



## Ежедневный мониторинг СМИ

14 ИЮНЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; ПУТИН УТВЕРДИЛ СОСТАВ КОМИТЕТА ПО ПОДГОТОВКЕ К 75-Й ГОДОВЩИНЕ ПОБЕДЫ .....	4
ТАСС; 2019.06.13; КАБМИН НЕ ВЫДВИНУЛ ОРЕШКИНА ДЛЯ ИЗБРАНИЯ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АО "ГЛОНАСС" .....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; В МОСКВЕ ПОДДЕРЖАЛИ ПРОЕКТ О БАЗЕ НАРУШИТЕЛЕЙ ДЛЯ КАРШЕРИНГОВЫХ КОМПАНИЙ.....	4
ТАСС; 2019.06.13; БЕГЛОВ: ГОСФИНАНСИРОВАНИЕ ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ СОСТАВИТ ОКОЛО 87 МЛРД РУБЛЕЙ .....	5
ПРАЙМ; 2019.06.13; МИНТРАНС РФ ОЦЕНИТ ОБОСНОВАННОСТЬ ПЛАТЫ С БУНКЕРОВЩИКОВ В ЧАСТИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ .....	5
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2019.06.13; РОССИЯ ГОТОВА К ВЫЗОВАМ И ПЕРЕМЕНАМ; В СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ ПРОШЕЛ XXIII ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ.....	6
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.06.13; УГОВОР ДОРОЖЕ ДЕНЕГ.....	8
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.06.13; ГЧП: ТРАНСПОРТ В ПРИОРИТЕТЕ; ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЫШАЮТ ВЛОЖЕНИЯ В ИНЫЕ СФЕРЫ .....	11
ТАСС; 2019.06.13; КОЖЕМЯКО: В ПРИМОРЬЕ ХОТЯТ ВЕСТИ РЕМОНТ ДО 30 МОСТОВ В ГОД, НО ПОКА ГОТОВЫХ ПРОЕКТОВ НЕТ .....	15
ТАСС; 2019.06.13; ЛЕНОБЛАСТЬ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 900 МЛН РУБЛЕЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА .....	16
ТАСС; 2019.06.13; ДАЛЬРЕФТРАНС НАЧАЛ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПЕРЕВОЗКИ КУРИНОГО МЯСА И СУБПРОДУКТОВ В КИТАЙ.....	16
ТАСС; 2019.06.13; SOUTHWEST ВСЛЕД ЗА AMERICAN AIRLINES ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ 737 МАХ ДО 2 СЕНТЯБРЯ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ГМК КАЗАХСТАНА ПРОСИТ ВЛАСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПЕРЕВАЛКЕ КАЗАХСТАНСКОГО УГЛЯ В ПОРТАХ РФ .....	17
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ МАКАРЕВСКАЯ; 2019.06.13; «ВАГОН ПОЖЕЛАНИЙ» ЗАПУСТИТ ПРИЕМНУЮ КАМПАНИЮ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА .....	17
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.06.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗДАЛО ОТСТАЮЩИМ РЕГИОНАМ МИНИСТРОВ-КУРАТОРОВ; «ВЕДОМОСТИ» УЗНАЛИ, КОМУ ДОСТАЛОСЬ КУРАТОРСТВО 10 РЕГИОНОВ .....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; МЕДВЕДЕВ ОЖИДАЕТ ОТ МИНФИНА ДОКЛАДА С РАЗЪЯСНЕНИЕМ ПРИЧИН МЕДЛЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ.....	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.06.13; ОТ ФИКСАЦИИ К... ФИКСИИ?; ИЛИ К ЧЕМУ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ ПЕРЕДАЧА ВИДЕОФИКСАЦИИ ПДД В РУКИ ЧАСТНИКАМ .....	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.06.13; ДОРОГУ ОСИЛИТ ЕДУЩИЙ; ПЫТЛИВЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕТ НЕРАЗВИТОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	22

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2019.06.13; ОТ ОБЪЕМОВ – К КАЧЕСТВУ; ТАК СЕГОДНЯ СТОИТ ЗАДАЧА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ	26
ТАСС; 2019.06.13; БЕЛГОРОДСКИЕ ДЕПУТАТЫ СНИЗИЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА 50% ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗУ .....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; СУД РЕШИЛ ВЗЫСКАТЬ С НЕФТЕПРОМБАНКА В ПОЛЬЗУ РТМ 3,6 МЛРД ИЗ 5 МЛРД РУБ. ДОЛГА ПО ГАРАНТИИ .....	30
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.14; РОСАВТОДОР РАЗГОНЯЕТСЯ ДО 130 КМ/Ч; В РОССИИ ВПЕРВЫЕ ВВЕДУТ СТАНДАРТ ДЛЯ УЧАСТКОВ ДОРОГ С ПОВЫШЕННЫМ СКОРОСТНЫМ ЛИМИТОМ .....	30
ТАСС; 2019.06.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА КРАСНОДАРА НАЧНУТ ОСЕНЬЮ 2019 ГОДА .....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; РОСАВТОДОР НАЧНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ И НИЖНЕКАМСКА .....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; ВРИО ГЛАВЫ ПЕТЕРБУРГА РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ОТКРЫТИЯ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ПРОЕКТ "ПРИВЕТ, МОСКВА!" ПОЛУЧИЛ НАГРАДУ ПРЕМИИ UITP AWARDS 2019 .....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ОТКРЫВШИЙСЯ УЧАСТОК ДОРОГИ В ТИНАО ПРИЗВАН РАЗГРУЗИТЬ КИЕВСКОЕ И КАЛУЖСКОЕ ШОССЕ — ЗАММЭРА .....	34
КОММЕРСАНТЬ; 2019.06.14; ПОДМОСКОВНЫЕ ВЛАСТИ НАЗВАЛИ ТРАССЫ, ГДЕ ЧАЩЕ ВСЕГО ПРЕВЫШАЮТ СКОРОСТЬ .....	34
ТАСС; 2019.06.13; В РОССИИ НА ОСНОВЕ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ КОМБАЙНОВ СОЗДАДУТ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ .....	35
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.06.14; РЖД ОСТАНОВИЛА БОЛЕЕ 400 ЛОКОМОТИВОВ И МОЖЕТ УВОЛИТЬ 3000 ЧЕЛОВЕК; ТАК МОНОПОЛИЯ РЕАГИРУЕТ НА СНИЖЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ .....	35
КОММЕРСАНТЬ; НИНА ОБЕЛЮНАС, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.06.14; УГОЛЬ ОТПРАВИЛ ЛОКОМОТИВЫ В ОТСТОЙ; ОАО РЖД ОЦЕНИЛО СВОИ ПОТЕРИ ОТ НЕДОГРУЗА ИЗ КУЗБАССА .....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; УГОЛЬЩИКИ ПРОСЯТ РЖД СООТНОСИТЬ ПЛАНЫ ПЕРЕВОЗОК С ВОЗМОЖНОСТЯМИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЖАЛУЮТСЯ НА ШТРАФЫ .....	38
ТАСС; 2019.06.13; РЖД РЕКОНСТРУИРУЕТ ЛИНИЮ БЕСТУЖЕВО - БЕРКАКИТ В ЯКУТИИ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ .....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; РЖД ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК УГЛЯ ОСТАНОВИЛИ БОЛЕЕ 400 ЛОКОМОТИВОВ, ГОТОВЯТ ОПТИМИЗАЦИЮ ШТАТА .....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; РЖД ДО СЕРЕДИНЫ ИЮЛЯ НАПРАВЯТ В ФАС ДОРАБОТАННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ "ПОРОЖНЕГО" ТАРИФА	40
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ФАС НЕ ВЫЯВИЛА НЕОБОСНОВАННОГО РОСТА ЦЕН НА ПРОЕЗД В ПЛАЦКАРТЕ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; РЖД ВВОДЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ "ЛАСТОЧКИ" МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И МОСКВОЙ ДО КОНЦА ИЮНЯ .....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; МАХАЧКАЛИНСКИЙ МОРПОРТ ВОЗОБНОВИЛ ПЕРЕВАЛКУ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ШТОРМОВОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ.....	43
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.14; НАЛЕТ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ; РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ОСТАВИЛИ НУЛЕВОЙ НДС НА ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ .....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ПУТИН ПОДПИСАЛ УКАЗ О ПЕРЕДАЧЕ АЭРОДРОМНЫХ ОБЪЕКТОВ ДОМОДЕДОВО В УПРАВЛЕНИЕ ФГУП АГА .....	45
ТАСС; 2019.06.13; КАБМИН ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА САМОЛЕТЫ ПРИ ИХ РЕГИСТРАЦИИ В РОССИИ .....	45
ТАСС; 2019.06.13; ВЛАСТИ УДМУРТИИ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ РАЗДЕЛЕНИЕ АВИАКОМПАНИИ "ИЖАВИА" ДО КОНЦА 2019 ГОДА .....	46

---

ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; "КАМОВ" К АВГУСТУ ДОЛЖЕН ПОДГОТОВИТЬ НИОКР ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА ДЛЯ МЕСТНЫХ ЛИНИЙ.....	46
--	----

**РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; ПУТИН УТВЕРДИЛ СОСТАВ КОМИТЕТА ПО ПОДГОТОВКЕ К 75-Й ГОДОВЩИНЕ ПОБЕДЫ**

Президент России Владимир Путин утвердил состав Оргкомитета по подготовке и проведению празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне, комитет возглавит глава администрации Кремля Антон Вайно, соответствующее распоряжение опубликовано на сайте Кремля в четверг.

"Назначить руководителем Организационного комитета по подготовке и проведению празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов руководителя администрации президента РФ Вайно Антона", - говорится в тексте распоряжения.

Кроме того, в состав оргкомитета вошел первый заместитель руководителя администрации президента РФ Сергей Кириенко, министр культуры РФ Владимир Мединский, министр транспорта РФ **Евгений Дитрих**, министр иностранных дел РФ Сергей Лавров, министр здравоохранения РФ Вероника Скворцова, министр обороны РФ Сергей Шойгу и другие.

75-я годовщина победы в Великой Отечественной войне будет отмечаться в 2020 году.

<https://ria.ru/20190613/1555546676.html>

**ТАСС; 2019.06.13; КАБМИН НЕ ВЫДВИНУЛ ОРЕШКИНА ДЛЯ ИЗБРАНИЯ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АО "ГЛОНАСС"**

Правительство предложило 15 кандидатур для избрания в совет директоров АО "ГЛОНАСС", следует из распоряжения кабмина.

В списке претендентов отсутствуют входящие сейчас в совет министр экономического развития Максим Орешкин, замминистра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Олег Пак и врио главы Республики Алтай, председатель правительства республики Алтай Олег Хорохордин.

В числе новых кандидатов - замминистра цифрового развития, связей и массовых коммуникаций Евгений Кисляков.

В список кандидатов также включены входящие в настоящее время в совет зампред правительства Юрий Борисов, первый замгендиректора Ростеха Владимир Артяков, **министр транспорта Евгений Дитрих**, замруководителя научно-технической службы - начальник центра защиты информации и специальной связи ФСБ РФ Андрей Ивашко, зампред ВЭБ.РФ (главный экономист) - член правления Андрей Клепач, **помощник президента РФ Игорь Левитин**, гендиректор АО "ГЛОНАСС" Игорь Милашевский, замминистра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, первый замгендиректора по развитию орбитальной группировки и перспективным проектам Роскосмоса Юрий Урличич, директор по информационным технологиям ОАО "РЖД" Евгений Чаркин, первый замминистра РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Александр Чуприян, директор департамента Минпромторга Василий Шпак, замминистра внутренних дел РФ Виталий Шулика и председатель наблюдательного совета автономной некоммерческой организации высшего образования "Университет Иннополис" Николай Никифоров.

В настоящее время в совет директоров "ГЛОНАСС" входят 17 человек.

АО "ГЛОНАСС" - оператор государственной автоматизированной информационной системы "ЭРА-ГЛОНАСС".

<https://tass.ru/ekonomika/6545631>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; В МОСКВЕ ПОДДЕРЖАЛИ ПРОЕКТ О БАЗЕ НАРУШИТЕЛЕЙ ДЛЯ КАРШЕРИНГОВЫХ КОМПАНИЙ**

Департамент транспорта Москвы поддерживает инициативу ГИБДД по созданию единой базы нарушителей правил дорожного движения (ПДД) для каршеринговых компаний, заявили РИА Новости в пресс-службе департамента.

Ранее начальник управления надзорной деятельности ГИБДД МВД России Роман Мишуров рассказал "Известиям" о планах Госавтоинспекции запретить пользование каршерингом для водителей, часто нарушающих ПДД и лишенных прав хотя бы единожды. Также отмечалось, что Госавтоинспекция рассматривает вопрос создания для каршеринговых компаний единой базы злостных нарушителей ПДД. Она позволит каршеринговым компаниям проверять будущих клиентов - были ли они когда-либо лишены прав и как часто нарушают ПДД. Отмечалось, что в базу данных будут внесены не только россияне, но и иностранцы.

"Мы всегда выступаем за безопасность и поддерживаем в целом инициативу ГИБДД, но сама возможная база данных водителей-нарушителей должна работать максимально корректно и понятно", - сказали в департаменте.

Ранее депутат Госдумы от ЛДПР Василий Власов предложил министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** в обязательном порядке оборудовать машины в системе каршеринга камерами для идентификации личности водителя. В письме министру политик отметил, что статистика убедительно показывает высокий уровень аварийности транспортных средств, предоставленных по системе каршеринга.

<https://ria.ru/20190613/1555549037.html>

### **ТАСС; 2019.06.13; БЕГЛОВ: ГОСФИНАНСИРОВАНИЕ ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ СОСТАВИТ ОКОЛО 87 МЛРД РУБЛЕЙ**

Государственное финансирование строительства широтной магистрали скоростного движения (Восточный скоростной диаметр, ВСД) на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит порядка 87 млрд рублей при общей сумме проекта в 160 млрд рублей. Об этом сообщил врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов в эфире телеканала "78".

По его словам, эти параметры он обсудил во время встречи с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** в рамках Петербургского международного экономического форума. "У нас есть договоренности, что в это проект РФ вложит порядка 87 млрд рублей. Весь проект, по нашим планам, обойдется в сумму около 160 млрд рублей. Мы уже объявили конкурс на проектирование этой магистрали, приступили к конкретной работе", - сказал Беглов.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе городской администрации, речь идет о совокупном финансировании проекта из местного и федерального бюджетов. Предполагается также, что в проект будут вложены частные средства. Точная сумма, по словам представителей Смольного, будет известна после согласования проекта. "Все зависит от того, как будет выполнен проект, тогда мы сможем сказать, во что нам это обойдется", - отметил Беглов.

ВСД - проект платной скоростной магистрали на шесть полос протяженностью 27,4 км, из них 14,2 км - в Санкт-Петербурге и 13,2 км - в Ленинградской области. Основное назначение дороги - обход центральных районов Петербурга с выходом на Невский и Красногвардейский районы. Интенсивность движения составит около 230 тыс. автомобилей в сутки. Завершить строительство трассы планируется к 2024 году. Трассировка автодороги отражена в генеральном плане Санкт-Петербурга, утверждена документация по планировке территории, ведутся проектно-изыскательские работы.

<https://tass.ru/ekonomika/6548454>

### **ПРАЙМ; 2019.06.13; МИНТРАНС РФ ОЦЕНИТ ОБОСНОВАННОСТЬ ПЛАТЫ С БУНКЕРОВЩИКОВ В ЧАСТИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ**

**Минтранс РФ** по поручению вице-премьера Максима Акимова оценит обоснованность существующей платы с судоходных компаний - бункеровщиков по предупреждению и ликвидации разливов нефти, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства.

В четверг газета "Коммерсант" со ссылкой на источники сообщила, что Акимов поручил **Минтрансу** и ФГУП "Росморпорт" оценить обоснованность существующей платы с судоходных компаний по предупреждению и ликвидации разливов нефти. В частности, к 1 августа ведомства должны подготовить предложения "по возможности перехода на оплату за фактически оказанные услуги" в случае необходимости ликвидации разливов. Соответствующие поручения значатся в списке от 31 мая по итогам встречи вице-премьера с "Опорой России".

"Поручение прорабатывается", - сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса РФ**. По данным "Коммерсанта", правительство может отменить для компаний-бункеровщиков топлива обязанность платить государственной "Морспасслужбе" только лишь за ее готовность ликвидировать возможные разливы нефтепродуктов. Сейчас такая плата по отрасли достигает 2 миллиардов рублей в год, отмечает издание. Бункеровщики подчеркивают, что сейчас "Морспасслужба" за эти деньги фактически ничего не делает, а если разлив и происходит, то его ликвидацию нужно оплачивать отдельно, пишет газета.

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2019.06.13; РОССИЯ ГОТОВА К ВЫЗОВАМ И ПЕРЕМЕНАМ; В СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ ПРОШЕЛ XXIII ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

В форуме приняло участие рекордное количество гостей – 19 тыс. человек из 145 стран мира. Самыми большими делегациями стали китайская и американская. Также было заключено рекордное количество сделок – 650 соглашений на сумму 3,1 трлн руб.

В работе форума принял участие **Президент России Владимир Путин**. Глава государства выступил на пленарной сессии с докладом. Президент, в частности, подчеркнул, что не раз в своей истории Россия осуществляла масштабные проекты пространственного развития, которые становились символами глубоких и динамичных изменений страны, ее движения вперед.

«Сегодня в России мы приступили к реализации действительно стратегических долгосрочных программ, многие из которых без преувеличения носят глобальный характер. Скорость и масштаб происходящих изменений в мире не имеют аналогов в истории, и в наступающей эпохе нам важно слышать друг друга, объединять усилия для решения общих задач. Россия готова к вызовам и к переменам», – заявил президент.

Помимо пленарного заседания за три дня состоялись 170 мероприятий деловой программы. Общий девиз форума этого года – «Формируя повестку устойчивого развития».

На разных площадках форума обсуждались важные темы развития и будущего экономики России.

Большой круг вопросов касался перспектив развития транспорта и сотрудничества в транспортной сфере. Так, **заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов** и **заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков** приняли участие в церемонии по случаю учреждения Россией и Китаем совместного предприятия «Морской арктический транспорт». Основной деятельностью предприятия станет создание танкеров ледового класса для транспортировки сжиженного природного газа с объектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ–2».

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** принял участие в отраслевой сессии «Газомоторное топливо. Экономика и климат». **Евгений Дитрих** констатировал, что в настоящее время доля потребления природного газа в качестве моторного топлива составляет менее 1%. Амбициозная цель – к 2030 году довести долю транспорта с двигателями на альтернативных видах топлива минимум до 49%.

Перспективным является использование газа и на железнодорожном транспорте, особенно на грузонапряженных неэлектрифицированных направлениях, где есть потребность в формировании тяжеловесных составов массой свыше 6000 тонн. Как подчеркнул глава **Минтранса**, первые газотурбовозы уже начали работы на пилотных участках.

**Министр** отметил также тенденцию увеличения количества заказов судоходных компаний на проектирование и строительство судов, использующих сжиженный природный газ.

По словам **Евгения Дитриха**, перевод транспорта на природный газ позволит уменьшить транспортные издержки за счет снижения себестоимости перевозок на 15–20%.

В сессии «Мировой океан. Новые подходы к управлению, изучению и сбережению» принял участие **заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росморречфлота Юрий Цветков**. Участники обсудили возможности смягчения негативных последствий от человеческой деятельности на окружающую среду. Во время дискуссии Юрий Цветков подчеркнул, что морской транспорт является наиболее экологичным видом транспорта, обеспечивающим 90% перевозок грузов в мировой торговле. Тем не менее ведется большая работа по снижению его негативного воздействия на мировой океан.

В рамках форума состоялись ряд деловых встреч с участием **руководителей Минтранса России**. Так, **Евгений Дитрих** встретился с государственным секретарем по иностранным делам Министерства иностранных дел и международного сотрудничества Италии Манлио ди Стефано.

Стороны обсудили сотрудничество в сфере транспорта, отметив успешную работу Российско–итальянской рабочей группы и взаимодействие компаний двух стран в области строительства автодорог.

Обсуждались также перспективы дальнейшей совместной работы по инфраструктурным проектам в российской дорожной отрасли и актуальные направления для расширения сотрудничества.

Состоялась встреча **Евгения Дитриха** с министром экономики и инфраструктуры Эстонской Республики Таави Аасом. Стороны обсудили актуальные вопросы двустороннего сотрудничества в сфере транспорта. Речь шла о возобновлении работы Российско–эстонской совместной транспортной комиссии, развитии взаимодействия в области железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта.

**Евгений Дитрих** и временно исполняющий обязанности губернатора Санкт–Петербурга Александр Беглов обсудили первоочередные задачи по развитию Санкт–Петербургского транспортного узла. Александр Беглов сообщил, что правительство города подготовило перечень из 25 первоочередно важных проектов общей стоимостью 123,5 млрд руб. **Глава Минтранса** подтвердил, что Петербургский транспортный узел имеет все основания претендовать на федеральную поддержку в ключевых проектах.

