



Ежедневный мониторинг СМИ

24 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.05.23; "АЭРОФЛОТ" ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ВОЛГОГРАДА В СОЧИ В ОБХОД МОСКВЫ	4
ТАСС; 2019.05.23; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 125 МЛН РУБЛЕЙ НА СУБСИДИИ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ В 2019 ГОДУ	4
КУБАНЬ 24; 2019.05.23; ВЕНИАМИН КОНДРАТЬЕВ ПРОВЕЛ РАБОЧИЙ ДЕНЬ В МОСКВЕ	5
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.05.23; И ДОВЕЗЕТ, И РАССКАЖЕТ ...	5
ТАСС; 2019.05.23; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ФОТОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О БЕССРОЧНОМ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ	8
ПРАЙМ; 2019.05.23; ИНВЕСТСБОР ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПРИВЛЕЧЕТ НА РАЗВИТИЕ ПОРТОВ 7-8 МЛРД РУБ В ГОД - МИНТРАНС РФ	8
ПРАЙМ; 2019.05.24; ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНССИБА ВДВОЕ СОКРАТИТ ДЛЯ ЯПОНИИ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ - МИНТРАНС РОССИИ	9
ТАСС; 2019.05.24; РФ И ЯПОНИЯ ОБСУЖДАЮТ УПРОЩЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ТОВАРОВ - МИНТРАНС	9
ТАСС; 2019.05.23; РФ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ЗАПАДОМ О СНЯТИИ ОГРАНИЧЕНИЙ С ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ - МИНТРАНС	10
ТАСС; 2019.05.23; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ КВОТУ АВИАКОМПАНИЙ НА ПРИЕМ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ В ДВА РАЗА	10
РИАМО; 2019.05.23; НА ЦКАД ПОЯВИТСЯ РАЗВЯЗКА К ТРАССЕ М□11 МОСКВА - САНКТ□ПЕТЕРБУРГ	11
ИА ТАТАР ИНФОРМ; 2019.05.23; МИННИХАНОВ ОБСУДИЛ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ МИНТРАНСА РФ И ГК "АВТОДОР" РАЗВИТИЕ ДОРОГ В ТАТАРСТАНЕ	11
ТАСС; 2019.05.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ФИНАНСИРОВАНИИ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ	12
ТАСС; 2019.05.23; ШУМОВАЯ РАЗМЕТКА БУДЕТ УСТАНОВЛЕНА НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	12
ПРАЙМ; 2019.05.23; ЭСТОНИЯ НАДЕЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ТАЛЛИН - ПЕТЕРБУРГ	13
ТАСС; 2019.05.23; УЧЕННЫЕ РФ И БЕЛОРУССИИ ДОЛЖНЫ КООРДИНИРОВАТЬ ПРОЕКТ МАГИСТРАЛИ "ЕВРАЗИЯ" - ЧИНОВНИК	14
ТАСС; 2019.05.24; РЖД ПРОВОДЯТ В ТОКИО ФОРУМ "ТРАНССИБ ДЛЯ ЯПОНИИ"	14
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ОБЩИЙ ОБЪЕМ "ГРЯЗНОЙ" НЕФТИ ИЗ БЕЛОРУССИИ, ПОСТАВЛЕННОЙ ПО Ж/Д В НОВОРОССИЙСК, МОЖЕТ СОСТАВЛЯТЬ 500 ТЫС. Т - ИСТОЧНИК	15
ТАСС; 2019.05.24; REUTERS: САМОЛЕТЫ BOEING 737 MAX МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В США К КОНЦУ ИЮНЯ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; САМОЛЕТЫ BOEING-737 MAX СМОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ ЛИШЬ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ - FAA	16

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПРОЕКТ "ТРАНСМАШХОЛДИНГА" ПО РАЗВИТИЮ ДЕПО В АРГЕНТИНЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ ЛОКАЛИЗАЦИЮ ПОСТАВЩИКОВ	16
ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.05.24; НУЛЕВОЙ СТИМУЛ: АРКТИКЕ НУЖНА ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВА; ЭКСПЕРТЫ РАСКРИТИКОВАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ О СОДЕЙСТВИИ ИНВЕСТИЦИЯМ В ОСВОЕНИЕ КРАЙНЕГО СЕВЕРА	17
ТАСС; 2019.05.23; ГРАНТЫ РЕГИОНАМ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ КРП ПО НАЦПРОЕКТАМ УВЕЛИЧЕНЫ ДО 50 МЛРД РУБ. - МИНФИН РФ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; В СИСТЕМУ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ РЕГИОНОВ НУЖНО ВКЛЮЧИТЬ ОЦЕНКУ ВЫПОЛНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ - МЕДВЕДЕВ	20
ИНТЕРФАКС ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.05.23; РОСТУРИЗМ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИНИЦИАТИВУ ВЛАСТЕЙ ПРИМОРЬЯ О ПРОДЛЕНИИ СРОКА ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ ДО 14 ДНЕЙ	20
ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.05.23; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ВЫДАЧА ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ ИНОСТРАННЫМ ТУРИСТАМ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ЗЕРНОВОЙ СОЮЗ ОТМЕЧАЕТ "ЭСКАЛАЦИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО ДАВЛЕНИЯ" НА ЗЕРНОВУЮ ОТРАСЛЬ РФ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ I ЭТАПА АНОДНОЙ ФАБРИКИ РУСАЛА В ТАЙШЕТЕ МОЩНОСТЬЮ 225 ТЫС. Т	22
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; МИНСЕЛЬХОЗ ЗА РАСШИРЕНИЕ СВОИХ ПОЛНОМОЧИЙ В СВЯЗИ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ГОСПРОГРАММЫ ПО СЕЛЬСКИМ ТЕРРИТОРИЯМ.....	22
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.23; ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ИНИЦИАТИВА	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.23; РЕАЛИЗУЮТ ИНВЕСТПРОЕКТ	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.23; В ОГНЕННОЙ ЗАПАДНЕ	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.05.23; МОБИЛЬНОСТЬ КАК УСЛУГА	27
ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.05.23; ВСЕХ МОРСКИХ ПУТЕЙ НАЧАЛО.....	29
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.05.24; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ПОТРЕБУЕТ ЕЩЕ 80 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТА СУММА НУЖНА ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОСТА, КОГДА ОН БУДЕТ ПОСТРОЕН	33
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.05.23; ЧТО МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ В ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ДЕТЕЙ ЭТИМ ЛЕТОМ?	34
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ УЧАСТКА ТРАССЫ "СКАНДИНАВИЯ"	35
ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.05.23; ЗИНИЧЕВ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НА ПЛАТНЫХ МАГИСТРАЛЯХ СПЕЦИАЛЬНЫМ КОМИССАРАМ.....	35
ПРАЙМ; 2019.05.24; ОБРАЗЦЫ ИННОВАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДСТАВЯТ НА ФЕСТИВАЛЕ SPBTRANSPORTFEST В ПЕТЕРБУРГЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РОГОЗИН РАССКАЗАЛ О РАКЕТНОМ "ПРОИСХОЖДЕНИИ" РОССИЙСКИХ ТРАМВАЕВ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ Ж/Д ЛИНИИ В ТУВЕ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНА ВДВОЕ, ДО 27 МЛН Т	37
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; "РЖД ЛОГИСТИКА" И FESCO В ИЮНЕ ЗАПУСТЯТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ ЯПОНИИ В ЕС ЧЕРЕЗ РФ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ СОКРАЩАТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА.....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД В АВГУСТЕ ЗАПУСТЯТ "ЛАСТОЧКУ" НА МАРШРУТЕ АНАПА - НОВОРОССИЙСК	39
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД ЗАПУСТЯТ УСЛУГУ ПРОКАТА ВЕЛОСИПЕДОВ ОТ Ж/Д ВОКЗАЛОВ, ТЕСТИРУЮТ ДВА МАРШРУТА ПОД ПЕТЕРБУРГОМ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В НОВЫХ И СТАРЫХ ПЛАЦКАРТНЫХ ВАГОНАХ ОТЛИЧАТЬСЯ НЕ БУДЕТ - РЖД.....	39

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПАССАЖИРСКАЯ "ДОЧКА" РЖД ПРЕДОСТАВИТ В ИЮНЕ-ИЮЛЕ 20% СКИДКИ МНОГОДЕТНЫМ СЕМЬЯМ НА ПРОЕЗД В КУПЕ ..	40
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД ДАЛИ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ СТАЛЬНОЙ ЗАГОТОВКИ МЕЖДУ СТАНЦИЯМИ ВБЛИЗИ ЗАВОДОВ МЕТАЛЛОИНВЕСТА И ОМК	40
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД ДАЛИ СКИДКУ НА ОТПРАВКУ ДТ СО СТАНЦИИ ВБЛИЗИ ОРСКОГО НПЗ В НАПРАВЛЕНИИ ГПС ПОД ВОЛГОГРАДОМ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД В ДЕКАБРЕ ПРЕДСТАВЯТ ОБНОВЛЁННЫЙ ИНТЕРЬЕР ПОЕЗДОВ "САПСАН"	41
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД К 2023Г ОСНАСТЯТ КОНДИЦИОНЕРАМИ ВСЕ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ НА ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ.....	41
ТАСС; 2019.05.23; EVRAZ ПЛАНИРУЕТ СОХРАНИТЬ ПОСТАВКИ РЕЛЬСОВ РЖД НА УРОВНЕ 2018 ГОДА	42
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; МЕЧЕЛ СОКРАТИЛ ДОБЫЧУ УГЛЯ В I КВ. НА 19% ИЗ-ЗА ВЫСОКИХ ЗАПАСОВ, ОТГРУЗКИ НОРМАЛИЗОВАЛИСЬ	42
КОММЕРСАНТЪ # САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.05.23; ПОРТ ПРИМОРСК ПОДКЛЮЧАТ К ИНФРАСТРУКТУРЕ; РЖД МОЖЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ВЕТКУ ВЫБОРГ - ЕРМИЛОВО ДО 2025 ГОДА.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; СДС-УГОЛЬ, СТРУКТУРА БОКАРЕВА И СОИНВЕСТОР ПОРТА СУХОДОЛ ОФОРМИЛИ ДОЛИ В ПРОЕКТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА ЛАВНА - СПАРК.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; "ТОМСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ" В 2019Г ПЛАНИРУЕТ РОСТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА 20% ПРИ ДОСТАТОЧНОЙ ВОДНОСТИ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; UCL HOLDING ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 8 СУХОГРУЗОВ ВЗАМЕН ВЫБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА СУДОХОДНОГО ДИВИЗИОНА.....	45
ПРАЙМ; 2019.05.23; ВВОД ГИДРОУЗЛА БЕЛОМУТ ИЗ-ЗА БАНКРОТСТВА ГЕНПОДРЯДЧИКА СДВИНУТ НА 2020 Г - КАНАЛ МОСКВЫ	46
КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.24; АВИАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ ЛИШИЛСЯ ОСНОВАТЕЛЯ; АЛЕКСАНДР РУБЦОВ ОСТАВИЛ ВСЕ ПОСТЫ В ОТРАСЛИ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; АВИАКОМПАНИИ РФ В АПРЕЛЕ ЗАДЕРЖАЛИ 4,2% МЕЖДУНАРОДНЫХ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ДО 10 МЛРД РУБ.....	48
НОВОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ СИБИРИ; ДАВИД АЗИЗОВ; 2019.05.23; ПОЧЕМУ НОВЫЙ АЭРОПОРТ ИРКУТСКА ДО СИХ ПОР ПОКА ТОЛЬКО В ПЛАНАХ?	49
ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПРОКУРАТУРА ПРИЗНАЛА НЕЗАКОННЫМ ПРЕКРАЩЕНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПРОТИВ ГЕНДИРЕКТОРА ИЖАВИА	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.05.23; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ВАГОНОВ МЕТРО БУДЕТ ОШТРАФОВАН ЗА СБОЙ НА "СЕРОЙ" ВЕТКЕ	51

ТАСС; 2019.05.23; "АЭРОФЛОТ" ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ВОЛГОГРАДА В СОЧИ В ОБХОД МОСКВЫ

Авиакомпания "Аэрофлот" со 2 июня откроет прямой рейс Волгоград - Сочи - Волгоград в обход Москвы. Об этом говорится в сообщении перевозчика.

"На линии будут эксплуатироваться современные лайнеры Boeing 737. Ежедневные полеты между Волгоградом и Сочи будут выполняться с 2 июня по 1 октября 2019 года", - сообщает компания.

Развитие межрегиональных авиаперевозок в обход столицы позволит "Аэрофлоту" выполнить задачу, поставленную правительством Российской Федерации - повысить на треть авиационную мобильность населения страны к 2024 году, напоминают в компании.

Как сообщалось ранее, доля авиационных внутрироссийских региональных рейсов в обход Москвы должна увеличиться в 2019 году до 39%.

Согласно паспорту комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, на данный момент индекс составляет 37%. При этом в интервью ТАСС **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что в 2020 году долю таких рейсов планируется нарастить до 42%. Согласно паспорту комплексного плана, в 2021 и 2024 годах значение индекса планируется увеличить до 44% и 51,35% соответственно.

<https://tass.ru/ekonomika/6463187>

ТАСС; 2019.05.23; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 125 МЛН РУБЛЕЙ НА СУБСИДИИ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ В 2019 ГОДУ

Власти Санкт-Петербурга выделяют авиакомпаниям субсидии в размере 125,8 млн рублей на выполнение пассажирских региональных воздушных перевозок с пунктом назначения или отправления - Санкт-Петербург. Соответствующее постановление в четверг подписал врио губернатора Петербурга Александр Беглов, сообщает пресс-служба городской администрации.

"Документ определяет правила предоставления организациям воздушного транспорта субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ воздушными судами в салонах экономического класса. Общий размер бюджетных средств на предоставление субсидий на 2019 год составляет 125 млн 846 тыс. рублей", - отмечается в сообщении.

По оценкам властей Санкт-Петербурга, субсидии повысят доступность региональных авиаперевозок, снизив стоимость тарифа для авиакомпаний, работающих на маршруте протяженностью не более 1,5 тыс. км в одну сторону.

Городской аэропорт Пулково за 2018 год обслужил 18,1 млн пассажиров, что на 12,4% превышает результат 2017 года. Наибольший рост пассажиропотока отмечен на международных направлениях - за прошлый год он достиг 7,1 млн человек, что почти на 15% больше по сравнению с результатом 2017 года. На внутренних рейсах Пулково обслужил около 11 млн человек, что также выше показателя 2017 года на 10,8%. Самыми востребованными внутренними направлениями среди пассажиров Пулково стали Москва, Симферополь, Сочи, Калининград и Екатеринбург. Компания "Воздушные ворота Северной столицы", управляющая петербургским авиаузлом, планирует увеличить пассажиропоток Пулково с 18 млн человек по итогам прошлого года до 35 млн в 2039 году.

Как ранее рассказал ТАСС **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, Минтранс рассчитывает, что доля региональных рейсов в обход Москвы к концу 2019 года увеличится до 39%, а в 2020 году - до 42%. Достичь таких показателей планируется за счет развития системы региональных аэропортов, стимулирования программы субсидирования авиарейсов, а с 2020 года - мер поддержки по лизинговым ставкам на поставки российских самолетов.

<https://tass.ru/ekonomika/6465486>

КУБАНЬ 24; 2019.05.23; ВЕНИАМИН КОНДРАТЬЕВ ПРОВЕЛ РАБОЧИЙ ДЕНЬ В МОСКВЕ

Из-за плотного рабочего графика глава региона не смог лично поздравить выпускников с последним звонком, поэтому обратился к ним из столицы.

Руководитель края пожелал школьникам успешной сдачи экзаменов и достижения новых высот, ведь именно за ними сегодня - будущее края.

"Последний звонок - это завершение определенного этапа в вашей жизни. Но в то же время и приглашение в новую и интересную жизнь. Главное, чтобы вы не растерялись и не подвели себя, своих родителей и близких. Вы - будущее нашей экономики, медицины, образования. Вы - будущее жизни нашего огромного края. Вы должны верить в то, что вы нужны сегодня. Вы нужны Краснодарскому краю - ваш талант, ваша активность, неутомимость, пытливый и проникновенный ум", - сказал глава региона.

Теплые слова губернатор адресовал и учителям. Вениамин Кондратьев поблагодарил педагогический состав за преданность своей профессии.

"Я хочу также сказать слова благодарности нашим учителям, всему педагогическому составу края. За то, что вы 11 лет вкладывали и верили в своих учеников и пытались научить самому главному - получать хорошие оценки в жизни", - сказал губернатор.

В столице Вениамин Кондратьев принял участие в совещании, которое провел **министр транспорта России Евгений Дитрих**. На встрече обсудили развитие транспортной инфраструктуры Юга России. В разговоре также приняли участие глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров и первый вице-губернатор края Андрей Алексеенко.

Речь шла о ремонте и реконструкции федеральных трасс. Благодаря новой трехуровневой развязке в Геленджике удалось снизить транспортную нагрузку по направлению к Черному морю. А в начале 2019 года запущен железнодорожный обход Краснодара протяженностью 65 км.

По словам **Евгения Дитриха**, сегодня краю также важно уделять внимание дорогам регионального и муниципального значения. Большую часть проблем возможно решить за счет реализации национального проекта "Безопасные и качественные дороги". В свою очередь Вениамин Кондратьев рассказал, что до 2024 года планируется отремонтировать более 780 км дорог.

<https://kuban24.tv/item/veniamin-kondratev-provel-rabochij-den-v-moskve>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.05.23; И ДОВЕЗЕТ, И РАССКАЖЕТ

В столичной подземке запустили новый тематический состав.

В электродепо "Красная Пресня" состоялся торжественный запуск тематического поезда, приуроченного к 210-летию со дня основания единого транспортного ведомства и транспортного образования России. В мероприятии приняли участие помощник Президента России **Игорь Левитин**, министр транспорта РФ **Евгений Дитрих**, заместитель мэра Москвы, руководитель столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов, руководители транспортных вузов, студенты, пассажиры метрополитена.

Евгений Дитрих отметил, что тематический поезд воспроизводит отдельные этапы истории российского транспортного комплекса с момента учреждения в 1809 году Управления водяных и сухопутных коммуникаций и Корпуса инженеров путей сообщения - первого единого органа управления транспортом и первого отраслевого учебного заведения. Запуск тематического поезда совпал с 84-й годовщиной образования Московского метрополитена. Министр поздравил всех присутствовавших со знаменательной датой и выразил надежду, что пассажирам понравится новый состав и они с удовольствием ознакомятся с информацией о достижениях в развитии транспортного комплекса.

Помощник Президента России **Игорь Левитин** подчеркнул значимость данного события. **Он** напомнил о том, что на протяжении многих лет Московский метрополитен являлся неотъемлемой частью Министерства путей сообщения, позднее преобразованного в **Министерство транспорта РФ**. "Значит, и история у нас общая", - подчеркнул он.

За прошедшие годы московское метро заметно преобразилось, зарекомендовав себя в качестве наиболее безопасного, надежного и пунктуального вида общественного транспорта. Это заслуга работников метрополитена, которые каждый день делают этот всеми любимый вид транспорта удобным, быстрым и комфортным. С 2010 года открыто более 70 новых станций, их количество увеличилось почти на 40% - такими темпами метро не строили даже в советское время. Обновлено уже более 50% подвижного состава, на наиболее востребованные линии метро выходят новые поезда "Москва". Постоянно развиваются пассажирские сервисы и способы оплаты, появляются разнообразные носители карты "Тройка". Все это делает повседневную жизнь москвичей более комфортной и экономит их время.

- Тематический поезд запустили на Кольцевой линии, одной из самых востребованных. В течение полугода он перевезет более двух миллионов пассажиров. Благодаря особому оформлению они смогут больше узнать о транспорте и известных исторических деятелях, которые своими идеями, действиями и решениями развивали транспортную систему России, - сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Каждый из пяти сдвоенных вагонов "Русича" соответствует определенному виду транспорта и повествует об интересных фактах, событиях, связанных с его историей. Среди них есть и курьезные. К примеру, в сентябре 1907 года газета "Голос Москвы" сообщила своим читателям о неизвестном "чудаке", разъезжающем по столичным улочкам на американском Oldsmobile с плакатом: "Извозчик. Такса по соглашению". Высмеивая шофера, авторы статьи даже не предполагали, какую рекламу делают новому виду транспорта - такси.

Но прежде всего в вагонах поезда размещена информация о деятельности выдающихся государственных деятелей, среди которых ученый, архитектор и инженер Августин Бетанкур, отважный флотоводец и исследователь Степан Макаров, министры Михаил Хилков, Тимофей Гуженко и Алексей Николаев, в разные периоды истории нашей страны внесшие неоценимый вклад в развитие транспортного комплекса.

В вагоне, посвященном железнодорожному транспорту, пассажиры узнают о паровозе братьев Черепановых, современном скоростном поезде "Сапсан", станции "Царское Село". В вагоне с морской тематикой размещена информация о строительстве Русского моста во Владивостоке, атомного ледокола "50 лет Победы". В "авиационной" части состава москвичи и гости столицы ознакомятся с деятельностью основоположника современной гидроаэродинамики - Николая Егоровича Жуковского, узнают о советском пассажирском сверхзвуковом авиалайнере Ту-144, новом международном аэропорте Симферополь.

Отдельно гордится **Минтранс России** историей ведомственных наград, которые вручались труженикам транспортной отрасли начиная с 1934 года. Об этом и многом другом можно также узнать, прокатившись на новом поезде.

<http://transportrussia.ru/item/4947-i-dovezet-i-rasskazhet.html>

ТАСС; 2019.05.23; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Счетная палата России провела проверку исполнения бюджетов главными распорядителями бюджетных средств (ГРБС) транспортной отрасли и нашла ряд нарушений. Об этом сообщается в пресс-релизе Счетной Палаты.

В частности, отмечает контрольное ведомство, консолидированная бюджетная отчетность **Росавиации** недостоверна в связи с включением в нее искаженных данных подведомственных организаций: ФКП "Аэропорты Севера", ФКП "Аэропорты Камчатки" и ФКП "Аэропорты Дальнего Востока". В ведомстве добавили, что в документах за 2018 год они не учли на соответствующих счетах суммы невозвращенных авансов и выставленных неустоек по расторгнутым госконтрактам. Это нарушение инструкции Минфина России, которое привело к искажению бюджетной отчетности на 785,1 млн рублей.

Кроме того, недостоверной оказалась бюджетная отчетность двух других федеральных агентств транспортной отрасли. Так, **Росжелдор** не указал в документе претензии (штрафы, пени) к подрядчикам на 10,14 млрд рублей, а также некорректно внес в отчет

дебиторскую задолженность по двум расторгнутым государственным контрактам в общей сумме 900 млн рублей. В свою очередь **Росавтодор** некорректно отразил в документе кадастровую стоимость земельных участков и цену своих нефинансовых активов.

