тренировок, а также, во сколько эта подготовка обходится авиакомпаниям. Подробности - у Петра Пархоменко.

После удара молнии, который оставил на носу лайнера характерную закопченную отметину, электроснабжение самолета было переведено на аккумуляторные батареи: включился прямой режим управления, так называемый direct mode, и экипаж стал заходить на посадку, предупредив диспетчеров, что угрозы жизни пассажиров нет. Однако самолет перелетел точку, в которой должен был коснуться земли, увеличил скорость и резко опустил нос, после чего борт ударился о землю, и вместо того чтобы уйти на второй круг, пилоты продолжили попытки остановить машину. Проблема в том, что полеты в этом самом direct mode экипаж почти не отрабатывает, говорит летчик-инструктор Андрей Красноперов.

Почему у пилотов так мало практики в условиях, когда автоматика отключена? Опытные летчики, опрошенные «Ъ FM», считают, что причина в экономии перевозчиков. Автоматический режим проведет лайнер по оптимальной траектории, в прямом же режиме управления пилоты могут отклониться от курса. На большой дистанции лишние маневры могут серьезно увеличить расход топлива, говорит бывший капитан воздушного судна авиакомпании «Россия» Олег Серов: «Одна из лучших авиакомпаний по прибыли, по сервису, умеет считать деньги, хорошо считает. Есть такие пилоты, которые проведут не хуже, чем ведет электроника. Это зависит от опыта человека, а раз у него нет опыта, значит, он будет шарахаться - вверх, вниз, туда-сюда. Вот эти отклонения от эталона будут сопряжены с дополнительными расходами».

Отдельная статья расходов - это исключительно тренировки. «Ъ FM» спросил у старшего пилота-инструктора авиакомпании «Регион-Авиа» Алексея Базеева, сколько может стоить тренировочный полет и сеанс практики на симуляторе: «Сертифицированный тренажер, который передает 98% реалий, стоит столько же, сколько реальный самолет - \$25-30 млн. За тренировку, допустим, в «Ле-Бурже» в начале 2000-х брали \$800 за сеанс. Что касается топлива, тонна стоит \$22-23, а то и \$30 тыс. Ее хватает минут на 15-20, а плюс обслуживание и диспетчерская служба, сопровождение навигационное штурманское. Так что это одни убытки».

Как говорят источники «Ъ», к трагедии привел именно опасный маневр, который пытались выполнить пилоты при посадке. Сейчас следствие пытается выяснить, кто именно принял решение резко пикировать к земле и выравнивать самолет перед самым касанием. Впрочем, в день катастрофы журналистам удалось связаться с командиром сгоревшего самолета, Денисом Евдокимовым, и тот настаивал, что все разработанные для подобных случаев регламенты были соблюдены.

Ранее официальные представители Минтранса уже заявили, что не видят оснований для приостановки полетов лайнеров Sukhoi Superjet 100. А глава ведомства **Евгений Дитрих** предположил, что предварительная версия отчета следователей может появиться через два-три месяца. В свою очередь, авиакомпания «Аэрофлот», которой принадлежал сгоревший борт, отказалась от комментариев до завершения расследования.

<https://www.kommersant.ru/doc/3969211>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.05.16; ЖИРИНОВСКИЙ СЧИТАЕТ, ЧТО ИСТОЧНИК ПРОБЛЕМ С САМОЛЕТАМИ СЛЕДУЕТ ИСКАТЬ В ПРОШЛОМ

Председатель ЛДПР Владимир Жириновский, комментируя трагедию с самолетом Superjet в Шереметьеве, считает, что истоки проблем с отечественным самолетостроением надо искать в прошлом.

"В отечественном авиапроме до сих пор проблемы. В них виновата советская власть. После октябрьского переворота лучшие инженеры уничтожались, их выгоняли из страны.

А тех, кто остался, десятилетиями преследовали из-за мелочных политических соображений», - заявил он.

Парламентарий привел пример. «После смерти Сталина злопыхателям удалось отправить на пенсию очень талантливого конструктора авиадвигателей Никулина. На его моторах летали лучшие самолеты СССР. Сталин его берег, но Хрущев назло убирает - как сталинского любимчика. Расправа с лучшими кадрами из-за того, что их возвысил Сталин. Поступок настоящего недалекого человека. И беда для страны! Из-за такого преступного отношения к своим же гениям мы до сих пор не можем получить нормальный двигатель для самолета», - сказал Жириновский.