**Юрий Цветков** обсудил с заместителем Генерального секретаря ООН деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК. Был рассмотрен широкий круг вопросов, связанных с деятельностью Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

Кроме того, **Юрий Цветков** встретился с заместителем генерального секретаря ООН, исполнительным секретарем Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) Армидой Алишахбане. Стороны обменялись мнениями о текущей деятельности ЭСКАТО в области транспорта, а также перспективах взаимодействия России и ЭСКАТО на транспортном направлении.

Особое внимание на встрече было уделено проектной деятельности ЭСКАТО. Замминистра транспорта проинформировал о подготовленных российскими экспертами совместно с секретариатом комиссии проектных предложениях, которые охватывают наиболее актуальные вопросы транспортной отрасли.

Вопросы транспортного сотрудничества России и ШОС были рассмотрены на встрече **заместителя министра транспорта РФ Алексея Семенова** с Генеральным секретарем ШОС Владимиром Норовым. В числе приоритетных задач была подчеркнута необходимость эффективной реализации Соглашения между правительствами государств – членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 12 сентября 2014 г. и активной работы специально созданной Совместной комиссии по его реализации.

На форуме также были подписаны ряд важных соглашений. Так, Россия и Куба договорились о сотрудничестве в области модернизации и восстановления железнодорожной инфраструктуры на острове. Соответствующее соглашение о

сотрудничестве в присутствии министра транспорта РФ Евгения Дитриха и генерального директора – председателя правления ОАО «Российские железные дороги» Олега Белозерова подписали заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов и заместитель председателя правительства Кубы Рикардо Кабрисас Руис.

Цель соглашения – создать благоприятные условия для российских и кубинских компаний при реализации проекта по восстановлению и модернизации железнодорожной инфраструктуры Республики Куба.

**Юрий Цветков** подписал соглашение об экспериментальном применении блокчейн-платформы в отечественной морской логистике и о сотрудничестве с АО «ОСК» в сфере подготовки кадров для судостроительной промышленности.

На форуме состоялась презентация первого в России полностью беспилотного грузового автомобиля и «умной дороги».

В рамках презентации компания «Национальные телематические системы» подписала соглашение о тестировании беспилотных грузовиков на российских дорогах со шведским автопроизводителем «Вольво».

Кроме того, были подписаны и другие соглашения и заключены взаимовыгодные сделки, направленные на дальнейшее развитие транспортной системы России.

<http://transportrussia.ru/item/4982-rossiya-gotova-k-vyzovam-i-peremenam.html>

## ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.06.13; УГОВОР ДОРОЖЕ ДЕНЕГ

**Заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов** провел заседание проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В заседании приняли участие **первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**, глава Росавтодора Андрей Костюк, руководители и представители органов власти субъектов Федерации, а также крупных отраслевых объединений и научного сообщества.

Лето – горячая пора для дорожников. В течение дорожного сезона регионам предстоит выполнить взятые на себя обязательства в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». До конца мая органы исполнительной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления должны были завершить процедуру проведения торгов и заключения контрактов на выполнение работ по приведению автомобильных дорог в нормативное состояние.

Большинство регионов справились с этой задачей. **Максим Акимов** особо отметил субъекты Федерации, которые не только завершили торги по объектам, но и заключили контракты и приступили к исполнению работ в полном объеме. Это Томская, Свердловская, Пензенская, Нижегородская, Мурманская, Тульская, Калужская, Белгородская области, Пермский, Алтайский, Краснодарский края, Удмуртия, Башкортостан, Ингушетия.

Однако не все субъекты выполнили взятые на себя обязательства, поэтому разговор получился нелицеприятным. По словам **Иннокентия Алафинова**, на 4 июня 2019 года по данным, внесенным субъектами РФ в систему оперативного управления «Эталон», в план-график торгов включены 99,34% или 6211 объектов. Из них местного значения 99,03%, регионального – 99,77%.

Торги завершены по 87,1%, или 5410 объектам, контракты заключены по 4899 объектам, что составляет 78,88% от запланированного на 2019 год количества контрактов (из них местного значения 69,57% и регионального – 91,67%).

Наиболее низкий процент завершенных торгов – менее 40% – отмечен в 5 субъектах РФ (Республика Крым, Чукотский автономный округ, Тверская область, Республика Мордовия, Еврейская автономная область). Из них процент завершенных торгов не превышает 10% в 2 регионах (Республика Крым, Чукотский автономный округ).

Собственно, представители этих регионов в режиме видеоконференции и отчитывались за «проделанную» работу.

Как сказал губернатор Чукотского АО Роман Копин, в текущем году предстоит выполнить работы по капитальному ремонту и ремонту 10 объектов, из них по трем объектам проведены конкурсные процедуры и 30–31 мая заключены госконтракты на общую сумму 11,2 млн руб., на трех объектах общей стоимостью около 7 млн руб. торги завершены 3 июня, заключение контрактов с подрядчиками планируется провести до 16 июня.

Глава региона объяснил невыполнение обязательств по заключению контрактов тем, что подрядчики не заявили на объявленные торги, поэтому по 7 объектам Анадырской городской агломерации были вынуждены провести повторные конкурсные процедуры. На оставшихся объектах работы будут завершены до 20–25 июня.

«На Чукотке строительный сезон начинается в июне, завоз необходимых материалов также начинается с началом навигации. Учитывая небольшой объем дорожного строительства, завершение работ и сдача в эксплуатацию объектов будут обеспечены к 31 октября 2019 года», – заверил Роман Копин.

В Республике Крым в рамках нацпроекта в 2019 году должны быть отремонтированы 63 объекта. 8 объектов относятся к региональной и муниципальной сети дорог, из них 4 лота законтрактованы, 4 из–за поступивших жалоб в ФАС будут заключены до 19 июня. В Симферопольской агломерации 19 объектов пойдут одним лотом. Заключение контракта ожидается 25 июня. Задержка с проведением конкурсных процедур и заключением контрактов по 36 объектам (9 лотов) на основной опорной сети Симферопольского района, по словам представителя Республики Крым, связана с решением о передаче полномочий сельских поселений по дорогам на районный уровень, все процедуры будут завершены в период с 17 июня по 27 июля., а работы будут выполняться с конца августа по ноябрь. Да и вообще все дорожные работы в Крыму запланированы на август–сентябрь–октябрь, потому как лето – разгар курортного сезона.

«А в Краснодарском крае нет курортного сезона? – парировал **Максим Акимов**. – Там почему–то все расторгвали и заключили 100% контрактов».

В Тверской области по состоянию на 5 июня по всем объектам региональной сети, запланированным к реализации в текущем году, проведены конкурсные процедуры по определению подрядных организаций, заключены госконтракты на общую сумму 1,98 млрд руб. Но, как объяснил представитель Тверской области, на 24 объектах Тверской агломерации возникли сложности: решением ФАС России по 10 объектам торги были приостановлены по жалобе одного из участников торгов, поэтому будут проведены новые конкурсные процедуры.

**Максима Акимова** не удовлетворило это объяснение. «Не надо мне рассказывать разные истории про ФАС и тому подобное, вы не исполнили свои обязательства», – констатировал он.

Заместитель председателя правительства – министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Республики Мордовия Виктор Цыганов признал, что Мордовия имеет не самые выдающиеся результаты по контрактации объектов, в целом необходимо заключить 65 государственных муниципальных контрактов. При этом он заверил, что «каждый объект находится на правительственном контроле и лично главы Республики Мордовия. Выделенные на 2019 год средства будут освоены в полном объеме».

Еврейскую АО представляла первый заместитель председателя правительства Галина Соколова. Она также сослалась на ряд причин, по которым не удалось вовремя заключить контракты, и заверила, что в июле все контракты будут заключены и работы по всем 6 объектам будут завершены в срок.

Истари на Руси повелось: если договорились о чем–то, ударили по рукам, значит, кровь из носу, а слово держи. Невыполнение уговора было равносильно потере чести. К сожалению, в современных реалиях пословица «Уговор дороже денег» трансформировалась в нечто другое: «Я хозяин своему слову: слово дал – слово взял!». А иначе как можно расценить действия глав регионов–аутсайдеров – Республики Крым, Еврейской АО, Республики Мордовия, Чукотского АО и Тверской области, которые не выполнили своих обязательств в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» по проведению торгов и заключению контрактов?

«Мы у людей забрали и сконцентрировали значительные ресурсы на реализацию национальных проектов. Это был очень непростой для экономики шаг, связанный с налоговыми инициативами, в том числе с повышением НДС. Но руководством страны было принято решение в совершенно новом динамичном ключе решить самые наболевшие проблемы, для чего был выбран формат национальных проектов. Все друг другу пообещали, что мы не только на этом сфокусируемся, но и сделаем все, чтобы нам не было стыдно за то, что мы приняли болезненные для людей и экономики решения. Но, видимо, часть коллег об этом забыли», – сказал **Максим Акимов**.

Очевидно, что несвоевременное заключение государственных контрактов может привести к тому, что дорожные работы не будут проведены в установленные сроки. Это, в свою очередь, может отрицательно сказаться на достижении целевых показателей национального проекта в целом. Поэтому регионы, которые не в состоянии привести в нормативное состояние свою дорожную сеть с соблюдением установленных сроков, могут лишиться финансирования. «Средства будут перераспределены на другие субъекты РФ, которые ответственно подходят к реализации поставленных задач, – сказал **Иннокентий Алафинов**. – Все участники национального проекта работают по одним правилам, и никаких скидок и поблажек ни для кого не предусмотрено. Отстающим субъектам нужно максимально серьезно отнестись к исполнительской дисциплине. Проект оценивается не по отдельным субъектам, а в целом по стране».

«Все, что я сегодня услышал, отнести к каким-то объективным обстоятельствам невозможно. Мы так дальше работать не будем, – заявил Максим Акимов. – Мы найдем способы, как перераспределить ресурсы и выделить деньги тем, кто с этой задачей справляется и в состоянии ее решить. А все руководители, не выполнившие своих обязательств, без сомнения, будут поименованы в соответствующих документах, которые мы сейчас готовим, в том числе и с участием рабочей группы Госсовета».

**Иннокентий Алафинов** обратился к главам регионов с просьбой лично провести совещания по подготовке к дорожно-строительному сезону, обратив особое внимание на такие вопросы, как: заблаговременное информирование жителей о проведении работ и разработка схем объезда мест проведения работ, в том числе для общественного транспорта, с точки зрения минимизации ограничений пропускной способности дорог; размещение в местах проведения работ указателей о том, что дорожные работы ведутся в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»; занесение кураторами дорожных работ данных по проверкам объектов в систему «Эталон».

Как пояснил **Иннокентий Алафинов**, в некоторых субъектах РФ кураторы предоставляют отчеты о посещении объектов, но замечания не фиксируют: «Необходимо, чтобы кураторы фиксировали в системе «Эталон» не только факт посещения объекта, но и выявленные недостатки. А в случае, если подрядчик не реагирует на замечание, кураторы должны не забывать фиксировать и предписания».

При выстраивании системы контроля субъектам необходимо также организовать взаимодействие с подведомственными Росавтодору федеральными казенными учреждениями, ФАУ «РосдорНИИ», сказал первый замминистра.

Учитывая, что заседание Госсовета по дорожному хозяйству планируется провести 25–26 июня, **Иннокентий Алафинов** призвал региональные власти в ближайшее время направить в Федеральное дорожное агентство максимальный набор вопросов, чтобы обсудить их 20–21 июня на совещании, организуемом **Минтрансом** и Росавтодором, с участием субъектов РФ.

**Иннокентий Алафинов** напомнил, что распоряжением Правительства РФ от 29 марта 2019 года № 584-р утверждено распределение резерва иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение в 2019 году дорожной деятельности в рамках реализации **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В соответствии с данным распоряжением 5 млрд руб. распределены для реализации именно капиталоемких проектов между 15 субъектами РФ (республиками Башкортостан, Мордовия, Татарстан, Забайкальским краем, Брянской, Ивановской, Иркутской, Курганской, Курской, Нижегородской, Орловской, Самарской, Тульской, Ярославской и Еврейской автономной областями).

По состоянию на 4 июня 2019 года из 15 субъектов только Забайкальский край не представил в Росавтодор необходимую корректировку регионального проекта, что не позволяет заключить соглашение о предоставлении трансфертов.

В рамках нераспределенного резерва на реализацию нацпроекта в 2020 году выделены средства в размере 16 млрд руб., в 2021 году – 51 млрд руб., в связи с чем главам субъектов необходимо ускорить подготовку документов в отношении капиталоемких мероприятий, в том числе разработку и утверждение проектной документации, а также обоснования реализации мероприятий с точки зрения транспортного планирования.

**Иннокентий Алафинов** также обратил внимание глав регионов на то, что национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» определена необходимость заключения контрактов, предусматривающих выполнение работ на принципах жизненного цикла, в размере 10% от общей доли контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта в 2019 году.

По состоянию на 3 марта 2019 года из 83 субъектов РФ 56 субъектов достигают значения показателя 10%; 9 субъектов – менее 10%; 13 субъектов в отчетных материалах показывают 0% контрактов на принципах контрактов жизненного цикла; 5 субъектов не представили данных о плановом количестве таких контрактов на 2019 год.

Подводя черту под обсуждением, Максим Акимов заявил, что впредь ни один дополнительный объект по просьбам региональных руководителей не будет включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, если с их стороны не будут выполняться обязательства по нацпроекту: «Пока мы не выправим эту работу, не может быть и речи относительно запросов субъектов о включении тех или иных объектов в комплексный план».

<http://transportrussia.ru/item/4983-ugovor-dorozhe-deneg.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.06.13; ГЧП: ТРАНСПОРТ В ПРИОРИТЕТЕ; ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЫШАЮТ ВЛОЖЕНИЯ В ИНЫЕ СФЕРЫ**

Инфраструктурные проекты – это проекты не только капиталоемкие, но и с большими сроками реализации, что априори предлагает наличие долгосрочной стратегии развития. Вот почему в 2019 году аналитики разрабатывают прогнозы по развитию и вложениям в инфраструктуру уже до 2040 года. К недавно прошедшей Российской неделе ГЧП 2019 специалистами Национального центра государственно–частного партнерства был подготовлен сценарий инфраструктурного развития России на долгосрочную перспективу. С его наиболее интересными моментами хотелось бы познакомить наших читателей.

Прежде всего, развеян сложившийся миф о дефиците инфраструктуры. Точнее, дефицит инфраструктуры был, есть и будет. И государство этот дефицит не закроет, и он будет только нарастать. Это в теории, а на практике бизнес как раз в этом разрыве нашел свою нишу. И на самом деле этот дефицит не является таким уж пугающим. Судите сами: на 2019 год мировой дефицит государственных вложений в инфраструктуру составляет 427 млрд долл. Цифра кажется огромной. А ежегодный объем рынка смартфонов оценивается более чем в 500 млрд долл., что превышает весь инфраструктурный дефицит. И никого этот объем не пугает, а смартфонный рынок растет без всякого участия государства. Так что все познается в сравнении. И бизнес при создании соответствующих условий вполне может покрывать инфраструктурный разрыв, вкладывая средства в проекты. Приводным механизмом, обеспечивающим связь бизнеса и государства, как раз и является государственно–частное партнерство. Хорошо зарекомендовавший себя за рубежом, этот механизм используется и у нас.

Глобальные инвестиции

Со словом «инфраструктура» у большинства возникает ассоциация с транспортом. Именно транспортная инфраструктура является залогом успеха развития экономики в целом. Глобальные инвестиции в транспортную инфраструктуру в 2018 году составили почти 1,3 трлн долл., что равняется суммарным вложениям в энергетику, ИТ–сферу, водоснабжение и водоотведение. Такое же соотношение сохранится и на перспективу. В 2030 году мировые вложения в транспорт составят 1,65 трлн долл., а в 2040 году – почти

1,9 трлн долл. Россия пока не входит в десятку ведущих стран по инвестициям в инфраструктуру, занимая по вложениям в транспорт 11-е место. Лидерами по вложениям по разным отраслям являются Китай, США и Япония.

А вот как выглядит динамика инвестиций в транспортную инфраструктуру до 2040 года (диаграмма 1). Автодороги обходятся дороже всего. Более того, на железные дороги, аэропорты и порты суммарные инвестиции значительно меньше, чем вложения в дороги. Так что дороги были и остаются самыми востребованными для вложений и самыми дорогими объектами.

С учетом значимости и весомости (в полном смысле этого слова) транспортной инфраструктуры для экономики России подробнее остановимся на Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры – масштабной программе инфраструктурного строительства объемом 6,35 трлн руб.

Прежде чем переходить к более детальному рассмотрению проектов, входящих в состав комплексного плана, оценим те изменения, которые произошли после известного майского указа Президента РФ.

По данным на конец 2017 года, то есть до указа, в 2019 году планировалось потратить порядка 1,9 трлн руб.: из них 35% – траты регионов, 25% – внебюджетная часть. Оставшиеся 746,7 млрд руб., или 40% – средства федерального бюджета. Теперь из этого источника на 2019 год заложено на 22% больше (911 млрд руб. по данным федерального бюджета на 2019–2021 годы). В прежней версии на такой уровень трат не планировалось выйти даже к концу 2021 года.

Включенные в комплексный план проекты не новые. Большинство из них взяты из давно сформированных документов стратегического планирования: Госпрограммы «Развитие транспортной системы», Транспортной стратегии до 2030 года и федеральных схем территориального планирования. Многие долгосрочные проекты – по развитию портовой инфраструктуры, реконструкции железнодорожных подходов, строительству автодорог и другие – частично уже запущены.

Наиболее ощутимый рост произошел по программе «Дорожное хозяйство» – с 591,4 млрд руб. до 715 млрд руб. По остальным программам также предусмотрено увеличение вложений, но не такое значительное: по железнодорожному транспорту – с 65,8 до 70,7 млрд руб., по морскому и речному транспорту – с 48,1 до 54,3 млрд руб., по гражданской авиации и аэронавигационному обслуживанию – с 26,6 до 51,9 млрд руб.

Сами по себе эти объемы вложений в инфраструктуру впечатляют, но больший интерес представляют конкретные проекты комплексного плана – о них и пойдет речь.

От проектов – к реализации

На развитие транспортного коридора Европа – Западный Китай (ЕЗК) в комплексном плане предусмотрено 655,1 млрд руб., из которых 390,4 млрд руб. – бюджетные средства. В рамках маршрута заложено строительство 729 км автодороги Москва – Казань, обхода Тольятти с мостом через Волгу, а также российской части автомагистрали «Меридиан». Последняя пока под вопросом: ее стоимость – 594 млрд руб. – в плане не учтена, хотя инвесторы и планируют построить дорогу полностью за свой счет.

Выбор между вариантами создания ЕЗК остается. По проекту ГК «Автодор» российский участок маршрута должен объединить платную дорогу М–11 Москва – Санкт–Петербург, секцию ЦКАД и трассу Москва – Нижний Новгород – Казань и ее продолжение до границы с Казахстаном. Автомагистраль Москва – Казань должна проходить параллельно действующим М–5 и М–7.

«Меридиан», проект Русской холдинговой компании (РХК), часто считается конкурентом маршрута госкомпании. По плану РХК трасса должна проходить южнее дороги Москва – Нижний Новгород – Казань и в обход крупных городов.

На строительство «Меридиана» рассматривается возможность привлечения средств China Development Bank через ВЭБ в рамках поддержки проектов инициативы «Один пояс, один путь». В 2018 году китайский банк выделил корпорации развития 65 млрд юаней (656 млрд руб. по курсу на 31 декабря 2018 года) на эти цели. Но окончательного решения до сих пор не принято.

На развитие морской портовой инфраструктуры в комплексный план заложено 927,1 млрд руб. К настоящему времени оценить можно стоимость строительства угольного терминала

«Лавна», развития инфраструктуры порта Диксон и терминала Таналау, угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке, сухогрузного района морпорта Тамань, грузопассажирского района в Пионерском и девяти ледоколов. По предварительной оценке, в сумме они требуют почти 417 млрд руб., из которых значительная часть – 171 млрд руб. – уйдет на Тамань.

Еще около 23 млрд руб. бюджетных средств могут потратить на развитие транспортного узла «Восточный – Находка».

В рамках развития автодорожных подходов к портам правительство планирует строительство и реконструкцию участков автодорог А–181 «Скандинавия», Р–21 «Кола», Р–217 «Кавказ» и А–290 Новороссийск – Керчь. Ранее в профильной госпрограмме на указанные автодороги было предусмотрено 123,5 млрд руб. федеральных средств на 2018–2021 годы. По сегодняшней оценке на подходы к портам потребуется не менее 300 млрд руб.

Крупные проекты планируется реализовать в рамках развития Северного морского пути (СМП). Они связаны с увеличением его грузопотока до 80 млн тонн, и прежде всего – с проектом НОВАТЭКа «Арктик СПГ – 2». Это строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в порту Сабетта, реконструкция подходного канала к порту и строительство четырех ледоколов для отгрузки СПГ. В сумме все это потребует около 219 млрд руб. при общих плановых затратах на СМП в 587,5 млрд руб.

Остальные мероприятия федерального проекта потребуют 368,6 млрд руб., из них как минимум 38 млрд руб. федеральных средств уйдет на обеспечение безопасности мореплавания на СМП.

