**19 МАРТА 2012**

**Вернуться в оглавление**

### ИНТЕРФАКС; 16.03.2012; ЛЕВИТИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРИПОРТОВЫЕ Ж/Д СТАНЦИИ ПЕРЕДАТЬ ПОРТАМ

Министр транспорта РФ Игорь Левитин предложил передать припортовые железнодорожные станции в собственность или в концессию портам.

«Мне кажется, что такие припортовые станции все-таки должны быть не у железной дороги в собственности. Они должны быть в концессии у морского порта или в его собственности. Потому что, по сути, это тыловая граница порта, и управлять оттуда должны моряки, а железнодорожники должны подвозить туда грузы», – заявил он на расширенном заседании Федерального агентства морского и речного транспорта РФ.

В качестве примера И.Левитин привел ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (РТС: NMTP) (НМТП). «Мы сейчас делаем для Новороссийского морского порта отдельный парк (парк Б, инфраструктурный железнодорожный объект – ИФ), а также строим большую железнодорожную станцию, которая будет работать на Тамань», – заявил он.

Как сообщил «Интерфаксу» заместитель генерального директора по внутрикорпоративным коммуникациям НМТП Михаил Сидоров, официальных документов от Минтранса по этому поводу компания не получала. Предложение министра он назвал интересным, но чтобы оценить его полноценно нужно узнать детали.

В ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) «Интерфаксу» также сообщили, что монополия выскажет свое мнение, «как только предложение поступит к нам официально».

### ВЕДОМОСТИ; МИЛАНА ЧЕЛПАНОВА; 19.03.2012; РЖД ОТОДВИНУТ ОТ ПОРТОВ

Припортовыми железнодорожными станциями должны управлять порты, а не РЖД, решил Минтранс

О возможности передачи припортовых железнодорожных станций в собственность или концессию портам в пятницу заявил министр транспорта Игорь Левитин. «Мне кажется, что такие припортовые станции все-таки должны быть не у железной дороги в собственности. Они должны быть в концессии у морского порта или в его собственности. Потому что, по сути, это тыловая граница порта, и управлять оттуда должны моряки, а железнодорожники должны подвозить туда грузы», – объяснил он. Это инициатива министра, пока она обсуждается на уровне идеи, механизм передачи станций портам не проработан, отметил сотрудник Минтранса (представитель министерства комментировать слова министра не стал).

По словам Левитина, первым инфраструктурные объекты может получить НМТП, а затем практика может быть распространена на другие порты. «Мы сейчас делаем для Новороссийского морского порта отдельный парк, а также строим большую железнодорожную станцию, которая будет работать на Тамань», – привел пример Левитин. Речь идет о строительстве проекта «Парк Б» и железнодорожной станции «9-й км» Северо-Кавказской железной дороги, объясняет сотрудник Минтранса: станция строится на деньги РЖД (инвестиции – 11,3 млрд руб.), а Парк Б – за счет федерального бюджета, но предполагалось, что оба объекта будут в собственности РЖД.

Парк Б планируется ввести в 2015-2016 гг., его пропускная способность – 50 млн т. «9-й км» должен быть запущен в 2013 г. и будет самой крупной станцией в России пропускной способностью в 150 млн т в год; она будет работать «на развилке» – как на порт Новороссийск, так и на Тамань, отмечает чиновник Минтранса.

Если «9-й км» отдадут в управление НМТП, возможен конфликт интересов, поскольку эта же станция будет обслуживать и грузы, которые идут в порт-конкурент Новороссийска – Тамань, констатирует аналитик Raiffeisenbank Константин Юминов.

С представителем порта Тамань связаться не удалось, его коллеги из НМТП и РЖД не стали комментировать инициативу Левитина, объяснив это тем, что компании не получали предложений от Минтранса. Руководитель одной из стивидорных компаний называет инициативу Левитина «сырой»: непонятно до конца, на каких условиях будут передаваться объекты, кто их будет получать – управляющие компании портов или стивидоры и как быть, если их в порту несколько.