Тем временем на сайте Change.org собрано уже почти 200 тысяч подписей под петицией за приостановку полетов Superjet на время расследования.

Главной проблемой самолета Sukhoi Superjet 100 является плохое снабжение запчастями, заявил на пресс-конференции НСН бывший конструктор ОКБ «Сухой» Вадим Лукашевич. По словам авиаэксперта, для наиболее быстрого прохождения самолетом SSJ-100 процедуры международной сертификации было принято решение о максимальном использовании зарубежных комплектующих.

По этой же причине несколько месяцев назад спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко жестко раскритиковала Sukhoi Superjet: «Мы же великая авиационная страна. Нельзя разработать региональный самолет? Этот Sukhoi Superjet 100 сделали. Ну кому он нужен? ...Самолет на самом деле на 80 процентов, если не больше, зарубежный. И чего мы достигли? А денег сколько закачено. Где эффективность, где самолеты?» - сказала Матвиенко на встрече с главой Минтранса **Евгением Дитрихом**.

<https://www.pnp.ru/economics/zhirinovskiy-schitaet-cto-istochnik-problem-s-samolyotami-sleduet-iskat-v-proshlom.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КУСТОВ АРСЕНИЙ; 2019.05.16; РОСАВИАЦИЯ МОЖЕТ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКУ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА»

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) может порекомендовать Росавиации начать проверку качества подготовки пилотов авиакомпании «Аэрофлот» после катастрофы SSJ-100 в Шереметьеве, сообщил РИА «Новости» знакомый с ходом расследования трагедии источник.

По его словам, в четверг будет готов предварительный доклад об обстоятельствах катастрофы с рекомендациями Росавиации, пройдет проверка параметров режима ручного управления SSJ-100, включая возможность удара молнией.

Ранее глава Минтранса **Евгений Дитрих** сообщил о возможности опубликования МАКом предварительных итогов расследования в течение двух-трех месяцев, а полный доклад - в срок до года.

Комментируя трагедию, глава ЛДПР Владимир Жириновский заявил, что истоки катастрофы и проблем с российским самолетостроением стоит искать в советском прошлом, когда инженеров преследовали по политическим соображениям и изгоняли из страны. На сайте электронных петиций Change.org собрано уже около 200 тысяч подписей под предложением о приостановке полетов SSJ-100 на время расследования.

Следовавший из Москвы в Мурманск авиалайнер SSJ-100 (Sukhoi Superjet 100) компании «Аэрофлот» 5 мая совершил аварийную посадку в Шереметьеве и загорелся. На борту воздушного судна находились 73 пассажира и пять членов экипажа, погиб 41 человек. Следственный комитет начал расследование по факту трагедии.

<https://www.pnp.ru/social/rosaviaciya-mozhet-provesti-proverku-pilotov-aeroflota.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ПЯТИГОРСКАЯ АЛИНА; 2019.05.16; СМИ: ОДНА ИЗ ВЕРСИЙ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ - НЕДОСТАТКИ КОНСТРУКЦИИ SSJ-100

В качестве одной из версий причины аварии в Шереметьеве рассматриваются конструктивные недостатки Sukhoi Superjet 100, сообщает РИА «Новости» со ссылкой на источник, близкий к расследованию.

"Одной из версий рассматривается вопрос конструктивных недостатков самолета», - указал собеседник агентства.

Он отметил, что при посадке SSJ-100 в аэропорту сломались шасси, что привело к повреждению топливных баков, утечке керосина и воспламенению. Это может быть связано с просчетом при проектировании воздушного судна.

В среду глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев сообщил, что планируется пригласить главу Минтранса **Евгения Дитриха** на закрытое заседание комитета по вопросу эксплуатации самолетов Sukhoi Superjet 100 после расследования аварии в Шереметьеве.

Также на заседание также могут пригласить других представителей ведомства и глав некоторых авиакомпаний. Москвичев указал, что необходимо провести серьезный разговор. Он отметил, что в Комитет по транспорту и строительству поступают соответствующие обращения. Парламентарий также добавил, что Superjet два-три раза в неделю возвращается с полными топливными баками.

