



**МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И ЗАБАЙКАЛЬЕ»**

680002, Хабаровский край, г.Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского 19 тел.(4212) 32-70-17, факс 32-59-07,
E-mail-asoc@adm.khv.ru

**КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ТРАНСПОРТУ И ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЕ**

РЕШЕНИЕ

**Координационного совета по транспорту и транспортной
инфраструктуре Межрегиональной ассоциации
«Дальний Восток и Забайкалье»**

ПРОТОКОЛ № 5

21 Декабря 2011 г.

г. Хабаровск

Председатель:

Скрыбыкин
Анатолий Николаевич

Заместитель Председателя Правительства
Республики Саха (Якутия), председатель
Координационного совета по транспорту
и транспортной инфраструктуре

Присутствовали: (Список прилагается)

Повестка дня:

1. О проблемных вопросах развития малой авиации в регионах Дальнего Востока и Забайкалья.

Докладчики:

- *А.М. Будник – Руководитель Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта федерального агентства воздушного транспорта;*

- *А.Е. Тарасов – первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) – руководитель Департамента воздушного транспорта;*
- *Б.М. Мусянович – член КС, заместитель министра промышленности и транспорта Хабаровского края;*
- *С.А. Сушкова – член КС, заместитель министра экономики, промышленности и транспорта Амурской области.*

2. О вопросах обновления и строительства скоростного пассажирского флота в субъектах Дальневосточного федерального округа и Забайкальского региона.

Докладчики:

- *В.Н. Быченко – заместитель председателя КС, заместитель Председателя Правительства, министр промышленности и транспорта Хабаровского края;*
- *С.В. Соколов – генеральный директор ООО «Пассажирское районное управление», Республика Саха (Якутия);*

3. О мерах по созданию условий для развития малого предпринимательства в буксировке и перевозке маломерным флотом, организации бесперебойного вывоза социально-значимых грузов в отдаленные поселки по побережью Охотского моря с необорудованными берегами и доставки грузов для находящихся там предприятий.

Докладчик:

- *Л.А. Иванюта - Руководитель Представительства администрации Магаданской области в г. Хабаровске.*

4. О выполнении решения Совета Межрегиональной ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье» от 8 июня 2011 года «Об организации контроля исполнения Плана мероприятий по реализации Стратегии 2025».

Докладчик: Гриднев Ю.И. – генеральный директор МАДВиЗ

5. Разное

О внесении изменений в состав Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре

Докладчик: Меняйлов А.И. – начальник управления координационных советов МАДВиЗ, куратор КС.

Координационный совет по транспорту и транспортной инфраструктуре рассмотрел вопросы.

I. О проблемных вопросах развития малой авиации в регионах Дальнего Востока и Забайкалья.

(Будник А.М., Тарасов А.Е., Мусянович Б.М., Сушкова С.А., Будник А.М., Быченко В.Н., Крапивный В.А., Скрыбыкин А.Н.)

Заслушав и обсудив информацию А.М. Будника – руководителя Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта федерального агентства воздушного транспорта, А.Е. Тарасова – первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) – руководителя Департамента воздушного транспорта, Б.М. Мусяновича –

заместителя министра промышленности и транспорта Хабаровского края, С.А. Сушковой – заместителя министра экономики, промышленности и транспорта Амурской области, отметили, что в силу географических особенностей и размеров территории, недостаточного развития наземных транспортных коммуникаций в районах Дальнего Востока малая авиация имеет особенное значение.

Вместе с тем, за последние 20 лет инфраструктура перевозок на местных воздушных линиях пришла в упадок. Для её восстановления требуются инвестиции., Государственных инвестиций не достаточно, а условий для частных инвестиций не создано.

Проблемы малой авиации особенно остро проявляются в регионах, где авиационный транспорт является основным, а порой единственным средством передвижения населения и доставки грузов.

Сокращение объёмов перевозок на местных линиях само по себе увеличивает их себестоимость, так как увеличивается доля общехозяйственных и общепроизводственных расходов.

Ужесточение требований по сертификации аэродромов и аэропортов и ужесточение требований безопасности на местных линиях так же негативным образом отражается на себестоимости перевозок.

Государственные инвестиции в имущество (взлётно-посадочные полосы, рулѐжные дорожки, объекты управления воздушным движением), передаваемое в аренду аэропортам через ФГУП «Администрация гражданских аэропортов», приводят к резкому увеличению налога на имущество. Увеличение арендной платы за имущество приводит к увеличению ставки сбора за взлѐт - посадку, которая непосредственно влияет на себестоимость авиаперевозок и цену авиабилетов.