НМТП

Основные владельцы: СП «Транснефти» и группы «Сумма» (50,1%), Росимущество (20%), структуры РЖД – 5%.

Капитализация – $1,82 млрд.

Выручка (МСФО, 9 месяцев 2011 г.) – $782 млн.

прибыль – $32,1 млн.

### РБК DAILY; ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА; 19.03.2012; РЖД ЗАСТАВЯТ ПОДЕЛИТЬСЯ

Припортовые ж/д станции могут отдать в управление портам

Глава Минтранса Игорь Левитин считает, что «Российские железные дороги» (РЖД) нелучшим образом управляют припортовой железнодорожной инфраструктурой, и предлагает подумать о передаче этого имущества в управление самим портам. В РЖД и портах не готовы давать оценку инициативе транспортного ведомства, до тех пор пока она не будет изложена на бумаге.

В пятницу министр транспорта Игорь Левитин, выступая на расширенном заседании Росморречфлота, предложил передать припортовые железнодорожные станции в управление крупным морским портам. Сейчас они развиты очень слабо, хотя по сути это тыловая граница порта, заявил г-н Левитин. При этом он указал на то, что железнодорожники не заинтересованы в развитии ж/д инфраструктуры и лучше всего, если станции будут переданы в управление портов, к примеру, на 15–20 лет.

Это разумное предложение синхронизировать логистическую цепочку, прокомментировал слова министра Константин Юминов из Райффайзенбанка. Остается лишь прояснить, какой будет схема передачи активов, кто будет инвестировать в развитие припортовых ж/д станций и что за это получат РЖД, рассуждает аналитик. Для портов, конечно, оптимальнее всего, если они получат станции в форме концессий, ведь тогда им не придется тратиться на покупку, уверен г-н Юминов.

На данный момент предложение Игоря Левитина не формализовано, однако глава Минтранса велел всем заинтересованным сторонам «подумать над этим вопросом в ближайшее время». Кроме того, он обозначил, где предложенный механизм стоило бы применить в первую очередь. Так, в качестве примера министр привел строительство парка «Б» для Новороссийского морского торгового порта (НМТП), а также железнодорожной станции для порта Тамань.

В РЖД не стали комментировать предложение Игоря Левитина, заявив, что выскажут свое мнение только после того, как получат официальное предложение от Минтранса. В НМТП также указали на необходимость получения официального письма от ведомства, однако отметили, что находят эту инициативу интересной и готовы ее рассматривать.

Плохая координация между железнодорожниками и портами нередко приводит к образованию пробок из десятков поездов на подступах к портам. Глава компании Infranews Алексей Безбородов считает предложение Минтранса привлекательным, однако опасается, что и порты не смогут наладить работу припортовых ж/д станций из-за отсутствия опыта.

Стоит отметить, что ранее РЖД, по сути, выступали с контрпредложением и заявляли о своем желании заняться портовым бизнесом. Так, в 2007 году госмонополия приобрела через подконтрольный ей Транскредитбанк 5% акций НМТП и даже говорила о намерении приобрести еще 20% акций порта. Однако впоследствии компания отказалась от этой идеи. Более того, не исключено, что в ближайшем будущем РЖД продадут свою долю в порту.

### КОМПАНИЯ; ЮЛИЯ ЖЕГЛОВА; 19.03.2012; СОБАЧЬЯ РАБОТА

НАЧАВШИСЬ В СВОЕ ВРЕМЯ КАК ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОЕКТ ОБОРОННОГО ЗНАЧЕНИЯ, ГЛОНАСС ПЕРЕХОДИТ НА РЫНОЧНЫЕ РЕЛЬСЫ. ПРОЦЕСС СОПРОВОЖДАЕТСЯ КОНФЛИКТАМИ, ОТСРОЧКАМИ И РАСТУЩИМИ БЮДЖЕТНЫМИ ИНВЕСТИЦИЯМИ.