Почти 54,7% вложений в проекты СМП по комплексному плану должны быть частными, но пока большая часть проектов предполагает госзаказ.

Развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба потребует 673,3 млрд руб. инвестиций (100% внебюджетных средств), мероприятия по увеличению контейнерного грузопотока на линии Дальний Восток – западная граница России – еще 202,3 млрд руб. На развитие электросети для расширения БАМа, Транссиба и развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна будут направлены 377,9 млрд руб. Из них именно в электрификацию тяговых подстанций магистралей будут вложены 37,3 млрд руб. бюджетных средств, предусмотренных на федеральный проект.

На формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно–логистических центров будет направлено 45,85 млрд руб. Это самый «дешевый» из проектов комплексного плана, и к его реализации в основном планируется привлечь внебюджетные средства – 78,3%.

Согласно комплексному плану строительство должно быть синхронизировано с планами различных ведомств и организаций по развитию сети существующих логистических объектов: оптово–распределительных центров Минсельхоза, производственно–логистических комплексов Минобороны, логистических центров Почты России, терминально–логистических центров РЖД и других.

Направление «Коммуникации между центрами экономического роста» лидирует в комплексном плане по объему инвестиций: на него заложено свыше 1,7 трлн руб. в целом и 1,4 трлн руб. – из федерального бюджета.

В рамках федерального проекта предполагается развитие коммуникаций между региональными столицами и другими городами – «центрами экономического роста». Он предполагает строительство 708 км автодорог, двух автодорожных обходов городов, моста через Енисей, а также строительство и реконструкцию еще 959 км автодорог, 49 развязок авто– и железных дорог.

В перечень автодорог войдет реконструкция автодороги М–5 Москва – Уфа, а также других автодорог между городами, определенными недавно утвержденной Стратегией пространственного развития России. Среди наиболее дорогостоящих проектов, которые могут стать частью федерального проекта, – реконструкция трех участков автодороги М–5 в Башкирии стоимостью 128,4 млрд руб. и участка автодороги А–103 от МКАД до 32–го км (52,8 млрд руб.).

Планируется также устранить «узкие места» на подходах к центрам экономического роста. Сюда войдет масштабный проект развития Московского железнодорожного узла, стоимость которого оценивается в 529 млрд руб. Из них 203 млрд руб. собирается вложить РЖД. Также планируются два крупных проекта по развитию Крыма: строительство и реконструкция автодороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь (137,3 млрд руб.) и автодорожных подходов к Крымскому мосту (136 млрд руб.). В связи с планами РЖД по переключению поездов южных направлений на Павелецкий вокзал Москвы будет проводиться электрификация участка Ожерелье – Узловая – Елец стоимостью 48,2 млрд руб.

Большая часть проектов будет реализована в аэропортовых комплексах Дальнего Востока: в 38 из запланированных 68 объектов.

Правительство планирует значительную часть средств инвестировать самостоятельно: 87,5% против 12,5% внебюджетных инвестиций. Это объясняется тем, что модернизировать и строить объекты собираются в небольших аэропортах. Интенсивность трафика там зачастую не сможет обеспечить эффективность проекта для инвестора. Поэтому большинство проектов, скорее всего, реализуют по госзаказу.

В комплексный план могут попасть и те аэропорты, куда уже пришли крупные инвесторы. Среди них – недавние приобретения Новапорта: аэропорты Баландино в Челябинске, Большое Савино в Перми, Толмачево в Новосибирске, Богашево в Томске, Шпаковское в Ставрополе, Кадала в Чите, аэропорты Минеральных Вод и Мурманска.

Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» должен заложить основу для развития скоростного и высокоскоростного сообщения между крупными городами. Пока что в нем содержится единственный проект – строительство участка ВСМ «Москва – Казань» от подмосковного Железнодорожного до Гороховца (Владимирская область). Стоимость участка – почти 622 млрд руб., из которых порядка 200 млрд руб. планируется профинансировать за счет средств федерального бюджета и инвестпрограммы РЖД.

Комплексный план допускает и продление ВСМ до Казани: с оговоркой, что должно быть привлечено дополнительное финансовое обеспечение. Тогда стоимость всей магистрали возрастет до 1,7 трлн руб.

В середине февраля Правительство РФ утвердило Стратегию пространственного развития России, в которую помимо ВСМ «Москва – Казань» включили ВСМ «Екатеринбург – Челябинск». Стоимость проекта оценивается в 344 млрд руб., необходимый капгрант – в 231 млрд руб. Соглашение о намерении участвовать в проекте уже подписано РФПИ, консорциумом «Немецкая инициатива» (Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие) и Уральской скоростной магистралью (проектная компания).

Теперь перспектива получения капгранта на проект зависит от того, будет ли он включен в комплексный план.

В планах правительства до 2030 года значится также строительство ВСМ «Казань – Екатеринбург» (продолжение линии Москва – Казань) стоимостью 1,2 трлн руб., ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» (914 млрд руб.), ВСМ «Казань – Самара» (1,4 трлн руб.), ВСМ «Москва – Ростов-на-Дону – Адлер» (2,3 трлн руб.). Но это перспектива.

Больших вложений потребует развитие речной инфраструктуры страны: до 2024 года на нее запланировано 276,4 млрд руб. Все средства будут взяты из федерального бюджета. Их направят на строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов (16,3 млрд руб. и 41,1 млрд руб.), обновление обслуживающего флота (18,6 млрд руб.) и реконструкцию канала имени Москвы (18,3 млрд руб.). Самый дорогостоящий проект – содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений – требует 144 млрд руб.

Оставшиеся 38,1 млрд руб. будут направлены в том числе на реконструкцию гидросооружений Беломорско-Балтийского канала, Волго-Донского судоходного канала, гидротехнических сооружений Камского, Волжского и Енисейского бассейнов, Северо-Двинской шлюзованной системы.

Без бюджета не обойтись

Соотношение бюджетных и внебюджетных инвестиций, которые Правительство РФ планирует привлечь в проекты комплексного плана, примерно 1:1 – 51% внебюджетных

средств против 49% из федерального и регионального бюджетов. Это соотношение меняется в рамках разных федеральных проектов (диаграмма 2). Большую часть внебюджетных средств государство планирует привлечь в железные дороги (в том числе ВСМ) и морские порты, а вот в части автодорог между центрами экономического роста, региональных аэропортов и речной инфраструктуры почти полностью заложены бюджетные инвестиции.

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру, за исключением ВСМ, в основном будут делать через инвестпрограмму РЖД. Причем монополии позволили финансировать ее вместо выплаты дивидендов, также она может получать федеральные средства через субсидии и взносы в уставный капитал.

Полностью за счет федерального бюджета будут развивать речную инфраструктуру. На нее за шесть лет потратят 276,3 млрд руб. Использовать механизмы государственно–частного партнерства в этой сфере сложнее – такого опыта у игроков отрасли пока нет, хотя строительство двух предусмотренных в нем гидроузлов, Багаевского и Нижегородского, планировали начать с применением концессионного механизма.

И наконец, последний момент – ждать ли транспорту концессий?

Больше всего вложений согласно нынешней версии комплексного плана в следующие шесть лет будет сделано в железнодорожную инфраструктуру – порядка 37% транспортной части документа (или 2,4 трлн руб.). Пока о формате концессии с уверенностью можно говорить только в случае со строительством высокоскоростной магистрали «Москва – Казань».

Второй по объему вложений сферой инфраструктуры станут автомобильные дороги, на них придется 30% вложений. Пока автодороги – наиболее развитая отрасль с точки зрения использования инструментов ГЧП. Тем не менее большая часть автодорог Росавтодора в комплексном плане предполагает заключение госконтрактов. То же самое с муниципальными и региональными дорогами.

Скорее всего, через госзаказ будут развивать автодороги на подходах к морским портам Азово–Черноморского, Каспийского, Балтийского, Дальневосточного бассейнов, а также бассейнов Западной и Восточной Арктики.

Проекты строительства обходов крупных городов, напротив, можно запускать в формате концессии, в которой частные вложения будут составлять до 25% стоимости проекта.

С применением инструментов государственно–частного партнерства должны быть запущены все проекты ГК «Автодор».

Порядка 16% инвестиций в рамках комплексного плана (или более 1 трлн руб.) собираются направить в портовую и морскую инфраструктуру. Мощности терминалов чаще всего строятся за частные деньги, а вот гидротехнические сооружения, причальные стенки и прочая портовая инфраструктура – задача государства.

Нынешняя версия комплексного плана может включать 7–9 концессионных проектов (с учетом «Лавны»), но 4–6 из них – мегапроекты, которые обсуждаются очень долго.

Общий вывод из всего вышесказанного – несмотря на возможность привлечения частных средств, транспортная инфраструктура в своем развитии продолжает рассчитывать на госзаказ.

<http://transportrussia.ru/item/4985-gchp-transport-v-prioritete.html>

### **ТАСС; 2019.06.13; КОЖЕМЯКО: В ПРИМОРЬЕ ХОТЯТ ВЕСТИ РЕМОНТ ДО 30 МОСТОВ В ГОД, НО ПОКА ГОТОВЫХ ПРОЕКТОВ НЕТ**

Власти Приморского края будут ежегодно разрабатывать до 30 проектов реконструкции автомобильных мостов, получающих повреждения при наводнениях, заявил в ходе пресс-завтрака в четверг губернатор края Олег Кожемяко.

"Сегодня мы проектируем 19 мостов, на следующий год будем проектировать 30 мостов. И каждый год мы от 25 до 30 мостов будем проектировать, а на следующий год развернем стройки. Но так оказалось, что на 2019 год ни одного готового проекта нет", - заявил Кожемяко.

Он отметил, что федеральный бюджет уже выделил по линии Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики 4,5 млрд рублей на реконструкцию в Приморье дорог и мостов, а также на исполнение Владивостоком функций столицы Дальнего Востока.

Приморье ежегодно переживает паводки весной (из-за разлива рек после таяния снегов) и сильных ливней в конце лета. В августе - сентябре 2018 года Приморский край пережил сильное наводнение, которое нарушило движение на 32 участках дорог, 36 мостах и мостовых переездах. Более десятка населенных пунктов в разное время были отрезаны от дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/529433>

## **ТАСС; 2019.06.13; ЛЕНОБЛАСТЬ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 900 МЛН РУБЛЕЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Дорожные службы Ленинградской области выполнят в 2019 году работы по повышению безопасности нескольких региональных трасс в рамках национального проекта "Безопасные и качественные дороги" на общую сумму около 920 млн рублей, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе областного дорожного комитета.

"Регион в этом году предусматривает почти 920 млн рублей на повышение безопасности на дорогах в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные дороги"**. Средства будут направлены в том числе на установку светофорных постов, устройство шумовых полос, освещения", - уточняется в сообщении.

Вопросы реализации нацпроекта обсуждались в четверг на совещании в областном дорожном комитете. Директор учреждения "Управление автомобильных дорог Ленинградской области" ("Ленавтодор") Денис Седов сообщил журналистам, что первоочередные работы в рамках нацпроекта будут направлены на повышение безопасности участников движения, в том числе пешеходов, далее планируются работы по замене дорожного покрытия.

"Будем акцентировать внимание сейчас на вопросах освещения, тротуаров, подходов к учебным заведениям", - отметил Седов.

По его словам, дорожным службам области нужно преодолеть отставание по ремонту местных дорог, которое накопилось в течение ряда лет. "У нас многие дороги не ремонтировались по 20-30 лет, уровень недоремонта при нормативах выхода на ремонт дорожного покрытия - 5-10 лет. Если у нас 10 тысяч км дорог, то 2 тысячи км мы должны ремонтировать ежегодно, а мы на сегодняшний день ремонтируем 150-200 км", - сказал глава "Ленавтодора".

Он объяснил, что отставание связано с недостаточным финансированием, в этой связи власти региона запрашивают дополнительные средства из федерального бюджета. "Федеральное софинансирование мы запрашиваем постоянно, в этом году оно должно прийти на 4 объекта капстроительства, подтверждение уже есть", - отметил он.

Ранее в пресс-службе дорожного комитета сообщили, что в рамках нацпроекта в этом году начнется ремонт дорог "Гатчина - Ополье" в Гатчинском районе, "Кемполово - Тосно - Шапки" в Тосненском районе и "Санкт-Петербург - Ручьи" в Ломоносовском районе. Эти трассы с интенсивным движением проходят вблизи от Санкт-Петербурга и соединяют крупные автодороги.

**Национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** реализуется в стране до 2024 года. Его целями являются снижение мест концентрации ДТП и смертности в результате дорожных происшествий, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям не менее чем на 50%. Финансирование нацпроекта со стороны регионов РФ за шесть лет составит более 4 трлн рублей, из федерального бюджета будет выделено более 440 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/532715>

## **ТАСС; 2019.06.13; ДАЛЬРЕФТРАНС НАЧАЛ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПЕРЕВОЗКИ КУРИНОГО МЯСА И СУБПРОДУКТОВ В КИТАЙ**

Дальрефтранс осуществил первую отправку курицы из Томска в Китай в мае этого года, следует из сообщения компании.

"В мае 2019 Дальрефтранс осуществил первую отправку курицы из Томска в Китай по мультимодальному маршруту через Владивостокский морской торговый порт с соблюдением температурного режима на всем пути следования", - говорится в сообщении. Срок доставки от птицефабрики до склада получателя составил 28 дней.

7 ноября 2018 года между Россией и Китаем состоялось заключение протоколов о ветеринарно-санитарных требованиях при взаимных поставках замороженного мяса птицы и молочной продукции. В соответствии с документами, экспортные возможности на китайском направлении появляются у российских птицеводов, производителей коровьего, козьего и овечьего молока, а также продукции из него. 1 марта 2019 года российские производители направили первую партию отечественной птицеводческой продукции.

<https://tass.ru/ekonomika/6547193>

## **ТАСС; 2019.06.13; SOUTHWEST ВСЛЕД ЗА AMERICAN AIRLINES ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ 737 MAX ДО 2 СЕНТЯБРЯ**

Американская авиакомпания Southwest Airlines продлила запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX с 5 августа до 2 сентября текущего года. Об этом говорится в сообщении, опубликованном в четверг на сайте авиаперевозчика.

"Мы пересмотрели в апреле график наших полетов, удалив MAX до 5 августа включительно с тем, чтобы добавить надежности нашей деятельности и стабильности нашим клиентам во время интенсивных путешествий в летние месяцы. Ввиду сохраняющейся неопределенности в отношении сроков возобновления эксплуатации MAX, мы снова пересматриваем свои планы и удаляем MAX из графика авиасообщения по 2 сентября включительно", отметила Southwest Airlines.

По ее оценке, данное решение предусматривает отмену в среднем около ста авиарейсов каждый день. Ранее об аналогичном шаге объявила авиакомпания American Airlines. Она продлила запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX с 19 августа до 3 сентября текущего года.

В прошлом месяце руководство компании Boeing сообщило, что не связано конкретными временными рамками в вопросе возобновления эксплуатации самолетов серии 737 MAX.

<https://tass.ru/ekonomika/6548062>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ГМК КАЗАХСТАНА ПРОСИТ ВЛАСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПЕРЕВАЛКЕ КАЗАХСТАНСКОГО УГЛЯ В ПОРТАХ РФ**

Ассоциация горнодобывающих и горно-металлургических предприятий Казахстана просит власти возобновить переговоры с Россией по подписанию межправительственного соглашения о перевозке по РФ и перевалке в российских портах казахстанского угля.

"Мы надеемся, что президент Касым-Жомарт Токаев поможет нам сформировать более целенаправленную позицию Казахстана по продвижению угля на экспорт. Нам нужны не единовременные, а постоянные четкие ориентиры - сколько Россия перевезет через свою территорию угля. Мы не должны зависеть от желания или нежелания возить, все-таки мы в едином пространстве", - сказал глава ассоциации Николай Радостовец журналистам.

"У нас серьезные проблемы с перевозкой угля железнодорожным транспортом по территории России. РЖД не выполняет в полном объеме наши заявки. Есть проблемы и с квотами, которые были определены в качестве исходных позиций во взаимоотношениях Казахстана и России по поставкам угля через порты России", - пояснил он.

По его словам, АГМП внесет подобное предложение в правительство.

"Мы однозначно считаем, что нужно дополнение в союзный договор с Россией, где будет отдельный раздел по морским портам, сейчас такового нет", - заключил Радостовец.

Ранее сообщалось, что в июле прошлого года Россия и Казахстан отказались от подписания межправительственного соглашения о перевозке по РФ и перевалке в

российских портах казахского угля. Российская сторона пришла к выводу, что соглашение нанесет ущерб угольной отрасли РФ.

Соглашение, которое должно было облегчить транзит казахского угля через морские порты РФ, разрабатывали год.

### **ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ МАКАРЕВСКАЯ; 2019.06.13; «ВАГОН ПОЖЕЛАНИЙ» ЗАПУСТИТ ПРИЕМНУЮ КАМПАНИЮ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА**

«Вагон пожеланий» для будущих первокурсников появится в **Российском университете транспорта** — таким образом студенты вуза решили поделиться секретами учебы с абитуриентами в рамках приемной кампании 2019 года. Об этом сообщает пресс-служба вуза.

— Специальная акция «Вагон пожеланий» пройдет в начале приемной кампании **Российского университета транспорта**, которая стартует 20 июня. Студенты напишут свои напутствия и лайфхаки на символических «Билетах в будущее» и опустят в «Вагон пожеланий». Получить свой билет с пожеланием первокурсники смогут в зале приемной комиссии, — рассказали в пресс-службе вуза.

Абитуриенты смогут пообщаться с профессорско-преподавательским составом, а также узнать о самых интересных и востребованных специальностях и направлениях подготовки. У них появится также возможность пройтись по территории, посмотреть инфраструктуру вуза и аудитории.

Российский университет транспорта реализует ряд профилей, связанных с различными сферами транспорта, а не только традиционно железнодорожными. Это такие направления подготовки, как автомобильные дороги и аэродромы, гидротехническое строительство, электрооборудование автомобилей и электромобили, цифровой транспорт, логистика и т.д. Университет получил возможность вести подготовку специалистов, бакалавров, магистров и аспирантов по собственным стандартам, и с сентября 2019 года начнется такая подготовка. Российский университет транспорта является передовым общетранспортным научно-образовательным центром, крупнейшим отраслевым университетом России, базовым центром кадрового обеспечения и научного сопровождения развития транспортной отрасли.

Для подачи документов в Приемную комиссию необходимо предоставить: документ, удостоверяющий личность, гражданство, например паспорт РФ, документ об образовании (аттестат или диплом), документы, подтверждающие особые права при поступлении и/или необходимость создания специальных условий при проведении вступительных испытаний, установленные законодательством Российской Федерации, документы, подтверждающие индивидуальные достижения поступающих.

Время работы Приемной комиссии — будние дни с 9:30 до 16:30, суббота (с 22.06.2019 и далее — с 9:30 до 14:30).

Адреса Приемной комиссии: улица Новосущевская, д. 22, строение 2, учебный корпус № 3, 3 этаж, аудитория 3316; улица Образцова, д. 9, строение 2, учебный корпус № 8, 1 этаж, главный холл. Приемная комиссия Российской открытой академии транспорта (РОАТ): город Москва, улица Часовая, д. 22, строение 2.

<https://vm.ru/news/660288.html>

На ту же тему:

[https://pervoe.online/news/student-v-vuze/5426-vagon\\_pozhelaniy\\_rut/](https://pervoe.online/news/student-v-vuze/5426-vagon_pozhelaniy_rut/)

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.06.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗДАЛО ОТСТАЮЩИМ РЕГИОНАМ МИНИСТРОВ-КУРАТОРОВ; «ВЕДОМОСТИ» УЗНАЛИ, КОМУ ДОСТАЛОСЬ КУРАТОРСТВО 10 РЕГИОНОВ**

Регионы со слабой экономикой получили кураторов из числа федеральных министров. Распределены регионы между членами правительства в письме премьеру Дмитрию Медведеву от его зама Виталия Мутко, на котором стоит резолюция «Согласен».

Подлинность копии письма, с которым ознакомились «Ведомости», подтвердили три федеральных чиновника.

Десятку нуждающихся в помощи регионов определило Минэкономразвития. Они заняли наихудшие позиции в рейтинге из четырех показателей: среднедушевые доходы жителей региона, доля населения с доходами ниже прожиточного минимума, безработица и инвестиции в основной капитал, сказано в письме. Во всех отобранных регионах среднедушевые доходы населения меньше, чем в среднем по стране (31 422 руб. в месяц), и все они получают существенную помощь из федерального бюджета.

Больше всего регионов досталось министру экономического развития Максиму Орешкину – сразу три: республики Алтай, Карелия и Тува. Первому вице-премьеру и министру финансов Антону Силуанову, например, досталась Курганская область. Министру сельского хозяйства Дмитрию Патрушеву – Адыгея, министру строительства Владимиру Якушеву – Республика Марий Эл, министру труда Максиму Топилину – Алтайский край. Регионов Северо-Кавказского и Дальневосточного округов в перечне нет, поскольку есть отвечающие за них министерства.