Парк воздушных судов на местных воздушных линиях неуклонно стареет и сокращается. Новые самолѐты не поступают в эксплуатацию, в то время как требования к старым машинам ужесточаются.

Так, например, распоряжением Росавиации от 20.05.09 № ГК-85 было предписано до 1 февраля 2010 года произвести оснащение системами ТКАС всего парка воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации. Прежде всего это распоряжение касается самолѐтов типа Ан-24, Як-40, составляющих основу парка для выполнения региональных перевозок.

Следует учитывать, что стоимость устанавливаемого оборудования сопоставима со стоимостью воздушного судна Як-40 или Ан-24, на которое оно устанавливается.

Самолѐты местных воздушных линий опережающими темпами выводятся из эксплуатации. Современные отечественные самолѐты для выполнения полѐтов на МВЛ отсутствуют.

В то же время, планы российской авиапромышленности определенно связаны с наиболее востребованными сегментами российского и мирового рынка самолетов магистрального назначения, и при этом недостаточно внимания уделяется разработке и производству региональных и легких самолетов.

В условиях отсутствия перспектив отечественного производства (прекращено даже производство ранее приобретенных и успешно эксплуатируемых российских

самолетов Ан-3Т и Ан-140) назрела необходимость выработки новых подходов к решению проблемы обновления парка воздушных судов малых типоразмеров, в том числе путем приобретения самолетов иностранного производства, что позволит решить проблему на переходный период до возможного серийного выпуска воздушных судов «малой» авиации российской авиационной промышленностью. Дальнейшее затягивание решения проблемы обновления парка воздушных судов малых типоразмеров может поставить под вопрос будущее наиболее уязвимого сегмента российской гражданской авиации – региональной авиации, от функционирования которой зависит жизнедеятельность и транспортная доступность населения на Дальнем Востоке и Крайнем Севере.

Несмотря на некоторые меры, принимаемые Правительством Российской Федерации по субсидированию перелетов с Дальнего Востока до столицы России отдельных категорий населения, остается открытым вопрос субсидирования перелетов внутри регионов. Стоимость авиабилетов на внутрирегиональных маршрутах зачастую значительно превышает стоимость авиабилета от центра региона до Москвы.

Требует синхронизации совместная работа аэропортов местных воздушных линий и органов МВД.

В целях принятия мер по развитию малой авиации в регионах Дальнего Востока и Забайкалья,

РЕШИЛИ:

1. Принять к сведению, что вопрос «О развитии региональной и местной авиации» рассмотрен на расширенном совещании аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе с участием Министерства транспорта Российской Федерации 6 декабря 2011 года, в решении которого нашли отражение многие вопросы сохранения и развития малой авиации в регионах (протокол прилагается).

2. Отметить, что 17 декабря 2011 года в Магадане под председательством Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина состоялось совещание по развитию транспортной инфраструктуры региона по результатам которого будут оформлены соответствующие поручения.

3. В дополнение к предложениям, отраженным в решении совместного совещания аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе с участием Министерства транспорта Российской Федерации от 6 декабря 2011 года, рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации:

3.1. Внести изменения в Постановление Правительства Российской Федерации от 26.06.2002 г. № 466 в части распространения его действия на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда иностранного производства.

3.2. Инициировать установление нулевой ставки ввозной пошлины на самолеты с массой пустого снаряженного аппарата до 2000 кг и применение нулевой ставки налога на добавленную стоимость при импорте воздушных судов иностранного производства и запасных частей к ним.

3.3. Разработать предложения по упрощению процедуры сертификации иностранных воздушных судов, имеющих сертификат типа по европейским и североамериканским нормам.

3.4. Внести изменения в Федеральные авиационные правила – 142 (ФАП-142) и Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов -92 (НГЭА-92) в части дифференциации сертификационных требований для аэропортов с низкой интенсивностью полетов.

3.5. Разработать предложения по снижению требований в области авиационной и транспортной безопасности в отношении аэропортов местных воздушных линий с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока.

3.6. Ускорить принятие решений Правительства РФ об отнесении ФГУП «Аэропорт Тикси» в ведение Федерального агентства воздушного транспорта, по включению аэропортов Жиганск, Маган в состав Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера».

3.7. При принятии решения об объединении федеральных казенных предприятий аэропортового комплекса, расположенных в ДФО, предусмотреть деятельность ФКП «Аэропорты Севера» как самостоятельной хозяйствующей единицы.

3.8. Включить в 2012 году маршрут Тикси – Москва в перечень субсидируемых маршрутов воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении.