Проверка Счетной палаты выявила, что практически все ГРБС транспортного сектора не обеспечили выполнение Федеральной адресной инвестиционной программы. В частности, **Росавтодор** в 2018 году ввел в эксплуатацию менее 234 км автодорог из запланированных 270,8 км и еще 46,8 км из объектов прошлых лет. **Росжелдор** постоянно переносит сроки реализации проектов, к примеру, до сих пор не сдан ряд объектов за 2016 год, отметили в Счетной Палате.

По данным СП, **Росавиация** не ввела в эксплуатацию 17 объектов строительства и реконструкции - это 74% от запланированных. Также федеральное агентство не обеспечило завершение проектно-изыскательских работ по 5 объектам из 7 (71,4%). Основная причина - несоблюдение подрядчиками обязательств по госконтрактам и некачественная разработка проектной документации.

Большой объем незавершенного строительства Счетная палата выявила у **Росморречфлота**. Федеральное агентство не реализовало 65% (или 13) из заявленных на 2018 год проектов и не завершило проектно-изыскательские работы по четырем объектам. В пилотной госпрограмме "Развитие транспортной системы" Счетная палата обнаружила ряд системных нарушений. Минтранс не утвердил порядок управления ее реализацией, методику расчета целевых показателей и план мониторинга исполнения пилотной госпрограммы.

Общими для подведомственных **Росавиации** и **Ространснадзору** организаций оказались нарушения сроков утверждения бюджетных смет и внесения в них изменений. В Счетной палате подчеркнули, что основная проблема **Ространснадзора** - это дебиторская задолженность по штрафам в рамках системы "Платон". За прошлый год она выросла в 169 раз и составила по итогам года 4,43 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ФОТОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ

Госдума в четверг приняла в третьем, окончательном, чтении закон, совершенствующий процедуру техосмотра транспортных средств.

Закон направлен на противодействие практике массового оформления диагностических карт без реального проведения процедуры технического осмотра транспортных средств.

Закон был внесен в Госдуму правительством и предусматривает введение обязательной фотофиксации процедуры техосмотра автомобилей, чтобы избежать выдачи "серых" диагностических карт.

Комментируя инициативу, спикер Госдумы Вячеслав Володин отметил, что нормы будут распространяться и на автобусы. "За последние несколько лет в нашей стране случались страшные аварии с участием автобусов, по причине их технической непригодности", - сказал он.

Кроме того, отметил Володин, "реализация закона поможет минимизировать число мошеннических схем при оформлении диагностических карт и снизить коррупционную составляющую этого процесса".

Председатель Госдумы отметил, что "реализация этой инициативы - хороший пример использования цифровых технологий на благо граждан".

Закон, в частности, определяет, что диагностическая карта будет оформляться исключительно в электронном виде. Все сведения о техосмотре по сети будут передаваться в "облачное хранилище", которое организует МВД.

Согласно закону, выполнять функции технического эксперта сможет индивидуальный предприниматель - для этого он должен быть аккредитован как оператор техосмотра.

Диагностическая карта должна будет содержать заключение о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Диагностическая карта, не подтверждающая допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, должна будет содержать перечень выявленных неисправностей,

свидетельствующих о нарушении требований безопасности транспортных средств, говорится в законе.

Он предусматривает, что по запросу лица, представившего автомобиль для техосмотра, оператором может выдаваться диагностическая карта и на бумажном носителе. Плата за предоставление такой диагностической карты не взимается.

Также предусматривается, что оператор техосмотра должен будет рассчитать пропускную способность каждого пункта техосмотра. Количество проведенных в таком пункте осмотров не может превышать значение пропускной способности, включенное в реестр операторов техосмотра, указывается в законе.

Закон предусматривает усиление контроля за операторами техосмотра со стороны органов госконтроля. Им будут даны полномочия проводить проверки в форме контрольной закупки.

Диагностические карты, подтверждающие допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, выданные владельцам транспортных средств или их представителям до дня вступления в силу настоящего закона, признаются действующими до истечения срока их действия, говорится в законе.

Закон в случае принятия вступит в силу по истечении одного года после дня его официального опубликования

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О БЕССРОЧНОМ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ

Госдума приняла в третьем чтении закон, который устанавливает бессрочный нулевой НДС на авиаперевозки пассажиров и багажа в обход Москвы.

Правительственный проект закона об установлении нулевой ставки НДС на внутренние авиарейсы в обход аэропортов Москвы и Московской области был внесен в Госдуму в апреле. По замыслу авторов, принятие закона должно обеспечить расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, а также развитие региональной авиационной транспортной инфраструктуры и снижение нагрузки на Московский авиационный узел.

В рамках обсуждения документа ко второму чтению предлагалось ограничить срок действия льготы 2025-м годом, но данная поправка не была поддержана депутатами в ходе заседания.

В настоящее время нулевая ставка НДС по внутренним пассажирским авиаперевозкам установлена для случаев, когда пункт отправления или пункт назначения расположены: на территории Республики Крым или г. Севастополя (действует до 01.01.2025.); на территории Дальневосточного федерального округа (действует до 01.01.2025); на территории Калининградской области. Для остальных случаев внутренних пассажирских авиаперевозок до 1 января 2021 г. установлена ставка НДС в размере 10%, а после этой даты - 20%.

Закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190523/1554839647.html>

ПРАЙМ; 2019.05.23; ИНВЕСТСБОР ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПРИВЛЕЧЕТ НА РАЗВИТИЕ ПОРТОВ 7-8 МЛРД РУБ В ГОД - МИНТРАНС РФ

Инвестиционный сбор позволит дополнительно привлечь на развитие портов 7-8 миллиардов рублей в год, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса РФ**.

Правительство РФ ранее утвердило правила взимания в стране инвестиционного портового сбора с судовладельцев, соответствующее постановление опубликовано в среду. Сбор будут платить российские и иностранные судовладельцы с ряда судов, заходящих в некоторые порты РФ. Размер сбора будет определяться при согласовании с ФАС. В четверг газета "Коммерсант" со ссылкой на источники сообщила, что в текущем году в **Минтрансе** рассчитывают получить за счет нового сбора 1,6 миллиарда рублей, в дальнейшем - 6-8 миллиардов рублей в год.

"В области морского транспорта сохраняется острая необходимость реализации ключевых мероприятий, по которым имеется дефицит финансирования. Инвестиционный портовый сбор позволит сформировать дополнительный источник финансирования в размере порядка 7-8 миллиардов рублей в год", - сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса**. Сбор будет взиматься в том числе ФГУП "Росморпорт" - как структурой, осуществляющей капитальные вложения в объекты федеральной собственности в порту, уточняют в министерстве.

Взимание сбора будет осуществляться с судов заграничного плавания - таким образом, фактическими плательщиками сбора станут судовладельцы, осуществляющие внешнеторговую деятельность и имеющие в распоряжении валютную выручку либо являющиеся иностранными лицами, отмечают в ведомстве. При этом сбор с таких судов будет взиматься только в целях строительства портовых объектов, предназначенных для их обслуживания.

"Например, если предполагается строительство объектов пассажирского порта (и такие объекты включены в программу капитальных вложений), то сбор может взиматься с пассажирских судов. При этом полученные средства могут направляться исключительно на строительство таких объектов пассажирского порта. Размер сборов от конкретного порта и от состояния инфраструктуры зависит весьма опосредованно. При этом состояние инфраструктуры порта действительно может определять потребность в осуществлении капитальных вложений в такую инфраструктуру", - отмечают в **Минтрансе**.

"При проработке положения о новом портовом сборе предполагалось, что он будет взиматься уже с 2019 года. Текущая потребность в дополнительном финансировании проектов развития портовой инфраструктуры (в части объектов федеральной собственности) составляет порядка 7-8 миллиардов рублей в год. Ожидается, что объем поступлений от взимания сбора позволит обеспечить покрытие дефицита необходимого объема инвестиций", - заключили в **Минтрансе**.

ПРАЙМ; 2019.05.24; ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНССИБА ВДВОЕ СОКРАТИТ ДЛЯ ЯПОНИИ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ - МИНТРАНС РОССИИ

Использование Транссиба дает Японии двукратное сокращение сроков доставки грузов, заявил замминистра транспорта России **Владимир Токарев** по итогам тестовых перевозок на презентации "Российских железных дорог" "Транссиб для Японии" в Токио.

"В 2018 году Япония и Россия провели семь тестовых отправок грузов различного типа из разных портов Японии до Москвы с использованием инфраструктуры Транссиба. Результаты этих тестов показывают, что использование российских железнодорожных маршрутов сокращает сроки доставки по сравнению с морской перевозкой в среднем в два раза", - сказал заместитель министра.

В первой части форума "РЖД" знакомит японских партнеров с новыми комплексными решениями по перевозке грузов из Японии через порты Дальнего Востока далее по России и в европейские страны. В частности, внимание уделено развитию транзитных перевозок, ускоренных контейнерных перевозок, а также круизного железнодорожного туризма по Транссибу.

Во второй части мероприятия российская и японская стороны в рамках пятого бизнес-форума координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) обсудят конкретные направления сотрудничества. Кроме того, здесь представят результаты тестовых контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали.

<https://1prime.ru/transport/20190524/830005119.html>

ТАСС; 2019.05.24; РФ И ЯПОНИЯ ОБСУЖДАЮТ УПРОЩЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ТОВАРОВ - МИНТРАНС

Москва и Токио в настоящее время обсуждают упрощение таможенного декларирования для транзитных товаров из Японии. Об этом в пятницу на открытии бизнес-форума "Транссиб для Японии", организатором которого выступили ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), заявил заместитель министра транспорта РФ **Владимир Токарев**.

"Нами обсуждаются возможности упрощения таможенного декларирования для транзитных товаров, упрощение мер санитарного контроля для осуществления транзита и другие меры", - отметил он. **Токарев** подчеркнул, что обсуждаемые меры направлены на то, "чтобы максимально облегчить порядок пользования российскими транзитными возможностями".

В четверг в японском портовом городе Иокогама состоялась церемония запуска пробных поставок товаров из Японии в страны Европы с использованием морского сообщения и Транссибирской **железнодорожной** магистрали. Совместный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов из Японии в Европу через Дальний Восток России по Транссибу будет осуществляться АО "РЖД Логистика" и транспортной группой FESCO ("Феско"). Доставка по маршруту **порт** Японии - Владивостокский морской торговый **порт** - Транссиб - Брест - пункт назначения в Европе составляет от 19 суток, в то время как при перевозке морем через Суэцкий канал - порядка 45 дней. Прибытие отправленного в среду из японской Иокогамы тестового контейнера в польский город Вроцлав ожидается в середине июня.

<https://tass.ru/ekonomika/6466005>

ТАСС; 2019.05.23; РФ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ЗАПАДОМ О СНЯТИИ ОГРАНИЧЕНИЙ С ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ - МИНТРАНС

Россия ведет переговоры с западными партнерами о снятии ограничений с Транскорейской магистрали, которая в будущем может связать Корейский полуостров с Транссибирской магистралью. Об этом в четверг сообщил ТАСС **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**.

"На сегодняшний день мы ведем с партнерами с Запада разговор о том, чтобы снять ограничения по работе железных дорог. В этой части, я надеюсь, будут достигнуты успехи", - отметил он. **Токарев** подчеркнул, что диалог ведется "с учетом той работы, которую проводит КНДР в отношении своей ракетно-ядерной программы".

"Азия поддерживает этот вопрос, Южная Корея поддерживает. Но поскольку есть санкции, есть и процедуры, которые необходимо будет пройти", - добавил собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что 22 июня 2018 года по итогам встречи президентов России и Южной Кореи **Владимира Путина** и Мун Чжэ Ина в Москве был подписан меморандум между "Российскими железными дорогами" (РЖД) и "Корейскими железными дорогами" (Korail), в котором стороны выразили готовность к проработке условий организации железнодорожных перевозок в сообщении Республика Корея - Россия - Европа, включая трехсторонний проект соединения Транскорейской железной дороги и Транссибирской магистрали с участием КНДР, Республики Корея и РФ. По предварительным оценкам РЖД, сопряжение может обойтись в \$3-4 млрд.

Представитель южнокорейского министерства объединения ранее сообщал агентству Ренхап, что Республика Корея ведет консультации с США и рядом других стран относительно возможности вывода из-под санкций проекта по подготовке соединения железных дорог страны с двумя северокорейскими линиями.

26 декабря 2018 года проведена торжественная церемония в честь начала работ по соединению и модернизации железных дорог Южной Кореи и КНДР. Однако этот проект с тех пор так и не продвинулся, во многом из-за позиции США. В Вашингтоне считают, что проекты экономического сотрудничества Севера и Юга не должны обгонять темпы денуклеаризации Корейского полуострова.

ТАСС; 2019.05.23; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ КВОТУ АВИАКОМПАНИЙ НА ПРИЕМ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ В ДВА РАЗА

Минтранс РФ планирует сократить квоту авиакомпаний на прием иностранных пилотов с 210 до 100 человек. Об этом ТАСС сообщил в кулуарах Сибирского транспортного форума замминистра транспорта **Александр Юрчик**, курирующий авиацию.

"Мы пришли к тому, что в квоте 200 [пилотов] нет необходимости, достаточно квоты 100. И мы согласовали это с причастными структурами - с министерством труда, с профсоюзами", - сказал он.

В апреле на федеральном портале проектов нормативных правовых актов было опубликовано описание законопроекта о снижении квоты на прием на работу иностранных пилотов.

На данный момент общая годовая квота для авиакомпаний составляет 210 командиров воздушных судов (КВС) в год. Так, например, для "Аэрофлота" квота составляет 120 иностранцев-КВС, для "Ютэйра" - 35, у "Ред Вингса" и "Азимута" - по 10. Кроме того, грузовой авиаперевозчик AirBridgeCargo сможет нанять 30 КВС, а компания "Авиакон Цитотранс" - пять командиров.

Российские авиакомпании получили право на наем иностранных пилотов в 2014 году. Квоту между перевозчиками распределяет Росавиация.

Сибирский транспортный форум проходит в Новосибирске 22-25 мая. Он посвящен развитию всех видов транспорта, транспортно-логистическому комплексу, безопасности дорожного движения, дорожно-строительному комплексу, науке, образованию и кадрам в рамках национальных проектов.

<https://tass.ru/ekonomika/6464476>

РИАМО; 2019.05.23; НА ЦКАД ПОЯВИТСЯ РАЗВЯЗКА К ТРАССЕ М-11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

С Центральной кольцевой автодороги можно будет попасть на трассу М-11 Москва - Санкт-Петербург по новой развязке, говорится в сообщении пресс-службы компании "Автодор".

Ход возведения развязки проверили в рамках выездного совещания оперативного штаба правительства РФ по строительству третьего пускового комплекса ЦКАД первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов** и председатель правления госкомпании "Автодор" Вячеслав Петушенко.

"Развязка станет важной частью федеральной дорожной сети. В рамках транспортного коридора "Европа - Западный Китай со стороны Урала можно будет, минуя многие крупные населенные пункты, без светофоров проехать через ЦКАД и М-11 до Скандинавии", - говорится в сообщении.

Алафинов проверил также, как ведется строительство моста протяженностью 1,5 километра через канал имени Москвы. Сейчас там идет сборка конструкций судходной частью канала. Движению судов работы не мешают. Строители работают в специально отведенное для них время. Движение по мосту планируется запустить в 2020 году.

ЦКАД - кольцевая трасса, которая пройдет в 50 километрах от МКАД. Проект строительства дороги состоит из пяти пусковых комплексов, которые будут реализованы по принципу государственно-частного партнерства. В настоящее время строится 339 километров дороги, а общая протяженность трассы составит около 530 километров. Реализацию проекта планируется завершить к 2025 году.

<https://riamo.ru/article/359475/na-tskad-poyavitsya-razvyazka-k-trasse-m-11-moskva-sankt-peterburg.xl>

ИА ТАТАР ИНФОРМ; 2019.05.23; МИННИХАНОВ ОБСУДИЛ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ МИНТРАНСА РФ И ГК "АВТОДОР" РАЗВИТИЕ ДОРОГ В ТАТАРСТАНЕ

Татарстан принимает участие в реализации **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**.

(Казань, 23 мая, "Татар-информ"). Президент Татарстана Рустам Минниханов провел переговоры с заместителем министра транспорта России **Иннокентием Алафиновым** и председателем правления госкомпании "Автодор" Вячеславом Петушенко. В ходе встречи обсуждались проекты по развитию в республике сети автодорог, сообщает пресс-служба Президента РТ.

"Обсуждались вопросы дальнейшего совершенствования транспортной инфраструктуры региона, реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", другие актуальные вопросы отрасли", - отметили в пресс-службе.

Встреча прошла в Доме Правительства РТ, в ней приняли участие министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин, помощник Президента РТ Альберт Нафигин и другие.

<https://www.tatar-inform.ru/news/2019/05/23/651796/>

На ту же тему:

<http://trt-tv.ru/news/zamestitel-ministra-transporta-rf-vruchil-10-mashin-glavtadortransu/>

ТАСС; 2019.05.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ФИНАНСИРОВАНИИ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении инициированный правительством РФ закон о порядке перераспределения бюджетных ассигнований на реализацию связанного с национальными проектами **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

В целях реализации указа президента России от 7 мая 2018 года "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" распоряжением правительства был утвержден комплексный **план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. Действующее законодательство предусматривает, что в ходе исполнения федерального бюджета в 2019 году изменения в сводную бюджетную роспись в части ассигнований на финансирование нацпроектов вносятся минуя обычную процедуру рассмотрения поправок в бюджет.

Поскольку комплексный план не является нацпроектом, на него не распространяются эти законодательные нормы. Закон приравнивает комплексный план к национальным проектам в части механизма перераспределения ассигнований.

"В целях эффективного использования бюджетных средств и минимизации рисков неисполнения мероприятий комплексного плана законопроектом предлагается установить возможность перераспределения и увеличения бюджетных ассигнований на реализацию комплексного плана путем внесения изменений в сводную бюджетную роспись", - указывают в правительстве.

Поправки ко второму чтению

Ко второму чтению документа была принята предложенная правительством поправка, согласно которой в таком порядке будут распределяться средства на нацпроекты и комплексный план модернизации не только в 2019 году, но и до 2024 года включительно.

"Установить, что в ходе исполнения федерального бюджета в 2019-2024 годах в сводную бюджетную роспись могут быть внесены изменения без внесения изменений в закон о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период в части бюджетных ассигнований, предусмотренных на финансовое обеспечение реализации национальных проектов (программ) и **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**", - говорится в тексте поправки.

Также поправками на период по 2024 года распространяется предусмотренное на 2019 год правило, которое предоставляет правительству РФ право без внесения изменений в федеральный бюджет менять распределение объемов межбюджетных трансфертов, предоставляемых в целях реализации региональных проектов, обеспечивающих достижение целей нацпроектов в пределах общего объема расходов федерального бюджета на соответствующий финансовый год. Кроме того, без внесения поправок в бюджет правительство сможет перераспределять средства на федеральную целевую программу "Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года".

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6462822>

ТАСС; 2019.05.23; ШУМОВАЯ РАЗМЕТКА БУДЕТ УСТАНОВЛЕНА НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Шумовая разметка, устанавливаемая в пилотном режиме на дорогах, где нельзя ставить барьерные ограничения, будет установлена на дорогах России в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автодороги"**, сообщил в кулуарах **Сибирского транспортного форума** заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства Евгений Носов**.

Ранее сообщалось, что с начала 2019 года был выбран ряд участков федеральных дорог, где в тестовом режиме была установлена шумовая разметка. Такая разметка наносится на тех участках дорог, где нельзя поставить барьерное или тросовое ограждение, и при ее пересечении автомобиль начинает трясти, что предостережет водителя от выезда на встречную полосу. Разметка была установлена на трассах М7 "Волга" в Республике Татарстан, Р-22 "Каспий" между Москвой и Волгоградом, в Уральском регионе на М5 "Урал", в Сибири - на Р-258 "Байкал" и Р-254 "Иртыш".

"Это [установка шумовой разметки] будет развиваться в рамках графика обновления стандартов, который подготовлен на основании решений, принятых национальным проектом "Безопасные и качественные автодороги". Вопросы обеспечения экологической и шумобезопасности предусмотрены программой обновления, разбивка по годам есть, программа утверждена и подписана вице-премьером", - сообщил Носов ТАСС.

По его словам, на данный момент разрабатывается список дорог, на которых будет установлена данная система. Ранее газета "Известия" сообщала, что преимущественно такой разметкой предполагается оснащать трассы в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах, где множество однополосных участков дорог и серпантинных.

Ранее в целях повышения безопасности и снижения аварийности на дорогах Минтранс предложил регионам использовать желтую разметку для разделения встречных потоков движения, полагая, что желтый цвет будет лучше привлекать внимание водителей. В ГИБДД данную инициативу поддержали.

"Сибирский транспортный форум" проходит в Новосибирске 22-25 мая. Он посвящен развитию всех видов транспорта, транспортно-логистическому комплексу, безопасности дорожного движения, дорожно-строительному комплексу, науке, образованию и кадрам в рамках национальных проектов.

ПРАЙМ; 2019.05.23; ЭСТОНИЯ НАДЕЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ТАЛЛИН - ПЕТЕРБУРГ

Эстония надеется запустить скоростной поезд Таллин - Санкт-Петербург, который за 4,5 часа доставит пассажиров из эстонской столицы в город на Неве, сообщил в четверг глава государственной компании Eesti Raudtee ("Эстонская железная дорога", ЭЖД) Эрик Лайдвее.

Эстонская и российская стороны в 2017 году договорились о создании совместной транспортной комиссии в ходе работы выставки "ТрансРоссия". Договор о создании совместной комиссии был подписан в июле 2006 года, но из-за политических разногласий между странами ее работа так и не стала регулярной. В последний раз встреча в рамках комиссии прошла шесть лет назад.

Лайдвее отметил, что после того, как Россия утвердит состав рабочей группы, будет проведено рабочее совещание компаний **РЖД** и **ЭЖД** по вопросу скоростного поезда и другим вопросам. По его словам, сейчас рассматривается идея запуска скоростного поезда между столицей Эстонии и Санкт-Петербургом.

"Примером в данном случае служит скоростной пассажирский электропоезд Allegro, курсирующий по маршруту Хельсинки - Санкт-Петербург. В новом поезде также будет действовать упрощенное пересечение границы - документы пассажиров проверялись бы во время движения состава. Сегодня поездка на поезде Таллин-Санкт-Петербург занимает в среднем около 7 часов, а в случае запуска скоростного поезда она бы сократилась до 4,5 часов", - сказал глава ЭЖД порталу Delfi.

Лайдвее считает, что новый поезд мог бы курсировать между двумя городами сначала один-два раза в день, а в конечном итоге - до четырех раз в день. "Запуск четырех поездов

в день можно рассматривать в том случае, если на пассажиров, путешествующих по железной дороге, будет распространяться право находиться в России без визы в течение трех дней, как это делается сейчас для круизных туристов. Это сложная задача, но РЖД работает над этим вопросом", - подчеркнул Лайдвее.