Пятого мая самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Аэрофлот», следовавший из Москвы в Мурманск, экстренно вернулся в Шереметьево из-за технических неполадок и совершил жесткую посадку, в результате чего у него подломились стойки шасси, и произошло возгорание двигателей. В результате катастрофы погиб 41 человек из 78, находившихся на борту.

<https://www.pnp.ru/incident/smi-odna-iz-versiy-katastrofy-v-sheremeteve-nedostatki-konstrukcii-ssj-100.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, КОКОРЕВА МАРИЯ, СЕРКОВ ДМИТРИЙ; 2019.05.16; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ СГОРЕВШЕГО SUPERJET

Пилоты сгоревшего в Шереметьево SSJ-100 регулярно проходили подготовку по управлению самолетом в ручном режиме, заявили РБК в «Аэрофлоте». Ранее следствие и МАК решили проверить качество подготовки летчиков

Как «Аэрофлот» готовил пилотов сгоревшего Superjet

Подготовка пилотов Дениса Евдокимова и Максима Кузнецова, осуществлявших полет на Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), загоревшемся при посадке в московском аэропорту Шереметьево 5 мая, включала «регулярную отработку полетов в ручном режиме». Об этом говорится в ответе представителя «Аэрофлота» на запрос РБК.

"Более того, программа переподготовки на воздушном судне SSJ100 построена таким образом, что прежде всего отрабатываются навыки по управлению воздушным судном в режиме Direct Mode (ручной режим. - РБК)», - подчеркнул представитель компании. По его словам, с 2011 года, когда «Аэрофлот» получил первые SSJ, до середины 2018 года все посадки таких самолетов выполнялись «только в ручном режиме», но при работающих компьютерах управления. Это связано с тем, что допуск к выполнению автоматических посадок на Superjet был получен лишь в прошлом году. «Но и после получения данного допуска подавляющее большинство посадок по-прежнему выполняется в ручном режиме. Таким образом, предположение, что у пилотов SSJ 100 недостаточно практического опыта пилотирования в ручном режиме, не соответствует действительности», - заключил собеседник РБК.

SSJ100, которым управляли Евдокимов и Кузнецов, направлялся из Москвы в Мурманск, но через несколько минут после вылета запросил экстренную посадку в Шереметьево, так

как в него попала молния, прервалась радиосвязь и самолет перешел в Direct Mode. В ходе жесткой посадки самолет ударился о взлетно-посадочную полосу, начался пожар, погиб 41 человек - 40 пассажиров и бортпроводник.

Как сообщали ранее РБК собеседники, знакомые с ходом расследования, по итогам допросов следователи сделали вывод об ошибках экипажа: после приземления пилоты не выключили двигатели. Кроме того, в кабине было открыто окно, что могло косвенно повлиять на распространение огня. Перед самым приземлением летчики совершили опасный и неоправданный маневр, добавляли источники «Коммерсанта»: они резко увеличили обороты двигателей и одновременно опустили нос самолета, чтобы прижать его к полосе, точку приземления на которой они пролетели.

По регламенту «Аэрофлота» все пилоты компании регулярно тренируются и проходят проверку навыков техники пилотирования на современном полнопилотажном тренажере, который позволяет отрабатывать технологию действий экипажа в штатных, сложных и аварийных ситуациях в режиме реального времени, подчеркивает представитель компании. Тренировки проводятся каждые полгода, в программу включена обязательная отработка действий при отказах и неисправностях, в результате которых самолет переходит в режим Direct Mode.

Средний налет командиров воздушных судов «Аэрофлота» составляет более 2 тыс. ч на самолете SSJ100, максимальный налет - 3,5 тыс. ч. Ранее представитель компании говорил РБК, что общий стаж Евдокимова составляет 6,8 тыс. ч, из них более 1,4 тыс. - на Superjet. Командиром он стал два года назад.

Как учат летать на SSJ100 в других авиакомпаниях

Летчики «ИрАэро» (в его парке восемь SSJ100) также проходят комплексную периодическую подготовку каждые полгода и в том числе практикуют ручные режимы управления самолетом Sukhoi Superjet 100 на тренажерах, сказал РБК представитель компании. Все необходимые упражнения прописаны в программе подготовки экипажа на тренажере и строго выполняются, утверждает он. По его словам, пилоты «ИрАэро» также не менее одного раз в месяц практикуют в ручном режиме посадки на таких самолетах в производственных условиях.