Все эти регионы нуждаются в поддержке федеральных органов власти, говорит чиновник Минэкономразвития. Министры должны подготовить с помощью Минэкономразвития комплекс мер ускоренного развития регионов, проанализировать ситуацию, провести выездные совещания, говорится в письме. Для каждого региона будут определены приоритетные направления развития и необходимая инфраструктура, рассказал чиновник Минэкономразвития, кураторам предстоит синхронизировать работу всех ведомств и в пределах федерального финансирования выбрать наиболее важные проекты. Разработанные программы должно утвердить правительство, кураторы будут следить за ее выполнением и докладывать об этом в правительстве каждый квартал, указано в письме.

Как министры будут отчитываться об итогах своего кураторства, правительство пока не решило. Контролировать эту работу будет Мутко, говорит чиновник аппарата правительства, но будет ли система целевых показателей или другой вид контроля, пока обсуждается, как и санкции за невыполнение поставленных задач.

Часть регионов еще не знают своих кураторов. Официальной информации о решении назначить куратора из федерального правительства для Марий Эл не поступало, ответил представитель главы республики. Правительство Алтайского края уже разрабатывает комплекс предложений о поддержке региона, хотя не знает о назначении куратора, сообщил представитель губернатора.

Карелия из федеральных чиновников работает с секретарем Совбеза Николаем Патрушевым, который возглавляет госкомиссию по подготовке к празднованию 100-летия республики в 2020 г., рассказал представитель губернатора, но с Минэкономразвития республика тоже работает. Врио губернатора Курганской области Вадим Шумков вместе с Минфином разрабатывает программу развития региона на 2020–2024 гг., ответила пресс-служба администрации Курганской области. Работа только начинается и давать оценку институту кураторства пока рано, прокомментировал представитель правительства Чувашии.

Раньше всех куратора в лице Орешкина получила Тува – еще в марте. «Мы собрали все ведомства за одним столом» в регионе, комментирует чиновник Минэкономразвития. Один из основных проектов в Туве, говорил Медведев, – это «известная железная дорога, которая должна позволить эффективнее осваивать минерально-сырьевые ресурсы», а также строительство терминала и туристических комплексов. Дорогу Кызыл – Курагино протяженностью 410 км хочет построить компания «ТЭПК «Кызыл – Курагино», принадлежащая Руслану Байсарову и УК «Лидер». Стоимость проекта – 192,4 млрд руб.

В Минсельхозе, по словам его представителя, создана рабочая группа, которая готовит стратегию развития Адыгеи. В экономике региона основное место занимают сельское хозяйство и перерабатывающая промышленность, поэтому меры будут направлены в первую очередь на развитие этих секторов, а также малого бизнеса. Минфин готовит предложения о развитии Курганской области, сообщил представитель министерства. А его коллега в Минприроды ограничился комментарием, что для этой работы министру не потребуются дополнительные полномочия. Представители других министерств не

ответили на вопросы «Ведомостей». Представитель Мутко и пресс-служба правительства отказались комментировать служебную переписку.

Ключевая проблема регионов – неравномерно распределенная налоговая база, говорит старший директор Fitch Ratings Владимир Редькин, возможно, кураторство министров поможет решить проблему экономического неравенства регионов и получить поддержку крупного бизнеса – во всяком случае, можно ожидать положительного результата в краткосрочной перспективе. Министрам нужно разобраться, в чем источник проблем региона, в том числе не связаны ли они с коррупцией, советует Редькин. Как федеральный министр сможет повлиять на деятельность силовиков в регионах, задается вопросом экономист Наталья Зубаревич, а именно они и есть основная проблема регионов.

Дополнительная федеральная экспертиза регионам не мешает, считает аналитик S&P Карен Вартапетов, но в итоге может еще сильнее вырасти вмешательство федерального центра в региональную экономику. В последние годы именно централизация экономических и бюджетных решений снижала стимулы регионов развивать экономику, замечает он. В советской школе хорошо учащихся детей закрепляли за отстающими двоечниками и хулиганами, но система не работала, потому что хулиган не хотел учиться, а у отстающего не было ресурсов, сравнивает Зубаревич.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/14/804162-ministrov-kuratorov>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; МЕДВЕДЕВ ОЖИДАЕТ ОТ МИНФИНА ДОКЛАДА С РАЗЪЯСНЕНИЕМ ПРИЧИН МЕДЛЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ**

Премьер РФ Дмитрий Медведев ждет в пятницу доклад от руководства Минфина о мерах по решению вопроса о недопустимо медленном расходовании бюджетных средств на национальные проекты.

"Хочу подчеркнуть, что по целому ряду направлений бюджетные деньги используются недопустимо медленно. К сожалению, это касается и финансирования национальных проектов", - сказал он на заседании правительства в четверг.

По словам премьера, о мерах, которые необходимы для исправления этой ситуации, недавно говорилось на заседании президентского Совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

"Я также дал поручения Минфину и ответственным исполнителям. Завтра, то есть 14 июня, я жду доклады по этой теме: почему произошло, что сделано и что не сделано, а потом уже делать окончательные выводы", - сказал Медведев.

После заседания в пресс-службе правительства рассказали журналистам, что премьер в ходе обсуждения исполнения адресной инвестиционной программы обратил внимание на низкое кассовое исполнение в ряде министерств и ведомств.

На ту же тему:

<https://futuraerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/530985>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.06.13; ОТ ФИКСАЦИИ К... ФИКСЦИИ?; ИЛИ К ЧЕМУ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ ПЕРЕДАЧА ВИДЕОФИКСАЦИИ ПДД В РУКИ ЧАСТНИКАМ**

В Общественной палате РФ состоялись общественные слушания «Недостатки в работе системы автоматической фиксации нарушений ПДД и другие проблемы организации дорожного движения».

Сегодня в стране насчитывается более 12 тыс. стационарных комплексов фото- и видео-фиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД) и 3,8 тыс. мобильных, сообщил заместитель начальника

ГУОБДД МВД России Александр Быков. По его мнению, эффект от действия этой системы огромен: только за первый квартал текущего года фактически ликвидированы 259 аварийно опасных мест, а за последние два года – три тысячи аварийно опасных участков. После ликвидации опасности порядка 600 комплексов были передислоцированы.

По словам стража порядка на дорогах, в прошлом году были зафиксированы 105,9 млн административных правонарушений, в основном это нарушения скоростного режима, нарушения правил остановки–стоянки, движение по выделенной полосе для общественного транспорта, обочина, стоп–линия, нарушения требований разметки, пояснил представитель ведомства. В качестве положительного момента он отметил, что из общего количества вынесенных постановлений обжалованы были 0,6%.

Результаты анализа общественного мнения, в том числе поступивших в Общественную палату РФ обращений граждан, представил первый заместитель председателя комиссии Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК Владимир Винницкий.

По его словам, многие водители считают, что комплексы автоматической фиксации нарушений ПДД превратились в источник пополнения казны. В целом по России это 68–70 млрд руб. в год. Взимание штрафов за нарушение ПДД в качестве источника пополнения бюджета может привести к злоупотреблениям со стороны органов власти на местах, предупреждает представитель палаты. Кроме того, денежную выгоду получают частные компании, привлеченные властями к установке комплексов фото– и видеофиксации и получающие комиссию с каждого штрафа.

Владимир Винницкий заявил: «Автомобилисты отмечают, что часто комплексы ставятся в тех местах, где действует неразумное ограничение скорости. Кроме того, существует высокий риск допущения ошибки при монтаже измерительных приборов: достаточно установить камеру не под тем углом или не на той высоте, чтобы она неправильно мерила скорость». Вопросы вызывает некритичный подход ГИБДД при вынесении постановлений на основании данных камер. Между тем, если ситуация вызывает сомнения, то трактоваться она должна в пользу водителя, считает представитель палаты.

Кроме того, нарекания населения вызывает то, что не всегда есть возможность обжаловать подобные штрафы онлайн, людям иногда проще и дешевле заплатить, чем обжаловать постановление, вынесенное в другом регионе. В качестве недостатка Владимир Винницкий также отметил отсутствие на отдельных участках дороги знаков, предупреждающих о наличии фото– и видеофиксации.

Было на повестке дня и обсуждение вопроса об усилении ответственности. Наиболее спорными, по мнению экспертов палаты, выглядят законодательные инициативы о дифференцированном наказании за регулярные нарушения, а также об отмене тех допустимых 20 км/ч, которые являются порогом для привлечения к административной ответственности.

Ну и конечно, самое главное: большая часть получаемых средств уходит в доход коммерческих организаций, что не укладывается в голове абсолютно всех автолюбителей. Когда уплата штрафов в установленные законом сроки половинит эти суммы, происходит еще и причинение убытка бюджету: коммерческие организации в любом случае получают фиксированный доход, то есть не только с граждан, но еще и с государства, не прикладывая при этом никаких усилий.

Заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов поддержал инициативу об отмене допустимого превышения скоростного режима на 20 км/ч. В населенных пунктах при увеличении скорости даже на 10 км/ч аварийность увеличивается в разы. К тому же, считает он, говоря о том, что доход коммерческих структур от выплаты штрафов превышает государственный, надо прежде всего посчитать, сколько сохранено человеческих жизней.

«Если есть снижение числа трагедий, погибших и пострадавших, даже если мы всю сумму отдадим коммерческим структурам, ничего страшного не произойдет», – отметил Асланбек Ахохов.

Заместитель председателя комиссии палаты по безопасности и взаимодействию с ОНК Михаил Аничкин отметил, что происходит постоянное ужесточение наказаний за нарушения ПДД. «С одной стороны, государственные структуры говорят, что делают все для снижения смертности на дорогах, наведения порядка, с другой – население реагирует на это как на дополнительные поборы на дорогах, – говорит зампред. – Что касается частных структур, я согласен, что должно развиваться государственно–частное

партнерство, но у нас действует презумпция виновности владельца автомобиля: по закону, штрафы присылают ему, даже если за рулем был не он. Это вопрос для законодателей».

Владимир Винницкий уверен, что представители власти не должны тешить себя цифрами. По его мнению, санкции – далеко не главный способ обеспечения безопасности на дорогах.

На риск повышения уровня социальной напряженности в связи с ужесточением штрафных санкций указал и член Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Александр Старовойтов: «Мы зарабатываем деньги или занимаемся обеспечением безопасного движения? Если да, тогда давайте ставить предупреждающие знаки и ставить их там, где действительно аварийно опасные участки».

Член комиссии палаты по безопасности и взаимодействию с ОНК Валерий Васильев, который в целом положительно оценивает систему автоматической фиксации нарушений ПДД, сказал: «Развитие системы государственно–частного партнерства в этой сфере нуждается в серьезной проработке организационно–правовых норм. Вообще, на мой взгляд, тренд на подмену деятельности государственных органов частными структурами вызывает серьезные опасения, так как уровень социальной ответственности предпринимательства еще недостаточно высок».

Участие бизнеса в сфере автофиксации нарушений ПДД должно проходить под общественным контролем: каждый такой пост должен согласовываться и контролироваться общественностью».

Прокурорские проверки свидетельствуют о том, что составление концессионных соглашений по использованию комплексов автоматической фиксации не всегда происходит без нареканий, заявила Марина Иванова, представитель Генпрокуратуры России. В ряде регионов выявлены факты покушения на хищение бюджетных средств путем завышения объемов выполненных работ, заключение договоров с превышением полномочий, мошенничество, ограничение конкуренции, коммерческий подкуп. Кроме того, выявлены факты картельного сговора при проведении конкурсных процедур, нарушения в связи с ненадлежащей эксплуатацией систем автоматической фиксации ПДД и т. д.

В то же время статистика показывает, что с введением стационарных средств автоматической фиксации нарушений ПДД аварийность и тяжкие последствия пошли на убыль. Безусловно, на этом сказывается активный ремонт дорог, но и камеры сыграли резко положительную роль.

Все высказанные в ходе дискуссии предложения будут доведены до сведения властных структур, отвечающих за безопасность дорожного движения.

<http://transportrussia.ru/item/4987-ot-fiksatsii-k-fiktsii.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.06.13; ДОРОГУ ОСИЛИТ ЕДУЩИЙ; ПЫТЛИВЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕТ НЕРАЗВИТОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Турист туристу рознь. Одни готовы насыщать душу впечатлениями лишь при условии, что к местам экзотики, достопримечательностям их доставит современный воздушный лайнер или скоростной экспресс. Для этой категории туристов обязательен комфортабельный отель с джакузи и биде. Другой тип путешественников – это те, кто довольствуется малым и готов на пути к заветной цели терпеть лишения и бытовые неудобства. Но даже в этом случае необходим хотя бы минимальный набор транспортных и иных услуг.

К лежбищу сивучей, озерам с кристально чистой водой, развалинам старой крепости, местам, значимым для отечественной истории, все равно придется каким–то образом добираться. Сначала, возможно, самолетом или поездом, а то и водным путем. Потом – автомобильным транспортом. И для непрехотливых путешественников удобная транспортная схема также имеет значение, и на качество дорожного покрытия они тоже обращают внимание. Впрочем, для истинных ценителей прекрасного, знатоков истории и культуры, любителей дикой природы нет непреодолимых препятствий.

По узкой колее – в прошлое

Когда в российской глубинке есть какой-то уникальный объект, всегда найдутся желающие его посетить. Пытливых путешественников не останавливает неразвитость транспортной инфраструктуры или ее архаичность, как в случае с Алапаевской узкоколейной железной дорогой (АУЖД). Несмотря на свою изношенность, в наши дни она стала привлекательным для туристов объектом. Прокатиться по узкоколейке приезжают не только жители Свердловской области, но и гости из других регионов страны, а иногда даже из-за рубежа. Где еще найдешь такую экзотику?

АУЖД – самая протяженная пассажирская узкоколейная дорога России с шириной колеи 750 мм. Идея ее прокладки принадлежит французу А.Ю. Иллери, бывшему в конце XIX века управляющим горным округом на Урале. В 1893 году он предложил правлению алапаевских заводов протянуть на 50 верст к северу от Алапаевска узкоколейку и в тех краях организовать производство древесного угля, соединив железнодорожными путями Верхнесинячихинский завод и рудники.

Уже весной следующего года начала работу изыскательская партия. Первым делом была построена линия, соединившая Нейво-Алапаевский завод с железорудным месторождением «Средние Ямы» на окраине Алапаевска. Затем стальная колея пошла на северо-запад, к станции Мугай. Строили ее жители окрестных деревень, и условия труда были адские. Единственным средством механизации была корчевальная машина...

Рабочее движение на узкоколейке открылось уже в 1895 году, но официальным годом рождения АУЖД считается 1898-й. Стройка не останавливалась после открытия первой очереди, вскоре она обросла небольшими ответвлениями к окрестным предприятиям. До Октябрьской революции появилась на свет нынешняя главная магистраль АУЖД – Строкинская линия (до деревни Строкинка).

В СССР продолжался рост производительности металлургических заводов, которым до 30-х годов XX века требовался древесный уголь. Но когда доменные печи окончательно перешли на использование каменного угля, узкоколейку передали в ведение треста «Алапаевсклес», ставшего ее собственником на долгие годы. Максимальное развитие АУЖД пришлось на послевоенные годы, когда общая длина путей с ответвлениями достигла 600 км.

Расцвет АУЖД пришелся на 70–80-е годы прошлого века, когда только леса по ней перевозилось более одного миллиона куб. метров в год. Позже большую часть путей разобрали, рельсы сдали на металлолом. Но и сегодня, когда протяженность узкоколейки от Алапаевска до Калача составляет 149 км, ее социально-экономическая роль высока, отмечает глава Алапаевского муниципального образования Валерий Заводов. Железной дорогой пользуются жители ряда населенных пунктов Алапаевского и Махневского муниципальных образований, где нет дорог с твердым покрытием для сообщения с райцентром, продолжают и грузовые перевозки. К этим направлениям работы МУП «АУЖД» в последнее время добавилось еще одно – туристическое.

Пассажирские вагоны узкоколейки по сравнению с обычными значительно меньше по размерам. Они двух видов: с жесткими деревянными сиденьями и плацкартные. Из-за габаритов все полки в них боковые. Также есть специальные туристические вагоны с диванами, которые присоединяют под заказ. До Санкино ходит состав в три вагона.

Путешествие по АУЖД начинается в Алапаевске. Пассажирский поезд 4 раза в неделю выходит из городка вечером, чтобы во втором часу ночи прибыть в Санкино. Почти сразу же он отправляется назад. Время стоянок на промежуточных станциях – минуты. Получается, что вы просто протрясетесь в поезде больше пяти часов, а выйдя ночью на конечной станции, не сможете даже остановиться на ночлег: гостиницы в поселке нет. А вот специальный поезд до п. Верхняя Синячиха, пущенный несколько лет назад, – находка для туристов.

Недалеко от поселка находится деревня-музей Нижняя Синячиха, доехать туда можно на местном автобусе. Экспонаты XVI–XIX веков там не лежат на пыльных полках, а стоят под открытым небом, это – избы, амбары, мельницы, пожарные башни, колодцы, часовни. Их привозили в разобранном виде в музей деревянного зодчества в Нижней Синячихе и собирали заново, чтобы наши современники смогли увидеть чудом сохранившиеся памятники старины.

В каждый дом можно войти и окунуться в быт крестьянина того далекого времени. Интересно, что сами жители деревни являются одновременно экскурсоводами и актерами, с азартом играющими свои роли, создавая соответствующую атмосферу. Особенно впечатляют коллекции домашней утвари, прялок, рукодельных ковров.

А в Алапаевске местные гиды советуют туристам побывать в доме–музее великого композитора П.И. Чайковского, детство которого прошло в этом городе. Его отец несколько лет был управляющим Алапаевским горным округом. При нем на международную выставку в Лондон были отправлены изделия местных заводов, которые получили там золотую медаль за высокое качество. В музее сохранилась обстановка 170–летней давности. Как свидетельствуют очевидцы, экскурсия проходит на одном дыхании, очень ярко, интересно, сопровождается музыкой и игрой самого экскурсовода на разных музыкальных инструментах.

Но вернемся к железной дороге. Являясь муниципальной собственностью, узкоколейка сильно изношена. Во избежание аварий поезда ходят медленно. В некоторых местах полотно ремонтируют. В Верхней Синячихе «железка» пересекает автодорогу. Переезд вручную закрывает и открывает едущий в поезде кондуктор. Насыпь железной дороги сохранилась и дальше Калача, но рельсы там уже сняты.

Отрадно, что в последние годы на АУЖД обратили внимание туристические компании, а также правительство Свердловской области. На ремонт узкоколейки были выделены средства, куплены новый тепловоз и вагоны. Тем не менее этого недостаточно для сохранения уникальной узкоколейной дороги.

Турист приедет по воде

Еще один пример развития немассового туризма – в Арктической зоне России. К ней относится и северная часть Красноярского края, включающая Норильск, Таймырский и Туруханский районы, Эвенкию. Руководство этого субъекта РФ разрабатывает комплексный план по развитию туризма в северных районах территории с тем, чтобы в текущем году подать заявку на включение его финансирования в готовящуюся ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 годы)». Также прорабатывается вопрос и с потенциальными инвесторами.

Многое предстоит сделать для создания инфраструктуры, включая транспортную, способствующей развитию туризма, отмечает руководитель краевого агентства по туризму Юлия Верхушина. Арктический туризм никогда не станет массовым, но задача специалистов – сделать его безопасным, удобным, адекватным по цене и качеству.

Районы Крайнего Севера в последние годы привлекают все больше внимания туристов, в том числе зарубежных. Так, в 2018 году на полуострове Таймыр побывали шведы, в этом году – гости из Швейцарии. Эстонские путешественники на автомобилях через поселок Хатанга самостоятельно доехали до мыса Челюскин, самой северной материковой точки Евразии. Это не первая экспедиция, добравшаяся до северной точки материка – сюда стремятся многие путешественники. Прибыв на Челюскин, эстонцы встретили здесь жителей Магнитогорска, что следуют по арктическому побережью из Мурманска до Камчатки в рамках экспедиции «Северная тропа – 2019».

Ярким впечатлением от Таймыра стала встреча путешественников со стадом овцебыков. «Красивые и неспешные животные», – поделился впечатлениями координатор экспедиции Игорь Смолин. На наблюдение за животными делают ставку и другие организаторы туристических поездок. В августе планируется запустить маршрут мыс Челюскин – мыс Цветкова – остров Преображения, что даст участникам возможность увидеть моржей, птичьи базары, белых медведей, овцебыков. Развитие туризма в арктическом регионе связано также с уникальной культурой народов Таймыра. Их обычаи и традиции привлекают путешественников.

На расстоянии более 1000 км от Красноярска расположен центр Эвенкийского муниципального района Тура. В Эвенкии нет круглогодично действующих автомобильных дорог, не говоря уже о железных. Транспортное сообщение между поселками осуществляется летом по рекам, зимой – по зимникам. Единственный транспорт, который действует круглый год, – воздушный: до районного центра и эвенкийских поселков можно добраться на самолете и вертолете.

На территории Эвенкии располагаются природные заповедники и заказники «Тунгусский», «Путоранский» «Центральносибирский», «Суломайские столбы», а на юго-восточном берегу озера Виви установлена стела, подтверждающая, что там находится географический центр России.