Едва ли не самое памятное широкой общественности достижение ГЛОНАСС – ошейник для лабрадора Владимира Путина. На самом же деле в этом сегменте рынка в последние годы и впрямь идет кропотливая работа и крутятся немалые деньги.Драма ГЛОНАСС – сохраняющаяся двойственность сегмента: основным источником финансирования и заказов продолжает оставаться государство, которое вроде бы уже и само тяготится этой своей ролью, но пока радикально изменить ситуацию, как ни стремится, не может, а коммерческий сектор запаздывает. «Часть коммерческого сектора, действительно, запаздывает, – соглашается генеральный директор компании Omnicomm Станислав Емельянов. – В крупном, в том числе окологосударственном, бизнесе с большими парками техники, системы централизованного контроля транспорта востребованы, а менеджмент способен легко преодолеть сопротивление персонала. В среднем же и малом бизнесе руководители и владельцы не слишком стремятся даже к внутренней прозрачности, а рост недовольства сотрудников усилением контроля за ними является для руководства значительной проблемой».

«Безусловно, тысячи компаний ежегодно внедряют спутниковый мониторинг транспорта, однако на фоне общего их количества и объема перевозок это капля в море», – говорит Олег Краус, заместитель генерального директора по развитию бизнеса ОАО «Русские навигационные технологии» (РНТ). В РНТ такую ситуацию связывают, в частности, со сравнительной молодостью сегмента и длительностью внедрений в крупных организациях, ожидая, что со временем средний и малый бизнес осознают пользу ГЛОНАСС – хотя бы как инструмента снижения издержек. Того же, судя по всему, ждет и государство, но ждет деятельно, применяя подвластные ему инструменты. Правда, не всегда с однозначным эффектом.

БЕЗ БАШНИ

В феврале Министерство юстиции РФ зарегистрировало подписанный министром транспорта Игорем Левитиным приказ о порядке оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS. Казалось бы, речь идет об обычной межведомственной бумажной процедуре. Между тем новость о согласовании в Минюсте не прошла незамеченной ни в СМИ, ни тем более в отраслевом сообществе, в котором вызвала смешанные чувства. Приказ и вводимый им порядок трудно воспринять иначе, кроме как попытку государства создать рынок сбыта. Само по себе это, может быть, и неплохо, но вот когда дело доходит до деталей, выясняется, что и не очень хорошо.

С 1 января 2013 г. для всего пассажирского транспорта (кроме легковушек) и грузовиков, перевозящих опасные грузы, ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS становятся обязательными. 1 января 2014 г. должна прийти очередь и такси. Заметим, что это на год позже, чем предполагалось прежде, хотя, по оценке представителей бизнес-сообщества, для подготовки инфраструктуры вступление в силу проекта приказа Минтранса необходимо отложить на 4-5 лет. Но уже и нынешняя отсрочка порадовала многих в отрасли. «Мы считаем, что данное решение позволяет российским транспортникам продуманно подойти к выбору систем ГЛОНАСС-мониторинга, а производителям таких систем – обеспечить своим клиентам выбор качественных отраслевых решений», – констатирует коммерческий директор ГК «Скаут» Юрий Висневский. В документе Минтранса прописано, что во вновь обозначенные сроки весь пассажирский транспорт должен быть оснащен аппаратно-программными устройствами для определения текущего местоположения и передачи данных в автоматизированный центр контроля и надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Как рассказал в связи с этим в телефонном интервью «Ко» первый заместитель начальника управления перевозок компании «Автолайн-транслайт» Станислав Москвичев, транспортники и сами постепенно занимались оснащением своих машин ГЛОНАСС – по собственным графикам, руководствуясь практической целесообразностью. Однако резкие движения государства – без должной проработки и детализации – эти графики сбили, породив немало новых вопросов. Например, было непонятно, куда именно необходимо предоставлять информацию с оборудования ГЛОНАСС - в свой диспетчерский центр, в диспетчерский центр региона или диспетчерский центр все-таки Ространснадзора. В самое последнее время, правда, по словам Станислава Москвичева, Минтранс определил, что предоставлять данные можно по цепочке, и это компанию в принципе устраивает. Но все равно: оборудование ставить обязывают, а у Ространснадзора нет, подчеркивает Станислав Москвичев, «даже зачатков» нужной системы. «Представьте себе, что у всех телевизоры уже есть, а Шуховская телебашня еще не построена», – сетует топ-менеджер.