РБК направил запросы о тренировках управления лайнерами в ручном режиме в пресс-службу «Азимут» (у компании монофлот из девяти SSJ100), мексиканской InterJet (тоже эксплуатирует SSJ100), а также европейские авиакомпании Lufthansa, Air France (они летают на Airbus A320 - аналогах российского лайнера).

Представитель **Росавиации** перенаправил запрос РБК в «Аэрофлот» и производителю SSJ100 - «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), входящие в Объединенную авиастроительную корпорацию. «Все необходимые документы для организации правильного процесса подготовки летного состава, предусмотренные международными стандартами, со стороны производителя предоставляются в полном объеме всем эксплуатантам SSJ100. Мы всегда оказываем нашим клиентам полную поддержку», - сообщили РБК в пресс-службе ГСС.

Выводы следствия

Межгосударственный авиационный комитет (МАК), расследующий причины авиакатастрофы SSJ100 в Шереметьево, вероятно, будет рекомендовать **Росавиации** проверить качество подготовки пилотов «Аэрофлота», а также характеристики режима ручного управления SSJ100, сообщило в четверг, 16 мая, агентство «РИА Новости» со ссылкой на источник. По данным собеседника агентства, также будут проверены характеристики режима ручного управления SSJ100, в том числе в случае удара молнии.

По предварительным данным Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, пилоты Sukhoi Superjet 100, сгоревшего 5 мая в Шереметьево, не были подготовлены в полном объеме, в том числе к управлению самолетом в ручном режиме Direct Mode, сказал РБК источник, знакомый с ходом расследования. «Основные ошибки, которые они

допустили, - это зашли в грозовой очаг, не включили сигнал бедствия, не выработали топливо», - заметил он.

Помимо недостаточной квалификации пилотов среди основных версий авиакатастрофы Следственный комитет еще 6 мая называл техническую неисправность самолета, неблагоприятные метеоусловия, а также недостаточную квалификацию пилотов.

<https://www.rbc.ru/society/16/05/2019/5cdbe4809a7947fc31ed2619>

ИА МОСКВА; 2019.05.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ С 1 ПО 12 МАЯ ВЫРОС НА 19% - ДО 3,32 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток аэропортов Московского авиаузла с 1 мая по 12 мая 2019 г. составил 3,32 млн пассажиров, что на 19% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщили в пресс-службе **Росавиации**.

"По оперативным данным, в период майских праздников с 1 мая по 12 мая 2019 г. пассажиропоток аэропортов Московского авиаузла составил 3,32 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 19%", - говорится в сообщении.

Как уточняется, аэропорт Шереметьево обслужил 1,56 млн пассажиров, что на 18% превышает показатель за аналогичный период прошлого года; аэропорт Внуково - 839 тыс. пассажиров (рост на 31%); аэропорт Домодедово - 977 тыс. пассажиров (рост на 5%).

Отмечается, что в период майских праздников с 1 мая по 12 мая российские авиаперевозчики выполнили более 3,1 тыс. чартерных рейсов, что на 34% выше показателя за аналогичный период 2018 г.

"По информации ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в период 1-12 мая 2019 г. российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 55,8 тыс. полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 5,2% (оперативные данные)», - добавили в **Росавиации**.

<https://www.mskagency.ru/materials/2890082>

ТАСС; 2019.05.16; ПАССАЖИРЫ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» СМОГУТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕННЫЕ РЕЙСЫ ВО ФРАНЦИЮ

Авиакомпания «Уральские авиалинии», которая прекращает полеты из московского аэропорта Жуковский в Париж и Ниццу с 18 мая, предлагает пассажирам вернуть деньги за купленные билеты или улететь во Францию другими рейсами, сообщила в четверг ТАСС пресс-секретарь компании.