3.9. Инициировать внесение изменений в статью 164 части второй Налогового кодекса РФ в части применения ставки налога на добавленную стоимость «0» процентов на услуги перевозки пассажиров на внутрирегиональных маршрутах в районах Крайнего Севера.

3.10. Принять меры по:

- созданию в 2012 году федерального казенного предприятия на базе аэропортов Охотск, Аян, Чумикан, Херпучи, Богородское;

- проектированию с 2013 года реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах Охотск и Комсомольск-на-Амуре (Хурба) согласно параметрам федеральных целевых программ «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

- оказанию содействия в сертификации самолета ДНС-6-400 в России.

3.11. Решить вопрос создания федерального казенного предприятия «Аэропорты Приамурья» на базе аэропортовой инфраструктуры местных воздушных линий Амурской области в 2012 году.

3.12. Рассмотреть вопрос возмещения расходов региональных бюджетов на условиях паритетного софинансирования в части субсидирования за счет средств федерального бюджета не менее 25 % себестоимости перевозок на местных воздушных линиях.

3.13. Рассмотреть вопрос о финансировании за счет федерального бюджета сезонного завоза топлива в труднодоступные аэропорты Дальнего Востока и Забайкалья.

4. Членам Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре МАДВиЗ принять активное участие в реализации решения совместного совещания аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе с участием Министерства транспорта Российской Федерации от 6 декабря 2011 года, в том числе касающееся поручений органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации:

4.1. Обеспечить разработку и согласование с Минтрансом России и другими заинтересованными министерствами и ведомствами региональных программ развития малой авиации.

4.2. Подготовить и внести в Минтранс России предложения об уточнении перечня субсидируемых маршрутов для отдельных категорий граждан на 2012 год и последующие периоды в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 1095 от 29.12.2009 г.

4.3. Принять дополнительные меры по обеспечению транспортной доступности населения с определением порядка и механизмов субсидирования авиаперевозок за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации (имея ввиду создание условий для доставки пассажиров от административных центров регионов и муниципальных образований к крупным зональным авиатранспортным узлам).

5. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов РФ Дальнего Востока и Забайкалья рассмотреть, совместно с УВД на транспорте, вопросы синхронизации работы подразделений УВД и аэропортов местных авиалиний.

II. О вопросах обновления и строительства скоростного пассажирского флота в субъектах Дальневосточного федерального округа и Забайкальского региона.

(Быченко В.Н., Скрыбыкин А.Н., Соколов С.В., Кошкарев Г.Т., Лебедев А.В., Гриднев Ю.И., Скрыбыкин А.Н.)

Заслушав и обсудив информацию В.Н. Быченко – заместителя Председателя Правительства, министра промышленности и транспорта Хабаровского края, С.В. Соколова – генерального директора ООО «Пассажирское районное управление» (Республика Саха (Якутия)), отметили, что пассажирские перевозки морским и речным транспортом востребованы населением Дальнего Востока и Забайкалья, так как в летнее время, из-за отсутствия дорог для многих районов и населенных пунктов они являются безальтернативными. В Приморском крае этот вид транспорта используется круглогодично и является серьезной альтернативой даже там, где есть дорожная сеть значительной протяженности.

Вместе с тем, в настоящее время на перевозках используется речной и морской пассажирский флот, построенный, в основном, еще в советское время.

В последнее время отдельные судостроительные предприятия Дальнего Востока (ОАО «Хабаровский судостроительный завод», ОАО «Восточная верфь», ООО

«Пасифико Марин») предпринимают меры по организации производства пассажирских судов речной и морской версии для региона, но это все пока делается в «штучном» варианте.

Обновление флота усложняется тем, что в России, в том числе и на Дальнем Востоке не строятся серийные пассажирские суда. Судостроителями предлагаются экспериментальные, не апробированные проекты.

Стоимость судов для потенциальных покупателей недоступно высока. При этом пассажирские перевозки речным транспортом - не прибыльный вид услуг, дотируемый, как правило, из региональных бюджетов.

В целях обновления пассажирского флота как скоростного, так и транспортного для нужд Дальнего Востока и Забайкалья

РЕШИЛИ:

1. Считать необходимым возобновление строительства в России серийного сертифицированного флота новых проектов по федеральным целевым программам с созданием лизинговой схемы их приобретения судовладельцами.

2. Рекомендовать субъектам Российской Федерации Дальнего Востока и Забайкалья до 1 мая 2012 года:

2.1. Провести анализ потребности компаний – судовладельцев регионов в новых скоростных пассажирских судах с учетом различных вариантов финансирования их приобретения или строительства.

2.2. Проанализировать возможность строительства скоростных пассажирских судов на предприятиях региона.