Туристам в Эвенкии предлагают различные маршруты и направления отдыха: дикий кемпинг на природе, наблюдение за домашними и дикими оленями, проживание в местах стоянок оленеводов, путешествия верхом на оленях или нартах, рыбалка, сплавы по рекам и т. п.

По мнению Натальи Стрижовой, директора одной из крупнейших туристических фирм Красноярского края «Полония», развитие базы арктического туризма надо начинать с поселка Диксон – самого северного порта России, единственного на побережье Карского моря. Именно сюда в недалеком будущем смогут прибывать туристы, следующие по Северному морскому пути. Поселок по праву называют краем света: до ближайшего города Дудинка – 497 км, добраться туда можно только на самолете Ан–26, и то если погода позволит.

В советские годы у половины населения Диксона было высшее образование, у трети – два высших и ученые степени. Сюда из разных концов Союза приезжали осваивать Север метеорологи, строители, учителя, гидрографы, полярные летчики, радисты. В 80–е годы прошлого века численность населения Диксона достигала пяти тысяч человек. На краю земли на вечной мерзлоте были построены многоквартирные дома, поликлиника и больница, Дом культуры, музей. Посреди арктической пустыни у людей был налаженный быт и неплохое медицинское обслуживание. Они водили детей в детсады, выращивали в теплицах овощи, пекли хлеб и содержали собственное стадо коров (!).

До начала 90–х годов прошлого века о Диксоне писали исключительно в оптимистических тонах. Публикации тогдашних СМИ посвящались экипажам атомных ледоколов, летчикам, гидрографам и путешественникам. Потом времена изменились. Сегодня Диксон – далекая провинция у моря с населением чуть более 500 человек. Морпорт обеспечивает жилые дома водой, теплом и электроэнергией. Однако в каждой квартире хранятся про запас свечи: пурга может неожиданно порвать провода или повалить столбы. В поселке есть магазин, школа, спортзал и библиотека, а также православный храм. Но количество заколоченных окон и закрытых дверей в пустующих домах пока сокращается медленно.

Оптимисты верят, что у Диксона, как и у других поселков на побережье Северного Ледовитого океана, есть будущее. Это лучшая гавань для стоянки арктических круизных судов, идущих по Северному морскому пути. Сюда должны вернуться ученые, метеорологи, гидрографы и другие специалисты, как и было раньше. О возрождении Диксона говорит и тот факт, что специалистами ведется работа по включению в перечень объектов культурного наследия здания морского порта, построенного в 1934 году.

Точкой притяжения туристов в Диксоне может стать картинная галерея. В 1962 году члены Союза художников СССР подарили арктическому поселению свои работы – в общей сложности 218 полотен, которые до сих пор хранятся в запасниках. Разместить их планируется в двухэтажном кирпичном здании, которое ранее занимал детский сад. В настоящее время детей в поселке мало, детсад работает на базе местной школы, а это здание пустует.

Стимулом развития туризма в Магаданской области руководитель регионального туристского информационного центра Анна Шаповалова также считает организацию морских круизных перевозок пассажиров вдоль побережья. Ведь отсутствие прямых авиарейсов на Колыму из регионов и высокая стоимость билетов значительно сдерживают поток туристов. Гостиниц же в Магадане предостаточно, а организовать экскурсионные автобусы для любителей экологического, этнографического туризма под силу и туроператорам. Правда, серьезными препятствиями к развитию круизных пассажирских перевозок ныне являются полная утрата инфраструктуры морского транспорта, отсутствие в порту Магадан причала для пассажирских судов. Проблемами остаются слабое развитие придорожного сервиса на трассе «Колыма», отсутствие малой авиации.

Негативную роль в формировании представления о Колыме сыграла история освоения края, связанная с репрессиями, ГУЛАГом. Многие туристы едут именно за этим: посмотреть оставшиеся лагеря, увидеть, как добывали золото. Но главной

достопримечательностью Магаданской области остается ее уникальная природа. На территории расположены несколько заповедников. На травянистых склонах южного побережья полуострова Кони находятся три больших поселения топорков – морских птиц с ярким оперением семейства чистиковых. Птичьи базары Ямских островов являются крупнейшими в Охотском море.

В горах Анначаг расположено озеро Джека Лондона, одно из самых красивых на Дальнем Востоке. Визитной карточкой территории помимо рыбной ловли сегодня является охота, в том числе трофейная. Регион интересен для российских и иностранных туристов, прежде всего, охотой на бурого медведя, лося и снежного барана. По мнению экспертов, при разумном подходе к развитию инфраструктуры объем въездного туризма может быть увеличен в разы, что сделает его серьезным источником дохода для регионального бюджета.

Инициатива снизу

Но перенесемся с Дальнего Востока в Центральную Россию. Возможностей для передвижения у туристов здесь гораздо больше. К их услугам разные виды транспорта, да и качество автотрасс, услуг придорожного сервиса здесь гораздо выше, чем в том же Дальневосточном регионе. Поэтому сегодня все большее количество туристов путешествует по европейской части страны на автомобилях. В одном из прошлых выпусков полосы «Транспорт и туризм» мы рассказали о получивших развитие в нашей стране автопутешествиях с использованием специальных туристических автосредств, прицепов или автодомов.

В жилом отсеке есть биотуалет, душ, газовая плита, холодильник, системы отопления и кондиционирования воздуха, шкафы для одежды и других предметов, освещение общее и локальное. Почти всегда в автодоме места для сидения на ночь трансформируются в спальные, а в некоторых моделях есть еще «альков» над кабиной водителя. В итоге в одном автодоме могут разместиться до шести человек.

Для жителей стран Европы караванинг – один из самых популярных видов автомобильного туризма. Он разнообразен, как разнообразны и цели использования дома на колесах: это может быть отдых на природе в выходные дни, стоянка на месте в кемпинге в течение всего сезона, короткие или дальние путешествия, предполагающие осмотр культурно–исторических достопримечательностей или уникальных уголков природы в разных регионах. И здесь энтузиазм большинства российских любителей отдыха на колесах гаснет, наткнувшись если не на полное отсутствие кемпингов, специализированных мест для остановки или стоянки караванеров, то на их чересчур малое количество.

Если вдоль популярных туристических маршрутов и возле крупных мегаполисов современные кемпинги действуют и строятся новые, то за Уральским хребтом рассчитывать даже на кемпстоянки, оборудованные элементарными удобствами, путешественникам не приходится. А это значит, останавливаясь в пути туристам придется у дороги в чистом поле, где нет специально оборудованных мест для залива воды и утилизации отходов, стационарных туалетов и душевых. Не будет у путешественников возможности подключиться к электросети, подремонтировать свое транспортное средство, и гарантий безопасности им тоже никто не даст.

Для создания инфраструктуры караванинга, безусловно, требуется целый комплекс мер государственного масштаба. Бремя расходов в этой сфере вполне мог бы разделить малый и средний бизнес, нужно только заинтересовать его в этом, упростить условия участия предпринимателей в строительстве кемпингов и других придорожных объектов, способствующих развитию автотуризма в стране.

В разных регионах России можно найти примеры инициативы снизу, когда предприниматели решаются вложить средства в объекты придорожного сервиса. Один из таких инициаторов – житель города Богородска Нижегородской области Виктор Ворошилов. На свободной территории своего приусадебного участка (около 1 га), расположенного близ объездной дороги, он организовал зону кемпинга. Территория огорожена, электрифицирована, обеспечена водопроводом, канализацией и сануслугами. Есть место для приготовления пищи. Любопытно, что за пользование этой нехитрой инфраструктурой мужчина, чей бизнес связан с производством прицепов, денег не берет.

К тем, кто путешествует в домах на колесах, он относится с симпатией, поскольку сам также любит отдых на природе и проповедует здоровый образ жизни.

Бескорыстия нижегородца в наше меркантильное время можно только подивиться. Не будем призывать других сограждан последовать его примеру. А вот заинтересовать малый бизнес в создании благоустроенных стоянок для парковки автодомов региональные и местные власти, безусловно, могли бы. Пользу от таких инициатив любители путешествий, конечно же, по достоинству оценят.

<http://transportrussia.ru/item/4986-dorogu-osilit-edushchij.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2019.06.13; ОТ ОБЪЕМОВ – К КАЧЕСТВУ; ТАК СЕГОДНЯ СТОИТ ЗАДАЧА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ**

В рамках VIII Международного Сибирского транспортного форума, прошедшего в Новосибирске, состоялась конференция ассоциации «РАДОР на тему: «Контроль качества при реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Как отметил генеральный директор ассоциации Игорь Старыгин, подобные конференции проводятся в рамках форума с 2013 года. Нынешний год особенный: стартовал национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Он реализуется в 83 субъектах Российской Федерации, охватывает 104 крупные городские агломерации.

– Сейчас идет подготовка к заседанию Госсовета, который будет проходить в июне, – отметил Игорь Старыгин. – Министерство транспорта РФ, Федеральное дорожное агентство вместе со всеми заинтересованными структурами готовят для руководства страны доклад, где будут обозначены не только достижения отрасли, но и проблемы, которые мешают более эффективной ее работе. Большие финансовые ресурсы направляются на решение задач, которые обозначены в рамках реализации нацпроекта. И все мы заинтересованы в том, чтобы не просто были освоены деньги, но и в результате были получены хорошие качественные автомобильные дороги, для того чтобы мы могли с гордостью смотреть в глаза пользователям дорог.

А проблемы начинают усугубляться. К началу 2019 года нормативам соответствовали лишь 42,4% региональных трасс. В то время как годом ранее этот показатель составлял 43,1%. Общие объемы капитального и обычного ремонта на сети региональных дорог в 2018 году составили в России 11,6 тыс км, что оказалось на 1000 км (или на 7,9%) меньше, чем годом ранее. В свою очередь объем приведенных в порядок трасс данной категории снизился к предыдущему году на 0,5%. Одной из причин этого может стать тот факт, что у нас обеспеченность финансовыми ресурсами на содержание региональных дорог в прошлом году составила 38%.

Кстати, выступая на конференции, руководитель Территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Михаил Чуманов отметил, что межремонтные сроки некоторых дорог региона превышены в 5–7 раз. А доля дорог, соответствующих нормативам, составляет всего 36,7%.

Между тем, напомнил Игорь Старыгин, в соответствии с задачами, озвученными в прошлом году Президентом РФ, по итогам 2019 года показатель соответствия нормативам на сети региональных дорог в результате ремонта еще 6,4 тыс. км трасс должен достигнуть 44,3%, по итогам 2021 года – 45,8%, а к концу 2024 года – 50,9%.

Система контроля качества в дорожной отрасли многоступенчатая и разносторонняя. И если на федеральных дорогах в результате их доля, соответствующая нормативу, достигла почти 80%, то на региональных и муниципальных ситуация сложнее. И дело не только в разнице объемов финансирования. Как отметила начальник отдела контроля качества ФКУ «Сибуправдор» Наталья Бондарева, недопустимо, когда принимается от подрядчика дорога с нарушениями требований утвержденной проектной документации.

Ее поддержал заместитель директора ФКУ «Росдортехнология» Степан Латкин. Он подчеркнул, что строительный контроль сегодня находится в плачевном состоянии. Проектная и рабочая документация на объектах зачастую отсутствует, а если и есть, то порой без штампа заказчика. Отметим сразу, что многие выступавшие – Владимир

Мартинсон, заместитель генерального директора ФАУ «РосдорНИИ», Владимир Щербаков, руководитель лаборатории Сибирского государственного университета путей сообщения, и другие, – едины во мнении, что в конечном счете все сводится к уровню строительного контроля.

Степан Латкин отметил, что дорожники нередко нарушают схемы организации дорожного движения в местах производства работ. Встречаются нарушения качества проектно–сметной документации, организации строительного контроля заказчика, дефекты покрытия. Он привел примеры разрушения горизонтальной дорожной разметки, просадки верхнего слоя покрытия в зоне размещения инженерных коммуникаций, разрушения продольного шва дорожного покрытия и другие.

– Несмотря на трудности при выполнении дорожных работ, в будущее мы смотрим с оптимизмом. Сейчас основная задача – улучшение строительного контроля в региональных и муниципальных образованиях, а также подбор квалифицированных кадров на местах. Порой все дефекты связаны не с нормативной базой, на что любят ссылаться некоторые подрядчики, а с отсутствием контроля, с человеческим фактором, – уверен Степан Латкин. – Воспитание кадров, конечно, долгий и затратный процесс, но иного пути у нас нет, если в 2024 году, с окончанием проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», мы хотим честно смотреть друг другу в глаза и сказать, что сделали все, что смогли.

Со Степаном Латкиным согласен и Михаил Чуманов. По его мнению, проблему качества надо решать с уровня муниципалитетов. Хотя в Новосибирской области регулярно проводится учеба чиновников, ответственных за дорожное хозяйство, их квалификация, что называется, оставляет желать... Поэтому, считает Михаил Чуманов, необходимо поднять уровень заказчика с муниципалитета до района, поскольку там с кадрами чуть легче и проще подобрать специалиста соответствующего профиля.

– Все мы знаем, что национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено обязательное применение норм технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» на региональных и местных дорогах, – подчеркнул заместитель начальника отдела автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Роман Лесняк. – При этом постановлением Правительства Российской Федерации № 1443 еще в 2014 году рекомендовано субъектам Российской Федерации определить органы по контролю за техническим регламентом на автомобильных дорогах регионального и местного значения. К сожалению, проведенный нами мониторинг показал, что в целом региональные органы власти и органы местного самоуправления соблюдение требований регламента не контролируют.

Зато в последние годы заметно активизировались общественные организации, контролирующие российские дороги. О работе одной из них – Общероссийского народного фронта – рассказал член регионального штаба ОНФ, координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ» Александр Стефанов.

По его данным, реакция местных властей на работу общественников остается крайне низкой: лишь менее 40% поступающих от них сигналов становятся предметом анализа и какой–либо реакции. Хотя многие из обнаруженных нарушений напрямую влияют на уровень безопасности движения и должны быть устранены в кратчайшие сроки.

Порой мешает нормальной работе отсутствие четкости, а иногда и противоречия в нормативных документах. Закон зачастую есть, но не применяется. Такому закону грош цена. Сказывается и отсутствие единого нормативного пространства. Например, по словам Александра Стефанова, действие большинства норм в сфере содержания и ремонта ограничивается федеральной сетью дорог. Существует правовой вакуум на уровне региональной и муниципальной сети дорог. К примеру, отсутствуют критерии оценки работ по содержанию для региональных и местных дорог; нормативы финансовых затрат, не соблюдается классификатор работ и т. д.

– Сегодня многие подрядчики стоят перед выбором, что важнее: освоение средств или качество работ, – сказал Александр Стефанов. – Когда надо делать этот выбор? И чаще всего выбор делается в пользу первого, потому что за этим жесткий контроль, потому что от этого зависит финансирование сегодня и завтра, потому что это влияет и на

благополучие компании. А качество... За него могут спросить, а могут и не спросить. Могут сегодня, а могут и завтра. Или вообще никогда.

Комментируя выступление Александра Стефанова, Игорь Старыгин вспомнил состоявшуюся несколько лет назад поездку в Финляндию для знакомства с организацией в этой стране дорожной службы. Оказалось, что финны не стремятся создать многочисленные контролирующие органы. Для них главный контролер – водитель. Он всегда знает, куда можно обратиться с тем или иным вопросом по качеству дорог, и уверен, что его обращение не останется без ответа.

Конечно, немало было на конференции сугубо специфических разговоров о качестве материалов, технологии работы, преимуществах той или иной техники и т. д. К примеру, Анатолий Тараненко, главный технолог АО «Труд», рассказал, в частности, об изготовлении теплых асфальтобетонных смесей методом вспенивания битума. Этот метод не требует дополнительного сложного оборудования и квалификации персонала. Компания уже получила патент на новый метод и установку. А новая технология использовалась на нескольких дорожных объектах.

Кроме того, в рамках конференции были рассмотрены вопросы мониторинга качества при содержании дорог, аккредитации и сертификации испытательных лабораторий. Эксперты обсудили проблемы определения ровности автомобильной дороги в стандарте IRI, перспективы применения беспилотных летальных аппаратов для мониторинга и диагностики автодорог и другие важные темы.

Словом, тем на конференции было поднято немало, и только перечень их займет много места и времени. Но повторим еще раз: ведущий дискуссию генеральный директор ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин постоянно направлял ее в главное русло. Накануне заседания Госсовета, о котором мы уже упомянули, важно было поговорить о контроле качества дорожных работ при реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», о проблемах, с этим связанных. И разговор, по мнению Игоря Старыгина, получился.

– Цель сегодняшнего мероприятия – в первую очередь показать процессы, которые идут в отрасли, – сказал он в интервью нашей газете. – Мы постарались охватить все аспекты дорожной деятельности, выслушать позицию контрольных и надзорных органов, чтобы дорожники знали, на что контролеры обращают внимание, какими подходами руководствуются и т. д.

Есть нормативные документы, которые мы обязаны исполнять. Посмотрели на позицию науки, на то новое, что появляется в нашем быстро меняющемся мире. Ознакомились с новыми приборами контроля, которые повышают эффективность проверок, которые становятся доступнее. Посмотрели на позиции по конкретным направлениям: знаки, разметка, то, что напрямую влияет на безопасность движения. Сегодня уже ушло то время, когда мы говорили, что хотим дороги без ям. Это само собой. Но автомобильная дорога – это не только покрытие. Это обстановка, знаки, разметка, организация движения. Все это должно работать и давать свой эффект. Задача стоит не только техническая – не менее 50% дорог довести до норматива, а количество дорог с перегрузом сократить на 10%, число мест концентрации с ДТП сократить в два раза. Задача – в три с половиной раза уменьшить смертность от ДТП на дорогах. Это нельзя сделать только техническими средствами. Нужны решения, о которых говорили в рамках конференции.

Мы говорили о материалах, о том, что должны быть испытательные лаборатории, что качество должно проверяться и контролироваться. Заказчик сегодня не может решающим образом влиять на итоги тендера, не может на стадии организации закупок предъявлять требования к той организации, которая претендует на победу. Потому система размещения заказов вызывает практически у всех нарекания. Многие участники конференции говорили, что необходимо предъявлять требования о наличии лабораторий, современного оборудования, квалифицированного персонала. Должно произойти уточнение федерального закона в части учета отраслевой специфики. Потому что это не просто наше желание. Это необходимое условие повышения качества работы дорожников. Намечается поворот от количества, от простого наращивания объемов к необходимости заметного повышения качества нашей работы. Это движение было всегда, но сегодня интенсивность его резко повышается. Опубликован федеральный проект об

«Общесистемных мерах развития дорожного хозяйства». Это конкретные меры с конкретными сроками. Скажем, доля контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов, в общем объеме контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог должна уже в этом году составить 10%. А к концу срока, к 2024 году, – 80%. Доля же контрактов, предусматривающих выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение различных видов дорожных работ, – 70%. Новые технологии должны внедряться более активно в дорожную деятельность. Нам всем нужны современные, безопасные и качественные автомобильные дороги. И конференция это убедительно показала.

<http://transportrussia.ru/item/4984-ot-ob-emov-k-kachestvu.html>

## **ТАСС; 2019.06.13; БЕЛГОРОДСКИЕ ДЕПУТАТЫ СНИЗИЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА 50% ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗУ**

Депутаты Белгородской областной думы на очередном заседании в четверг приняли поправки в закон, предусматривающие снижение транспортного налога на 50% для автомобилистов, использующих газ в качестве топлива. При этом от уплаты налога до 2024 года освобождаются владельцы транспорта с электрическим двигателем, сообщил начальник департамента экономического развития региона Олег Абрамов.

Как сообщалось, в 2018 году Белгородский регион стал пилотной областью по переходу на газомоторное топливо. Планируется, что применение подобного топлива позволит через пять лет добиться ежегодной экономии порядка 5 млрд рублей.

"Закон предусматривает установление в 2019-2023 годах пониженной на 50% ставки при уплате транспортного налога для лиц, на которых зарегистрированы транспортные средства, оборудованные для использования природного газа в качестве моторного топлива, также освобождение от уплаты транспортного налога для лиц, на которых зарегистрированы транспортные средства, оборудованные исключительно электрическими двигателями", - сказал Абрамов.

По словам начальника регионального департамента экономического развития, в том числе благодаря новым налоговым льготам за три года в Белгородской области на газомоторное топливо планируется перевести около 20 тыс. автомобилей. Изменения в законе должны повлиять и на улучшение экологии, в частности выбросы в атмосферу при сжигании сократятся в 3,2 раза на каждую тонну топлива.

<https://tass.ru/ekonomika/6547103>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; СУД РЕШИЛ ВЗЫСКАТЬ С НЕФТЕПРОМБАНКА В ПОЛЬЗУ РТМ 3,6 МЛРД ИЗ 5 МЛРД РУБ. ДОЛГА ПО ГАРАНТИИ**

Арбитражный суд Москвы 6 июня решил взыскать с московского Нефтепромбанка в пользу ФКУ "Ространсmodernизация" (РТМ) 3,63 млрд рублей долга по гарантии, в том числе 3,6 млрд рублей основной долг, сообщается в решении суда, размещенном на сайте. Третье лицо - ООО "Стройновация" группы "Сумма" Зиявудина Магомедова.