"Авиакомпания предлагает варианты: возврат авиабилетов, пересадка пассажиров на рейсы других авиакомпаний или вылет по маршруту Жуковский - Прага - Париж в соответствии с соглашением между «Уральскими авиалиниями» и «Чешскими авиалиниями». В случае вынужденной пересадки из-за отмены рейсов пассажиры ничего не доплачивают за свой перелет», - сказала пресс-секретарь.

"Уральские авиалинии» прекращают полеты из аэропорта Жуковский в Париж и Ниццу из-за того, что российские авиационные власти не смогли договориться с французскими коллегами о выполнении рейсов. С российской стороны «Уральские авиалинии» получили допуски на регулярные полеты из Жуковского в Париж и Ниццу в ноябре 2018 года и феврале 2019 года соответственно.

На основании выданных допусков авиакомпания сформировала расписание и открыла продажу билетов. Однако в апреле авиационные власти Франции отказали авиакомпании в полетах на том основании, что они рассматривают аэропорт Жуковский как четвертый аэропорт Москвы, а полеты между Францией и Москвой жестко регламентированы межправительственными соглашениями.

В конце апреля самолет «Уральских авиалиний», который выполнял первый рейс из Жуковского в Париж, совершил вынужденную посадку в Калуге. Полет был продолжен

после того, как авиакомпания получила на него однократное разрешение от властей Франции.

"Уральские авиалинии" являются одной из крупнейших российских авиакомпаний. По итогам прошлого года компания перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6438495>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Uralskie-avialinii-otkazalis-ot-reisov-iz-ZHukovskogo-vo-Frantsiyu-2019-05-16/>

ТАСС; 2019.05.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ

Госдума приняла в первом чтении законопроект, устанавливающий бессрочно НДС в размере 0% для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне московского авиаузла. Документ был инициирован правительством РФ.

В настоящее время в соответствии с Налоговым кодексом обложение НДС операций по реализации услуг по внутренним авиаперевозкам пассажиров и багажа до 1 января 2021 года производится по ставке в размере 10%. Исключением являются операции, облагаемые до 1 января 2025 года по ставке НДС в размере 0%. К таким исключениям относятся услуги внутренних авиаперевозок пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположен в Крыму, Калининградской области и Дальневосточном федеральном округе.

Законопроектом предлагается установить бессрочно НДС в размере 0% для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне Москвы. В отношении маршрутов, у которых пункт отправления, назначения или промежуточные пункты перевозки расположены в московских аэропортах, режим налогообложения по ставке НДС в размере 10% сохраняется.

В то же время принятые ранее решения в отношении авиаперевозок из Крыма, Калининградской области, Дальневосточного федерального округа и обратно по налоговой ставке НДС 0% - в том числе в Москву и из Москвы - остаются в силе.

"Законопроект обеспечит налоговое стимулирование расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, а также развитие региональной авиационной транспортной инфраструктуры и снижение нагрузки на Московский авиационный узел», - говорится в пояснительной записке.

Принятие законопроекта приведет к выпадающим доходам федерального бюджета, указывают в правительстве. «В то же время ожидается, что суммарный бюджетный эффект от поступлений налоговых отчислений в бюджетную систему в 2019-2030 годах превысит размер выпадающих доходов благодаря развитию региональных воздушных перевозок и смежных сфер экономической активности», - отмечается в сопроводительных материалах к документу.

<https://tass.ru/ekonomika/6437830>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/16/za-polety-v-obhod-moskvyy-ne-vozmuet-nds.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА СОГЛАСОВАЛ ПОДХОД К ХЕДЖИРОВАНИЮ ТОПЛИВНЫХ РИСКОВ

Совет директоров «Аэрофлота» на заседании в четверг согласовал подход к хеджированию топливных рисков.

"Принято решение согласовать подход к хеджированию топливных ценовых рисков на ежегодной основе с целью снижения риска, а также защиты бюджета при наличии подходящих рыночных условий», - говорится в сообщении компании.

Ранее о возможности хеджирования рисков из-за роста цен на авиакеросин, нестабильности курсов валют и политической ситуации в Венесуэле говорил глава «Аэрофлота» Виталий Савельев.

В 2018 году чистая прибыль «Аэрофлота» по МСФО составила 5,7 млрд руб., что оказалось на 75% меньше показателя 2017 года. Основными причинами падения прибыли компания называла «беспрецедентный высокий рост» стоимости топлива и девальвацию рубля.