ТАСС; 2019.05.23; УЧЕНЫЕ РФ И БЕЛОРУССИИ ДОЛЖНЫ КООРДИНИРОВАТЬ ПРОЕКТ МАГИСТРАЛИ "ЕВРАЗИЯ" - ЧИНОВНИК

Ученым России и Белоруссии следует взять на себя координирующие функции строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали "Евразия", которая, согласно планам, пройдет из Пекина в Берлин через Нур-Султан, Москву и Минск. С таким предложением выступил на заседании бюро межакадемического совета Российской академии наук (РАН) - Национальной академии наук (НАН) Белоруссии в Петрозаводске заместитель госсекретаря Союзного государства двух стран Алексей Кубрин.

"Мы имеем ряд научно-технических групп, которые работают по проекту ["Евразия"] в каждом отраслевом направлении в отрыве друг от друга. Очевидно, что это направление может быть обсчитано и определено только при наличии межотраслевого взаимодействия. На сегодня информации по такому взаимодействию отдельно не имеет ни одно министерство и ведомство. Подобную информацию могут обобщить, проанализировать и, соответственно, дать кое-какие выводы для дальнейшего продвижения только наши академические институты. РАН и НАН могли бы взять на себя координирующие функции в этом процессе", - сказал Кубрин.

Он добавил, что для повышения эффективности работы по разработке проекта высокоскоростной магистрали необходимо скоординировать деятельность и таких структур, как компания "Российские железные дороги", Минобороны РФ и так далее. "Поскольку сегодня они работают каждый по своему направлению, исходя из того объема знаний, которым владеют их отраслевые институты", - пояснил он.

Кубрин также предложил ученым подготовить доклад для руководителей РФ и Белоруссии и дать в нем обоснование проекта "Евразия", приведя факты о том, как строительство аналогичных магистралей в Китае, США и Европе способствовало развитию экономик и промышленности этих стран.

О проекте "Евразия"

Общая протяженность высокоскоростной магистрали "Евразия", которая пройдет из Пекина в Берлин через Нур-Султан, Москву и Минск, составит 9 тыс. 447 км, в том числе 2 тыс. 366 км по территории России. Общие капитальные затраты на строительство участка Брест (Белоруссия) - Достык (Казахстан) составляют 7,08 трлн рублей, а участка Достык - Урумчи (Китай) - 0,76 трлн рублей.

Стоимость российского участка магистрали "Евразия" оценивается в 3,58 трлн рублей. Ее протяженность по территории России превысит 2,3 тыс. км по маршруту Красное (граница с Белоруссией) - Москва - Казань - Екатеринбург - Челябинск - Золотая Сопка (граница с Казахстаном). Ввод различных высокоскоростных участков в эксплуатацию возможен в разное время.

Согласно предварительным расчетам, грузопассажирская магистраль "Евразия" станет крупнейшим в мире проектом в сфере железнодорожного транспорта и позволит объединить крупнейшие высокоскоростные транспортные системы Европы и Китая. Его реализация позволит изменить структуру трансконтинентальных перевозок и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта, а также создаст значительные социально-экономические и агломерационные эффекты.

ТАСС; 2019.05.24; РЖД ПРОВОДЯТ В ТОКИО ФОРУМ "ТРАНССИБ ДЛЯ ЯПОНИИ"

Форум "Транссиб для Японии", организатором которого выступили ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), открылся в пятницу в Токио в зале приемов Федерации японского бизнеса (Кэйданрэн), передает корр. ТАСС.

Во вступительном слове первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин подчеркнул, что задача форума - подробно ознакомить японскую сторону с теми возможностями, которые готова предоставить Россия для рынка Японии с точки зрения своего транзитного потенциала с использованием российской железнодорожной сети. "Прежде всего, конечно, это те возможности, которые дает Транссиб - самый длинный железнодорожный путь в мире, связывающий Европу и Азию", - добавил он.

Токарев рассказал, что в прошлом году было проведено семь тестовых отправок контейнеров грузов различного типа из Японии через Россию по Транссибу. "Результаты этих тестов показывают, что использование российских железнодорожных маршрутов существенно сокращает сроки доставки грузов по сравнению с альтернативными морскими перевозками", - сказал замминистра транспорта РФ. Гостям форума будут представлены новые пакетные решения для перевозки грузов из Японии через порты Дальнего Востока в Россию и Европу.

В четверг в японском портовом городе Иокогама состоялась церемония запуска пробных поставок товаров из Японии в страны Европы с использованием морского сообщения и Транссибирской железнодорожной магистрали. Совместный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов из Японии в Европу через Дальний Восток России по Транссибу будет осуществляться АО "РЖД Логистика" и транспортной группой FESCO ("Феско"). Доставка по маршруту порт Японии - Владивостокский морской торговый порт - Транссиб - Брест - пункт назначения в Европе составляет от 19 суток, в то время как при перевозке морем через Суэцкий канал - порядка 45 дней. Прибытие отправленного в среду из японской Иокогамы тестового контейнера в польский город Вроцлав ожидается в середине июня.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ОБЩИЙ ОБЪЕМ "ГРЯЗНОЙ" НЕФТИ ИЗ БЕЛОРУССИИ, ПОСТАВЛЕННОЙ ПО Ж/Д В НОВОРОССИЙСК, МОЖЕТ СОСТАВЛЯТЬ 500 ТЫС. Т - ИСТОЧНИК

Общий объем нефти трубопровода "Дружба", загрязненной в результате попадания хлорхимикатов и перевозимой по железной дороге на терминал ПАО "Транснефть" под Новороссийском, может составлять 500 тыс. тонн, сообщил "Интерфаксу" источник, знакомый с планом поставок этого груза.

В конце апреля концерн "Белнефтехим" сообщил о поставках некондиционной нефти из РФ по нефтепроводу "Дружба". Транзит нефти в Европу был приостановлен. Минэнерго России подтвердило факт загрязнения российской нефти дихлорэтаном - токсичным веществом, используемым как растворитель жиров и парафинов, которое обладает сильными коррозионными свойствами. В настоящее время работа экспортного направления постепенно нормализуется.

Глава "Транснефти" (МОЕХ: TRNF) Николай Токарев в конце апреля на встрече с президентом Владимиром Путиным сообщил, что загрязненную нефть будут вывозить в Новороссийск.

"Железная дорога оказывает содействие в вывозе некондиционной нефти с территории Белоруссии, потом мы ее будем компаундировать, то есть подмешивать с нормальной нефтью уже в Новороссийске и дальше ее реализовывать", - сказал он.

В среду председатель концерна "Белнефтехим" Андрей Рыбаков сообщил, что более 1 млн тонн грязной нефти из России остается на территории Белоруссии.

"На территории нашей страны остается существенный объем нефти, не соответствующий (нормативам - ИФ) по хлорорганике - порядка 1,2 млн тонн", - сказал Рыбаков в эфире телеканала "Беларусь 1". По его словам, это препятствует нормальному транзиту нефти по магистральному нефтепроводу. Минск рассчитывает, что грязной нефти из России на территории Беларуси не останется к августу, тогда появится возможность в полном объеме обеспечить транзит.

ТАСС; 2019.05.24; REUTERS: САМОЛЕТЫ BOEING 737 MAX МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В США К КОНЦУ ИЮНЯ

Представители Федерального управления гражданской авиации США ожидают, что к концу июня полеты самолетов Boeing 737 MAX в США возобновятся. Об этом в четверг сообщило агентство Reuters со ссылкой на три источника.

Как отмечается, точная дата возвращения Boeing 737 в эксплуатацию все же еще не определена. Соответствующая информация была озвучена представителями Федерального управления гражданской авиации США в ходе неформального брифинга в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале в четверг. Корреспонденту ТАСС в ИКАО подтвердили, что такая встреча состоялась, но отказались раскрыть какие-либо подробности.

10 марта этого года в Эфиопии разбился самолет Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, в результате чего погибли 157 человек. 29 октября 2018 года самолет аналогичной модели компании Lion Air разбился в Индонезии при схожих обстоятельствах, унеся жизни 189 человек.

Глава Boeing Деннис Меленберг ранее признал, что на борту двух самолетов 737 MAX имел место сбой в работе системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System - "Система улучшения характеристик маневренности") перед тем, как они разбились. Многие страны мира, включая Россию, США и государства ЕС, из соображений безопасности приостановили эксплуатацию самолетов этой серии.

<https://tass.ru/ekonomika/6465816>

На ту же тему:

<https://iz.ru/881422/2019-05-24/aviavlasti-ssha-soobshchili-o-vozmozhnom-nachale-poletov-boeing-737-max>

<https://1prime.ru/transport/20190524/830005035.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; САМОЛЕТЫ BOEING-737 MAX СМОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ ЛИШЬ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ - FAA

Получение компанией Boeing Co. лицензий на возобновление полетов самолетов семейства 737 MAX может занять несколько месяцев, заявил глава Федерального управления гражданской авиации США (FAA) Дэниэл Элуэлл.

В настоящее время FAA все еще ждет, пока Boeing официально представит обновление ПО, которое поможет избежать проблем, приведших к катастрофам в Индонезии в прошлом году и в Эфиопии в текущем, заявил Элуэлл накануне встречи представителей 30 международных авиарегуляторов в Техасе. В общей сложности в двух катастрофах погибли 346 человек.

По его словам, управление пока не решило, нужно ли будет пилотам в обязательном порядке пройти переподготовку на симуляторах полетов после выхода обновления. Если это будет признано необходимым, возобновление полетов может значительно затянуться.

"Даже если нам потребуется год на то, чтобы с уверенностью снять запрет, пусть будет так", - приводит слова главы FAA Financial Times. Полеты 737 MAX во всем мире были приостановлены в марте этого года.

По сообщениям представителей Boeing, компания уже разработала и испытала необходимые изменения в системе MCAS, предотвращающей слишком острый угол атаки (подъема носа самолета) в полете. Проблемы именно с этой системой, как считается, стали причинами катастроф в Индонезии и Эфиопии.

По словам председателя совета директоров Boeing Денниса Мюленберга, корпорация уже провела 96 испытательных полетов, где тестировалась система, которые показали, что она "работает так, как и было спроектировано".

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПРОЕКТ "ТРАНСМАШХОЛДИНГА" ПО РАЗВИТИЮ ДЕПО В АРГЕНТИНЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ ЛОКАЛИЗАЦИЮ ПОСТАВЩИКОВ

Проект "Трансмашхолдинга" (ТМХ) по развитию депо Мечита, расположенного в пригороде Буэнос-Айреса, помимо расширения производственных площадей

предполагает привлечение поставщиков и партнеров к локализации в стране в рамках промышленного кластера.

Согласно сообщению ТМХ, сервисный центр, созданный на базе площадки, посетил президента Аргентины Маурисио Макри. Масштабный проект модернизации и расширения компетенций этого центра был представлен главе государства. Он также предполагает строительство нового корпуса и развитие путевой инфраструктуры, закупку современного оборудования.

"Ожидается, что расширение площадки может привести к созданию до 1,2 тыс. рабочих мест. Программа развития будет реализовываться по мере загрузки имеющихся мощностей. Рассматривается возможность распространения деятельности на другие страны латиноамериканского региона", - также отмечается в сообщении.

Железнодорожное депо Мечита имеет более чем столетнюю историю. Кризис отрасли заставил предприятие сначала сократить производственную деятельность, а с 2011 г. - полностью остановить работу. В 2017 г. аргентинское представительство "Трансмашхолдинга" взяло площадку во временное управление на 3 года, провело реконструкцию и возобновило операционную деятельность, выиграв тендер на ремонт пассажирских вагонов и локомотивов. В 2019 г. ТМН Argentina (совместное предприятие ТМХ и аргентинской Helios) подтвердила право пользования площадкой, выиграв концессию на аренду депо в течение 30 лет.

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.05.24; НУЛЕВОЙ СТИМУЛ: АРКТИКЕ НУЖНА ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВА; ЭКСПЕРТЫ РАСКРИТИКОВАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ О СОДЕЙСТВИИ ИНВЕСТИЦИЯМ В ОСВОЕНИЕ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Законопроект о господдержке инвестиций в Арктику, разработанный Минвостокразвития по поручению президента, не создает существенных стимулов для привлечения инвесторов. Отсутствие нулевой ставки по НДС не позволит российским компаниям вкладывать средства в разведку и добычу полезных ископаемых на Крайнем Севере, заявили опрошенные «Известиями» эксперты. Они отмечают, что НДС составляет до 70% налоговой нагрузки на нефтегазовые компании, при этом его ставки растут. В Минвостокразвития сообщили, что законопроект уже направлен на согласование в кабмин и возможные дополнения в него будут обсуждаться на уровне правительства.

Север как Восток

Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики разработало проект федерального закона о государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне РФ. Сейчас идет общественное обсуждение документа. Ранее президент Владимир Путин поручил до 1 июля внести в Госдуму такой законопроект. Особое внимание он обратил на стимулирование геологоразведочных работ и строительство объектов инфраструктуры за счет частных инвестиций.

Законопроект предлагает создать единую систему содействия инвестиционной деятельности в Арктике, в том числе установить меры господдержки предпринимательской деятельности. О завершении работы над документом ведомство отчиталось еще 30 апреля. В своем сообщении со ссылкой на замглавы Минвостокразвития Александра Крутикова оно проинформировало о тех преференциях, которые будут предоставлены инвестору. «Изначально будут установлены ставки налогов, но относительно невысокие. Например, налог на прибыль 7%. Но эти условия будут действовать весь срок реализации проекта. Если проект живет 40 лет, он 40 лет будет платить 7%», — говорил Александр Крутиков.

Налоговые льготы предусмотрены для четырех групп инвесторов. Речь о тех, кто занимается добычей углеводородного сырья на новых морских месторождениях арктического шельфа, на континентальной части, проектами в области СПГ и другими проектами в сфере добычи полезных ископаемых. Для всех категорий определена пониженная ставка страховых взносов — 7,6% вместо 30%. Также предусмотрены отдельные налоговые вычеты при создании инфраструктуры.

В проекте федерального закона говорится, что «правовой механизм поддержки инвестиционной деятельности в Арктической зоне РФ в основном аналогичен» механизму, предусмотренному ФЗ 2015 года «О свободном порте Владивосток». Из пояснительной записки к новому документу следует, что «решение позволит сэкономить средства федерального бюджета и использовать положительный опыт» управления территориями опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) на Дальнем Востоке.

— Для получения преференций обозначены два условия: объем инвестиций в проект от 500 тыс. рублей, а также заключение обязывающего соглашения об осуществлении инвестиционной деятельности с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики, — пояснял ранее Александр Крутиков.

Бремя НДС

Однако, по мнению экспертов, предлагаемые государством льготы недостаточны для реализации серьезных проектов в Арктике.

— Эти налоговые послабления, безусловно, полезны, но вряд ли их можно назвать серьезными стимулами для привлечения инвесторов. Ведь порядка 70% налоговой нагрузки на нефтегазовые компании составляет НДС, и льготы именно по этому налогу могли бы обеспечить инвестиционную привлекательность арктических проектов. За примерами далеко ходить не надо — у всех перед глазами история НОВАТЭКа. Построенные им заводы сжиженного природного газа в ЯНАО уже успешно функционируют, генерируют прибыль, и одним из залогов этого успеха были как раз удачно примененные налоговые условия — обнуление ставки НДС. Этот положительный пример наглядно указывает на механизмы грамотного стимулирования, — сказал старший аналитик «БКС Премьер» Сергей Суверов.

Видимо, Минвостокразвития исходило из логики, что нефтегазовые компании сами должны доказывать необходимость предоставления им дополнительных льгот по каждому месторождению. Но это далеко не простая задача, считает заместитель директора Института национальной энергетики Александр Фролов.

— Помимо того что в целом все работы в Арктике отличаются повышенной сложностью и требуют гигантских инвестиций, нужны еще и дифференцированные подходы к каждому проекту. Например, ледовая обстановка в Карском море существенно отличается от обстановки в Печорском, и в результате себестоимость добычи углеводородов на месторождениях на разных территориях может различаться в разы. Опять же, где-то уже есть ранее созданная инфраструктура, а где-то приходится всё начинать с нуля, — заявил эксперт «Известиям».

Сейчас освоение арктических месторождений на шельфе может показаться не такой уж и актуальной задачей, хватает запасов и на суше, считает Александр Фролов. Но думать надо на долгосрочную перспективу и по мере истощения месторождений, уже введенных в разработку, создавать новую ресурсную базу, уверен эксперт.

Директор Института проблем глобализации Михаил Делягин предположил, что Минвостокразвития просто не рискнуло заявлять большое количество льгот, опасаясь, что эти предложения встретят сильное сопротивление. Он согласен, что без обнуления НДС говорить о прорывных проектах в Арктической зоне не приходится.

— НДС сильно давит на нефтегазовый бизнес в условиях так называемого налогового маневра. Ставки его растут, увеличивая нагрузку на нефтяников. В таких условиях привлекать инвесторов можно только действительно эффективными способами, — сказал «Известиям» эксперт.

В предложенном законопроекте нулевая ставка НДС для инвесторов предусмотрена, только она начинает действовать лишь после того, как вся инфраструктура на новых месторождениях уже создана, сказала управляющий партнер аналитического агентства WMT Consult Екатерина Косарева.

— Получается, что самая трудоемкая и затратная часть по созданию инфраструктуры остается без господдержки. Возникает вопрос: кто согласится всё это время инвестировать колоссальные средства, не получая взамен никаких стимулов? — отметила она.

Эксперты также обратили внимание на то, что взятый за образец налоговый режим Свободного порта Владивосток — не самый удачный вариант.

— Добычные проекты вообще не получали льгот в режиме ТОСЭР, — напомнил Сергей Суверов.

Поэтому не совсем понятно, каким образом режим дальневосточных преференций может быть аналогичным образом применен в Арктике.

В одиночку не вытянут

В Минвостокразвития на вопрос «Известий» о перспективах внесения изменений в законопроект сказали, что уже направили документ на согласование в правительство и возможными дополнениями в него будет заниматься кабмин.

— Президентом поставлена задача по достижению до 2024 года показателя в 80 млн т грузопотока по Северному морскому пути, — отметил Михаил Делягин. — Но пока не видно, каким образом эта задача будет выполнена. Должно быть четкое понимание, что сам бизнес в одиночку, без серьезных преференций и действенной помощи со стороны государства, эту задачу не вытянет.

Сейчас в Арктике запланировано более 100 инвестиционных проектов в области освоения природных ресурсов, развития морских портов и железнодорожной инфраструктуры. Их стоимость превышает \$130 млрд. Только менее половины из них перешло в стадию активной реализации. На прошедшем в апреле V Арктическом форуме отмечалось, что условия ведения бизнеса в этом регионе агрессивнее, а риски и издержки выше, чем в среднем по России. Доступ к передовым технологиям работы в арктических условиях ограничен. Вместе с тем реализация инвестиционного потенциала Крайнего Севера способна обеспечить прорыв в экономическом развитии страны.

<https://iz.ru/881149/nikolai-khrenkov/nulevoi-stimul-arktike-nuzhna-podderzhka-gosudarstva>

ТАСС; 2019.05.23; ГРАНТЫ РЕГИОНАМ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ КРІ ПО НАЦПРОЕКТАМ УВЕЛИЧЕНЫ ДО 50 МЛРД РУБ. - МИНФИН РФ

Объем грантов из федерального бюджета для стимулирования регионов к выполнению ключевых показателей эффективности (КПЭ) по нацпроектам составит 50 млрд рублей, деньги будут распределены до конца года. Об этом сообщил в четверг первый заместитель министра финансов РФ Леонид Горнин.

Ранее сообщалось, что правительство обсудит увеличение грантов из бюджета для стимулирования регионов выполнять ключевые показатели эффективности по нацпроектам с 20 до 50 млрд рублей.

"Принято уже решение об увеличении количества грантовой поддержки до 50 млрд рублей, и распределять мы ее уже будем в 2019 году, не дожидаясь конечных финальных годовых результатов по 2019 году", - сказал Горнин на заседании постоянно действующей рабочей группы Минфина РФ по совершенствованию межбюджетных отношений и организации бюджетного процесса.

По словам Горнина, методика распределения грантов будет изменена. "Безусловно, они будут базироваться на достижении показателей по национальным проектам, причем они будут базироваться и определяться на основе балльной системы", - отметил первый замминистра.

В настоящий момент уровень исполнения региональных проектов составляет менее 10%, при том что текущее исполнение национальных проектов на федеральном уровне составляет около 25%, сообщили ранее в пресс-службе Минфина. До 1 июня на федеральном уровне должна быть утверждена методика расчета ключевых показателей эффективности должностных лиц субъектов РФ. В настоящий момент Минэкономразвития подготовило и опубликовало проект такой методики, в дальнейшем, после ее утверждения, каждый показатель будет рассчитан индивидуально для каждого субъекта.

О нацпроектах

7 мая 2018 года президент РФ Владимир Путин подписал указ о национальных целях развития страны до 2024 года, в соответствии с которым и были разработаны 12

нацпроектов. На их реализацию планируется направить в общей сложности 25,7 трлн рублей.

Нацпроекты посвящены таким направлениям, как демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, безопасные и качественные автомобильные дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, культура, малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы, международная кооперация и экспорт. Кроме того, правительство разработало комплексный **план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; В СИСТЕМУ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ РЕГИОНОВ НУЖНО ВКЛЮЧИТЬ ОЦЕНКУ ВЫПОЛНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ - МЕДВЕДЕВ

Система ключевых показателей эффективности работы региональных властей должна быть изменена с тем, чтобы в нее вошла оценка выполнения национальных целей развития, заявил **премьер-министр РФ Дмитрий Медведев**.

"Нам нужно выстроить эффективную систему мониторинга выполнения национальных целей развития как на федеральном уровне, так и на уровне субъектов. Для этого в кратчайшие сроки нужно завершить пересмотр системы ключевых показателей эффективности, которые заложены в госпрограммах", - сказал **Медведев**, выступая на коллегии Минэкономразвития РФ в четверг.

Премьер заметил, что министерство, отвечающее за сопровождение госпрограмм, за выстраивание стратегического планирования, "должно сыграть ключевую роль". "Это же касается и системы коэффициентов для исполнения решений и для тех, кто этим занимается, то есть для властей регионов", - сказал **Медведев**.

Глава правительства напомнил, что в соответствии с указом президента до 1 июня должна быть разработана методика расчета показателей для оценки эффективности деятельности губернаторов. "Эта оценка, конечно, должна быть реальной, отражать эффективность действия власти. Я просил бы тоже интенсифицировать эту работу", - сказал **премьер**.

Он напомнил, что уже был утвержден план достижения национальных целей развития. "Я давал поручение к 1 июня завершить разработку и согласование основных инструментов. Времени осталось немного, просил бы это все ускорить", - сказал **глава правительства**.