2.3. Анализ потребности региона в скоростных пассажирских судах и возможности строительства их на предприятиях региона направить в ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», копию – в Исполнительную дирекцию Межрегиональной ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье».

3. Рекомендовать ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» совместно с исполнительными органами власти субъектов Российской Федерации проанализировать потребность судовладельцев регионов в скоростных пассажирских судах и возможности их строительства силами судостроительных предприятий Дальнего Востока и Забайкалья.

Результаты и предложения до 1 июня 2012 года направить в Исполнительную дирекцию Межрегиональной ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье» для рассмотрения на расширенном заседании Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре.

4. Провести в июне – июле 2012 года расширенное заседание Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре в форме семинара – совещания на базе ОАО «Хабаровский судостроительный завод» с приглашением судовладельцев Дальнего Востока и Забайкалья, представителей заинтересованных судостроительных предприятий, Минпромторга России и Минтранса России.

III. О мерах по созданию условий для развития малого предпринимательства в буксировке и перевозке маломерным флотом, организации бесперебойного вывоза социально-значимых грузов в отдаленные поселки по побережью Охотского моря с необорудованными берегами и доставки грузов для находящихся там предприятий.

(Иванюта Л.А., Лебедев А.В., Григорьева В.В., Скрыбыкин А.Н.)

Заслушав и обсудив информацию Иванюты Л.А. – Руководителя Представительства администрации Магаданской области в г. Хабаровске, отметили, что маломерный флот имеет важнейшее значение для обеспечения транспортной связи с населенными пунктами, расположенными по побережью Охотского моря, с необорудованными берегами и связанной с этим невозможностью погрузки/выгрузки больших транспортных судов.

Маломерным флотом осуществляется завоз топлива, социально-значимых грузов в расположенные на побережье Охотского моря населенные пункты Магаданской и Камчатской области, Хабаровского края.

Помимо этого, маломерный флот широко используется в прибрежном рыболовстве для постановки на мелководных участках ставных неводов, транспортировки улова до перерабатывающих баз на побережье.

До 03 ноября 2011 года действующим законодательством (Федеральным законом от 08.08.2001 № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», Постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.2006 № 490 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте») для перевозки и буксировки с использованием самоходных судов с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт, несамоходных судов вместимостью не менее чем 80 тонн, нефтеналивных, буксирных судов независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны были иметь лицензии.

Для получения лицензий на перевозку морским транспортом грузов и деятельности по осуществлению буксировок требовалось проведение освидетельствования судов, находящихся в собственности предприятия (индивидуального предпринимателя), в Российском морском регистре судоходства. Проведение освидетельствования было связано с очень большими финансовыми Затратами, в разы превышающими стоимость маломерных судов, и оформлением разрешительной документации, непосильной для подавляющего числа малых предприятий и индивидуальных предпринимателей.

Однако, в связи с принятием Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" с 03 ноября 2011 года в перечень видов деятельности, на которые требуются лицензии, включены:

1) деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;

2) деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Таким образом, снято требование лицензирования перевозки с использованием самоходных судов широкой номенклатуры грузов: строительных материалов, продуктов питания, техники и оборудования для недропользователей и т.д., что должно привести к росту объемов указанных перевозок, развитию конкурентной среды и расширению доступа перевозчиков к участию в торгах с последующим заключением государственных (муниципальных) контрактов.

С 01 января вступают в силу положения Федерального закона от 27.07.2010 № 225-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте", которые, как ожидается, позволят заменить лицензирование отдельных видов деятельности обязательным страхованием гражданской ответственности.

Таким образом острота вопроса, внесенного в повестку дня, в значительной мере на сегодня снята.

Результативность действия принятого Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" можно будет оценить по результатам навигации 2012 года.

Вместе с тем, остается проблема обновления флота малых рыбопромысловых и маломерных судов для прибрежного плавания, необходимых для рыбодобывающих предприятий, жизнеобеспечения прибрежных населенных пунктов и развития горнодобывающей отрасли.

Учитывая вышеизложенное,

РЕШИЛИ:

1. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, курирующих вопросы морского транспорта, членам Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре МАДВиЗ проанализировать, с учетом действия Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности", ситуацию по участию малого предпринимательства в буксировке и перевозке маломерным флотом, организации бесперебойного вывоза социально-значимых грузов в отдаленные поселки по побережью Охотского моря с необорудованными берегами и доставки грузов для находящихся там предприятий по итогам 9 месяцев 2012 года.

При необходимости внести предложения о рассмотрении вопроса на заседании Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре МАДВиЗ в четвертом квартале 2012 года.