Исполнительный директор ГК «М2М Телематика» Алексей Смятских считает, что в первую очередь процесс внедрения технологий ГЛОНАСС затрудняет состояние нормативно-правовой базы в целом: «Многие нормативные акты, которые так или иначе затрагивают навигационную отрасль, недоработаны. Так, например, нормативные акты обязывают пассажирских перевозчиков «оснащаться навигационной аппаратурой на базе ГЛОНАСС», и под этим можно понимать все что угодно, вплоть до простого навигационного приемника, хотя смысл данного требования – оснащение пассажирского транспорта навигационно-связными терминалами и подключение к системе диспетчерского управления. Сегодня не существует нормативных актов, определяющих ответственность владельцев транспортных средств за отсутствие такого оборудования. Не прописано, кто и каким образом будет отслеживать наличие или отсутствие навигационного оборудования и выносить решение о привлечении нарушителей к ответственности».

Сомнения есть не только у бизнес-сообщества. На более ранних этапах документ Минтранса подвергался критике и со стороны Минэкономразвития. В ноябре прошлого года МЭР опубликовало на своем сайте оценку регулирующего воздействия приказа Министерства транспорта: «Разработчиком не представлено оценок ожидаемого увеличения расходов бюджетов всех уровней на обработку получаемой информации. Также не представлено оценок положительных эффектов от получения Ространснадзором указанной информации. Неясно, в каких именно целях будет использоваться информация о местоположении транспортных средств».

Кроме того, документ Минтранса, по мнению МЭР, «оперирует понятиями, суть которых не раскрывается, содержит нормы, которые требуют дополнительной детализации и обоснования, содержат неконкретные формулировки. В целом документ носит рамочный характер и не может быть применим на практике». Заодно министерство обращает внимание на то, что в России нет четких требований к аппаратуре ГЛОНАСС, которой должны оборудоваться транспортные средства, и есть риск, что предпринимателям придется менять оборудование по требованию контролирующего органа. МЭР, кроме того, обратило внимание на крайне низкий уровень инфраструктуры для применения ГЛОНАСС в России и такое же качество аппаратуры, поскольку применение системы ГЛОНАСС «на городском транспорте показало, что в среднем проблема невыхода устройства на связь повторяется раз в шесть месяцев, и в большинстве случаев восстановление работоспособности требует как минимум демонтажа крышки блока, закрывающей разъемы питания и подключения антенны, а эта крышка пломбируется наравне с основным блоком».

ДВОЙНОЙ СТАНДАРТ

Справедливости ради надо сказать, что динамика по многим параметрам все же положительная. За последние пять лет точность сигнала ГЛОНАСС улучшена с 35 м до 2,8 м. Для сравнения: у GPS этот показатель составляет 1,8 м, что лучше, но уже хотя бы сопоставимо с характеристикой российского технического стандарта. Кроме того, очевидно, что реальные рыночные перспективы есть только у двухстандартных навигационных чипсетов ГЛОНАСС/GPS. «Если посмотреть внимательно, то ведущие мировые компании, серьезно подходящие к вопросам создания продукции высокого качества и послепродажного обслуживания, внедряют именно двухсистемные приемники. Сегодня Apple, Nokia, Samsung и другие переходят на использование навигационных ГЛОНАСС/GPS модулей в составе своих высокотехнологичных товаров», – отмечает Алексей Смятских.

«Неожиданный подарок преподнесла компания Apple со смартфоном iPhone 4S, – продолжает тему генеральный директор Data+ Алексей Ушаков. – Он поддерживает ГЛОНАСС и GPS. Двухсистемный чип обеспечивает более устойчивый сигнал и более высокую точность позиционирования, особенно в условиях плотной городской застройки. Следует ожидать, что в течение ближайших пары лет смартфоны и планшетники основных мировых поставщиков будут поддерживать одновременно GPS и ГЛОНАСС».