ИНТЕРФАКС ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.05.23; РОСТУРИЗМ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИНИЦИАТИВУ ВЛАСТЕЙ ПРИМОРЬЯ О ПРОДЛЕНИИ СРОКА ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ ДО 14 ДНЕЙ

Руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова поддержала инициативу властей Приморья о продлении срока электронной визы с восьми до 14 дней.

"Будем помогать поддерживать дальнейшую либерализацию электронной визы в части расширения. Как Олег Николаевич (Кожемяко - ИФ) сказал - на 14 дней, это точно мы используем (...) Даже, может быть, попробуем чуть-чуть подольше, чтобы у людей была возможность с учетом вылета прилета полные 14 дней у нас провести", - сообщила Догузова в ходе своего выступления во Владивостоке на региональной сессии V Восточного экономического форума.

Инициативу об увеличении срока пребывания на Дальнем Востоке РФ по электронной визе губернатор Приморья Кожемяко озвучил в ходе своего выступления на сессии.

"Мы будем обращаться в федеральные агентства по туризму, (...) с тем, чтобы визовый режим (по электронной визе - ИФ) был продлен до 14 дней, чтобы была возможность по туристической визе находиться здесь гораздо дольше, чтобы человек смог посетить не только Приморский край, но и в целом Дальний Восток", - отметил Кожемяко.

Как сообщалось, система выдачи электронных виз для посещения Дальнего Востока иностранным гражданам заработала в августе 2017 года.

С помощью электронной визы можно прибыть на восемь дней в шесть дальневосточных регионов. Работают **воздушные пункты пропуска** во Владивостоке (Кневичи),

Петропавловске-Камчатском (Елизово), Благовещенске, Хабаровске (Новый), Южно-Сахалинске (Хомутово), Анадыре (Угольный). В трех регионах - Сахалинской области, Приморском и Камчатском краях - работают **морские пункты пропуска**. По электронной визе в Приморье можно прибыть через **железнодорожные пункты пропуска** "Пограничный", "Хасан", "Махалино", а также **автомобильные пункты пропуска** "Полтавка" и "Турий Рог". С 1 июля механизм электронных виз будет распространен на международные аэропорты Республики Бурятия и Забайкальского края.

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.05.23; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ВЫДАЧА ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ ИНОСТРАННЫМ ТУРИСТАМ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Выдача электронных виз иностранным туристам, приезжающим в Москву и Санкт-Петербург, вероятно, начнется в 2020 году, сообщила заместитель председателя городского комитета по развитию туризма Нана Гвичия.

"Москва, Санкт-Петербург и Севастополь как города федерального значения рассматриваются как пилотные до введения законодательства в 2021 году, когда будут электронные визы. Мы надеемся, что Москва и Петербург в следующем году такой возможностью смогут воспользоваться", - сказала Гвичия на пресс-конференции в информационном агентстве "Интерфакс Северо-Запад" в четверг.

По ее словам, вопрос выдачи многократных виз будет рассматриваться "не в ближайшее время".

Гвичия также отметила, что в Петербурге предполагается расширить количество информационных центров и точек обращений туристов. Работу информационных центров в "Пулково" и на Московском вокзале планируется сделать круглосуточной.

По словам замглавы комитета, в 2018 году северную столицу посетили 4 млн иностранных гостей, из них 800 тыс. - туристы из Китая.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ЗЕРНОВОЙ СОЮЗ ОТМЕЧАЕТ "ЭСКАЛАЦИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО ДАВЛЕНИЯ" НА ЗЕРНОВУЮ ОТРАСЛЬ РФ

Российский зерновой союз (РЗС), который в начале июня традиционно проводит международный зерновой раунд в Геленджике, обнародовал проект обращения его участников к федеральным и региональным органам законодательной и исполнительной власти РФ, зернопроизводителям, отраслевым объединениям товаропроизводителей АПК, бизнес-сообществу.

Согласно документу, размещенному на сайте союза, в прошлом году аграрный сектор и зерновой рынок столкнулись с качественно новыми вызовами, которые обострили нерешенные задачи отрасли. Несмотря на существенный рост доходов и рентабельности зернопроизводителей, устойчиво растут затраты на производство и, как следствие, нарастают риски снижения конкурентоспособности, происходит постепенная утрата накопленного потенциала устойчивого развития отрасли.

"Вместо системного решения существующих проблем формируется практика ситуационного управления, в том числе и за счет использования эскалации административного давления и использования неформальных ограничений на деятельность участников рынка, в результате отмечается девальвация доверия участников рынка к мерам государственного регулирования", - говорится в документе.

Как считают в РЗС, несмотря на модернизацию госпрограммы развития сельского хозяйства, сохранены механизмы, которые не отвечают качественно изменившейся экономической ситуации и задачам повышения конкурентоспособности продукции АПК.

Авторы документа отмечают, что в отрасли повышается госрегулирование, оптимизируются меры контроля и надзора, которые приобретают все более всеобъемлющий характер. "Приостановлено, но не отменено действие вывозной таможенной пошлины на пшеницу, что ограничивает возможности бизнеса в долгосрочном планировании и ориентации на повышение качества зерна, - говорится в проекте обращения. - Государство так и не перешло от деклараций к практической деятельности в вопросах стимулирования зернового производства, которое подменяется

ситуационным управлением в отсутствие публичной стратегии взаимодействия между государством и бизнесом".

Вместе с тем в проекте отмечается, что "ряд принимаемых сегодня мер носит потенциально позитивный характер, однако необходимы системные меры по формированию новой конкурентоспособной агрополитики".

В числе оперативных задач названы отказ от таможенно-тарифных и нетарифных ограничений экспорта, полная отмена вывозной пошлины на пшеницу, введение запрета на неформальные ограничения хозяйственной деятельности участников рынка зерна и продуктов его переработки, переход от деклараций к реальному сокращению и оптимизации контрольно-надзорных функций, жесткой ориентации надзорных органов на реализацию функций поддержки национального бизнеса, разработка и практическая реализация механизмов госрегулирования цен на зерно, предусматривающих компенсацию зернопроизводителям упущенной выгоды при их применении, переход от прямых интервенций к залоговым операциям, установление минимальных гарантированных цен, принятие закона "О зерновых товарных складах общего пользования".

Кроме того, необходимо установить на постоянной основе **специальный уровень железнодорожных тарифов** для снятия избыточного предложения зерна в регионах, удаленных от зон потребления, привести в соответствие с реалиями сельхоздеятельности практику регулирования автомобильных перевозок.

В документе определены и другие задачи, решение которых, по мнению его авторов, будет способствовать устойчивому развитию рынка зерна и АПК в целом, укреплению позиций России на мировом агропродовольственном рынке.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ I ЭТАПА АНОДНОЙ ФАБРИКИ РУСАЛА В ТАЙШЕТЕ МОЩНОСТЬЮ 225 ТЫС. Т

Эксперты Главгосэкспертизы России выдали положительное заключение на проект первого этапа строительства анодной фабрики в Тайшете (Иркутская область, входит в ОК "РусАл" (МОЕХ: RUAL)), сообщает пресс-служба ведомства.

"Концепция проекта предусматривает тесную интеграцию создаваемого производства с Тайшетским алюминиевым заводом (также входит в ОК "РусАл" - ИФ), как в части потребления готовой продукции (обоженных анодов), так и по обеспечению фабрики энергоносителями, инженерной и **транспортной инфраструктурой**, защитными и очистными сооружениями, хозяйственно-бытовыми и прочими технологическими и вспомогательными объектами", - говорится в сообщении.

Предполагается, что анодная фабрика будет построена в пять этапов, с постепенным вводом основных технологических мощностей и постепенным наращиванием объемов производства. На первом этапе проектная мощность фабрики составит 225 тыс. тонн обоженных анодов в год.

В ходе реализации первого этапа будут построены корпус обжига с газоочистной установкой, склад мазута и дизельного топлива, узел перегрузки глинозема, бункерные площадки для приема свежего и отработанного сырья, трассы газоходов с охладительной колонной, модульные здания котельной и компрессорной станции, очистные сооружения склада мазута и дизельного топлива. Также будут проложены наружные теплосети, подъездной **железнодорожный путь**, другие необходимые технологические и транспортные объекты.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; МИНСЕЛЬХОЗ ЗА РАСШИРЕНИЕ СВОИХ ПОЛНОМОЧИЙ В СВЯЗИ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ГОСПРОГРАММЫ ПО СЕЛЬСКИМ ТЕРРИТОРИЯМ

В связи с реализацией госпрограммы комплексного развития сельских территорий РФ, проект которой был недавно рассмотрен на заседании правкомиссии по вопросам АПК, полномочия Минсельхоза должны быть расширены, считает глава ведомства Дмитрий Патрушев.

"Минсельхоз считает необходимым расширение своих существующих полномочий по направлениям, регулирующим деятельность на сельских территориях. Рассчитываем на вашу поддержку в этом вопросе", - заявил Патрушев на заседании межфракционной рабочей группы Госдумы по законодательному обеспечению комплексного развития сельских территорий в четверг в Москве.

По его словам, для достижения целей, определённых программой, необходимо "обеспечить эффективное взаимодействие между всеми заинтересованными сторонами". "И мы рассчитываем на помощь и поддержку депутатов Госдумы, в том числе в разработке и реализации законодательных инициатив", - сказал министр.

Патрушев напомнил, что проект программы получил предварительное одобрение у председателя правительства. "В соответствии с поручением председателя правительства, реализация госпрограммы должна быть синхронизирована со стратегией пространственного развития, с национальными проектами и отраслевыми государственными программами", - заявил он.

Вопрос о полномочиях ведомства Патрушев понимал и на заседании правкомиссии по вопросам АПК во вторник в Воронеже. Он заявил, что "надо подумать над созданием отдельной структуры, наделений полномочиями, необходимыми для реализации госпрограммы". Тогда председательствовавший премьер-министр Дмитрий Медведев, прервав доклад, поинтересовался, не предлагает ли Минсельхоз создать новое министерство. "Ни в коем случае", - заверил министр.

Как сообщалось, необходимое финансирование для создания новых инфраструктурных объектов на сельских территориях оценивается в сумму порядка 5,9 трлн рублей. Предусмотренное проектом госпрограммы комплексного развития сельских территорий ресурсное обеспечение на период до 2025 года включительно составляет 2,288 трлн рублей. В том числе из средств федерального бюджета - 1 трлн 61 млрд рублей, из внебюджетных источников - 1 трлн 53 млрд рублей, из консолидированных бюджетов субъектов - 174 млрд рублей. На первый год реализации госпрограммы запланировано 228 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета 79,2 млрд рублей.

Программа разработана в соответствии с поручением президента РФ Владимира Путина по итогам рабочей поездки в Ставропольский край в октябре 2018 года. Она нацелена на сохранение доли сельского населения в общей численности населения РФ на уровне не менее 25,3% в 2025 году, достижение соотношения среднемесячных располагаемых ресурсов сельского и городского домохозяйств до 80% в 2025 году, повышение доли общей площади благоустроенных жилых помещений в сельских населённых пунктах до 50% в 2025 году.

Структура госпрограммы предусматривает реализацию четырёх ведомственных проектов - "Развитие жилищного строительства на сельских территориях и повышение уровня благоустройства домохозяйств", "Благоустройство сельских территорий". "Содействие занятости сельского населения", **"Развитие инженерной и транспортной инфраструктуры на сельских территориях"**, а также трёх ведомственных целевых программ - "Обеспечение государственного мониторинга сельских территорий", "Информационно-методическое обеспечение комплексного развития сельских территорий", "Современный облик сельских территорий".

Госпрограмма построена таким образом, что местное население является выгодоприобретателем реализуемых мероприятий. Она направлена на развитие территорий, где работают предприятия всех сфер экономики. Основным критерием развития территории является наличие рабочих мест как уже созданных, так и планируемых. Программа также учитывает внешние положительные и отрицательные эффекты от предлагаемых программных мероприятий.

Программа должна быть внесена в правительство к 1 июня 2019 года.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.23; ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ИНИЦИАТИВА

Члены Совета Федерации Вячеслав Тимченко, Олег Мельниченко, Андрей Шевченко внесли в качестве законодательной инициативы проект федерального закона "О внесении

изменения в статью 98 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".

Цель законопроекта - приведение в соответствие размеров штрафов, накладываемых на грузоотправителей за искажение в транспортной железнодорожной накладной сведений об отправляемых грузах, приводящих к снижению стоимости перевозок с реальным ущербом, который несет железнодорожный перевозчик.

Предлагается изменить методику расчета размеров штрафа:

отказаться от начисления по 5-кратности к плате за перевозку и перейти к исчислению на основании размера недополученной провозной платы.

В настоящее время возникает ситуация, охарактеризованная Конституционным Судом Российской Федерации следующими словами: "...несоизмеримо большой штраф может превратиться из меры воздействия в инструмент подавления экономической самостоятельности и инициативы, чрезмерного ограничения свободы предпринимательства и права собственности, что в силу статей 34, 35 и 55 Конституции Российской Федерации недопустимо".

В пояснительной записке подчеркивается, что уплата штрафа грузоотправителем не освобождает его от компенсации причиненного нарушением ущерба.

В свою очередь изменение методики расчетов и, соответственно, размеров штрафов позволит восстановить принцип справедливого распределения ответственности между грузоотправителями и **РЖД**.

Законопроект не отменяет ответственности грузоотправителей за искажение в транспортно-железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, если в результате этого снижается стоимость перевозок грузов, а устанавливает "справедливый" штраф в размере "недоплаты" стоимости перевозки груза.

<http://transportrussia.ru/item/4956-zakonodatelnaya-initsiativa.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.23; РЕАЛИЗУЮТ ИНВЕСТПРОЕКТ

Распоряжением Правительства РФ утвержден план реализации инвестиционного проекта "Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области". Инвестиционный проект включает строительство двух плавучих хранилищ газа, вспомогательного причала и необходимой береговой инфраструктуры. Предварительная оценка стоимости реализации инвестиционного проекта - 70 млрд руб. Срок реализации - 2023 год.

Документ подготовлен **Минтрансом России** в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года".

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрено увеличение к 2024 году объема перевозок грузов в акватории Северного морского пути до 80 млн т. В случае реализации всех проектов по перевалке сжиженного природного газа в российских морских портах, расположенных в акватории СМП, к 2024 году будет обеспечен грузооборот СПГ и газового конденсата в объеме 41,4 млн т.

ПАО "НОВАТЭК" реализует взаимоувязанные проекты, связанные с транспортировкой СПГ с арктических месторождений: строительство терминала "Утренний" в морском порту Сабетта, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе, строительство объектов морского порта в районе поселка Сабетта на полуострове Ямал, строительство морских перегрузочных комплексов СПГ в Мурманской области и на полуострове Камчатка. Комплексный план реализации инвестиционного проекта "Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае" утвержден распоряжением Правительства РФ от 14 марта 2019 года № 436-р.

План реализации инвестиционного проекта "Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области" включает строительство двух плавучих хранилищ газа, вспомогательного причала и необходимой береговой

инфраструктуры. Предварительная оценка стоимости реализации инвестиционного проекта - 70,094 млрд руб. Срок реализации проекта - 2023 год.

<http://transportrussia.ru/item/4955-realizuyut-investproekt.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.23; В ОГНЕННОЙ ЗАПАДНЕ

оказались пассажиры рейса Москва - Мурманск.

Десятки человек сгорели заживо. Эта катастрофа стала крупнейшей в истории "**Аэрофлота**" в XXI веке.

Минуты на возвращение

Воскресный день 5 мая был омрачен страшной гибелью в аэропорту Шереметьево пассажиров самолета "Сухой Суперджет - 100" (Sukhoi Superjet - 100 или SSJ-100). Увиденное шокировало всех очевидцев. Позднее видео жуткого зрелища через соцсети разошлось по всему миру. Вот самолет, подсакивая, четырежды резко ударяется о взлетно-посадочную полосу. Ломается стойка шасси, хвостовой отсек охватывает огонь. Когда полыхающий лайнер застыл, из салона по аварийным трапам начали скатываться и разбегаться от самолета люди. Тем, кто оказался в объятном пламенем хвостовом отсеке, ни экипаж, ни подоспевшие пожарные помочь уже не смогли. Спустя несколько часов стали известны масштабы трагедии: погиб 41 из 78 человек, находившихся на борту.

Так трагически завершился рейс **Аэрофлота** SU1492 Москва - Мурманск. А ведь при его вылете в 18:02 ничего не говорило о столь драматичной развязке: лайнер менее месяца назад прошел плановое обслуживание, во главе экипажа - опытный Денис Евдокимов, имеющий 6,8 тыс. часов налета, из них более 1,4 тыс. - на "Суперджете", в том числе два года - командиром.

Однако спустя десять минут полета Евдокимов по аварийному каналу запросил разрешение на экстренную посадку. "Когда на взлете мы поднялись к облакам и, видимо, вошли в грозовой фронт, я сидел возле иллюминатора и видел, что в правый двигатель два раза ударила молния", - говорит пассажир того рейса, глава Североморска Владимир Евменьков. Именно после удара молнии, по словам пилота Дениса Евдокимова, выключилась радиосвязь и начались сбои в работе оборудования. "Пытались выйти на связь, не получалось. Удалось ее восстановить через аварийную частоту на радиостанции, но она была кратковременная и прерывистая", - рассказал он.

Жесткое приземление самолет совершил в 18:30. Зацепившись левым двигателем за бетонку, лайнер развернулся и ушел в сторону от горящего керосина, разлившегося по полосе. Это спасло десятки жизней, потому что иначе надувные трапы легли бы на горящее топливо, которого было катастрофически много, ведь возвращаться на аэродром пришлось с полными баками. От него бы избавиться перед посадкой, но SSJ-100 принадлежит к классу самолетов, на которых не предусмотрен слив топлива в воздухе. Слишком высокой оказалась и посадочная скорость - 287 км в час против 240 рекомендованных. Превышение скорости и посадочной массы и привело к трагедии.

Эксперты считают решение о возвращении в аэропорт вылета единственно верным: продолжать полет на неисправном самолете было нельзя. Однако заслуженный пилот России Юрий Сытник недоумевает: если самолет оснащен локатором, почему он влетел в грозу, ведь инструкция предписывает обойти опасность. За время эксплуатации SSJ-100, по данным эксперта, в них 13 раз попадала молния, но это не приводило к трагическим последствиям. Авиаэксперт Юрий Антипов высказал свое мнение: "Достаточно профессиональные пилоты не поддаются панике, мягко сажают самолет и при этом шасси не ломают, не пробивают баки и не получают такого пожара, который мы видели в Шереметьево. Скорее всего, это паника, это недостаток профессионализма - они не только сломали шасси, они еще и "козлили" на полосе...".

Иное мнение у бывшего конструктора ОКБ "Сухой" Вадима Лукашевича: "После попадания молнии в самолет отказала автоматика. Сажать без нее машину очень сложно. Летчики - герои, они поступили очень правильно". "Экипаж действовал грамотно и вполне адекватно сложившейся ситуации. Однако, вероятно, пилоты просто не справились с целой лавиной технических отказов", - констатирует генерал-майор, заслуженный военный летчик России Владимир Попов.

Секунды на спасение

Находясь на грани смерти, люди ведут себя по-разному. Так случилось и в этот раз. Муромчанин Михаил Савченко, известный по игре "Что? Где? Когда?", выразил в соцсетях признательность бортпроводникам, которые сделали все оперативно и четко: "Если бы не они, жертв было бы гораздо больше". С ним согласен Дмитрий Харинин, который рассказал: "Многие поддались панике, но бортпроводники сработали грамотно, оперативно всех вывели. Только благодаря им я остался жив. Девочки стояли в помещении, где был газ и было темно. Они оттуда вытаскивали людей и помогали спуститься на трап".

То, что происходило на борту, описала стюардесса Татьяна Касаткина: "Мы взлетели, попали в тучу, был сильный град, и в этот момент произошли хлопок и вспышка какая-то, как электричество. Все произошло очень быстро. Был очень сильный дым. Люди начали вскакивать с кресел и продвигаться, хотя самолет еще был на скорости. Люди кричали, что судно горит и падает. Сразу после остановки самолета мы начали эвакуировать пассажиров. Все произошло очень быстро, ни секунды не было времени. Пассажиров буквально выталкивала, чтобы они не задерживали эвакуацию".

Одному из бортпроводников сгоревшего лайнера Максиму Моисееву было 22 года. Он сделал все возможное и невозможное для эвакуации пассажиров: пытался вскрыть заклинившую дверь в хвосте салона, потом до последнего выводил людей к аварийному трапу. Своей жизнью он пожертвовал ради спасения других. В **Минтрансе России** предложили посмертно представить Максима к ордену Мужества, а в соцсетях собирают подписи за присвоение ему звания Героя России.

Бортпроводники хорошо понимали, что воздушное судно в течение 2-3 минут выгорает полностью, и потому действовали максимально быстро: эвакуация первых пассажиров началась уже через 20 секунд после остановки самолета. Сначала раскрывается правый передний спасательный трап. Еще через несколько секунд - левый. Эвакуация заняла 55 секунд при нормативе 90. По мнению экспертов, если бы не экипаж, который сократил время эвакуации пассажиров почти в два раза от норматива, в лучшем случае в живых остались бы пять-шесть человек. К сожалению, у большинства пассажиров в хвостовой части самолета, которую в первую очередь охватил пожар, шансов на спасение практически не было. Их смерть наступила мгновенно в результате отравления продуктами горения.

На этом фоне довольно странно выглядят сообщения о некоторых пассажирах, которые якобы выбирались из пожара с тяжелыми на вид сумками и рюкзаками. Адвокат из Хабаровска Кирилл Бабаев, летевший в Мурманск в командировку и которого, по его словам, к трапу вынес людской поток, сказал так: "Из сидевших рядом никто не то что сумки, даже документы из рюкзаков не забрал. У меня в самолете остались и паспорт, и удостоверение адвоката, и кошелек. В руках был только телефон - с ним я и выбежал с борта. Наоборот, видел, как пассажиры помогали друг другу. Например, одна женщина упала на выходе. Так ее подняли и вывели на трап". Солидарен с ним и Дмитрий Харинин: "Про ручную кладь - все ложь. Сумки, где были документы, - не массивные, они не могли мешать..."

Нельзя от всех требовать в чрезвычайной ситуации вести себя героически. Но те члены экипажа, которые оказались готовы к ней, достойны самых теплых слов и благодарности. Совсем не "супер"?

После трагедии в Шереметьево в соцсетях началась кампания с требованием запретить выпуск и эксплуатацию этого самолета, а позднее даже появилась соответствующая петиция. "Он ни для чего не годится", - сказала о SSJ-100 Валентина Матвиенко за пять месяцев до трагедии в Шереметьево. "Сырым самолетом" считает его заслуженный пилот России Юрий Сытник.