Иск был заявлен о взыскании задолженности по нескольким банковским гарантиям, выданным 29 декабря 2014 года, на сумму 4,9 млрд рублей, в том числе 3,6 млрд рублей основной долг и 1,3 млрд рублей неустойка.

В материалах дела говорится, что 25 декабря 2014 года ФКУ "РТМ" (заказчик) и ООО "Стройновация" (подрядчик) заключили госконтракт на выполнение строительных работ по развитию транспортного узла "Восточный-Находка" (Приморский край)". В связи с нарушением подрядчиком сроков выполнения работ ему начислена неустойка, которая не была оплачена.

РТМ направил банку требования по уплате по гарантиям суммы неустойки, но требования гарантом исполнены не были.

Факт нарушения обязательств, обеспеченных банковскими гарантиями, подтвержден материалами другого дела и банком не оспорен, говорится в решении суда.

РТМ находится в ведении министерства транспорта РФ, выполняет функции государственного заказчика по отдельным проектам, обеспечивая использование бюджетных средств и денег из внебюджетных источников.

Нефтепромбанк по итогам первого квартала 2019 года занимает 206-е место по размеру активов в рэнкинге "Интерфакс-100.

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.14; РОСАВТОДОР РАЗГОНЯЕТСЯ ДО 130 КМ/Ч; В РОССИИ ВПЕРВЫЕ ВВЕДУТ СТАНДАРТ ДЛЯ УЧАСТКОВ ДОРОГ С ПОВЫШЕННЫМ СКОРОСТНЫМ ЛИМИТОМ**

В России впервые будет утвержден ГОСТ, позволяющий устанавливать на дорогах скоростной лимит в 130 км/ч. Документ по заказу Росавтодора готовит Российский дорожный научно-исследовательский институт. Для введения такого скоростного режима на шоссе не должно быть очагов аварийности, глубокой колеи, при этом во время снегопада и ливней допустимая скорость должна ограничиваться. Этим же стандартом рекомендуется сужать левые полосы на многополосных магистралях с 3,75 м до 3,5 м: это нужно для выравнивания скоростей в потоке.

Российский дорожный научно-исследовательский институт **Минтранса** РФ подготовил проект нового стандарта, который установит требования к организации движения на автомагистралях и скоростных автодорогах. В августе новый ГОСТ планируется утвердить. "Ъ" удалось ознакомиться с текстом документа.

Согласно ПДД, напомним, скорость на автомагистрали (при отсутствии иных знаков) ограничена 110 км/ч для легковых авто и мотоциклов, для грузовиков массой более 3,5 т — 90 км/ч. На автомагистралях запрещено двигаться на мопедах, тракторах и велосипедах, запрещена также остановка вне специальных площадок. По решению собственника дороги, говорится в правилах, лимит может быть поднят до 130 км/ч. Такие участки сегодня есть только у «Автодора» (госкомпания, курирующая платные дороги): пять — на М4, два — на М11 (еще два планируется построить). У Росавтодора (Федеральное дорожное агентство) есть планы поднять скорость до 90–110 км/ч на 44 участках федеральных дорог.

Высокие скорости, как правило, разрешают на дорогах первой категории, к ней относится 12% (около 6 тыс. км) федеральных дорог. При этом документальных критериев по введению такого скоростного режима не существует, отмечают разработчики стандарта, новый ГОСТ их вводит впервые. Прежде всего, на участке в течение года не должно быть очагов ДТП (не более трех аварий на километровой отрезке). Колейность допускается глубиной не более 15 мм. Здесь должны применяться знаки переменной информации (информационные табло, как на МКАД), чтобы владелец дороги на время ливня, шторма, метели мог понизить лимит скорости (эта обязанность владельца тоже будет закреплена в стандарте). Подобное правило, отметим, уже применяется «Автодором» на ряде участков. Режим 130 км/ч может вводиться как на всей дороге, так и в одном направлении в зависимости от времени суток, дня недели, месяца. При обнаружении чрезмерной колейности или повышенной аварийности повышенный скоростной режим отменяется.

Новый ГОСТ также вводит требования к зонам для остановки: если ширина обочины меньше 1,5 м, то каждые 3–5 км (в зависимости от количества полос) на дороге должны быть организованы площадки не менее 3,75 м шириной, отделенные от проезжей части широкой разделительной полосой. ГИБДД давно говорит о проблеме наездов на стоящий вдоль магистралей транспорт. Одно из таких ДТП произошло 10 июня в Тульской области на М4: грузовик на полном ходу въехал в колонну машин МЧС, пять спасателей госпитализировали. Стандарт также рекомендует сужать левые полосы на шести- и более полосных магистралях с нынешних 3,75 м до 3,5 м для «выравнивания» скоростей движения транспорта.

По данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД, лимит в 130 км/ч на европейских автомагистралях действует на дорогах Франции, Дании и Германии, в остальных странах — 100–120 км/ч. При этом наблюдается тенденция к ограничению скоростей. С 1 июля 2018 года во Франции на автодорогах, не относящихся к магистралям, скорость была снижена с 90 км/ч до 80 км/ч. В Германии, известной своими

автобанами с «безлимитными» скоростными режимами, количество таких дорог за последние годы сократилось.

Разработка нового стандарта ведется на фоне дискуссии между правительством, ГИБДД, **Минтрансом** и экспертами по поводу ограничений скорости. Власти Москвы настаивают на отмене «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. Госдума и правительство говорят о ревизии действующих скоростных режимов, после которых можно вводить ограничения. Решений пока не принято («Б» рассказывал об этом 11 июня).

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов считает, что новый ГОСТ «теоретически» нужен, однако немногие российские магистрали будут соответствовать его требованиям. «Например, на многих участках трасс М4, где можно двигаться со скоростью 130 км/ч, колея явно глубже 15 мм,— говорит он.— Получается, на этом основании нужно отменять скоростной режим и демонтировать знаки, а после ремонта ставить обратно?» Он также обратил внимание, что электронные табло носят рекомендательный характер для водителей: в ПДД лишь говорится о необходимости соблюдения знаков. Если в стандарте установить чрезмерно жесткие требования к скоростным участкам, то режим в 130 км/ч получится ввести на небольшом количестве дорог, отмечает юрист, эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева. «Водители будут вынуждены "тащиться" со скоростью 90 км/ч на нормальном четырехполосном шоссе,— говорит она.— Это, конечно, будет провоцировать водителей на нарушения скорости, что наверняка создаст почву для злоупотреблений владельцев камер».

<https://www.kommersant.ru/doc/3999757>

## **ТАСС; 2019.06.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА КРАСНОДАРА НАЧНУТ ОСЕНЬЮ 2019 ГОДА**

Дорожники осенью 2019 года начнут строительство Дальнего западного обхода на Кубани, который позволит снизить загруженность улиц в центре города и улучшить транспортную логистику в регионе, написал у себя на странице в Facebook губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

Ранее сообщалось, что государственная компания "Автодор" разработала проект по строительству скоростной дороги М-4 "Дон" на участке дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК), которая позволит без пробок доехать до моста через Керченский пролив. На дороге будет организовано движение по четырем полосам в оба направления с разделенными встречными потоками. В рамках объекта предусмотрено строительство трех транспортных развязок, четырех мостовых сооружений и 20 путепроводов.

"Проектирование Дальнего западного обхода уже завершено, госэкспертиза дала по проекту положительные заключения. Само строительство должно начаться нынешней осенью", - говорится в сообщении Кондратьева.

Ранее сообщалось, что пробки являются серьезной проблемой для Краснодара. По данным сервиса "Яндекс.Пробки", иногда они достигают максимальных 9-10 баллов. При этом в город ежегодно переезжают тысячи человек, поэтому число машин растет. С открытием Крымского моста нагрузка на дорожную сеть Краснодарского края увеличилась, через Краснодар следуют большое количество грузовых автомобилей, осуществляющих перевозку различных видов продукции на территорию Крыма.

<https://tass.ru/ekonomika/6547648>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; РОСАВТОДОР НАЧНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ И НИЖНЕКАМСКА**

Строительство автодороги в обход Набережных Челнов и Нижнекамска (трасса М-7 "Волга") протяженностью 89 километров начнется в 2021 году, сообщает **Росавтодор** в четверг в "Твиттере".

"Начали проектирование обхода Нижнекамска и Набережных Челнов. Изыскания закончим в 2021 году: выберем оптимальный маршрут трассировки через Мамадышский, Нижнекамский, Заинский, Тукаевский районы Татарстана и разработаем проект. Начать строительство планируем в этом же году", - говорится в сообщении.

Также отмечается, что новый участок трассы М-7 "Волга" будет иметь протяженность около 89 километров.

Строительство обхода реализуется в рамках государственной программы "Развитие транспортной системы", предусматривающей строительство и реконструкцию автомобильной дороги М-7 "Волга" Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань - Уфа.

<https://realty.ria.ru/20190613/1555538257.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.06.13; ВРИО ГЛАВЫ ПЕТЕРБУРГА РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ОТКРЫТИЯ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО**

Станции метро "Казаковская" и "Путиловская" (Красносельско-Калининская линия) в Санкт-Петербурге планируется открыть в 2022 году, сообщил врио губернатора города Александр Беглов.

"Петербуржцы ждут новых станций, и мы над этим работаем... В 2022 году должны появиться две станции – "Казаковская" и "Путиловская". Мы над этим работаем, здесь есть отставания, как и в целом по другим станциям метро. Мы принимаем экстренные меры, чтобы нагнать то упущенное время и то отставание, которое сегодня существует", - сказал он в эфире Телеканала "78".

"Самое главное, что нам удалось решить, - мы понимаем и знаем, сколько денег необходимо вложить для того, чтобы наверстать упущенное, и для того, чтобы войти в плановый режим. Мы эти деньги нашли, и не только на этот год, но и на последующие годы. До 2024 года мы понимаем, сколько средств необходимо (на строительство метро)", - добавил он.

Врио губернатора также отметил, что планируется строительство станции метро "Кудрово" на территории Ленинградской области.

"Для того, чтобы нам дальше развивать метро, нам необходимо строительство новых депо. У нас таких территорий нет. Поэтому мы договорились, и Ленинградская область нам безвозмездно передает земли для строительства депо. Мы взамен совместно строим метро до Кудрово... Финансирование будет идти за счет города и Ленинградской области, и, безусловно, от федерального центра", - сказал Беглов.

<https://ria.ru/20190614/1555555126.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ПРОЕКТ "ПРИВЕТ, МОСКВА!" ПОЛУЧИЛ НАГРАДУ ПРЕМИИ UITP AWARDS 2019**

Проект "Привет, Москва!" получил награду премии UITP Awards 2019 от Международного Союза Общественного Транспорта (МСОТ) в номинации "Маркетинговая кампания".

Торжественная церемония награждения участников проходила в рамках транспортного саммита, который состоялся в Стокгольме. В номинации "Маркетинговая кампания" также получили призы Германия, Португалия, Великобритания, Гонконг и Швеция.

"Проект "Привет, Москва!" показывает, что транспорт – это нечто большее, чем то, на чем мы передвигаемся. Этот проект не только для москвичей – он для всех, для людей из любой точки мира, которые могут открыть для себя прекрасный город – Москву – и познакомиться с московским транспортом", – сказал заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Куратор проекта Оксана Бондаренко отметила, что награда полностью обоснована, так как проект затрагивает все актуальные темы в области урбанистики и развития городского транспорта. Она добавила, что транспорт давно перешел на другой план, теперь с помощью него люди могут узнать много нового.

Она добавила, что значимость проекта уже давно оценили и за рубежом. Данный проект путем плакатов, роликов, аудиомаршрутов, мероприятий, квестов создает некий образ города. Манифест проекта – "Любая дорога – это путешествие".

"Наша столица уже стала одной из сильнейших международных площадок для внедрения инновационных технологий в области транспорта, городская среда активно развивается с привлечением экспертов в области урбанистики и креативных индустрий. Не сомневаюсь,

что впереди у Москвы еще много наград и ярких городских проектов, в которых транспорт всегда будет играть ключевую роль", – сказала Бондаренко.

В рамках проекта "Привет, Москва!" столичный транспорт становится своего рода гидом для пассажиров. Транспортные средства "говорят" с горожанами о Москве через разные каналы коммуникации: стены вагонов, стикеры в вестибюлях, на платформах и в переходах.

Всемирный саммит общественного транспорта – одно из главных мероприятий Международного союза общественного транспорта (МСОТ), которое проводится раз в два года. Во время мероприятия участники обмениваются опытом, узнают о новых технологиях на рынке общественного транспорта. В международный союз общественного транспорта входят городские и региональные компании, занимающиеся перевозкой пассажиров, из более 90 стран мира.

<https://www.m24.ru/news/transport/13062019/79577>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/06/12/reg-cfo/metro-moskvy-stalo-laureatom-premii-mezhdunarodnogo-sammita-transporta.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ОТКРЫВШИЙСЯ УЧАСТОК ДОРОГИ В ТИНАО ПРИЗВАН РАЗГРУЗИТЬ КИЕВСКОЕ И КАЛУЖСКОЕ ШОССЕ — ЗАММЭРА**

Новый участок дороги Солнцево — Бутово — Варшавское шоссе разгрузит дорожную сеть транспортного каркаса ТиНАО, заявил журналистам в четверг заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

"Открытый сегодня участок дороги Солнцево — Бутово — Варшавское шоссе перераспределит транспортные потоки в "новой" Москве, снимет часть нагрузки с Киевского и Калужского шоссе на подъезде к МКАД, а также на самой кольцевой автодороге", — рассказал Хуснуллин журналистам.

Заммэра подчеркнул, что этот участок дороги обеспечит движение общественного транспорта с Калужского шоссе и прилегающей застройки к станциям метрополитена Сокольнической линии "Ольховая" и "Коммунарка", а также обеспечит транспортную доступность деревни Столбово и поселения Коммунарка.

"Этот участок включает в себя совмещенный автомобильный и метротоннель под Калужским шоссе. Его уникальность заключается в том, что он был интегрирован со строящимся участком Сокольнической линии метро "Саларьево" — "Коммунарка". Это первый опыт строительства совмещенной автотрассы и линии метро в городе Москве", — подчеркнул Хуснуллин.

Глава стройкомплекса пояснил, что пути метро строятся в створе дороги, выходы из станций будут расположены на обеих сторонах автомагистрали.

Ранее в четверг мэр столицы Сергей Собянин открыл второй участок магистрали Солнцево — Бутово — Варшавское шоссе.

"Вообще это уникальное сооружение — участок дороги Солнцево — Бутово — Варшавское шоссе, построенный меньше, чем за два года", — сказал Собянин на встрече с местными жителями.

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/6545286>

<https://rg.ru/2019/06/13/reg-cfo/sobianin-otkryl-vtoroj-uchastok-magistrali-solncevo-butovo-varshavskoe-shosse.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.14; ПОДМОСКОВНЫЕ ВЛАСТИ НАЗВАЛИ ТРАССЫ, ГДЕ ЧАЩЕ ВСЕГО ПРЕВЫШАЮТ СКОРОСТЬ**

С начала 2019 года на дорогах Московской области дорожные камеры выявили более 6,2 млн нарушений ПДД. Об этом сообщает министерство транспорта и дорожной инфраструктуры региона.

Самым частым нарушением является превышение скорости. «За сутки камерами фиксируется в среднем порядка 42 тыс. нарушений. Больше всего камеры фиксируют на федеральных вылетных магистралях — на М-7 'Волга' (Горьковское шоссе) и на М-9

‘Балтия’ (Новорижское шоссе)», — подчеркнул глава **минтранса** Московской области Алексей Гержик.

По данным ведомства, в результате работы камер за пять месяцев 2019 года аварий на подмосковных трассах стало на 8% меньше, количество погибших снизилось на 7%, а пострадавших стало меньше на 12%.

На данный момент в Подмоскowie работает более 1,2 тыс. стационарных и 200 передвижных комплексов фотовидеофиксации. В 2019 году планируется установка еще 226 стационарных камер. Комплексы эксплуатируются в рамках концессионного соглашения между **Минтрансом** Московской области и ООО «МВС Групп». По условиям соглашения компания получает 233 руб. за каждое оплаченное штрафное постановление, оформленное с помощью системы фиксации нарушений.

<https://www.kommersant.ru/doc/3999295>

## **ТАСС; 2019.06.13; В РОССИИ НА ОСНОВЕ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ КОМБАЙНОВ СОЗДАДУТ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ**

Беспилотный пассажирский трамвай Усть-Катавского вагоностроительного завода (УКВЗ), который сейчас является филиалом Центра им. М. В. Хруничева, будет создаваться на основе технологий, разработанных для сельского хозяйства. Об этом сообщил ТАСС в четверг генеральный директор Объединенной ракетно-космической корпорации (ОРКК) Андрей Жерегеля.

Ранее гендиректор Роскосмоса Дмитрий Рогозин сообщил на лекции в МГУ, что на мощностях УКВЗ рассматривается проект создания беспилотного городского трамвая.

"Мы хотим разработать "машинное зрение" и попытаться внедрить отработанные нашим НПО автоматизации технологии, в том числе разработанные для сельского хозяйства, комбайнов, то есть адаптировать их для трамвая для беспилотного вождения", - отметил Жерегеля.

По словам главы ОРКК, этот вид транспорта является удобным для отработки беспилотного вождения. Технологию "машинного зрения", которая позволяет оперативно проанализировать ситуацию и принять решение, планируется применять при разработке нового трамвая, конкурс на разработку которого был разыгран месяц назад. Жерегеля пояснил, что машина будет модульной, низкопольной, состоящей из композитных материалов.

Беспилотный трамвай создается в рамках программы диверсификации ракетно-космической промышленности.

<https://tass.ru/ekonomika/6544234>

## **ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.06.14; РЖД ОСТАНОВИЛА БОЛЕЕ 400 ЛОКОМОТИВОВ И МОЖЕТ УВОЛИТЬ 3000 ЧЕЛОВЕК; ТАК МОНОПОЛИЯ РЕАГИРУЕТ НА СНИЖЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ**

Из-за падения перевозок угля в европейскую часть России РЖД отстранила от движения более 400 локомотивов и планирует сократить персонал примерно на 3000 человек. Об этом со ссылкой на заместителя гендиректора РЖД Алексея Шило сообщил «Интерфакс». Общая численность сотрудников РЖД на конец 2018 г. составляла 752 200 человек. В парке компании около 20 000 локомотивов.

Бюджет монополии на 2019 г. сформирован исходя в том числе из прогнозов угольщиков, «под это рассчитывается численность, парк локомотивов и все остальные затраты», заметил Шило. Но текущие внутрироссийские перевозки кузбасского угля в центральную часть страны оказались более скромными: по Московской железной дороге, например, они упали на 51%, по Юго-Восточной – на 5%, Южно-Уральской – на 4%.

Во II квартале 2019 г. потери РЖД, связанные с отставанием фактической погрузки угля по сравнению с плановыми показателями, могут составить около 1,5 млрд руб., подсчитал гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: «Проблема заключается не столько в потерях в доходах из-за снижения погрузки, сколько в дисбалансе загрузки

провозных мощностей, тягового состава и локомотивных бригад на отдельных направлениях».

Для РЖД уголь – основной груз. В 2018 г. на него пришлось почти 29% общей погрузки (374,9 млн т), в январе – мае – 30%. Кузбасскими угледобывающими компаниями по итогам пяти месяцев 2019 г. на экспорт было погружено 62,9 млн т угля – или 70% от его поставок из России.

По мнению Бурмистрова, падение перевозок угля в западном направлении связано со снижением цен на уголь в Европе. Об этом говорит и сотрудник крупной угольной компании. Снижение отгрузок на внутреннем рынке связано с сезонностью и снижением потребления электроэнергии в летний период, а сокращение экспорта на Запад – прежде всего с постепенным отказом европейских стран от угольных электростанций, замечает сотрудник крупного железнодорожного оператора. Кроме того, продолжает собеседник «Ведомостей», после прихода к власти в США Дональда Трампа началась активная поддержка американского угля, что усилило конкуренцию для российских производителей. По его данным, европейские страны потребляют 160–200 млн т импортного угля ежегодно, доля российских компаний – 40%. «Сокращение потребления в Европе было ожидаемо, и РЖД готовилась к такому развитию событий. По сути, программа развития Восточного полигона (расширение БАМа и Транссиба. – «Ведомости») – попытка перенаправить освободившиеся с западного рынка объемы угля на восточный рынок, где спрос есть и растет», – заключает он.

Между тем Бурмистров удивлен заявлением РЖД о планах оптимизации штата: «На сети РЖД существует дефицит локомотивных бригад. И их увольнение из-за локальных простоев части парка локомотивов выглядит скорее как желание привлечь внимание к возникшей проблеме отказа грузоотправителей от выполнения заявленных ранее планов погрузки».

Увольнение 3000 человек – это один из возможных вариантов «при самом негативном сценарии развития событий», уверяет представитель РЖД. Часть отстраненных от движения локомотивов может быть передислоцирована на более загруженные участки, оставшиеся будут ждать «восстановления благоприятной конъюнктуры». При этом компания рассчитывает на восстановление спроса на уголь внутри страны в 2019 г. в связи с подготовкой к отопительному сезону, добавляет представитель РЖД.