2. Рекомендовать субъектам Российской Федерации при разработке предложений в федеральную целевую программу на период до 2018 года включить мероприятия по обновлению маломерного флота (приобретение плашкоутов, самоходных барж) для доставки грузов в труднодоступные населенные пункты побережья Охотского моря.

IV. О выполнении решения Совета Межрегиональной ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье» от 8 июня 2011 года «Об организации контроля исполнения Плана мероприятий по реализации Стратегии 2025».

(Гриднев Ю.И., Ларионов С.Н., Сушкова С.А., Меняйлов А.И., Скрыбыкин А.Н.)

Заслушав и обсудив информацию генерального директора МАДВиЗ Ю.И. Гриднева и председателя Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре Скрыбыкина А.Н.,

РЕШИЛИ:

4.1. Принять за основу закрепление ответственных членов координационного совета за организацию контроля пунктов Плана мероприятий по реализации Стратегии 2025, закрепленных за Координационным советом по транспорту и транспортной инфраструктуре. МАДВиЗ (далее – Закрепление) (приложение 2).

4.2. Членам Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре МАДВиЗ в недельный срок представить свои замечания и предложения по указанному в п. 1 настоящего решения Закреплению в исполнительную дирекцию.

4.3. Секретарю Координационного совета и куратору Координационного совета доработать вышеуказанное Закрепление и представить на утверждение председателю Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре.

4.4. Членам Координационного совета, ответственным за реализацию пунктов Плана мероприятий по реализации Стратегии 2025, закрепленных за Координационным советом по транспорту и транспортной инфраструктуре МАДВиЗ:

4.4.1. Проработать вопросы и внести предложения по включению их в рабочие группы, создаваемые федеральными министерствами для выполнения мероприятий Плана.

4.4.2. Постоянно отслеживать ситуацию по выполнению закрепленных пунктов Плана мероприятий по реализации Стратегии 2025, при необходимости вносить предложения председателю КС и в исполнительную дирекцию МАДВиЗ по принятию мер со стороны МАДВиЗ по безусловному исполнению Плана.

4.4.3. В срок до 10 марта, 10 мая, 10 сентября, 10 ноября ежегодно представлять председателю Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре МАДВиЗ (копию в Исполнительную дирекцию для свода) информацию о ходе выполнения соответствующих пунктов Плана мероприятий по реализации Стратегии 2025 для подготовки доклада на Совет Межрегиональной ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье».

Первую информацию представить до 20 января 2012 года.

4.5. Включить в план работы Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре на 2012 год для рассмотрения на очередном заседании вопросы:

- Возрождение Северного морского пути, как элемента системы международных транспортных коридоров, интегрирующих их с опорной транспортной системой севера Сибири и Дальнего Востока.

- Реконструкция и модернизация Байкало – Амурской магистрали, как импульс развития прилегающих территорий и экономики регионов.

- Реализация проекта создания трансконтинентальной магистрали Евразия – Америка – первоочередная задача комплексного развития Востока России и приполярных территорий Северного полушария.

V. Разное

О внесении изменений в состав Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре (*Меняйлов А.И., Скрыбыкин А.Н.*)

Заслушав и обсудив информацию начальника управления координационных советов МАДВиЗ, куратора КС Меняйлова А.И.,

РЕШИЛИ:

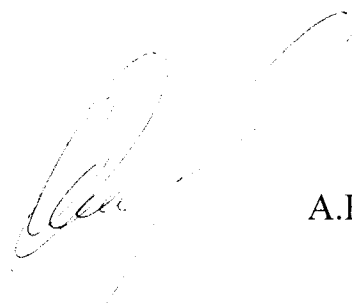
5.1. Согласиться с предложением Правительства Республики Саха (Якутия):

- освободить от обязанностей секретаря и вывести из состава Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре Кривошапкина А.И. – в связи с переходом на другую работу;
- ввести в состав Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре Никонова Георгия Дмитриевича – постоянного представителя Республики Саха (Якутия) по Дальневосточному региону и утвердить его секретарем КС.

5.2. Согласиться с предложением Правительства Чукотского автономного округа:

- вывести из состава Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре Данилюка Е.В. – в связи с переходом на другую работу.
- ввести в состав Координационного совета по транспорту и транспортной инфраструктуре Еськина Андрея Валерьевича - заместителя Губернатора Чукотского автономного округа, начальника департамента промышленной политики, строительства и жилищно-коммунального хозяйства.

Председатель Координационного совета
по транспорту и транспортной инфраструктуре
Межрегиональной ассоциации
«Дальний Восток и Забайкалье»,
заместитель Председателя Правительства
Республики Саха (Якутия)



А.Н. Скрыбыкин