"У нас есть Ил-96 или Ту-204 - почему не сделали их массовыми, а сделали SSJ-100, где очень много зарубежных составляющих?" - спросил лидер ЛДПР Владимир Жириновский. В то же время политик призвал не хаять огульно все российское авиастроение в связи с трагедией в Шереметьево: "Не надо паниковать! В год падает 5-6 "Боингов", но американские самолеты продолжают летать по всему миру". В этом лидер

ЛДПР прав: американцы поддерживают "Боинги" даже после их катастроф. На критику отвечают так: самолет - техника сложная, бывают и отказы и ошибки.

Вице-премьер правительства России Юрий Борисов считает, что для прекращения эксплуатации SSJ-100 оснований нет. С ним согласен министр транспорта РФ **Евгений Дитрих**. Не намерен от лайнера отказываться **Аэрофлот**, имеющий 50 машин этого класса. Впрочем, 10 мая **Аэрофлот** отменил 14 парных рейсов с использованием самолета SSJ-100. Накануне авиакомпания отменила 12 парных рейсов на этом лайнере, днем ранее - 5. Не намерены отказываться от самолета и региональные авиакомпании. Например, в иркутской "ИрАэро" 9 самолетов, и за четыре года их эксплуатации в суровых сибирских условиях ни разу не возникло внештатных ситуаций.

А вот что ответил любителям подписывать петиции летчик 1-го класса Аркадий Емельянов: "Я уже два года летаю на этой машине. Да, как и каждая "молодая" машина, она имеет какие-то свои слабости. Они устраняются конструкторами, инженерами, техниками по мере наращивания эксплуатации. По-другому - никак. Шероховатости есть у любого самолета. Что, их не было у "Боингов"? Были, и еще какие! Вы посмотрите на статистику ЧП с этим самолетом и сами в этом убедитесь. Случилось то, что случилось. Предстоит еще очень во многом разобраться, а не делать "далеко идущие" дилетантские выводы о том, что самолет сырой, что его вообще надо снимать с производства. На радость конкурентам? Они этого только и ждут! Чтобы Россия со своими самолетами вообще покинула мировой авиапарк и летала на иномарках".

К сожалению, трагедия в Шереметьево может негативно сказаться на продвижении самолета на мировые рынки. Как и любой большой авиационный проект, SSJ-100 задумывался с прицелом на экспорт. В 2005 году, представляя в Ле-Бурже проект "Гражданские самолеты Сухого", рассчитывали на 800 заказов до 2024 года - 300 для российского рынка и 500 - для иностранных заказчиков. К апрелю 2019 года произведено 186 самолетов, почти все они летают в России, а единственный европейский покупатель - ирландская авиакомпания - отказался от лайнера в начале 2019 года.

...Впрочем, спешить с окончательными выводами до расшифровки "черных ящиков" не стоит. Именно бортовые самописцы дадут ответ на причины аварийной посадки самолета. Если это была техническая неисправность лайнера, тогда, возможно, приостановят эксплуатацию и будут дорабатывать эту модель самолета. Одновременно СКР ведет дело по статье "Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц". Рассматриваются три версии трагедии: человеческий фактор (недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и проводивших техосмотр лиц), неисправность самолета и неблагоприятные метеоусловия.

Владимир ГОНДУСОВ

Наша справка. "Сухой Суперджет-100" - первый российский самолет, разработанный после 1991 года. Его разработка в ОКБ Сухого, известном своими истребителями, началась в 2000 году, первый полет состоялся в 2008-м, а коммерческая эксплуатация - в 2011 году. Всего на разработку самолета с учетом курсовых разниц потрачено около 2 млрд долл. Партнерами "Сухого" в разработке самолета были Boeing, французская Snecma и итальянская Alenia Aeronautica. Доля российских компонентов самолета в 2018 году оценивалась в 35-40%. Катастрофа в Шереметьево стала второй в истории самолета за восемь лет полетов и первой, которая может оказаться связанной с техническими причинами.

<http://transportrussia.ru/item/4951-v-ognennoj-zapadne.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.05.23; МОБИЛЬНОСТЬ КАК УСЛУГА

Меняется парадигма моделирования и планирования деятельности общественного транспорта.

В Санкт-Петербурге прошла очередная, уже 4-я Международная научно-практическая конференция "Транспортное планирование и моделирование. Умный транспорт для

умного города". Казалось бы, мероприятие специфическое, отраслевое, но интерес к нему растет год от года, причем не только у транспортников.

В транспортном комплексе происходят перемены революционного характера, и связаны они в первую очередь с развитием современных технологий в моделировании транспортного процесса. Специалисты говорят уже об изменении парадигмы моделирования и планирования деятельности общественного транспорта. Девиз нового подхода - "Мобильность как услуга".

Но изменения, какими бы кардинальными они ни были, базируются на общих принципах развития общественного транспорта, которые должны быть заложены в любую модель развития ТК.

По словам доктора технических наук, профессора Олега Белого, первоочередной задачей построения и развития общественного транспорта является проблема устойчивости.

К основным критериям устойчивости транспортной системы относят универсальную доступность транспортной услуги - территориальную, физическую, стоимостную. Система должна быть эффективна с позиций финансовых затрат и расходования ресурсов всех видов. Для системы важна как ее безопасность, так и экологичность (шум, вибрация, выбросы и т. п.).

Транспортное обслуживание должно быть еще и комфортным.

Система будет обладать устойчивостью только в условиях правового поля. И в качестве такового выступают стандарты транспортного обслуживания населения для перевозок пассажиров и багажа всеми видами городского общественного транспорта.

Стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электротранспортом (утвержден **Министерством транспорта Российской Федерации** 31.01.2017 с изменениями, внесенными 13.04.2018) определяет нормативное расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается маршрутом регулярных перевозок.

Ценовая доступность определяется стоимостью передвижения на общественном транспорте. При этом необходимо учитывать такой критерий устойчивости, как равные возможности доступа к транспортным услугам для всех слоев населения.

Согласно стандарту "среднемесячные расходы пассажира на осуществление поездок в пределах муниципального образования должны составлять не более 7% величины среднедушевого денежного дохода населения субъекта РФ, где расположено муниципальное образование".

Физическая доступность определяется доступностью остановок и транспортных средств, в том числе для маломобильных групп населения.

В соответствии со стандартом все остановочные пункты, автовокзалы и автостанции должны отвечать требованиям СП 59.13330.2016 "Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения". Доступность транспортных средств для этих групп населения в свою очередь регламентирует ГОСТ Р 51090-97 "Средства общественного пассажирского транспорта. Общие требования доступности и безопасности для инвалидов".

Привлекательность передвижения на общественном транспорте обеспечивается меньшими затратами (в первую очередь временными); предсказуемостью времени перемещения; комфортностью и удобством оплаты поездки, а также доступностью необходимой информации для планирования перемещения и в процессе совершения поездки.

Согласно стандарту количество рейсов регулярных перевозок, осуществленных с опозданием свыше 2 минут, не должно превышать 15% от общего количества рейсов маршрутов регулярных перевозок соответствующего вида сообщения.

Комфортность поездки определяется заполнением салона транспортного средства, комфортностью среды внутри подвижного состава, количеством пересадок и удобством их совершения.

Стандарт определяет нормативные значения следующим образом:

- заполнение салона не должно превышать 3 чел./м² "свободной площади пола салона транспортного средства, предусмотренной для размещения стоящих пассажиров";
- количество пересадок "в целях перемещения в любую точку муниципального образования" - не более двух;
- температура воздуха должна устанавливаться "в соответствии с температурой наружного воздуха - не менее 12 °С при среднесуточной температуре наружного воздуха ниже 5 °С, не более 25 °С при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20 °С".

Но если с параметрами моделирования перевозочного процесса в общественном транспорте в рамках города благодаря стандартам есть определенная ясность, то как быть с моделированием таких распространенных маршрутов, как Москва - близлежащий областной город - Москва? Какие факторы должны учитываться при моделировании транспортного сообщения для трудовой миграции в зонах тяготения крупных городов?

Специалисты ООО "Санкт-Петербургский институт транспортных систем" рассчитали параметры транспортного процесса при перемещении пассажиров по железнодорожному маршруту Москва - Владимир - Москва (оставим за скобками причины подобной трудовой миграции населения). По факту имеются постоянные передвижения работников на электричках со временем в пути 2-3 часа в одну сторону на работу, как правило, в режиме "сутки через 2-3 дня". К слову, ввод в строй первого участка ВСМ Москва - Владимир позволит сократить время в пути до 1 часа, и режим работы может измениться на обычный график пятидневной рабочей недели.

В основе принятия решения о поездке на работу в другой город лежат следующие основные факторы: заработная плата в городе проживания и в другом городе, время и стоимость проезда. Рассчитав чистый доход как разницу между возможным увеличением дохода и затратами на проезд, человек принимает решение работать в другом городе. Как следствие, работник становится стабильным пассажиром.

Суммарный объем передвижения зависит от численности экономически активного населения и распределения заработной платы в городе проживания. Для определения отсекающего тарифа, то есть предельно допустимых затрат на проезд, и минимально допустимого тарифа, то есть тарифа, обеспечивающего минимальную норму рентабельности, потенциальных работников (пассажиров) распределили на группы в порядке возрастания заработной платы. В таблице представлены результаты расчета пассажиропотока и доходов. Отрицательные значения указывают на то, что при таких тарифах определенные группы населения пользоваться транспортом не будут. При разовом тарифе 357 руб. (в месяц это составит 15 тыс. руб.) поездки обеспечивают минимальную рентабельность перевозчика (диаграмма).

Модель прошла проверку применительно к маршрутам Москва - города Московской области с точностью результата 90-95%. Применение такой модели возможно, как уже было сказано, к участкам маршрута на ВСМ, внутриагломерационным связям, связям город - пригород.

<http://transportrussia.ru/item/4950-mobilnost-kak-usluga.html>

ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.05.23; ВСЕХ МОРСКИХ ПУТЕЙ НАЧАЛО...

Эксперты обсудили развитие инфраструктуры северных портов.

Одним из основных факторов решения стратегических задач государства в Арктике и комплексного социально-экономического развития региона является формирование единой Арктической транспортной системы, которая включает в себя Северный морской путь, комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также береговой инфраструктуры (порты, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, связи).

Модернизация и развитие инфраструктуры Арктической транспортной системы являются стратегическими приоритетами государственной политики Российской Федерации в Арктике.

Ключевым элементом Арктической транспортной системы является Северный морской путь, зачастую единственный транспортный коридор для перемещения грузов в арктических регионах России. Для осуществления широкомасштабного освоения арктических ресурсов и обеспечения социально-экономического роста макрорегиона необходимо наличие развитой логистики.

Основными сдерживающими факторами совершенствования и создания новых арктических транспортных маршрутов являются низкие темпы развития береговой инфраструктуры вдоль трасс СМП и неразвитость (часто полное отсутствие) железнодорожной инфраструктуры. Поэтому значительная часть реализуемых или обсуждаемых в настоящее время инвестиционных проектов направлена на решение задачи соединения материковой и портовой инфраструктуры в единую логистическую систему.

Об этом шла речь на дискуссии, посвященной развитию инфраструктуры северных портов, в рамках деловой программы V Международного арктического форума.

Амбициозная модель

Руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко заявил, что вопросы развития портовой инфраструктуры, технического и ледокольного флота, логистики, грузовой базы, связанности территорий включены в Комплексный план развития СМП и прибрежных территорий, который правительство должно рассмотреть летом текущего года. "Необходимо не только обеспечить собственно морской транспортный коридор, но и связать его с другими транспортными артериями страны, что позволит добиться большей гибкости, создаст дополнительную грузовую базу, а также поможет реализовать вариант круглогодичного снабжения и регулярного функционирования СМП", - сказал эксперт.

Масштабность проекта определяют и достаточно длинные сроки его реализации. На первом этапе предстоит обеспечить "диспетчеризацию" СМП по всей его протяженности, а затем наладить регулярное круглогодичное транспортное сообщение сначала на западном направлении, а с 2030 года - и на восточном. Это потребует не только создания портов-хабов и перевалочных пунктов, но и коснется трудовых ресурсов.

"На севере будет работать больше людей, - пояснил Владислав Онищенко. - Например, полная реализация проекта по добыче и вывозу угля на Таймыре, связанного с портом Диксон, потребует в сравнении с максимумом советского периода как минимум трехкратного увеличения числа постоянных работников. Это порядка 15-20 тыс. человек, вовлеченных в добычу, транспортировку и обслуживание процесса, работающих преимущественно вахтовым методом. Такой вариант уже реализован в Сабетте".

Кроме этого, предстоит решить ряд проблем, связанных с гидрологией участка пути, созданием сети метеорологических станций, пилотированием транспортных проводок для разных классов судов. "Создание такой масштабной инфраструктуры в арктических морях и прибрежных территориях само по себе сможет привлечь большой транспортный поток как с запада, так и с востока, позволит снизить транспортные издержки грузоперевозчиков и транспортных компаний. Это амбициозная модель, но только комплексный взгляд на проблему поможет реализовать крупные проекты, связанные с СМП и Арктической зоной, полезные как для экономики страны, так и для связанности мировых рынков", - заключил Владислав Онищенко.

Инвестиции в инфраструктуру

Одним из условий устойчивого функционирования СМП является эффективная работа арктических морских портов и портопунктов. В настоящее время практически по всей акватории Севморпути проводятся работы по восстановлению, реконструкции и модернизации действовавших ранее портов, строятся новые порты и портовые сооружения.

Так, проводится модернизация арктических портов Мурманск, Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон, и ряда других. Помимо строительства нового арктического порта Сабетта созданы или создаются новые портовые (транспортно-логистические) комплексы и отгрузочные терминалы Варандей, Индига, Печенга, Харасавей. Восстанавливается система портопунктов для каботажного плавания, в том числе на островных территориях - архипелагах Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Новосибирских островах, острове Врангеля и других.

Активизация этих работ связана прежде всего с увеличением добычи природных ресурсов и освоением новых месторождений в Арктике, с необходимостью решения задач комплексного социально-экономического развития Арктической зоны России, доставки грузов для жизнеобеспечения населения, функционирования заполярных объектов обороноспособности и национальной безопасности.

В Арктической зоне находятся 18 портов, шесть из них - Сабетта, Диксон, Дудинка, Хатанга, Тикси, Певек - на акватории СМП. По словам генерального директора ФГУП "Росморпорт" Андрея Лаврищева, в 2018 году все арктические порты увеличили грузооборот, который достиг 92,7 млн тонн (+27% к уровню 2017 года). Например, грузооборот порта Мурманск вырос на 18%, порта Архангельск - на 15%, порта Кандалакша - на 35%.

В рамках федерального проекта "Морские порты России" в 2018 году завершилась реализация уникального проекта по строительству морского порта Сабетта при участии ОАО "Ямал СПГ" и ФГУП "Росморпорт". Данный проект является самым масштабным по объемам работ и финансирования в Арктике и не имеет аналогов в мировой практике. В настоящее время морской порт Сабетта может переваливать порядка 17,85 млн тонн СПГ и газового конденсата, способен принимать суда-газовозы типа "Кристоф де Маржери" длиной 300 м, шириной 50 м и с осадкой 11,78 м.

ФГУП "Росморпорт" реализует также проекты развития портовой инфраструктуры морских портов Певек и Беринговский в целях увеличения их мощностей.

Среди проектов, не относящихся к Арктической зоне, но неразрывно связанных с функционированием арктических портов, Андрей Лаврищев отметил реализуемый совместно с ПАО "НОВАТЭК" проект создания СПГ-терминала в бухте Бечевинская Камчатского края, включая дноуглубительные работы и строительство системы управления движения судов (СУДС). Здесь будет создан перевалочный хаб по хранению и перегрузке СПГ, доставляемого из морского порта Сабетта и экспортируемого в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Планируемый срок ввода в эксплуатацию двух пусковых комплексов - конец 2023 года.

Как сказал Андрей Лаврищев, в наиболее крупных портах - Мурманске, Сабетте, Архангельске - созданы полномасштабные системы обеспечения безопасности мореплавания, включающие в себя ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствии), системы управления движением судов и транспортной безопасности.

Заместитель председателя правления ПАО "НОВАТЭК" Эдуард Гудков заявил, что компания за счет своих проектов обеспечит к 2024 году 46,7 млн тонн, или 55% загрузки СМП. НОВАТЭК также реализует три проекта в Мурманске: создание центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) в Кольском заливе - "завода по строительству заводов СПГ"; временного рейдового перегрузочного комплекса (ВРПК) СПГ в Мурманской области и морского перегрузочного комплекса (МПК) СПГ в Мурманске объемом 20 млн тонн. Инвестиционная программа ПАО "НОВАТЭК" до 2030 года составляет порядка 2,5 трлн руб.

Еще одним крупным инвестором в портовую инфраструктуру является АО "СУЭК". Заместитель генерального директора компании Денис Илатовский проинформировал, что в 2018 году инвестиции в Мурманский морской порт, который является одним из основных хабов на СМП, составили 1,7 млрд руб., а суммарный объем с 2012 года - около 7 млрд руб. Порт имеет 13 причалов общей длиной более 2350 м. Максимальная глубина у причалов - 14,7 м, глубины на рейде - 60 м. Порт способен обрабатывать до 220 тыс. железнодорожных вагонов и около 350 судозаходов в год.

Большим преимуществом Мурманского морского порта является его универсальность. В настоящее время грузооборот АО "ММТП" по арктическим проектам составляет более 347 тыс. тонн. Порт обеспечивает перевалку грузов в направлении заполярных портов (Сабетта, Диксон, Хатанга), обрабатывает атомный лихтеровоз "Севморпуть" и суда обеспечения шельфовых нефтегазовых проектов. "Мы на 30% увеличили объем перевалки различных грузов в Мурманском порту, завозим в Арктику порядка 400 тыс. тонн грузов ежегодно", - сказал Денис Илатовский.

Говоря о развитии портовой инфраструктуры в Арктике, эксперт подчеркнул, что государству необходимо строить универсальные порты. Строительство портов-моногрузов связано с рисками, нужны твердые гарантии со стороны грузоотправителей.

По словам Дениса Илатовского, перспектива прироста или сохранения объемов перевалки угля в портах европейской части России под большим вопросом. "Мы сейчас находимся на абсолютном минимальном уровне цен на уголь с поставкой в Антверпен - 55 долларов за тонну. То есть уголь из Кузбасса возить невыгодно ни в один из европейских портов. Это вызывает серьезное беспокойство среди грузоотправителей угольного сектора. Если 10 лет назад отправка на Запад была премиальной по отношению к Востоку, то сегодня отправка угля на Восток приносит гораздо больше денег по сравнению с европейскими отгрузками", сказал он. В целом сохраняется устойчивый тренд: экспорт угля поворачивается с запада на восток. Потребление угля в Европе сократилось с 800 до 300 млн тонн.

Денис Илатовский также сделал акцент на необходимости проведения долгосрочной политики тарифообразования. Речь идет о тарифах РЖД, которые занимают существенную долю в цене на уголь. Непредсказуемые скачки с тарифами не позволяют АО "СУЭК" принимать инвестиционные решения.

Раскалывающая льды

В ближайшие годы планируется обеспечить прирост производственной мощности морских портов российской Арктики за счет увеличения объемов внутренних и международных грузоперевозок. Преимущественно речь идет о транспортировке углеводородов, угля, руды и металлов. Это лишний раз подтверждает необходимость взаимосвязи всех арктических морских портов. Например, порт Сабетта не был бы построен без порта Архангельск, откуда шли все снабженческие грузы, заявил директор дирекции СМП Госкорпорации "Росатом" Вячеслав Рукша.

По его словам, экономическая эффективность всех крупных инвестиционных проектов в Арктике возможна только в режиме круглогодичной навигации. Ожидается, что к 2030 году круглогодичная навигация для вывоза углеводородов будет организована и в восточном направлении, при этом грузопоток в сторону Европы составит 30 млн тонн, в сторону АТР - 70 млн тонн. Учитывая, что суда ледового класса Arc7 должны работать в ледовых условиях, чрезвычайно важно иметь перевалочные порты-хабы в Мурманске и Петропавловске-Камчатском.

В условиях активизации добычи природных ресурсов в Арктической зоне Российской Федерации, развития материковой транспортной инфраструктуры и увеличения пропускной способности СМП и арктических портов первоочередное значение приобретают модернизация ледокольного флота и строительство новых ледоколов.

Мощная арктическая группировка ледоколов будет создаваться в том числе и с привлечением частных инвестиций, сказал Вячеслав Рукша. "Стоимость проекта 100,6 млрд руб., из которых только 45 млрд руб. бюджетные средства, остальное - деньги Госкорпорации "Росатом". Задача по строительству газомоторных ледоколов, предназначенных для работы в Карском море, Обской губе, Енисейском заливе, будет решаться синхронно с запуском инвестиционных проектов и за счет частных инвестиций совместно с компанией НОВАТЭК", отметил он.

Своя миссия

Губернатор Архангельской области Игорь Орлов призвал федеральные структуры быть предельно аккуратными при регулировании портовой деятельности в Арктике, особенно в части принятия тарифных решений, определении размеров портовых сборов. По его словам, необходимо создавать условия для развития береговой инфраструктуры, чтобы СМП стал инструментом развития всех наших арктических территорий.

Игорь Орлов выразил уверенность, что порт Архангельск сможет занять достойное место среди других арктических портов. "Мы знаем свою миссию в сети северных портов, которая формируется на всем протяжении Северного морского пути, и готовы эту миссию выполнять на самом высокотехнологичном уровне, - заявил губернатор. - Только это даст нам возможность конкурировать".

Столица Поморья стала одним из важных транспортных узлов по доставке грузов для нужд масштабных арктических строек, однако не менее важным фактором, по мнению

главы региона, является формирование достаточного объема грузов, направляемых не только из порта, но и в порт. Архангельский регион выбран в качестве пилотного для создания информационной системы управления транспортными потоками Арктики, и в этой части у области есть определенные достижения: Архангельск выбран в качестве площадки для создания производственно-логистического комплекса для нужд Минобороны РФ и организации северного завоза.

Цифровизация и автоматизация

Инвестиционная привлекательность проектов в Арктике зависит от администрирования со стороны государства. Безусловно, бизнес заинтересован в сокращении времени совершения операций: чем дольше корабль простаивает, тем большие издержки несет компания. Поэтому одним из путей снижения административной нагрузки на бизнес является цифровизация всех операций.

Первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов рассказал о неотъемлемых компонентах инфраструктуры, без которых порт теряет свою функциональность. "Инфраструктура СМП должна быть "заточена" не только на транзит и проход судов (дозаправка, бункеровка, пополнение припасов), но и на обеспечение удобных, логистически выверенных, экономичных маршрутов для движения грузов. За последние 10 лет ФТС провела большую работу по цифровизации, и сегодня доля электронных деклараций составляет практически 100%", - отметил он.

Внедрение электронного декларирования товаров началось в 2008 году. Спустя два года стали создаваться центры электронного декларирования. В 2012 году появилось предварительное информирование на автотранспорте, в 2014 году - на железнодорожном, в 2017 году - на воздушном транспорте. С 1 июля 2019 года вводится обязательное предварительное информирование о грузах на морском транспорте.