По оценке компании, резервы для наращивания погрузки есть в направлении морских портов и пограничных переходов Северо-Кавказской и Октябрьской железных дорог, сухопутных железнодорожных маршрутов в Китай через Казахстан или Монголию, иностранных морских портов Черного моря, а также сухопутных железнодорожных маршрутов, в том числе через Республику Беларусь в третьи страны. Во втором полугодии 2019 г. дисбаланс, связанный с сохранением дефицита провозной способности на Восточном полигоне и недозагруженности в направлении портов Балтии и Юга России, будет только усиливаться из-за падения цен на уголь в Европе, считает Бурмистров.

Представители крупнейших угольных компаний России – СУЭК и УГМК (управляет «Кузбассразрезуглем») – на вопросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/14/804164-rzhd-ostanovila>

### **КОММЕРСАНТЪ; НИНА ОБЕЛЮНАС, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.06.14; УГОЛЬ ОТПРАВИЛ ЛОКОМОТИВЫ В ОТСТОЙ; ОАО РЖД ОЦЕНИЛО СВОИ ПОТЕРИ ОТ НЕДОГРУЗА ИЗ КУЗБАССА**

ОАО РЖД остро ощутило на себе неготовность угольщиков Кузбасса продавать уголь по низким ценам на рынки Европы при невозможности проехать на прибыльный Дальний Восток. Из-за падения грузооборота в европейской части РФ монополия отстранила от движения около 400 локомотивов и может оптимизировать штат, что коснется примерно 3 тыс. человек. Для стимулирования экспорта угольщики Кузбасса по-прежнему просят ввести скидки на ставших неприбыльными направлениях — к портам Северо-Запада и Юга — и требуют от монополии перестать принимать неосуществимые заявки на перевозку. Но ОАО РЖД, хотя и обещает рассмотреть эти предложения, все так же

пытается заманить угольщики на новые экспортные направления, заместив скидку ускорением оборота вагонов и экономией на их аренде.

Резкое изменение конъюнктуры мировых рынков угля сказалось на работе не только предприятий Кузбасса, на которые приходится 70% всего угольного экспорта РФ, но и ОАО РЖД, в структуре погрузки которого уголь занимает ведущее положение (29,9% по итогам пяти месяцев). Из-за падения грузооборота в европейской части страны ОАО РЖД «отстранили от движения 222 электровоза, 191 тепловоз, подготовлены планы по оптимизации численности персонала — примерно 3 тыс. человек», рассказал замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило 13 июня на расширенном совещании в Кемерово по вопросам транспортировки каменного угля.

Как сообщил гендиректор ХК «СДС-Уголь» Геннадий Алексеев, цены на энергетический уголь на европейском рынке упали за шесть месяцев на 54%. Уголь последние полгода интенсивно вытесняется из европейской генерации под воздействием теплой зимы, резко упавших цен на газ и роста цен на выбросы CO<sub>2</sub>. По оценкам «Газпром экспорта», в первом квартале потребление газа на электростанциях в Европе выросло на 11,5%, или 5,6 млрд кубометров. Декабрьский фьючерс на CO<sub>2</sub> торгуется на ICE по €24,9 за тонну против €16 год назад.

Восточное направление поставок, где еще держатся высокие цены, сильно загружено и из-за ограничений инфраструктуры сможет в этом году обеспечить рост погрузки лишь на 1,5%. Алексей Шило объяснил, что сегодня кемеровский уголь более востребован, чем уголь восточных месторождений, на которые и был рассчитан первый этап модернизации Восточного полигона. На втором этапе развития до 2023 года Кузбасс сможет увеличить свой грузооборот на восточном направлении.

Угольщики жалуются на согласование ОАО РЖД большего числа заявок на перевозку грузов, чем оно технически способно обслужить. Это, по словам Геннадия Алексеева, приводит угольщики к штрафам за неисполнение контрактов. По словам директора УК «Кузбассразрезуголь» (КРУ) Сергея Парамонова, за пять месяцев из поданных в ОАО РЖД заявок согласовано 52%, а к перевозке принято только 89% от согласованных. Господин Алексеев предложил привести прием заявок в соответствие с возможностями. Впрочем, первый замначальника Западно-Сибирской железной дороги Денис Рахимжанов отметил, что сами угольщики Кузбасса не вывезли за пять месяцев 9,3 млн груза — отчасти по ценовым соображениям. Лидеры по недогрузу — «Сибантрацит» (2 млн тонн) и КРУ (1,2 млн тонн).

Анатолий Яновский, заместитель министра энергетики, 5 мая в Новокузнецке

Анатолий Яновский, заместитель министра энергетики, 5 мая в Новокузнецке  
ОАО РЖД имеет право устанавливать скидки, и это является предметом переговоров с каждой из компаний. Могут такую скидку давать, могут не давать

Предприятия Кузбасса по-прежнему просят у ОАО РЖД тарифных льгот. Так, Геннадий Алексеев предложил на третий-четвертый кварталы ввести максимальную скидку к тарифу ОАО РЖД (12,8%) на экспорт угля в направлении портов Северо-Запада и Юга. При этом погрузка на Северо-Запад, в отличие от южного направления, все еще растет: как следует из презентации господина Шило, за пять месяцев в этом направлении погрузили на 11,3% больше, чем за тот же период 2019 года. Максим Худалов из АКРА объясняет, что, во-первых, часть угля кружным путем идет на Восток, во-вторых, помогает курс доллара — 64 руб. против 56 руб. годом ранее. И, в-третьих, цены в Европе упали прежде всего на рядовой уголь, тогда как компании продают в основном смеси и концентраты, которые котируются выше.

Однако Максим Худалов согласен с оценкой конъюнктуры северо-западного направления как неблагоприятной, поскольку низкие цены на рядовой уголь неизбежно ведут за собой снижение цен и на концентраты и угли более качественных марок.

Представители угольных компаний отмечают и сложности, возникшие в связи с закрытием транзита угля через Украину. По мнению Елены Дробиной — гендиректора «Промугольсервиса», вынужденного закрыть углепогрузочную станцию и высвободить 300 человек, из-за санкций и невозможности доставить топливо иностранным потребителям угольщики Кузбасса теряют европейский рынок сбыта премиальных марок коксующегося угля в объеме 25 млн тонн в год. По ее данным, металлурги Украины и

Восточной Европы уже разместили заказы у других поставщиков из США и Канады, а некоторые марки угля уже вывозят со складов Амстердама. Она предложила разработать транзитные коридоры в обход Украины для исполнения контрактов.

ОАО РЖД по итогам совещания согласилось рассмотреть точечные тарифные предложения угольных компаний по отдельным направлениям, сообщил Алексей Шило. При этом он также отметил как небезынтересное предложение Геннадия Алексева о привязке тарифов на перевозку к мировым ценам на уголь — подобные предложения периодически звучат в период ухудшения конъюнктуры. Глава «СДС-Угля» предложил разработать методику ежеквартальной корректировки расчета уровня тарифов, расценок операторов и стивидорных компаний в зависимости от средней цены продажи угля на экспорт за предыдущий квартал.

Вместе с тем ОАО РЖД по-прежнему поясняет, что скидку может давать лишь при рентабельности перевозок для ОАО РЖД, и предлагает угольщикам осваивать Северо-Кавказскую железную дорогу как альтернативу загруженным направлениям. «Мы могли бы за счет сокращения оборота вагонов снизить вагонную составляющую для грузоотправителей угля,— объясняет господин Шило.— Это эквивалентно той скидке, которую угольщики сегодня просят». Следующее подобное совещание ОАО РЖД, власти и компании Кузбасса проведут в сентябре, потом — в декабре.

<https://www.kommersant.ru/doc/3999759>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; УГОЛЬЩИКИ ПРОСЯТ РЖД СООТНОСИТЬ ПЛАНЫ ПЕРЕВОЗОК С ВОЗМОЖНОСТЯМИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЖАЛУЮТСЯ НА ШТРАФЫ**

Угольщики Кузбасса просят ОАО "РЖД" согласовывать объемы перевозок в соответствии с возможностями инфраструктуры железнодорож, сообщил корреспондент "Интерфакса" с совещания по проблемам ж/д транспортировки угля с участием руководства РЖД, властей Кузбасса и угольных компаний.

"Несоответствие принимаемых - завышенных на 20-30% - планов перевозок с реальными провозными способностями железнодорожной инфраструктуры в направлении дальневосточных портов, а также завышенные согласованные планы перевозок, невыполнимые по технической причине ОАО "РЖД", приводят к невыполнению угольными компаниями согласованных планов перевозок и штрафной ответственности по условиям take-or-pay", - говорится в презентации гендиректора "СДС-Угля" (отраслевой холдинг АО "Холдинговая компания "Сибирский деловой союз") Геннадия Алексева.

"Поданные нами заявки, принятые железнодорожной, принимаются сразу в план перевалок по портам. И в случае, если мы эти объемы не довели, мы платим штрафные санкции, как будто эти объемы доведены", - пояснил гендиректор.

Его поддержал директор АО "Угольная компания "Кузбассразрезуголь" (МОЕХ: KZRU) Сергей Парамонов, который привел в пример работу по восточному направлению. "Фактически погрузка угля в восточном направлении ограничена. По итогам работы за 5 месяцев из поданных (компанией в адрес - ИФ) РЖД заявок согласовано 52%, а принято к перевозке только 89% согласованных. Отправление сухопутных пограничных переходов восточного полигона - ситуация еще сложнее: согласовано только 12% от поданных заявок, отгружено только 59% согласованных. Несмотря на ежегодный прирост погрузки в восточном направлении, компания ("Кузбассразрезуголь" - ИФ) ежемесячно теряет более 100 тыс. тонн от принятых заявок, хотя мощность угольного терминала порта "Восточного" в настоящее время превышает пропускную способность РЖД в восточном направлении. (. . .) Прошу рассмотреть возможность согласования плана отгрузки угля на восток на уровне перерабатывающих способностей порта "Восточный", - сказал Парамонов.

В ходе совещания угольщики в очередной раз обратились к ОАО "РЖД" с просьбой о снижении тарифа на перевозку углей энергетических марок в связи с падением цен на них более чем на 50% за последние полгода.

В частности, глава "Кузбассразрезуголь" предложил ввести понижающий коэффициент на тариф для перевозки углей энергетических марок в западном направлении.

Гендиректор ООО "Промугольсервис" Елена Дробина предложила снизить стоимость перевозки "как груженых, так и порожних вагонов со стороны ОАО "РЖД" в западном направлении". Дробина также предложила ввести мораторий на период 2019-2020 годов "на любые изменения, приводящие к увеличению (ж/д - ИФ) тарифов".

Геннадий Алексеев обратился к РЖД с просьбой "на период резкого снижения цен на уголь снизить тарифы на перевозку энергетического угля из Кузбасса в порты Балтики и Азово-Черноморского бассейна". Он напомнил, что тарифы были подняты в период роста цен на угольную продукцию на экспортных рынках.

"Нам говорили: коллеги, у вас так увеличились цены на уголь, надо делиться, увеличивать расценки компаниям-операторам, увеличивать тарифы (которые затем и были увеличены - ИФ). Сегодня ситуация прямо противоположная, цены упали в 2 раза на внешних рынках, но пока кризис только у угольных компаний, так как все наши партнеры за редчайшим исключением не подвинулись ни на одну копейку", - сказал Алексеев.

Вместе с тем, угольщики максимально сокращают издержки. "Сразу, как только начал падать рынок, с ноября прошлого года, мы у себя в холдинге и на всех предприятиях начали сжимать наши затраты. Сегодня мы практически полностью остановили инвестпрограмму, серьезно сократили объемы по подрядным организациям", - сообщил Алексеев.

Он также предложил разработать методику ежеквартальной корректировки расчета уровня тарифов, расценок операторов и стивидорных компаний в зависимости от уровня средней цены продажи угля на внешнем рынке за предыдущий квартал.

В свою очередь, замглавы РЖД Алексей Шило после совещания сообщил журналистам, что компания "готова рассмотреть любую методику" формирования тарифов. "Наверное, дисконт (на перевозку угля - ИФ) может быть, но сегодня сама система предоставления скидок со стороны РЖД требует исполнения обязательного условия: РЖД не может давать скидку себе в убыток", - сказал Шило.

"Мы готовы рассмотреть (для предоставления дисконта - ИФ) те направления, которые сегодня для РЖД по перевозкам угля выгодны. (Например - ИФ) РЖД готово на северокавказскую дорогу везти с гораздо большей скоростью, чем в направлении востока. Вагон в перевозке угля будет задействован значительно меньшее время, и платить за него надо будет меньше. (Вместе с тем - ИФ) более правильный вариант - снижение стоимости перевозки угля по всей цепочке: и стивидоры, и операторы. Мы как РЖД могли бы здесь за счет сокращения оборота вагонов снизить вагонную составляющую для грузоотправителей угля. Это эквивалентно той скидке, которую они (угольщики - ИФ) сегодня просят", - сказал Шило.

По его словам, внесенные в ходе совещания предложения по вопросам тарифов, повышения качества планирования и развития инфраструктуры железнодорожных путей будут внесены в резолютивную часть, которая затем будет разослана всем участникам совещания.

## **ТАСС; 2019.06.13; РЖД РЕКОНСТРУИРУЕТ ЛИНИЮ БЕСТУЖЕВО - БЕРКАКИТ В ЯКУТИИ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ**

**ОАО "Российские железные дороги"** проведет в течение трех лет реконструкцию железнодорожной линии Бестужево - Беркаит, которая связывает железные дороги Якутии с Байкало-Амурской магистралью (БАМ). Это позволит справиться с растущим потоком продукции якорного инвестора территории опережающего развития (ТОР) "Южная Якутия" угледобывающей компании "Колмар", рассказала ТАСС председатель совета директоров ООО "Колмар Групп" Анна Цивилева.

"Мы находимся в более выигрышном положении, поскольку выходим на две ветки - БАМ и Транссиб. Мы везем вагоны пять-семь дней, чтобы выйти на порты Дальнего Востока. В настоящее время мы испытываем трудности с вывозом продукции по участку Беркаит - Бестужево, но у **РЖД** в плане ремонтных работ стоит реконструкция этого участка, что позволит синхронизировать наши растущие объемы с провозной способностью железной дороги", - сказала Цивилева. Реконструкция участка начнется в течение трех лет.

Проект развития участка включает в себя реконструкцию действующих отдельных пунктов. На станциях Нагорная и Могот необходимо удлинить приемо-отправочные пути,

а на станциях Беркамит, Окурдан, Золотинка, Аям, Якутский, Рихард Зорге нужно еще построить дополнительные. Кроме того, необходим второй путь на перегоне Аям - Золотинка, который является одним из главных лимитирующих участков на данном направлении. В числе других важных мер - оснащение линии автоматической блокировкой, что повысит интенсивность движения поездов по участку протяженностью более 200 км.

Ежегодная провозная способность участка составляет чуть более 13 млн тонн.

Угледобывающая компания "Колмар" является резидентом территории опережающего развития (ТОР) "Южная Якутия", владеет Инаглинским и Денисовским горно-обогатительными комплексами в Нерюнгринском районе Якутии. Балансовые запасы компании превышают 1 млрд тонн угля. Основной специализацией ТОР определена добыча и переработка коксующихся углей для поставки на российский рынок и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В ближайшие пять лет компания намерена инвестировать более 100 млрд рублей в развитие горно-обогатительного комплекса (ГОК) "Инаглинский" и строительство угольного терминала в Ванино.

<https://tass.ru/ekonomika/6548694>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; РЖД ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК УГЛЯ ОСТАНОВИЛИ БОЛЕЕ 400 ЛОКОМОТИВОВ, ГОТОВЯТ ОПТИМИЗАЦИЮ ШТАТА**

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) из-за падения перевозок угля в европейской части страны остановило работу более 400 локомотивов, оптимизация штата может коснуться 3 тыс. сотрудников, сообщил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило на совещании по проблемам перевозки угля железнодорожным транспортом в Кемерово в четверг.

"Во внутрироссийском сообщении сегодня очень интенсивно сокращаются перевозки (угля - ИФ) в адрес сторон европейской части. Московская железная дорога - (падение поставок угля из Кузбасса в январе-мае - ИФ) на 51%, Юго-Восточная железная дорога - более 5%, Южно-Уральская дорога - более 4%", - сказал Шило.

"В связи с тем, что падает грузооборот в европейской части страны, РЖД уже сейчас отстранили от движения 222 электровоза, 191 тепловоз, подготовлены планы по оптимизации численности персонала - порядка 3 тыс. человек", - заявил замгендиректора монополии.

Шило отметил, что в настоящее время уголь для РЖД является "очень важной составляющей финансового плана" и бюджет монополии на 2019 год сформирован исходя из прогнозов угольщиков, "под это рассчитывается численность, парк локомотивов и все остальные затраты".

"Мы видим, что по ряду направлений имеется существенное снижение. В частности, за 5 месяцев грузоотправителями Кузбасса перевозки угля внутри страны снижены на 7,6% к уровню (того же периода - ИФ) прошлого года и, надо сказать, это существенно ниже тех планов, которые были предоставлены нам грузоотправителями", - сказал Шило.

Вместе с тем, по его словам, у РЖД есть резервы по наращиванию погрузки.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; РЖД ДО СЕРЕДИНЫ ИЮЛЯ НАПРАВЯТ В ФАС ДОРАБОТАННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ "ПОРОЖНЕГО" ТАРИФА**

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) до середины июля предоставит в ФАС России дополнения к предложению об изменении тарифа на порожний пробег, монополия предлагает загружать пустые вагоны строительными грузами, сообщил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило журналистам в четверг.

"Мы сейчас ждем предложений, в первую очередь, от Союза операторов (железнодорожного транспорта - ИФ), потому что в нашем понимании они тоже должны быть заинтересованы в том, чтобы их вагоны использовались более эффективно. (. . .) мы видим проблему, мы со стороны РЖД даем предложения. Эти предложения,

соответственно, обсуждаются, критикуются, отбрасываются, но вагоны, в конечном счете, лучше не используются", - сказал Шило.

По его словам, на проходящем в четверг совещании по проблемам перевозки угля железнодорожным транспортом в Кемерово его участники отметили, что в стране на сегодняшний день недостаточно грузовой базы, чтобы выполнять "попутную загрузку".

"У нас есть направление, где грузовая база полностью не вывозится. (. . .) Я считаю, что у нас очень большой потенциал роста по строительным грузам. В стране полным ходом идет подготовка к реализации нацпроектов, большинство из них связано с большими инфраструктурными стройками. А у нас перевозка строительных грузов падает к уровню прошлого года почти на 6%, а она была у нас (в 2018 году - ИФ) не кризисной, но довольно пессимистичной", - продолжил Шило.

Собеседник сообщил также, что РЖД предлагают предоставлять скидки в 5% на порожний пробег при перевозках, оформляемых через электронную торговую площадку (ЭТП).

"Мы видим статистику по ЭТП, мы знаем точно, что порожний пробег там ниже и РЖД считают это эффективным. И мы под это готовы бы давать скидку", - пояснил Шило.

Как сообщалось, РЖД представили Совету потребителей своих услуг предложения по снижению тарифа на порожний пробег до 12% при перевозках на расстояния менее 2,4 тыс. км и повышение до 15% при расстояниях свыше 2,4 тыс. км.

Кроме того, РЖД направили свои предложения в ФАС с грифом "коммерческая тайна", что не дало возможности ведомству рассмотреть инициативу в рамках предусмотренной законодательством процедуры, и документ вернули монополии.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6545159>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ФАС НЕ ВЫЯВИЛА НЕОБОСНОВАННОГО РОСТА ЦЕН НА ПРОЕЗД В ПЛАЦКАРТЕ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России не выявила факторов необоснованного резкого роста тарифов на перевозку пассажиров в плацкартных вагонах на июнь-август 2019 года по отношению к маю 2019 года.

"Основания для антимонопольного реагирования отсутствуют", - говорится в сообщении службы.

В конце мая сообщалось, что ФАС в ответ на запрос Общероссийского объединения пассажиров о росте цен на проезд в плацкартных вагонах будет разбираться по каждому маршруту. О том, что билеты в плацкарт резко подорожали в летние месяцы, сообщала ранее газета "Известия". По информации издания, такие данные Общероссийское объединение пассажиров предоставило в ФАС. Объединение попросило антимонопольный орган проверить обоснованность роста цен на проезд в плацкарте.

При этом в четверг в ФАС отметили, что провели "анализ информации СМИ о росте цен на проезд пассажиров в плацкартных вагонах по 12-ти внутрироссийским направлениям на июнь-август 2019 года по отношению к маю 2019 года".

Как указывает служба, были проанализированы показатели деятельности ОАО "Федеральная пассажирская компания" (ОАО "ФПК", дочернее общество ОАО "РЖД") по следующим направлениям (туда и обратно): Москва - Адлер; Москва - Смоленск; Москва - Псков; Москва - Казань; Екатеринбург - Тюмень; Москва - Калининград; Новосибирск - Томск; Москва - Вологда; Москва - Ростов-на-Дону; Москва - Ижевск; Москва - Ярославль; Москва - Санкт-Петербург за период с 2017 г. по 1 июня 2019 г. (отдельные показатели по 1 сентября 2019 г. с учетом глубины продаж).