По словам Руслана Давыдова, в рамках реализации комплексной программы развития ФТС до 2020 года все таможенное оформление будет сконцентрировано в 16 центрах электронного декларирования. В Санкт-Петербурге и Владивостоке будут сосредоточены морские центры электронного декларирования, при этом фактический контроль за грузами будет осуществляться непосредственно в Сабетте и других портах СМП.

Сегодня к негативным факторам, влияющим на время совершения операций в портах, относятся: недостаточное техническое обустройство морских пунктов пропуска; предоставление предварительной информации не в полном объеме; недостаточная численность докеров; низкая производительность погрузочно-разгрузочной техники; недоукомплектованность штатной численности досмотровых подразделений таможенных органов.

ФТС готовит системные решения по установлению требований к обустройству пунктов пропуска, которые будут распространяться не только на СМП, но и на все порты РФ, невыполнение которых будет чревато приостановлением таможенного контроля в пункте пропуска. Речь, прежде всего, идет о портах-хабах, где осуществляются перевалка грузов в полном объеме (экспорт и импорт) и оформление транзита.

Заканчивается доработка портала "Морской порт", который предполагает электронный документооборот между всеми участниками процесса, включая владельцев груза. "Эта система создается для движения различных товаров и грузов. Смысл в том, что данные предоставляются однократно, и все участники, в том числе государственные и контролирующие органы, пользуются этой информацией, а все принятые решения становятся известны всем участникам грузооборота", - пояснил Руслан Давыдов. Он привел в пример Port Base в Роттердаме - крупнейший порт в мире, один из самых развитых и автоматизированных хабов, в котором реализуется механизм "единого" окна. "Только на одном участке этого порта обрабатывается больше контейнеров, чем во всех российских портах вместе взятых, при этом весь процесс, которым управляют всего два человека, автоматизирован и роботизирован, - подчеркнул он. - Вот к чему нам нужно стремиться при развитии инфраструктуры Северного морского пути".

<http://transportrussia.ru/item/4949-vsekh-morskikh-putej-nachalo.html>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.05.24; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ПОТРЕБУЕТ ЕЩЕ 80 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТА СУММА НУЖНА ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОСТА, КОГДА ОН БУДЕТ ПОСТРОЕН

Строительство моста через Волгу с обходом Тольятти обойдется почти в 200 млрд руб., сообщила «Волга ньюс» со ссылкой на заявление министра экономического развития Самарской области Дмитрия Богданова и подтвердил «Ведомостям» представитель министерства. Предварительная стоимость строительства – 121 млрд руб., еще примерно в 80 млрд обойдется эксплуатация, сказал он. Расходы на эксплуатацию (16 лет) начнутся после того, как мост будет достроен (предполагается, что в 2024 г.). То есть срок проекта может составить 20 лет.

Мост может построить компания «Мостотрест», принадлежащая Аркадию Ротенбергу, сообщали ранее «Ведомостям» два чиновника Самарской области, участник правительственных совещаний, а также два человека, участвующих в проработке проекта. Она может быть генподрядчиком проекта.

С частной концессионной инициативой выступила компания «Обход Тольятти» (ее учредитель – компания «Инфракап» – пополам принадлежит бывшему гендиректору Федерального центра проектного финансирования ВЭБ.РФ Александру Баженову и Марии Паниной). Предложение было подано в конце апреля. Баженов также говорил, что в качестве генподрядчика планируется привлечь «Мостотрест». Его представитель в четверг вечером не ответил на запрос «Ведомостей».

Вариант, при котором эксплуатация обойдется в 80 млрд руб., а сам проект будет стоить 200 млрд – лишь один из обсуждающихся, комментирует Баженов. Он оценивал стоимость строительства выше, чем власти региона, – в 130 млрд руб. в ценах лет реализации проекта, а по словам двух участников обсуждения, цена может достигать 136–138 млрд руб. Есть два варианта прохода трассы мимо предприятия «Тольятти азот» (слева или справа), у них разная протяженность и количество коммуникаций, которые нужно переносить, поэтому и стоимость строительства разная, говорит он. Срок концессии может быть и больше – не 20, а 30 лет, говорили прежде собеседники «Ведомостей». Этот параметр также обсуждается, пояснил Баженов. Переговоры идут каждый день, говорит он и ждет решения в ближайшее время. Финальные цифры пока не определены, говорит и чиновник правительства Самарской области.

После финальных согласований условия будут опубликованы на сайте torgi.gov.ru. Если найдутся другие претенденты строить мост на таких условиях – будет объявлен конкурс.

Предполагается, что 67 млрд руб. даст федеральный бюджет в качестве капитального гранта. Но и его размер сейчас обсуждается, говорит Баженов. В конце марта по распоряжению федерального правительства Самарская область получила на ближайшие три года 30,8 млрд руб. «Мы рассчитываем, что финансирование, в том числе бюджетное, будет увеличено», – говорил «Ведомостям» губернатор региона Дмитрий Азаров.

Стоимость обслуживания дороги по концессии зависит от того, сколько раз за это время предусмотрен ее капитальный ремонт, говорит сотрудник одной из строительных компаний, а стоимость обслуживания мостов – от их конструкции. Но, по его словам, ежегодная выплата 5 млрд руб. за содержание дороги до 100 км и моста протяженностью около 4 км выглядит завышенной. 26 лет эксплуатации третьего участка ЦКАД, к примеру, стоят около 22 млрд руб. в ценах 2014 г., с учетом инфляции – около 60 млрд руб., говорит он. Это участок протяженностью 105 км, в том числе 55 мостов почти на 7 км, следует из презентации госкомпании «Автодор». Дешевле стоит и обслуживание моста на о. Русский (Владивосток), который эксплуатируется в тяжелых морских условиях, говорит сотрудник другой строительной компании. Так, например, в 2014 г. работы по обслуживанию моста на о. Русский в течение года оценивались в 76 млн руб.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/05/23/802328-most-cherez-volgu>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.05.23; ЧТО МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ В ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ДЕТЕЙ ЭТИМ ЛЕТОМ?

Расскажут эксперты

24 мая в 12.00 в пресс-центре "Парламентской газеты" пройдет круглый стол "Что может измениться в транспортных перевозках детей этим летом?"

1 июля 2019 года вступает в силу изменения в постановление правительства №1621 по детским автобусным перевозкам. Год назад вступили в силу правила перевозки детей автобусам. Так для организованной группы детей можно использовать только автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям, допущен к участию в дорожном движении. В этом году к этим требованиям добавилось обязательное оснащение в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS".

В ходе дискуссии речь пойдет о том:

- Как работает контроль за техрегламентом автобусов для детских перевозок с 2018 года?
- Насколько данные меры повлияют на усиление безопасности детских перевозок?
- Как это отразится на предпринимателях-перевозчиках?
- Что нужно менять в законодательстве в целях удешевления перевозок детей ж/д и авиа транспортом.

Модератор - председатель Комиссии ОП РФ по развитию общественной дипломатии, гуманитарному сотрудничеству и сохранению традиционных ценностей Елена Васильевна Сутормина

К участию приглашены:

- заместитель председателя Комитета Совета Федерации по социальной политике Игорь Вадимович Фомин
- первый заместитель генерального директора **ФБУ "Росавтотранс"** Руслан Николаевич Лужецкий
- начальник управления пассажирских перевозок **ФБУ "Росавтотранс"** Арсен Леонович Мартиросянц
- председатель Общества защиты прав пассажиров Кирилл Вадимович Янков
- представители Федерального Агентства по туризму Министерства экономического развития Российской Федерации

Аккредитация по тел.: 8 (495) 637-69-79, 8 (917) 540 19 24, e-mail: n.stukova@pnp.ru

1-я ул. Ямского поля, дом 28, здание издательства "Известия" (от станции метро "Белорусская-радиальная" - 800 метров), 2-й этаж.

Что может измениться в транспортных перевозках детей этим летом?

<https://www.pnp.ru/press-center/announces/chto-mozhet-izmenitsya-v-transportnykh-perevozkakh-detey-etim-letom.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ УЧАСТКА ТРАССЫ "СКАНДИНАВИЯ"

Управление федеральных автомобильных дорог "Северо-Запад" им. Н.В. Смирнова Федерального дорожного агентства ищет подрядчика для реконструкции 35-километрового участка трассы А-181 "Скандинавия".

"Выполнение работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения на объекте: реконструкция автомобильной дороги А-181 "Скандинавия" Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой. Начальная стоимость работ - 8,65 млрд рублей", - говорится в материалах, опубликованных на сайте госзакупок.

Работы планируется выполнить на участке от 65-го до 100-го км (третий этап реконструкции). Исполнитель по контракту должен будет в срок до 30 ноября 2021 года провести капитальный ремонт указанного участка трассы, двух мостов, путепровода, развязки и надземного пешеходного перехода.

Автомобильная дорога А-181 "Скандинавия" является частью европейского маршрута E18 и азиатского маршрута АН8. Трасса была построена в 1984-1994 годах и к началу 2000-х перестала соответствовать международным стандартам. Проект реконструкции автодороги был включен в федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы РФ" (2010-2020 годы), работы стартовали 23 января 2015 года.

Предполагается, что реализация проекта позволит увеличить пропускную способность дороги, сократить время в пути и повысить уровень безопасности участников движения. Полная модернизация трассы должна дать возможность увеличить грузооборот между Россией и странами северной Европы.

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.05.23; ЗИНИЧЕВ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НА ПЛАТНЫХ МАГИСТРАЛЯХ СПЕЦИАЛЬНЫМ КОМИССАРАМ

Глава МЧС Евгений Зиничев предложил обязать компании, обслуживающие платные автотрассы в РФ, оказывать помощь пострадавшим в автоавариях.

Как сообщает пресс-служба правительства Новгородской области, где в среду прошел форум о транспорте, Зиничев отметил, что проблему оказания помощи пострадавшим в ДТП на платных магистралях необходимо решать на законодательном уровне.

"Предлагаю функции и полномочия аварийно-спасательной службы передать аварийным комиссарам - специалистам, помогающим решать нештатные ситуации участникам дорожного движения на платных автомагистралях", - цитирует пресс-служба правительства слова министра.

Как сообщает пресс-служба МЧС региона, в своем выступлении на форуме в Валдае Зиничев назвал несколько факторов, мешающих спасателям оперативно оказывать помощь пострадавшим.

"Подразделения МЧС находятся на значительном удалении. Время их прибытия на места ДТП также увеличивает и ограниченное количество въездов на платные дороги", - сказал он. Так, в Новгородской области оборудованы всего три заезда на платную скоростную трассу Москва - Санкт-Петербург (М-11).

Согласно статистике МЧС, в настоящее время пожарно-спасательные подразделения прибывают к местам происшествий в течение полутора-двух часов. Это не соответствует ни нормативам, по которым оперативные службы должны приезжать к местам ЧП за 20 минут, ни правилу так называемого "золотого часа", в течение которого помощь пострадавшим максимально эффективна.

На форуме было отмечено, что на платных дорогах есть сложности в использовании авиации МЧС. На магистралях нет оборудованных площадок для посадок вертолетов, а расположенные по центру трасс световые опоры не позволяют совершать посадки на проезжей части даже небольшим вертолетам.

В числе других факторов, увеличивающих число ДТП на платных трассах в РФ и снижающих качество помощи пострадавшим в авариях, участники совещания отметили отсутствие мобильной связи на некоторых участках магистралей и барьеров, предотвращающих выход диких животных на дорогу.

ПРАЙМ; 2019.05.24; ОБРАЗЦЫ ИННОВАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДСТАВЯТ НА ФЕСТИВАЛЕ SPBTRANSPORTFEST В ПЕТЕРБУРГЕ

Образцы инновационного транспорта, включая **автобусы** и спецтехнику, будут представлены горожанам и гостям Санкт-Петербурга в рамках первого международного фестиваля SpbTransportFest, который открывается в городе в пятницу.

"Двадцать четвертого мая на Кленовой улице ведущие производители представят новые технические решения для **автобусов**, электротранспорта и спецтехники. На открытой выставке можно будет увидеть около 30 новинок, отличительными особенностями которых являются экологичность, энергоэффективность и комфорт", - сообщают организаторы.

Так, гости выставки увидят первый в России электробус "Пионер" с мобильной аккумуляторной системой (МАС), которая позволяет увеличить дальность хода машины и не требует строительства специальных зарядных станций. Еще одной новинкой в автобусном сегменте станет **автобус** Lotos105 на природном газе, производство которого началось в Татарстане в январе 2019 года.

"Кульминацией... программы 25 мая станет самый масштабный в России парад ретро-транспорта, который пройдет по Невскому проспекту", - информируют организаторы.

Инициатором SpbTransportFest выступает ГУП "Пассажиравтотранс" при поддержке правительства Санкт-Петербурга.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РОГОЗИН РАССКАЗАЛ О РАКЕТНОМ "ПРОИСХОЖДЕНИИ" РОССИЙСКИХ ТРАМВАЕВ

"Роскосмос" использует металл от отработанных частей ракет при производстве трамваев, сообщил глава госкорпорации Дмитрий Рогозин.

"51% всего парка трамваев в нашей стране - это "Роскосмос". Когда я это узнал, я понял, что это интересная тема, потому что это позволяет использовать металл, который у нас использовался до этого. Скажем, отделяемые части ракет... Зачем их переплавлять в металл, отдавать их куда-то ещё? Мы как раз направляем его туда, из этого металла делаем корпуса трамваев", - сказал Рогозин, выступая в четверг с лекцией в МГУ.

В состав "Роскосмоса" входит Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ, филиал Государственного космического научно-производственного центра имени Хруничева), который занимается, в том числе и производством трамваев.

В феврале этого года делегация "Роскосмоса" во главе с Рогозиным посетила завод, обсудив вопросы загрузки УКВЗ и отметив возможности предприятия изготавливать современные трамваи.

При этом Рогозин обратился с просьбой к губернатору Челябинской области о закупке 100 трамвайных вагонов производства УКВЗ "в интересах обновления трамвайных парков Челябинска и Магнитогорска".

В письме к главе региона Рогозин отметил, что поставка вагонов позволит заводу создать первый рынок сбыта и увеличить объем выпуска гражданской продукции. В обратном случае финансовое положение предприятия ухудшится, что скажется негативно и на ситуации в регионе. "Завод является градообразующим предприятием, на котором трудятся более 25% жителей Усть-Катава. Отсутствие возможности развития предприятия приведет к остановке производства, массовым увольнениям и росту протестных настроений", - отмечается в письме. Д.Рогозин называет закупку регионом партии трамваев "единственным шансом спасти перспективное предприятие и тысячи рабочих мест".

А в марте этого года "Роскосмос" анонсировал создание первого медицинского беспилотного трамвая для российских регионов.

"Дано поручение сделать первый опытный трамвай медицинского назначения. Это будет беспилотный низкопольный трамвай с Wi-Fi, с медицинскими элементами, которые позволят пассажирам, скажем, по дороге на работу, пройти минимальное медобслуживание", - сказал Д.Рогозин. Он уточнил, что первый опытный образец трамвая совместно разработает филиал "Центра Хруничева" "Усть-Катавский трамвайный завод" и компания "Инвитро".

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ Ж/Д ЛИНИИ В ТУВЕ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНА ВДВОЕ, ДО 27 МЛН Т

Пропускная способность железнодорожной линии Кызыл-Курагино может быть увеличена почти вдвое - с 15 млн до 27 млн тонн в год, говорится в сообщении правительства Тувы.

"Это связано с тем, что реальный спрос на тувинский уголь сегодня и в среднесрочной перспективе оценивается на уровне не менее 50 млн тонн в год", - отмечается в сообщении.

Вопрос о необходимости внесения корректив в проектные параметры тувинской железной дороги обсудили участники выездного совещания руководителей федеральных министерств, которое провел в Туве глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин.

Кроме того, как сообщалось, рассматривается возможность организации пассажирских перевозок по железной дороге Кызыл-Курагино.

Это значительно увеличит стоимость проекта, говорится в сообщении правительства республики. Кроме того, пассажирские перевозки серьезно ограничат движение грузовых

составов, и, в конечном счете, существенно замедлят темпы реализации инвестиционных проектов, которые являются основой ускоренного развития региона. Так, один пассажирский поезд потребует исключения из сетки движения 3-4 грузовых.

Участники совещания также обратили внимание на то, что реализацию проекта Кызыл-Курагино может замедлить истечение срока действия лицензии на строительство железной дороги.

"Получение новой лицензии - процедура долгая, может занять до года, поскольку связана с выделением земли, требующим многочисленных согласований", - говорится в сообщении со ссылкой на замминистра экономического развития РФ Михаила Расстригина, предложившего в итоговое обращение к премьер-министру России по плану ускоренного социально-экономического развития Тувы включить эту проблему и пути ее решения.

Минэкономразвития РФ также предложило рассмотреть возможности привлечения крупных инвесторов, работающих на территории Тувы, к дальнейшему развитию дороги Кызыл-Курагино. При этом данная работа не должна препятствовать началу строительства дороги, она будет проводиться параллельно с реализацией проекта.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; "РЖД ЛОГИСТИКА" И FESCO В ИЮНЕ ЗАПУСТЯТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ ЯПОНИИ В ЕС ЧЕРЕЗ РФ

Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (МОЕХ: FESH), ДВМП) и "дочка" ОАО "Российские железные дороги" - АО "РЖД Логистика" (РЖДЛ) - тестируют транзитный контейнерный сервис по ускоренной доставке грузов из Японии в Европу через Россию по Транссибирской магистрали.

Согласно совместному сообщению монополии, РЖДЛ и FESCO, пилотная отправка контейнера с продукцией химической промышленности в польский Вроцлав состоялась в четверг в порту Йокогама. Он проследует через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, актив FESCO), по Транссибу на Брест (Белоруссия) и далее в пункт назначения в Европе. Общее время доставки - от 19 суток (при перевозке морем через Суэцкий канал - порядка 45 дней).

Прибытие контейнера ожидается в середине июня. "В рамках совместного продукта FESCO обеспечивает морскую доставку, обработку в порту и предоставление контейнеров, "РЖД Логистика" отвечает за организацию железнодорожной перевозки", - говорится в пресс-релизе.

По итогам тестовой отправки стороны намерены отработать технологию транспортировки, чтобы сделать услугу доступной для клиентов в июне, а впоследствии - организовать обратные перевозки - из Европы в Японию. Ожидается, что сервис будет использоваться для доставки в страны Европы автомобильных комплектующих и товаров народного потребления.

"С министерством транспорта Японии мы договорились совместно развивать мультимодальные перевозки через дальневосточные порты РФ и Транссиб. За последние 5 лет в развитие железных дорог на востоке России РЖД вложено более \$5 млрд, а перевозки по маршруту за это время выросли более чем на треть. Мы видим очень большой потенциал сотрудничества с японскими коллегами и хотели бы использовать созданную инфраструктуру, в том числе, для перевозок товаров из Японии", - заявил первый замглавы "Российских железных дорог" Александр Мишарин, слова которого приводятся в сообщении.

Президент FESCO Александр Исурин отметил, что сейчас весь грузопоток между Японией и Европой в размере 3 млн TEU в год идет через Суэцкий канал. "При этом мы (FESCO - ИФ) совместно с коллегами из РЖД можем предложить клиентам существенно более быстрый и эффективный сервис по Транссибу. Привлечение транзитных грузов на российскую инфраструктуру соответствует как государственным стратегическим задачам, так и объективным экономическим интересам участников рынка. Уверен, (сервис - ИФ) будет востребован японскими партнерами и позволит укрепить и расширить взаимовыгодное сотрудничество с ними", - приводятся в сообщении слова главы FESCO.

"Наш опыт работы на международных транспортных коридорах с Индией, Китаем, Вьетнамом и Кореей показывает, что увеличение скорости доставки и построение организованных мультимодальных цепочек - именно то, что нужно современному грузоотправителю. Синергия запросов японского и европейского бизнесов с объединенными возможностями трех наших компаний привела к созданию (нового - ИФ) продукта и является залогом его успешного развития", - в свою очередь заявил генеральный директор "РЖД Логистики" Вячеслав Валентик.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ СОКРАЩАТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) не планирует сокращать график движения пригородных поездов, сообщил заместитель генерального директора монополии Дмитрий Пегов на брифинге в четверг.

"Сейчас все регионы плотно работают с компанией "Российские железные дороги", у всех регионов заложены деньги на компенсацию выпадающих доходов. Поэтому разговоров о том, что мы будем сокращать график пригородного движения, нет и быть не может", - сказал он.

"Мы сейчас рассматриваем только наращивание графика пригородных поездов. Это, действительно, хороший результат. Регионы полностью поддерживают инициативы "Российских железных дорог" восстановить где-то какой-то поезд", - отметил топ-менеджер.

"Поэтому заверяю, что этим летом все спокойно поедут на дачу, никаких проблем у нас не будет. Все графики согласованы с пригородными компаниями в регионах. Мы все перевозки обеспечим в тех объемах, которые пригородные пассажирские компании у нас заказали", - подчеркнул Пегов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД В АВГУСТЕ ЗАПУСТЯТ "ЛАСТОЧКУ" НА МАРШРУТЕ АНАПА - НОВОРОССИЙСК

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в августе запустит скоростной поезд "Ласточка" на маршруте из Анапы в Новороссийск, сообщил заместитель генерального директора ОАО "РЖД" Дмитрий Пегов на брифинге в четверг.

"К августу планируем завершить электрификацию участка до Анапы и запустить скоростной поезд "Ласточка" между станциями Ростов-на Дону - Анапа- Новороссийск", - сказал он.

По его словам, электрификация южного направления давно назрела.

"Мы ожидаем завершения работ в первой декаде августа - и мы сможем комфортно до Анапы доезжать из любых уголков нашей страны, в том числе с использованием новых вагонов, которые сейчас изготавливаются. Мы на Анапу делаем большую ставку"- сказал Пегов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД ЗАПУСТЯТ УСЛУГУ ПРОКАТА ВЕЛОСИПЕДОВ ОТ Ж/Д ВОКЗАЛОВ, ТЕСТИРУЮТ ДВА МАРШРУТА ПОД ПЕТЕРБУРГОМ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) планирует запустить услугу проката велосипедов от ж/д вокзалов, тестирует два маршрута, сообщил заместитель генерального директора монополии Дмитрий Пегов на брифинге в четверг.

"Мы сейчас пока пробуем, но видим, что услуга востребована, это услуга проката велосипедов от так называемых малых ж/д вокзалов", - сказал он.

"Мы пробуем сейчас два маршрута у вокзалов Царское Село и Зеленогорск на Октябрьской железной дороге", - добавил Пегов.

"Сейчас эту услугу пытаемся также добавить на сеть, где мы видим, что возникают велосипедные туристические маршруты - они очень востребованы. Особенно в выходные дни: приезжают наши пассажиры, смогут как в Москве брать напрокат - и по туристическим местам, памятникам архитектуры, музеям могут спокойно проделать путь на велосипеде, вернуться, сдать велосипед и уехать обратно на электропоезде", - уточнил Пегов.

"Мы эту работу проводим совместно с местными администрациями и муниципальными властями. Мы видим, что эта услуга будет очень востребована пассажирами", - отметил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В НОВЫХ И СТАРЫХ ПЛАЦКАРТНЫХ ВАГОНАХ ОТЛИЧАТЬСЯ НЕ БУДЕТ - РЖД

Стоимость ж/д билетов в новых плацкартных вагонах не будет выше стоимости обычного плацкарта, сообщил заместитель генерального директора ОАО "Российские железные дороги" Дмитрий Пегов на брифинге РЖД по летним пассажирским перевозкам.

"Не будут", - сказал он, отвечая на вопрос, будут ли тарифы в новых плацкартных вагонах выше, чем в обычном плацкарте.

"У нас 50% пассажиров по-прежнему пользуются плацкартным сегментом. Плацкартный сегмент и общие вагоны регулируются государством. Поэтому в любом случае это будет регулироваться Федеральной антимонопольной службой. У нас в долгосрочной программе развития РЖД, в трёхлетнем нашем бюджете заложена индексация по принципу инфляция минус", - добавил в свою очередь генеральный директор пассажирской "дочки" РЖД - АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК) - Петр Иванов.

Как сообщалось, ФПК разрабатывает несколько дизайн-концепций новых плацкартных вагонов. Окончательное решение по проекту нового плацкартного вагона РЖД примут в течение года - после проверки в эксплуатации обновленного после ремонта плацкарта.

В конце прошлого года РЖД получило первый подобный вагон, продажи билетов в "обновленный плацкарт" открылись в марте. Всего до конца 2019 года АО "Федеральная пассажирская компания" получит 50 обновленных плацкартных вагонов, которые будут включены в составы поездов дальнего следования. Новую концепцию и дизайн отремонтированных плацкартных вагонов РЖД впервые показали на выставке "Транспорт России" в ноябре 2018г.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПАССАЖИРСКАЯ "ДОЧКА" РЖД ПРЕДОСТАВИТ В ИЮНЕ-ИЮЛЕ 20% СКИДКИ МНОГОДЕТНЫМ СЕМЬЯМ НА ПРОЕЗД В КУПЕ

АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК, "дочка" РЖД) в июне-июле предоставит 20%-ную скидку многодетным семьям на проезд в купе, сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов.

"На июнь - июль планируются дополнительные скидки в поездах многодетным семьям", - сказал Иванов на брифинге по пассажирским перевозкам.

"Мы с 31 мая предлагаем 20% скидку на проезд в купейных вагонах в поездах внутригосударственного сообщения, отправлением в июне - июле", - добавил он.

По его словам, скидка будет предоставляться взрослым и детям от 10 до 17 лет. Покупка билетов будет доступна только в кассах ФПК при предоставлении удостоверения многодетной семьи.

"Федеральная пассажирская компания" занимается перевозками в поездах дальнего следования, кроме перевозок на Сахалине, в Якутии, а также осуществляемых самим ОАО "РЖД" (в высокоскоростных поездах "Сапсан" и скоростных электричках "Ласточка") и частными операторами. РЖД принадлежит 100% акций ФПК.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД ДАЛИ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ СТАЛЬНОЙ ЗАГОТОВКИ МЕЖДУ СТАНЦИЯМИ ВБЛИЗИ ЗАВОДОВ МЕТАЛЛОИНВЕСТА И ОМК

ОАО "Российские железные дороги" вводит 4,9%-ную скидку на перевозки "стальной заготовки, не поименованной в алфавите ЕТСНГ" со станции Новотроицк (Оренбургская обл.) на станцию Навашино (Нижегородская обл.).

Выписку из протокола заседания правления РЖД от 29 апреля в четверг публикует корпоративное издание монополии. Понижающий коэффициент будет применяться при условии перевозок такой продукции в 2019 г. в объеме не менее 400 тыс. тонн.

Решение вступит в силу "в установленном порядке" (спустя 10 дней после официальной публикации) и будет действовать до 31 декабря 2019 г. включительно. Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с "Российскими железными дорогами".

Станция Навашино, в том числе, обслуживает "Выксунский металлургический завод", входящий в состав "Объединенной металлургической компании" (ОМК). Вблизи станции Новотроицк расположены мощности АО "Уральская сталь", входящего в состав холдинга "Металлоинвест".

Право варьировать грузовые тарифы в рамках "ценового коридора" "Российские железные дороги" получили в 2013 г. С 2019 г. компания имеет возможность давать только скидки - для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов - до 50%, для грузов I (низкодоходного) класса - до 25%.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД ДАЛИ СКИДКУ НА ОТПРАВКУ ДТ СО СТАНЦИИ ВБЛИЗИ ОРСКОГО НПЗ В НАПРАВЛЕНИИ ГПС ПОД ВОЛГОГРАДОМ

ОАО "Российские железные дороги" вводит 15,2%-ную объемную скидку на перевозки дизельного топлива в цистернах со станции Никель (Оренбургская обл.) на станцию Тингута (Волгоградская обл.).

Выписку из протокола заседания правления РЖД от 29 апреля в четверг публикует корпоративное издание монополии. Понижающий коэффициент будет применяться при условии перевозок нефтяных грузов в 2019 г. со станции Никель в объеме не менее 4,55 млн тонн, в том числе на станцию Тингута - не менее 0,36 млн тонн.

Решение вступит в силу "в установленном порядке" (спустя 10 дней после официальной публикации) и будет действовать до 31 декабря 2019 г. включительно. "Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с "Российскими железными дорогами".

Станция Никель, в том числе, обслуживает Орский НПЗ (ОАО "Орскнефтеоргсинтез" (МОЕХ: ORFE), актив группы "Сафмар" Михаила Гуцериева). Рядом с Тингутой расположена одноименная станция для перекачки дизельного топлива по магистральному нефтепродуктопроводу Волгоград-Тихорецк.

"Транснефть" (МОЕХ: TRNF) весной 2018 г. ввела в промышленную эксплуатацию I очередь проекта "Юг", который позволяет транспортировать дизельное топливо по маршруту Волгоградский НПЗ - ГПС (головная перекачивающая станция) Тингута - Тихорецк - Новороссийск. В 2018 г. планировалось транспортировать по продуктопроводу около 4,1 млн тонн топлива. Подключение ж/д эстакады на ГПС Тингута рядом с Волгоградом, строительство которой компания завершила в ноябре 2018 г., даст еще около 2 млн тонн в год. После запуска эстакады "Транснефть" может принимать дополнительно по железной дороге дизельное топливо с тех заводов, которые не подключены к системе трубопроводной монополии.

В начале года "Транснефть" также рассчитывала в 2019 г. принять с Орского НПЗ 700 тыс. тонн ДТ через ж/д эстакаду на ГПС Тингута для "Юга". Ожидалось, что поставки могут начаться в марте, но на данный момент с заводом нет согласованного тарифа. Поставки могут начаться в июле.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках "ценового коридора" "Российские железные дороги" получили в 2013 г. С 2019 г. компания имеет возможность давать только скидки - для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов - до 50%, для грузов I (низкодоходного) класса - до 25%.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД В ДЕКАБРЕ ПРЕДСТАВЯТ ОБНОВЛЁННЫЙ ИНТЕРЬЕР ПОЕЗДОВ "САПСАН"

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в декабре представит обновлённый интерьер высокоскоростного поезда "Сапсан", сообщил глава дирекции скоростного сообщения ОАО "РЖД" Антон Петров на брифинге в четверг.

"К 17 декабря планируем представить его для того, чтобы все посмотрели. И потом будем постепенно все составы в такой вид приводить", - сказал Петров, отметив, что поезд будет представлен к десятилетию с момента запуска первого "Сапсана".

"Основным мероприятием является обновление внутреннего интерьера поезда. Будет изменено цветовое оформление кресел, ковровина, изменена цветовая гамма, будут решены вопросы с размещением розеток, USB-разъемов в классе экономический. Будут заменены кресла в бизнес-классе - прежде всего, акцент на улучшение эргономических качеств, повышение технологичности кресел, то есть повышения удобства в поездке", - сказал он.

"В бизнес-классе планируется создание двух переговорных зон, планируется организовать игровую зону в центре десятого вагона. Сегодня у нас есть детская зона, но такого момента, как игровая зона, как, скажем, в поезде "Аллегро", в поезде "Сапсан" не было никогда, мы планируем это создать", - добавил Петров.

"Изменения коснутся освещения в вагонах, добавится функция регулировки режимов освещения, и ряд других преобразований", - уточнил он.

По словам Петрова, для обновленного интерьера "Сапсанов" был выбран шоколадный коричневый оттенок.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; РЖД К 2023Г ОСНАСТЯТ КОНДИЦИОНЕРАМИ ВСЕ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ НА ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

ОАО "Российские железные дороги" к 2023 году рассчитывает оснастить кондиционерами все пассажирские вагоны на южном направлении, сообщил генеральный директор дочки ОАО "Российские железные дороги" - АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК) Петр Иванов.

"Мы к 2023 году планируем, что у нас на южном направлении, которое является для нас основным пассажирообразующим, у нас все вагоны будут с кондиционерами и биотуалетами, то есть полностью эту проблему решим на южном направлении", - сказал Иванов на брифинге.

"К 2025 году мы фактически ее полностью решим по всей сети, ну за исключением там 1% подвижного состава, который просто по срокам не будет списан", - добавил он.

Как сообщалось, РЖД к 2025 году планирует обновить и модернизировать пассажирский подвижной состав. На смену старым вагонам придут новые, оснащенные кондиционерами, биотуалетами, имеющие улучшенные потребительские и технико-экономические характеристики.

ТАСС; 2019.05.23; EVRAZ ПЛАНИРУЕТ СОХРАНИТЬ ПОСТАВКИ РЕЛЬСОВ РЖД НА УРОВНЕ 2018 ГОДА

Объем поставок рельсов Evraz в адрес Российских железных дорог (РЖД) в 2019 году останется примерно на уровне 2018 года и, по плану, составит около 770-780 тыс. т. Об этом сообщил журналистам вице-президент компании по продажам и логистике Илья Широкоброд.

Согласно данным РЖД, поставки Evraz холдингу составили порядка 775 тыс. т в 2018 году.

"В этом году мы планируем примерно такой же объем поставок. Наш базовый контракт с РЖД предполагает 700 тыс. т [в год], уровень в 780 тыс. т - это повышенный уровень к нашему базовому контракту, и он как раз принимает во внимание возросшую программу РЖД по ремонтам и инвестициям", - сказал Широкоброд.

РЖД и Evraz в феврале 2018 года подписали долгосрочное соглашение на пять лет, в рамках которого компания поставит холдингу 3,2 млн т рельсовой продукции на 111,7 млрд рублей. Говорить о пролонгации соглашения пока рано, отметил топ-менеджер Evraz.

Программа развития РЖД

Правительство РФ ранее утвердило долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года. По словам главы компании Олега Белозерова, благодаря этой программе компания сможет привлечь около 4 трлн рублей инвестиций.

Как следует из материалов на сайте правительства, основные задачи программы: повышение транспортной мобильности людей внутри и между агломерациями; развитие зарубежной деятельности РЖД, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения; обновление парка подвижного состава с учетом заключения с его производителями контрактов жизненного цикла; развитие инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок и повышение производственной эффективности; обеспечение необходимого уровня безопасности движения и экологической безопасности; переход на "цифровую железную дорогу" и другие.

Долгосрочная программа развития РЖД до 2025 года разработана с учетом комплексного **плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года** и включает в себя все предусмотренные планом проекты.

<https://tass.ru/ekonomika/6461652>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; МЕЧЕЛ СОКРАТИЛ ДОБЫЧУ УГЛЯ В I КВ. НА 19% ИЗ-ЗА ВЫСОКИХ ЗАПАСОВ, ОТГРУЗКИ НОРМАЛИЗОВАЛИСЬ

"Мечел" (МОЕХ: MTLR) сократил добычу угля в I квартале на 19% к предыдущему кварталу, до 3,52 млн тонн, сообщила компания.

Такая динамика связана "с необходимостью сокращения складских запасов, которые из-за дефицита полувагонов на сети РЖД к концу IV квартала прошлого года в Кузбассе и на южно-якутских производственных площадках составили около 1 млн тонн", пояснил генеральный директор "Мечела" Олег Коржов, чьи слова приводятся в сообщении.

"С начала года ритмичность отгрузок угля восстановилась, это отразилось в положительной динамике продаж на третьих лиц (концентрат коксующегося угля +3%, РСІ +7%, энергетический уголь +45%), а также положительно отразится на производственных показателях следующего отчетного периода", - отметил Коржов.

КОММЕРСАНТЬ # САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.05.23; ПОРТ ПРИМОРСК ПОДКЛЮЧАТ К ИНФРАСТРУКТУРЕ; РЖД МОЖЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ВЕТКУ ВЫБОРГ - ЕРМИЛОВО ДО 2025 ГОДА

Как стало известно "Ъ", ОАО РЖД может направить средства на развитие железнодорожной ветки Выборг - Приморск - Ермилово в Ленинградской области до 2025 года. Это даст возможность перевозить 34 млн тонн грузов в год (седьмая часть всего грузооборота портов Балтики) в строящийся "Приморский универсально-перегрузочный комплекс" (Приморский УПК, по 26% принадлежит бизнесменам Илье Траберу и Рамису Дебердееву). В перспективе новый портовый комплекс, который введут в 2022 году, может переваливать до 70 млн тонн в год ежегодно, что составляет 20% всего грузооборота портов Балтики. Кроме железной дороги, сам Приморский УПК готов построить четырехполосную автодорогу до портового комплекса от федеральной трассы "Скандинавия".

В мае получены технические условия РЖД на примыкание путей общего пользования Приморского УПК к существующим станциям Приморск и Ермилово, говорится в сообщении портового комплекса по итогам совещания с **вице-премьером РФ Максимом Акимовым**. Речь идет о строительстве вторых железнодорожных путей и электрификации участка Выборг - Приморск - Ермилово, уточнили в компании. Правительство РФ уже выделяло на этот проект 5,7 млрд рублей в 2012 году, еще 0,4 млрд рублей готово было инвестировать ОАО "РЖД".

Однако вложение средств в развитие ветки Выборг - Приморск - Ермилово откладывалось. Представители перевозчика мотивировали это затягиванием сроков строительства другой линии, Лосево - Каменногорск, куда предполагалось вынести грузовое сообщение с магистрали из Петербурга в Хельсинки, по которой курсируют скоростные поезда "Аллегро". Сейчас эта линия достраивается, планируемый ввод в эксплуатацию - 2019 год (см. "Ъ" от 06.08.2018).

В августе 2018 года правительство РФ разрешило ОАО "РЖД" использовать 6,1 млрд рублей, выделенные на строительство вторых путей и электрификацию линии Выборг - Приморск - Ермилово, на проект реконструкции железной дороги к портам на юге России.

В **Минтрансе** переадресовали вопросы "Ъ" об источниках и объемах финансирования в РЖД, там отказались от комментариев. В аппарате вице-премьера **Акимова** на запрос "Ъ" не ответили.

В последние три года правительство взяло курс на переориентацию внешнеторговых грузов из морских портов Прибалтики в морские порты РФ. Грузооборот российских портов Балтийского бассейна по итогам 2018 года составил 246 млн тонн, в первом квартале 2019 года отмечается рост на 5% к аналогичному показателю прошлого год. За январь - апрель в порту Приморск прирост составил 4,7% (18,9 млн тонн). Ожидается, что после модернизации инфраструктуры прирост перевалки Балтийского бассейна составит 53,8 млн тонн (плюс 15% к существующим мощностям) и достигнет почти 415 млн тонн, заявляли ранее в **Минтрансе**. В то же время, отмечают в министерстве, в случае реализации частными инвесторами деклараций о намерениях возможен форсированный сценарий увеличения портовых мощностей на Балтике - прирост на 117,5 млн тонн (плюс 32,5% к нынешнему уровню), что даст общий объем портовых мощностей в бассейне на уровне 478,9 млн тонн.

По данным информационно-аналитического агентства Infoline, основными операторами, осуществляющими экспортные перевозки в направлении портов Высоцк, Приморск и Выборг, являются "Восток1520" (преимущественно перевозки угля в порт Высоцк), "ЛУКОЙЛ-Транс" (перевозки светлых нефтепродуктов в порт Высоцк), "Балттранссервис" (перевозки темных нефтепродуктов в порт Высоцк), СУЭК (экспорт угля в Финляндию через Выборг), "Уралхим-Транс" (экспорт удобрений через Выборг), через погранпереходы в Финляндию едут лесные грузы "ЮПМ-Кюммене" (оператор UPM), "Стура Транспорт" (оператор Stora Enso), Nurminen Logistics, "Евросиб". Ранее генеральный директор агентства "Infoline-Аналитика" Михаил Бурмистров говорил "Ъ", что для подключения к железнодорожной сети порта Приморск потребуются также построить около 6 км железнодорожных путей от станции Ермилово. В Приморском УПК заявили, что планируют инвестировать в строительство сортировочной станции и путей примыкания к ней, не уточнив финансовые детали.

"В высокой степени готовности находится согласование проекта строительства скоростной четырехполосной автомобильной дороги, рассчитанной прежде всего на беспрепятственное движение большегрузного транспорта от федеральной трассы "Скандинавия" до Приморского УПК", - говорят в компании, подчеркивая, что готовы финансировать строительство трассы протяженностью около 40 км, не уточняя объем вложений. В ФКУ "Управление федеральных автомобильных дорог "Северо-Запад" сообщили, что не получали от инвестора заявку на технические условия для подключения дороги от "Скандинавии", информации о проекте у ведомства нет.

ООО "Приморский УПК" зарегистрировано в 2015 году. Кроме господ Дебердеева и Трабера, по 16% в компании владеют Артем Бегун, Владимир Даниленко и Сергей Пупко. Соглашение о создании глубоководного портового терминала "Приморский универсально-перегрузочный комплекс" было подписано между правительством Ленинградской области и компанией в феврале 2019 года. Инвестиции в проект оцениваются в размере 90,6 млрд рублей (в эту сумму включено и строительство автодороги, говорят в компании). Ввод портовых мощностей Приморского УПК в эксплуатацию планируется осуществить в 2022 году (грузопоток по железной дороге к этому моменту, по оценкам компании, составит 26 млн тонн). Проектная мощность портового комплекса - до 70 млн тонн в год. Основные виды грузов, которые планируется обрабатывать в порту - уголь, минеральные удобрения, контейнеры, генеральные грузы, зерно.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; СДС-УГОЛЬ, СТРУКТУРА БОКАРЕВА И СОИНВЕТОР ПОРТА СУХОДОЛ ОФОРМИЛИ ДОЛИ В ПРОЕКТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА ЛАВНА - СПАРК

Стратегические инвесторы проекта по строительству угольного терминала Лавна (Мурманск) оформили доли участия в проектной компании ООО "Морской торговый порт Лавна" (МТПЛ), следует из материалов системы "СПАРК-Интерфакс".

Так, АО "Компания "БизнесГлобус" Андрея Бокарева и АО "Центр развития портовой инфраструктуры" (совладелец ООО "Морской порт "Суходол") получили по 30% в МТПЛ. У холдинга АО ХК "СДС-Уголь" Михаила Федяева и Владимира Гридина 25%.

Еще 10% у АО "РЖД-инфраструктурные проекты" и 5% у ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК).

Дата внесения сведений о новых совладельцах ООО МТП "Лавна" в ЕГРЮЛ - 21 мая.

Как сообщалось, в апреле ГТЛК подписала акционерное соглашение с пулом инвесторов по строительству угольного терминала Лавна. ГТЛК также подписала с инвесторами проекта договоры купли-продажи долей в проектной компании МТПЛ.

Доли инвесторов в проекте строительства терминала в Лавне и объем финансовых инвестиций будут объявлены после финансового закрытия концессионного соглашения, говорил тогда генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

Концессионное соглашение по Лавне **Росморречфлот** подписал с ГТЛК в ноябре 2018 года. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был.

В феврале совет директоров ГТЛК одобрил привлечение стратегических инвесторов в проект строительства порта Лавна в Мурманске, сообщил "Коммерсантъ". Крупнейшими акционерами порта с долями по 30% станут "БизнесГлобус" Бокарева и "Центр развития портовой инфраструктуры", 25% получит холдинг СДС Федяева и Гридина, 10% будет у ООО "РЖД Интернешнл" и 5% - у ГТЛК. Новые инвесторы дадут гарантии загрузки портовых мощностей, отмечало издание.

Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую - в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью также 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год.

Строительство угольного терминала Лавна Мурманского транспортного узла стартовало в марте 2018 года. Объем инвестиций в его строительство составляет 24 млрд рублей, около 900 млн рублей будет вложено в сооружение подъездных железнодорожных путей.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; "ТОМСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ" В 2019Г ПЛАНИРУЕТ РОСТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА 20% ПРИ ДОСТАТОЧНОЙ ВОДНОСТИ

АО "Томская судоходная компания" (ТСК) в 2019 году планирует перевезти около 3 млн тонн грузов, что на 20% больше, чем годом ранее, сообщил "Интерфаксу" председатель совета директоров ТСК Владимир Кноль в кулуарах **VIII Международного сибирского транспортного форума** в четверг.

По его данным, в 2018 году объем перевезенных ТСК грузов составил 2,5 млн тонн.

"В этом году в плане у нас порядка 3 млн тонн. Контракты все заключены, договора и прочее, но весь вопрос в том, что природа нам, возможно, не даст выполнить эти объемы - воды нет", - сказал Кноль.

Он отметил, что за 20 дней работы с начала навигации компания "потеряла" на новосибирском участке Оби 63 тыс. тонн грузов - примерно 20% от общего объема.

"Мы не можем нагрузить суда на полную осадку. Топливо жжем, деньги теряем", - объяснил он, добавив, что ситуация может измениться в лучшую сторону, когда пройдут дожди и завершится таяние ледников на Алтае, наполнив Обское водохранилище.

По данным Кноля, список заказчиков ТСК в этом году не менялся. Предприятие традиционно работает с нефтедобывающими ("Роснефтью" (МОЕХ: ROSN) и Сургутнефтегазом"), дорожными и строительными компаниями.

АО "Томская судоходная компания" перевозит грузы по рекам Обь-Иртышского бассейна в районы Томской, Новосибирской областей, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, а также осуществляет перегрузочную деятельность, производит строительный песок и щебень. Общее количество флота компании составляет более 50 буксиров и более 200 барж.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; UCL HOLDING ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 8 СУХОГРУЗОВ ВЗАМЕН ВЫБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА СУДОХОДНОГО ДИВИЗИОНА

UCL Holding принял решение о строительстве 8 новых сухогрузных теплоходов взамен выбывающего флота, сообщил председатель совета директоров АО "Судоходная компания "Волжское пароходство" ("Волга-Флот" (МОЕХ: VFLT), Нижний Новгород, входит в судоходный дивизион VBTH группы UCL Holding) Александр Шишкин на годовом собрании акционеров пароходства в четверг.