"Перевозки пассажиров по вышеуказанным направлениям осуществляются ОАО "ФПК" в условиях конкуренции, в том числе с другими видами транспорта. Всего по 12 направлениям курсируют 400 маршрутов поездов, включая проходящие, которые обеспечивают свыше 40% пассажирооборота ОАО "ФПК". На направлениях Москва - Адлер; Москва - Казань; Москва - Калининград; Москва - Ростов-на-Дону; Москва - Санкт-Петербург развита конкуренция с авиасообщением. На направлении Москва - Санкт-Петербург - конкуренция с поездами "Сапсан" (Дирекция скоростного сообщения

РЖД). Для пассажиров также доступны автобусное сообщение и выбор между проездом в плацкартных и купейных вагонах", - говорится в сообщении ФАС.

При этом, по данным службы, за период с января по май 2019 года предложение провозных емкостей в целом по ФПК не уменьшилось к 2018 году (40,4 млрд местокilометров) "при не критичном снижении в плацкартном сегменте (25,3 млрд местокilометров, или -1%)"; по вышеуказанным направлениям наблюдается аналогичная тенденция. "Уровень провозных мощностей на июнь-август 2019 г. не отклоняется от уровня 2018 г. Фактов ограничения предложения провозных емкостей как в целом по ОАО "ФПК", так и в сегменте плацкартных вагонов не выявлено", - отмечает ФАС.

В ФАС также указывают, что уровень спроса по вышеуказанным направлениям за период с января по май 2019 года на 3% опережает показатели предыдущего года. "На проезд в поездах, проходящих вышеуказанные направления, приобретено свыше 12 млн билетов, в том числе 8 млн билетов в плацкартные вагоны. Средний показатель использования вместимости (заполняемость мест) увеличился на +1% и составил 68%. Резкого роста спроса не зафиксировано", - подчеркивает ФАС.

Объем продаж на поездки в июне-августе 2019 года по состоянию на 1 июня 2019 г. увеличился на 3%. Заполняемость мест на июнь (количество проданных билетов к общему количеству мест) составила 54%, на июль - 40%, август - 26%, то есть свыше 60% мест на летние месяцы доступны в продаже по состоянию на 1 июня 2019 г. Продажи билетов между конечными пунктами по вышеуказанным направлениям в плацкартном сегменте на июнь-август 2019 года составили 303 тыс. билетов, что составляет 30% от ожидаемого объема продаж по итогам летнего сезона, то есть не менее 700 тыс. билетов (70% мест) доступны в продаже и, как ожидается, будут дополнительно выкуплены в течение июня-августа 2019 года. "Дефицита билетов в продаже не выявлено", - делают вывод в службе.

По данным ФАС, средняя доходная ставка (средний доход на 1 км пути с пассажира) по вышеуказанным маршрутам в плацкартном сегменте за январь-май 2019 г. составила 1,8 руб./пасс-км, что находится на уровне показателей 2018 г. Средняя расходная ставка составила 2,2 руб./пасс-км, что на 12% выше уровня 2018 г. Уровень доходной и расходной ставок находится в середине диапазона ставок, сложившихся в сфере перевозок пассажиров всеми видами транспорта. "Перевозка пассажиров в плацкартных вагонах остается убыточным видом деятельности для ОАО "ФПК". Компенсация убытков осуществляется за счет прибыльности сегмента купе и бюджетного субсидирования", - указывается в сообщении.

При этом применяемые тарифы на плацкарт не превышают предельно максимальный уровень, установленный приказом ФАС России от 21 сентября 2018 г. N1343/18, и проиндексированные на 2019 год на 3,9% тарифы, за исключением тарифов в фирменных поездах, в отношении которых решением ФПК применяется дополнительный повышающий коэффициент 1,5. "Применяемые ФПК дифференцированные по календарным периодам индексы не противоречат приложению N2 к приказу ФАС России от 21 сентября 2018 N1343/18.

"С целью повышения эффективности использования провозных емкостей ОАО "ФПК" вправе применять скидки к предельно максимальному уровню тарифов, устанавливаемому регулятором. Применение скидок компания осуществляет в рамках маркетинговых акций и утверждает их внутренними нормативными актами. В период с января по июнь 2019 года применялись скидки от 30% до 50% на места 34, 36 (последние места в "купейной" части плацкартного вагона) и верхние боковые места. Порядка 20% провозных емкостей в плацкартном сегменте предлагалось по сниженным ценам. За период январь-май 2019 года 193 тыс. билетов (14%) между конечными пунктами по вышеуказанным 12 направлениям были проданы со скидками до 50%. На поездки в плацкартных вагонах в отдельных поездах в июне 2019 года действуют скидки по акции. На поездки в июле-августе 2019 года в настоящее время скидки по акциям не установлены. Отсутствие информации о скидках на текущую дату не означает, что скидки не будут применяться в период июль-август 2019 года. Применение скидок обусловлено экономическими и социальными факторами и является правом компании-перевозчика, а не его обязанностью", - подчеркивает ФАС.

Как указывают в службе, порядка 78% билетов реализуется ФПК по прямым каналам (сайт РЖД и кассы) без наценок, 22% - через коммерческие кассы и интернет-агентства с учетом дополнительно взимаемых комиссионных/ агентских вознаграждений.

"Проанализировав эту информацию в сопоставимом виде, ФАС России не выявила факторов необоснованного резкого роста тарифов на перевозку пассажиров в плацкартных вагонах на июнь-август 2019 года по отношению к маю 2019 года. Основания для антимонопольного реагирования отсутствуют", - говорится в сообщении.

При этом "с целью корректного сопоставления тарифов в плацкартном сегменте" ФАС России рекомендовала ФПК "доработать информационные ресурсы в сети интернет и официальном мобильном приложении таким образом, чтобы повысить информированность пассажиров о предложениях билетов со скидками".

"В связи с увеличением глубины продаж билетов с 45 до 90 дней, отсутствие информации о скидках по заблаговременно приобретаемым билетам не должно вводить пассажиров в заблуждение при сопоставлении стоимости проезда со скидками и полной стоимости, в том числе до возможного объявления перевозчиком скидок по маркетинговым акциям по мере приближения даты перевозки", - заключили в службе.

На ту же тему:

<https://rns.online/r/6u1a/>

<https://tass.ru/ekonomika/6545156>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; РЖД ВВОДЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ "ЛАСТОЧКИ" МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И МОСКВОЙ ДО КОНЦА ИЮНЯ**

РЖД назначают дополнительные "Ласточки" сообщением Петербург-Москва 21, 23, 28 и 30 июня 2019 года, сообщает пресс-служба компании.

Поезда будут курсировать сдвоенными составами по 10 вагонов, их ввод связан с повышенным спросом на перевозки по этому маршруту.

В частности, из Москвы в Петербург 21 июня и 28 июня отправятся "Ласточки" - в 15.12 мск и в 15.15 мск соответственно.

Из Петербурга в Москву дополнительные поезда назначаются на 23 июня и 30 июня в 13.58 мск.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; МАХАЧКАЛИНСКИЙ МОРПОРТ ВОЗОБНОВИЛ ПЕРЕВАЛКУ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ШТОРМОВОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ**

АО "Махачкалинский морской торговый порт" (Дагестан) 12 июня возобновило работу, сообщил "Интерфаксу" пресс-секретарь - помощник генерального директора порта Алик Абдулгамидов.

Как сообщалось, из-за взрыва газовоздушной смеси на танкере порт приостановил работы по перевалке грузов утром 11 июня. Спустя несколько часов, после ликвидации открытого возгорания, порт возобновил работу, но вскоре вновь прекратил обслуживание судов из-за штормового предупреждения.

"Штормовое предупреждение было отменено, с 12 июня порт работает в полном объеме. С момента аварии и ее ликвидации порт обслужил 5 танкеров и перевалил порядка 30 тыс. тонн нефти и наливных грузов", - сказал Абдулгамидов.

"Что касается поврежденного танкера, то сейчас работает комиссия и пока решение о месте ремонта не принято", - отметил представитель порта.

Как сообщалось, в результате происшествия на танкере в порту Махачкалы три человека погибли и еще трое госпитализированы. Возбуждено уголовное дело по ч.3 ст.109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности двум и более лицам).

## **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.14; НАЛЕТ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ; РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ОСТАВИЛИ НУЛЕВОЙ НДС НА ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ**

Правительство РФ пытается стимулировать авиакомпании регистрировать импортные самолеты в российском реестре. Теперь такие борты смогут получить бессрочное право на нулевую ставку НДС. Но параллельно сохраняется лазейка и для самолетов,

зарегистрированных в иностранных юрисдикциях, на которые сейчас приходится 95% российского парка. Для таких судов сделано исключение до 2023 года — источники “Ъ” полагают, что оно может быть неоднократно продлено. Собеседники “Ъ” и эксперты считают такой подход разумным компромиссом: введение НДС на импорт самолетов остановило бы обновление парка российских авиакомпаний.

Правительство одобрило обнуление НДС на самолеты иностранного производства, если те после ввоза на территорию России будут занесены в государственный реестр гражданских воздушных судов РФ. Поправки в Налоговый кодекс разработаны Минфином, они обсуждаются с декабря прошлого года.

С 2010 года в России действует режим временного ввоза иностранных судов, согласно которому все иностранные самолеты, эксплуатируемые в России, не облагаются НДС. Режим действовал до 2020 года. В Минпромторге и **Минтрансе** в апреле заявляли о нецелесообразности продления временного режима, что вызывало опасения авиаперевозчиков. Налог в размере 20% при стоимости нового судна около \$50 млн повысил бы расходы на обновление парка на \$10 млн, что вынудило бы большинство перевозчиков отказаться от новых самолетов.

При марже 1,5% у наиболее успешных российских авиакомпаний НДС 20% убил бы всю экономику при приобретении новых бортов», — уверен собеседник “Ъ” в отрасли.

«Сегодня в российских авиакомпаниях эксплуатируется существенная доля иностранных самолетов, и зарегистрированы они за рубежом. Эту ситуацию мы намерены исправить», — пояснил логику действий правительства **премьер Дмитрий Медведев**.

**Росавиация** уже несколько лет пытается склонить авиаперевозчиков к перерегистрации самолетов. Служба недовольна тем, что на практике не контролирует качество технического обслуживания, поскольку основной контроль над соответствием типовой конструкции и поддержанием летной годности возложен на страну регистрации. Кроме того, лизинговые платежи за самолеты, которые для российских авиакомпаний составляют около \$3 млрд в год, проходят через иностранные юрисдикции. По данным **Росавиации**, около 95% эксплуатируемых в России судов зарегистрированы на Бермудах и в других иностранных юрисдикциях.

Впрочем, на практике массовая перерегистрация новых самолетов, ввозимых в Россию, маловероятна.

В этом же законопроекте Минфина записано аналогичное обнуление НДС для бортов, зарегистрированных в реестрах стран, с которыми у России подписаны международные договоры. В частности, у России подписаны соглашения с Бермудскими островами, где зарегистрирована значительная часть эксплуатируемого в РФ парка. Эта норма действует до 1 января 2023 года. Фактически авиакомпании, как и прежде, смогут импортировать самолеты без уплаты НДС на временной основе. Собеседники “Ъ” на рынке полагают, что такой режим может быть еще неоднократно продлен.

В авиакомпаниях не стали комментировать этот вопрос.

Зарубежные лизингодатели отказываются регистрировать суда в реестре РФ, так как нормы летной годности в РФ отличаются от международных, и вновь сдать самолеты в лизинг по истечении срока контракта практически невозможно, объясняют источники “Ъ” в отрасли.

Законопроект также обнуляет ставку НДС на ввозимые в РФ авиадвигатели и комплектующие для производства российских самолетов и на сами эти самолеты. Поправки в первую очередь затронут производящийся сегодня в России SSJ 100 (на 75% состоит из иностранных комплектующих) и перспективный MC-21.

«Мы расширяем поддержку отечественного авиастроения. От обложения НДС будет освобождаться ввоз авиадвигателей, запасных частей и комплектующих, опытных образцов, которые необходимы для испытания гражданских самолетов. Это позволит снизить издержки авиастроителей», — сказал Дмитрий Медведев. В ОАК считают, что изменения положительно скажутся на реализации ряда ключевых программ корпорации и повысят конкурентоспособность отечественного производства.

Источник “Ъ” в одной из лизинговых компаний считает обнуление ставок для российских самолетов существенным шагом, который снизит как цену готового самолета, так и сумму выплачиваемых авиакомпаниями лизинговых платежей. «Больше на экономику

эксплуатации российских самолетов может повлиять только снижение цен на авиакеросин»,— считает он.

По словам источника “Ъ”, НДС на российские самолеты сегодня закладывается авиакомпаниями в цену билета: обнуление налога позволит снизить цену билетов на 5% или увеличить прибыль авиакомпании.

«Значительную пользу от поправки получит "Аэрофлот", количество российских самолетов в парке которого будет только увеличиваться»,— говорит он. Сегодня в парке «Аэрофлота» 49 российских SSJ 100, осенью прошлого года авиакомпания подписала с ГСС соглашение на поставку еще 100 самолетов SSJ 100 до 2026 года. Перевозчик также закупит 85 среднемагистральных MC-21, серийное производство которых еще не налажено.

Глава Infomost Борис Рыбак считает обнуление ставки НДС для самолетов, несмотря на их регистрацию в иностранных реестрах, на ближайшие три года логичным решением. С учетом продолжающегося роста объема перевозок и существующего национального проекта повышения мобильности населения лишать перевозчиков возможности обновления парка нельзя, говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3999710>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; ПУТИН ПОДПИСАЛ УКАЗ О ПЕРЕДАЧЕ АЭРОДРОМНЫХ ОБЪЕКТОВ ДОМОДЕДОВО В УПРАВЛЕНИЕ ФГУП АГА**

Президент РФ Владимир Путин подписал указ о присоединении ФГУП "Администрация аэропорта Домодедово" (ФГУП ААД) к ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" (ФГУП АГА), документ опубликован на портале правовой информации в четверг.

"Принять предложение правительства РФ о реорганизации ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" в форме присоединения к нему ФГУП "Администрация аэропорта Домодедово". Правительству в 6-месячный срок обеспечить осуществление (вышеуказанных - ИФ) мероприятий", - говорится в документе.

И ФГУП АГА, и ФГУП ААД - структуры Росавиации, обе сдают в аренду аэродромные объекты (взлетно-посадочные полосы, перроны, стоянки и пр.) владельцам аэропортовых терминалов. Первая контролирует порядка 70 аэродромов в России, вторая - только "Домодедово".

О том, что ФГУП ААД могут присоединить к ФГУП АГА, источники "Интерфакса" сообщали в феврале. Инициатором выступает **Минтранс** РФ, утверждал один из собеседников, суть идеи в том, чтобы сбалансировать финансовое положение ФГУП АГА. Одним из основных источников прибыли для предприятия до недавнего времени были арендные платежи, получаемые от АО "Международный аэропорт "Шереметьево" (МАШ, контролируется бизнесменами Александром Пономаренко, Александром Скоробогатько и Аркадием Ротенбергом). Но в конце прошлого года МАШ по соглашению с Росавиацией забрал аэродром в концессию, обязавшись развивать его в течение 49 лет за счет собственных средств. Таким образом, ФГУП АГА лишилось порядка 200 млн руб. в год, теперь предприятию не хватает средств даже на текущую деятельность, в частности на содержание аэродромов, говорил собеседник "Интерфакса".

Об отсутствии денег у ФГУП АГА на капремонт инфраструктуры осенью прошлого года жаловалась замгендиректора предприятия Алина Малышева. "Те доходы, которые мы получаем от арендной платы, явно не способны покрывать или хотя бы софинансировать исполнение этой обязанности. Государство, в свою очередь, какого-либо финансирования из федерального бюджета на эти нужды пока не предусматривает", - заявляла Малышева на отраслевой конференции. Это "заставляет задуматься о том, чтобы передавать это имущество в концессии", добавляла она.

В то же время ФГУП ААД остается прибыльным, так как по-прежнему получает арендные платежи с компании-оператора "Домодедово" (DME Ltd, единственным владельцем считается Дмитрий Каменщик) - это порядка 400 млн руб. в год. Поэтому с присоединением ФГУП ААД к ФГУП АГА финансовое положение последнего может быть стабилизировано, объяснял собеседник "Интерфакса".

## **ТАСС; 2019.06.13; КАБМИН ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА САМОЛЕТЫ ПРИ ИХ РЕГИСТРАЦИИ В РОССИИ**

Правительство в четверг на своем заседании одобрило законопроект, обнуляющий ставку налога на добавленную стоимость (НДС) на ввоз в Россию самолетов при условии регистрации воздушных судов в российском Государственном реестре. Об этом журналистам сообщили в пресс-службе правительства по итогам заседания.

"Все законопроекты, вынесенные сегодня на заседание правительства, одобрены", - заявил представитель пресс-службы.

Как ранее сообщалось, в целях налогового стимулирования развития гражданской авиации законопроектом предлагается освободить от обложения НДС ввоз на территорию России и другие территории, находящиеся под ее юрисдикцией, гражданских воздушных судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов.

Также проект, разработанный Минфином, предлагает освободить от НДС ввозимые авиадвигатели, запасные части и комплектующие, печатные издания, необходимые для разработки и испытания гражданских самолетов и двигателей. От НДС также могут освободить операции по реализации самолетов, зарегистрированных в российском реестре, работы и услуги по строительству таких самолетов и лизинговые операции.

Кроме того, документ предполагает освобождение судовладельцев (авиакомпаний и лизингодатели), являющихся резидентами специальных административных районов на острове Русский во Владивостоке и острове Октябрьский в Калининграде, от транспортного налога и налога на имущество организаций. Также для них устанавливается нулевой тариф страховых взносов "в отношении выплат и других вознаграждений членам экипажей таких судов за исполнение ими своих трудовых обязанностей" до 2027 года включительно.

Российские авиационные власти уже не первый год настаивают на регистрации самолетов в России. В отечественных авиакомпаниях эксплуатируется более 800 воздушных судов иностранного производства, зарегистрированных в иностранных офшорных юрисдикциях. Из них 95% воздушных судов имеют национальную принадлежность британским Бермудским островам и Ирландии.

<https://tass.ru/ekonomika/6545711>

## **ТАСС; 2019.06.13; ВЛАСТИ УДМУРТИИ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ РАЗДЕЛЕНИЕ АВИАКОМПАНИИ "ИЖАВИА" ДО КОНЦА 2019 ГОДА**

Власти Удмуртии намерены завершить разделение авиакомпании "Ижавиа" на авиакомпанию и аэропорт до конца 2019 года, сообщил сегодня журналистам первый вице-премьер республики Александр Свинин.

"До конца года глава республики поставил задачу **Минтрансу** [разделить авиакомпанию]. Компания будет разделена, у нас появятся два юридических лица, и есть несколько моделей по аэропорту, как этот проект можно сделать. Можем привлечь уже существующего оператора. <...> Мы со всеми сейчас ведем активные переговоры", - рассказал Свинин.

В мае этого года глава Удмуртии Александр Бречалов сообщил, что сроки разделения предприятия "Ижавиа" на авиакомпанию и аэропорт перенесли из-за оформления необходимых документов, которые позволят не прекращать деятельность по перевозке пассажиров. Глава республики при этом не уточнил, когда планируют завершить все необходимые процедуры.

Ранее сообщалось, что власти Удмуртии намерены выделить аэропорт Ижевска из общего с авиакомпанией "Ижавиа" юрлица. В декабре 2017 года Бречалов на совещании по транспортному комплексу республики отметил, что в большинстве регионов аэропорт отделен от авиакомпании - это два независимых юридических лица. "Ижавиа" создана в 1944 году, в настоящее время является открытым акционерным обществом. Компания эксплуатирует самолеты Як-42Д.

<https://tass.ru/ekonomika/6545985>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; "КАМОВ" К АВГУСТУ ДОЛЖЕН ПОДГОТОВИТЬ НИОКР ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА ДЛЯ МЕСТНЫХ ЛИНИЙ**

АО "Камов" (МОЕХ: КАМО) (входит в "Вертолеты России") получило контракт Минпромторга РФ на подготовку НИОКР для создания перспективного легкого многоцелевого самолета для местных воздушных линий, свидетельствуют материалы "СПАРК-Маркетинг".

Согласно материалам, "Камову" потребуется определить "актуальные требования рынка" к легкому многоцелевому самолету под шифром "Байкал ТП-ЭП", сформировать его облик и основные летно-технические, технико-экономические, эксплуатационные характеристики, подготовить ТЭО и техническое задание на разработку.

Стоимость контракта - 42,5 млн руб. (при максимальной стоимости закупки 50 млн руб.), работы должны быть выполнены к августу 2019 года. Соисполнителями выступают ФГУП "СибНИА им. С.А. Чаплыгина", АО "МВЗ им. М.Л. Миля", ООО "Байкал-Инжиниринг" и управление военных представительств Минобороны РФ, указано в опубликованной документации.

В конкурсе Минпромторга также участвовало АО "Улан-Удэнский авиационный завод" (тоже входит в "Вертолеты России"), которое просило за свои услуги 49,95 млн руб.