"В 2022 году у нас предстоит большое выбытие флота из-за возраста. Для того чтобы сохранять рабочее ядро в том объеме, который сейчас существует, принято решение о строительстве восьми новых теплоходов. Для этого и аккумулируются средства", - сказал Шишкин, отвечая на вопрос акционеров о причинах резервирования прибыли "Волжского пароходства" по итогам 2018 года и невыплаты дивидендов.

По его словам, также планируется реконструкция трех танкеров с переоборудованием в сухогрузы. "То есть мы к 2022 году вместо выбывших должны поставить три переоборудованных и восемь новых теплоходов", - сказал он.

Каждое новое судно, которые планируется строить, стоит порядка 1 млрд рублей, затраты на реконструкцию - около 125 млн рублей. В настоящее время средний возраст грузового флота пароходства типа "Волга-Дон" составляет 45-51 год.

"В 2018 году мы столкнулись с тем, что наши суда стали останавливать портовые службы контроля", - отметил Шишкин.

Гендиректор ООО "Управление транспортными активами" (УТА, Т.А. Management, управляющая компания UCL Holding) Игорь Федоров в свою очередь добавил: "Прибыль вся резервируется именно под инвестиционные цели (...) Если мы сегодня не зарезервируем деньги под строительство нового флота, то через 3-4 года нам вообще не о чем будет разговаривать, нечего будет делить, потому что не будет флота, который будет работать".

Как сообщалось ранее, акционеры "Волжского пароходства" на годовом собрании 23 мая приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2018 года. Чистую прибыль за прошлый год в размере 1 млрд 730 млн 979,943 тыс. рублей решено распределить следующим образом: на формирование резервного фонда направить 8,594 млн рублей, на выплату вознаграждений членам совета директоров - 6,352 млн рублей, на выплату вознаграждений членам ревизионной комиссии - 35 тыс. рублей. Оставшуюся сумму принято решение не распределять. Таким образом, нераспределенной останется 99,1% чистой прибыли за 2018 год.

По итогам 2017 года "Волга-Флот" также не выплачивал дивиденды, из чистой прибыли в размере 936,144 млн рублей на выплату вознаграждений совету директоров было направлено 1,368 млн рублей, премий - 1,8 млн рублей, вознаграждений ревизионной комиссии - 35 тыс. рублей. Оставшуюся прибыль было решено оставить в распоряжении общества.

Кроме того, сообщалось, что судоходный дивизион UCL Holding готовит объединение Волжского и Северо-Западного пароходств (СЗП).

В 2018 году в работе находилось 168 единиц флота "Волжского пароходства", из них на перевозках грузов эксплуатировались 146 судов. В декабре 2018 года с завершением процедуры присоединения компаний группы "В.Ф.Танкер" на баланс и в управление "Волжского пароходства" поступил наливной флот - 39 танкеров и 22 наливные баржи.

На сайте СЗП говорится, что пароходство оперирует 57 морскими и "река-море" грузовыми судами и тремя "Ro-Ro" баржами "река-море".

ПРАЙМ; 2019.05.23; ВВОД ГИДРОУЗЛА БЕЛОМУТ ИЗ-ЗА БАНКРОТСТВА ГЕНПОДРЯДЧИКА СДВИНУТ НА 2020 Г - КАНАЛ МОСКВЫ

Ввод гидроузла Белоомут из-за банкротства генподрядчика сдвинут на 2020 год, сообщили РИА Новости в четверг в пресс-службе ФГУП "Канал имени Москвы".

Контракт на строительство нового гидроузла Белоомут стоимостью 5,54 миллиарда рублей был заключен в октябре 2015 года. Генподрядчиком выступает "Атэкс". Заказчиком проекта является **Федеральное агентство морского и речного транспорта**, застройщиком - "Канал имени Москвы", генпроектировщиком - "Акватик". Согласно госконтракту, сдача объекта должна была произойти еще в январе 2019 года.

"Новый гидроузел Белоомут возведен на 90%. Уже функционирует современный шлюз и почти достроена бетонная автоматизированная плотина. Стартовавшие в 2015 году строительные-монтажные работы из-за банкротства генерального подрядчика остановились в апреле этого года. Расставшись с несостоятельным контрагентом, ФГБУ "Канал имени Москвы" рассчитывает завершить стратегический инфраструктурный проект в сжатые сроки. Все объекты уникального гидротехнического комплекса будут сданы в эксплуатацию в 2020 году", - сообщили РИА Новости в пресс-службе Канала.

"Возникшие у генподрядчика проблемы не позволили закончить реконструкцию Белоомута в заявленные сроки. Строительно-монтажные работы продолжались до конца марта 2019 года. К тому времени завершалось возведение новой плотины, а весь проект реконструкции был выполнен на 90%. Работы остановились в ожидании весеннего паводка-2019. Возобновить стройку уже не удалось", - добавили в пресс-службе.

Канал уточнил, что еще 11 октября 2018 года Арбитражный суд города Москвы ввел в отношении ФГУП "Атэкс" процедуру наблюдения в рамках дела о банкротстве предприятия. В апреле 2019 года истек срок действия банковской гарантии, которая являлась обеспечением выполнения обязательств ФГУП "Атэкс" перед ФГБУ "Канал имени Москвы" по контракту в Белоомуте. "Чтобы не допустить серьезных финансовых потерь и долгостроя в Белоомуте, 9 апреля 2019 года в соответствии с требованиями законодательства контракт с ФГУП "Атэкс" был расторгнут в одностороннем порядке", - отмечают представители Канала.

"Канал имени Москвы" в настоящее время принимает реконструируемый объект в незавершенном виде, вскоре будет проведен конкурс по выбору нового генподрядчика. Возобновить реконструкцию планируется в сентябре-октябре 2019 года, а завершить - в 2020 году. "Несмотря на перенос сроков сдачи нового гидроузла, федеральный бюджет не понесет потерь... Смена генподрядчика и перенос сроков завершения реконструкции Белоомута не влияют на его бесперебойное функционирование и состояние объектов. Все обязательные элементы гидроузла функционируют", - заключили в Канале.

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.24; АВИАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ ЛИШИЛСЯ ОСНОВАТЕЛЯ; АЛЕКСАНДР РУБЦОВ ОСТАВИЛ ВСЕ ПОСТЫ В ОТРАСЛИ

Бессменный руководитель «Ильюшин Финанс и Ко.» Александр Рубцов, возглавлявший ее 20 лет, покидает компанию. Тем самым он уходит со всех постов в авиационной отрасли — в апреле он покинул пост главы «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) и вице-президента «Иркут». Его кресло в ИФК займет заместитель Сергей Туркин. Участники рынка отмечают вклад господина Рубцова в продвижение российских самолетов постсоветского периода. Но его уход не выглядит неожиданностью: без доступа к льготному банковскому финансированию ИФК не может конкурировать с другими лизинговыми компаниями в продвижении новых самолетов.

Совет директоров ИФК 23 мая принял решение об окончании работы Александра Рубцова во главе компании, рассказали "Ъ" несколько источников в отрасли и подтвердили в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, ключевой акционер ИФК). Господин

Рубцов остается акционером лизинговой компании с пакетом 3,14%. Господин Рубцов руководил ИФК с момента основания компании в 1999 году.

В 2017 году он возглавил ГСС (входит в ОАК), где должен был решить проблемы поддержания летной годности и послепродажного обслуживания самолетов SSJ 100. В апреле 2019 года его сменил бывший руководитель профильного департамента Минпромторга Равиль Хакимов. По информации “Ъ”, господину Рубцову была предложена позиция заместителя гендиректора ГСС, но он отказался. Топ-менеджер примерно в то же время покинул и «Корпорацию "Иркут"», также входящую в ОАК, где занимал должность старшего вице-президента по маркетингу и продажам гражданской авиатехники.

В ИФК рассказали, что экс-гендиректор уходит по соглашению сторон и продолжит карьеру «в смежной отрасли». Лизинговую компанию возглавит заместитель гендиректора по экономике и финансам Сергей Туркин, к исполнению должностных обязанностей он приступит 28 мая. В ОАК сообщили, что первоочередными задачами нового руководителя ИФК станет разработка и реализация программы повышения ее финансовой устойчивости, подготовка программы развития бизнеса и передача в лизинг судов, находящихся в портфеле. В Минпромторге и ВЭБе (у последнего 21,39% в ИФК) не комментируют уход господина Рубцова.

Источник “Ъ” на рынке говорит, что Александру Рубцову удавалось разместить даже то, что обычно не продается. «Не совсем понятно, как ему удалось убедить Cubana (кубинский национальный авиаперевозчик.— “Ъ”) взять Ил-96, самолет еще более проблемный, чем SSJ 100»,— говорит он. По его словам, главная болевая точка Ил-96 — двигатели ПС-90А. «Когда Ил-96 эксплуатировал "Аэрофлот", у него в парке было 6–7 судов этого типа, на каждом по четыре двигателя. Почти каждый день техническому персоналу приходилось менять один мотор»,— рассказывает он.

Другой собеседник “Ъ” считает, что экс-президенту ГСС для решения проблем эксплуатации SSJ 100 необходимо было в первую очередь менять условия договоров с вендорами, к которым ГСС не могла применять штрафные санкции за срыв сроков ремонта. Также надо было снижать стоимость расходных материалов, часть которых делается на оборонных заводах. «При этом за время работы Рубцова у ГСС появилось больше комплектующих для ремонта самолетов»,— отмечает он.

«Отделять ИФК от Александра Рубцова достаточно сложно: именно он определял то, чем эта компания стала»,— говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. В первый период деятельности ИФК, до образования ОАК, компании удалось продать больше самолетов, чем кому бы то ни было, причем «без коррупционных скандалов». Производство Ил-96 в Воронеже и Ту-204 в Ульяновске в то время — почти полностью заслуга ИФК, говорит эксперт. «ИФК сохраняла производство гражданских самолетов на Воронежском и Ульяновском заводах, но они не вечны. Эксплуатировавшие их компании — "Владавиа", "Саратовские авиалинии" — ушли с рынка, остался только ремаркетинг»,— говорит господин Пантелеев. Он отмечает, что за время работы в ГСС Александром Рубцовым были сделаны шаги, направленные на улучшение послепродажного обслуживания SSJ 100, но кардинально переломить ситуацию за отведенное время ему не удалось.

Эксперт добавил, что без доступа к льготному банковскому финансированию ИФК сейчас сложно бороться за размещение новых самолетов с другими российскими лизинговыми компаниями. При этом подержанные суда имеют ограниченный спрос.

<https://www.kommersant.ru/doc/3977498>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; АВИАКОМПАНИИ РФ В АПРЕЛЕ ЗАДЕРЖАЛИ 4,2% МЕЖДУНАРОДНЫХ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

Авиакомпании РФ в апреле 2019 года задержали более чем на два часа 4,2% всех выполненных международных чартерных рейсов, свидетельствует статистика Росавиации.

Статистика включает данные 22 авиакомпаний, которые совершили всего 2,140 тыс. вылетов, в том числе 89, или 4,2%, с задержкой. При этом 26 чартеров были отправлены с опозданием более чем на 6 часов.

Формальный лидер по доле задержек - авиакомпания NordStar, выполнившая с опозданием 1 из 5 чартерных рейсов (20%). Вторая строчка с показателем задержек 14,6% - у iFly (7 из 48), третье место - у авиакомпании "Якутия" (1 из 12, 8,3%).

В статистике, включающей внутренние и международные регулярные полеты, а также внутренние чартеры, по доле задержек в апреле лидировала авиакомпания iFly, ее показатель - 10,32%, или 26 из 252 рейсов. Второе место у AZUR air (7,63%, 10 из 131), третье - у NordStar (7,15%, 72 из 1,007 тыс.). Крупнейшая российская авиакомпания "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) в прошлом месяце выполнила с задержкой 142 из 23,618 тыс. таких рейсов (0,6%).

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ДО 10 МЛРД РУБ

АО УК "Аэропорты регионов" (входит в "Ренову") намерено увеличить инвестиции в реконструкцию аэропорта Петропавловска-Камчатского, как минимум, на 39%.

"Первоначально стоимость реализации проекта оценивалась в 7,2 млрд рублей частных инвестиций. Но в 2019 году холдинг "Аэропорты Регионов" после детальной проработки вопроса предложил правительству Камчатского края и КРКК, как совладельцам акций, повысить объем инвестиций до свыше 10 млрд рублей", - сообщает Корпорация развития Камчатского края (КРКК), сопровождающая реализацию проекта.

В пресс-службе холдинга "Аэропорты регионов" "Интерфаксу" пояснили, что речь идет об увеличении частных инвестиций в проект.

По данным КРКК, ввод в эксплуатацию нового аэровокзала планируется в конце 2021 - начале 2022 года (ранее сроком сдачи объекта назывался 2021 год).

"Скорее всего, уже осенью этого года начнется мобилизация подрядчика строительномонтажных работ. Синхронно с возведением пассажирского терминала будут создаваться аэродромная и автодорожная инфраструктуры, обеспечивающие стабильное функционирование нового аэровокзального комплекса", - приводятся в сообщении слова гендиректора КРКК Николая Пегина.

Как сообщалось, холдинг "Аэропорты регионов" в 2017 году признан победителем инвестиционного конкурса на право модернизации международного аэропорта Петропавловск-Камчатский ("Елизово"), проведенного КРКК.

Проект модернизации аэровокзала предусматривает строительство нового пассажирского терминала внутренних и международных рейсов, оснащенного на первом этапе четырьмя телескопическими трапами. В состав аэровокзального комплекса войдут также гостиница и деловой центр.

Действующее здание аэропорта построено более 50 лет назад.

АО "Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский" ("Елизово"), входит в холдинг "Аэропорты Регионов", обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы. Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты.

Аэропорт на 50% принадлежит ПАО "Аэропорт "Кольцово" (которое, в свою очередь, на 88,03% принадлежит АО "Аэропорты регионов"), еще 50% принадлежит Камчатскому краю - напрямую и через КРКК. "Аэропорты регионов" являются управляющей компанией "Елизово".

НОВОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ СИБИРИ; ДАВИД АЗИЗОВ; 2019.05.23; ПОЧЕМУ НОВЫЙ АЭРОПОРТ ИРКУТСКА ДО СИХ ПОР ПОКА ТОЛЬКО В ПЛАНАХ?

Подписи собрали и депутаты Заксобрания региона. Накануне парламентарии проголосовали за создание специальной комиссии, которой предстоит выяснить, почему

новый аэропорт Иркутска - пока только в планах, причем с отдаленной перспективой. О прерванном полете одного из самых амбициозных проектов - в нашем материале.

То, что для пассажира, всего лишь красивая картинка, для пилотов и наземных служб - нелегкая работа. Иркутский аэропорт практически единственный в своем классе авиаузел страны. Он расположен в черте города. Но уникальность обернулась боком. Воздушная гавань региона не может на полную мощность использовать свой потенциал.

АЛЕКСЕЙ КУЛИКОВ, директор Иркутского аэропорта 2000-2007 гг.: "Ограничения связаны с взлетом на город, в первую очередь это для грузовых самолетов. Естественно, это сказывалось на развитии аэропорта, потому что авиакомпании предпочитали летать через те аэропорты, где отсутствуют такие ограничения. Особенно транзитные авиакомпании. Безусловно, для территории это определенные проблемы".

Рецепт решения проблемы федеральное правительство предложило в 2014 - перенести авиаузел за город. Юридически это выглядит так: аэропорт передается в областную собственность. Региональные власти получают солидную субсидию из госбюджета, находят площадку, инвесторов, в итоге Прибайкалье получает современный воздушный терминал. Решение оформлено указом президента.

Но пока задуманное не реализовано. И это, по мнению депутатов Законодательного Собрания региона, повод для детальной проверки. Накануне большинство в областном парламенте проголосовало за создание комиссии, которая выяснит, почему за 5 лет не получено реального результата. Свои доводы инициаторы изложили в документе, который озвучили на сессии Заксобрания.

ВАСИЛИЙ ТРУФАНОВ, депутат ЗС Иркутской области: "Правительство Иркутской области не исполняет обязательств, взятых перед **Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством воздушного транспорта**, не обеспечивает неукоснительное исполнение Указа Президента РФ №833 от 31.12.2014 года, что влечет за собой возможность срыва строительства нового аэропортного комплекса города Иркутска".

Возможность срыва выражается в конкретных цифрах. 24 миллиарда рублей, уже однажды выделенных области из федерального бюджета, вернулись в государственную казну. Их попросту не использовали. Попытку областного правительства в 2016 назначить подрядчиком компанию "Новпорт" антимонопольная служба заблокировала. По мнению ФАС, процедуру провели с нарушениями закона, так как не был проведен конкурс. В то же время Пермь и Красноярск, отыграв тендеры, не только выполнили условия федерального центра, но и получили миллиарды рублей на строительство аэропортов и на развитие регионов. На создание инфраструктуру и рабочих мест.

АЛЕКСАНДР ВЕДЕРНИКОВ, вице-спикер ЗС Иркутской области: "Большинство из тех, кому выделялись деньги, построило аэропорты. Если бы вся эта "кривая" схема шла через обычный конкурс, ни у кого возражений не было".

Чтобы не осталось вопросов и выполнить указ президента, и была назначена депутатская комиссия. В ее состав войдут по два представителя от каждой фракции. Заключение комиссии должно быть готово к следующей сессии. Это станет основой для принятия дальнейших решений. Кстати, шансы на то, что в Прибайкалье появится современный авиаузел, есть. В 2021 году стартует новая федеральная программа, по ней регион сможет получить 23 миллиарда рублей. При этом общие вложения составят почти 60 миллиардов.

<http://nts-tv.ru/node/61049>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.23; ПРОКУРАТУРА ПРИЗНАЛА НЕЗАКОННЫМ ПРЕКРАЩЕНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПРОТИВ ГЕНДИРЕКТОРА ИЖАВИА

Приволжская транспортная прокуратура отменила постановление следствия о прекращении за отсутствием состава преступления уголовного дела о халатности в отношении гендиректора АО "Ижавиа" Александра Синельникова.

"Данное процессуальное решение Приволжской транспортной прокуратурой признано незаконным", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе прокуратуры.

Собеседник агентства отметил, что постановление следователя о прекращении уголовного дела отменено. Материалы направлены в Приволжское следственное управление на транспорте СКР для организации дополнительного следствия и устранения выявленных в

ходе прокурорской проверки нарушений, которые препятствуют принятию законного и обоснованного решения по делу.

Он также напомнил, что Приволжская транспортная прокуратура добивается в суде признания ничтожной сделки по передаче полномочий единоличного исполнительного органа авиакомпании управляющей организации ООО "Поможем", учредителем, гендиректором и единственным работником которого является гендиректор "Ижавиа" Синельников. Надзорное ведомство считает нарушением, что сделка не согласована в ФАС России.

В пресс-службе отметили, что за непредставление ходатайства в ФАС прокуратура возбудила в отношении авиакомпании и ее гендиректора административные дела по ч.1 ст.19.8 КоАП РФ (Непредставление ходатайств, уведомлений (заявлений), сведений (информации) в федеральный антимонопольный орган, его территориальные органы, органы регулирования естественных монополий или органы, уполномоченные в области экспортного контроля).

"В настоящее время прокуратура продолжает жестко контролировать ситуацию с соблюдением авиакомпанией прав пассажиров, а также соблюдение законности ею как субъектом естественных монополий", - подчеркнул собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что СКР возбудил в отношении гендиректора "Ижавиа" уголовное дело о халатности после задержек рейсов авиакомпании в декабре прошлого года. Дело было возбуждено после проверки Приволжской транспортной прокуратурой соблюдения авиакомпанией требований федерального законодательства и прав авиапассажиров.

Власти Удмуртии в лице министра транспорта и дорожного хозяйства республики Алексея Горбачева (он же - председатель совета директоров "Ижавиа") уже в январе заявляли, что не усматривают халатности в действиях руководства авиакомпании, а задержки рейсов произошли из-за стечения обстоятельств. На прошлой неделе глава Удмуртии Александр Бречалов сообщил, что уголовное дело в отношении Синельникова прекращено.

В январе этого года сообщалось, что АО "Ижавиа" на пять лет было передано в управление ООО "Поможем", принадлежащему Синельникову, который сам до этого, с мая 2018 года, возглавлял "Ижавиа". Сделка оценивалась в сумму до 297 млн рублей. В материалах закупки говорилось, что управляющая компания должна за вознаграждение заниматься вопросами текущей деятельности, совершением сделок, распоряжением имуществом общества, утверждением договорных цен на продукцию и услуги, вести бухгалтер. Однако вопросы к законности сделки возникли у Приволжской транспортной прокуратуры, которая подала иск к АО "Ижавиа" и ООО "Поможем".

19 апреля из материалов аналитической системы "СПАРК-Интерфакс" стало известно, что АО "Ижавиа" вновь возглавил Синельников. 25 апреля удмуртское управление ФАС сообщило, что "Ижавиа" подала ходатайство предоставлении согласия на заключение договора о передаче полномочий единоличного исполнительного органа управляющей компании ООО "Поможем".

АО "Ижавиа" находится в собственности Удмуртии, выполняет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России. Авиакомпания также принадлежит аэропортовый комплекс.

Прокуратура Сиены завела расследование в отношении 35-летнего водителя. Трагедия могла произойти из-за того, что водитель автобуса отвлекся от дороги.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.05.23; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ВАГОНОВ МЕТРО БУДЕТ ОШТРАФОВАН ЗА СБОЙ НА "СЕРОЙ" ВЕТКЕ

На Серпуховско-Тимирязевской линии столичного метро, где сегодня произошёл технический сбой из-за сломавшегося в туннеле поезда, полностью восстановлено движение. Причиной сбоя стала техническая неисправность состава.

Как сообщили "РГ" в пресс-службе столичного метрополитена, в общей сложности движение было остановлено на 35 минут, затем восстанавливался график. До 23:00 автобусы на севере Москвы, проходящие вдоль закрытых станций метро, ходили бесплатно.

"Состав находится на сервисном контракте у производителя вагонов, - отметили в пресс-службе метро. - В соответствии с контрактом ему будут начислены штрафы, размер которых около 1,5 млн руб. Завод-изготовитель - Метровагонмаш - уже подтвердил техническую неисправность состава".

Напомним, это второе серьезное происшествие в метро на этой неделе. Во вторник, 21 мая, останавливалось движение на Большой Кольцевой и Солнцевской линии, также по техническим причинам.

<https://rg.ru/2019/05/24/reg-cfo/proizvoditel-vagonov-metro-budet-oshtrafovan-za-sboj-na-seroj-vetke.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190523/1554858534.html>