ФАС!

Возможно, в ближайшие годы нынешние трудности и в самом деле удастся преодолеть. Актуальная цена вопроса, по данным источников «Коммерсанта», 346,595 млрд руб. в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) на 2012-2020 гг. В проекте ФЦП на сайте департамента государственных целевых программ и капитальных вложений Минэкономразвития РФ фигурируют цифры, дающие в сумме 415,679 млрд руб.

В любом случае деньги немалые, особенно если вспомнить, что по предыдущей ФЦП, действовавшей с 2001 г. до конца 2011 г., было выплачено лишь немногим более 100 млрд руб. То есть правительство на сей раз настроено более чем решительно.

Для участников рынка в этих условиях важно, кто именно из них и на каких условиях получит доступ к этим инвестициям. Между тем положение с конкуренцией в сегменте устраивает не всех. В 2011 г. группа игроков, занимающих, по их оценкам, до 50% рынка, обратилась к властям с открытым письмом, резко отреагировав на то, что распоряжением правительства единственным исполнителем госзаказа на аппаратуру ГЛОНАСС для федеральных нужд было назначено ОАО «НИС». По мнению авторов письма, подобный подход ведет к недобросовестной конкуренции и монополизации навигационного рынка. «Совместно с другими игроками рынка мы открыто публиковали и отправляли жалобы в профильные ведомства правительства РФ, но ответа пока не получили», – комментирует ситуацию на сегодняшний день Олег Краус. «Обращения в ФАС и МЭР, – рассказывает Юрий Висневский, – были подготовлены от имени отраслевого сообщества «Навиторинг», участником которого является и наша компания. Целью этих обращений было привлечь внимание контролирующих министерств к тем отрицательным последствиям для развития рынка, которые возможны в случае его явной или скрытой монополизации. Российский рынок систем спутникового мониторинга сейчас находится, по нашей оценке, в переходном периоде к настоящему цивилизованному рынку, живущему по законам реальной конкуренции. В государственных закупках есть практика лоббирования на федеральном уровне конкретных производителей, государственные заказчики часто объявляют процедуру закупок с идентичными техническими заданиями». «Ситуация с НИСом, действительно, не совсем однозначная, однако ничего экстраординарного мы в ней не видим, так как в настоящее время имеет место резкий старт огромного нового рынка при значительной поддержке государства, и в этих условиях возможно множество организационных огрехов и спорных решений, – считает Станислав Емельянов из Omnicomm. – Мы полагаем, что в ближайшие год-два ситуация с российским рынком систем мониторинга транспорта структурируется, а ситуация со сферой компетенций НИСа будет приведена к общему для всех участников рынка знаменателю».

В компании «НИС» особенности конкурентной среды устами своего главного аналитика Андрея Ионина прокомментировали так: «На внутреннем навигационном рынке сложилась конкурентная среда во всех сегментах: создания навигационно-информационных систем, навигационного оборудования, оказания услуг. Это ведет к повышению качества услуг на рынке и стабильному снижению цен. Однако главные проблемы внутреннего рынка – не в условиях внутренней конкуренции. Несмотря на быстрый рост объемов внутреннего рынка (например, в сегменте профессионального бортового навигационно-связного оборудования для автотранспорта за два года почти в десять раз), российский рынок остается относительно небольшим – менее 1% от мирового. В результате действующие здесь отечественные компании не смогут выдержать конкуренции с крупными, глобальными игроками. А такая конкуренция на внутреннем рынке уже либо началась (в 2011 г. в сегменте профессионального оборудования для автотранспорта, причем одновременно с двух сторон – с европейскими и с китайскими компаниями), либо начнется в ближайшее время (в сегменте навигационно-информационных услуг, например для автовладельцев)».

ТАБЛИЦА 1. ОБЪЕМ НАВИГАЦИОННОГО РЫНКА В РОССИИ

|  |  |
| --- | --- |
| 2010 г. | 7,5 млрд руб. |
| 2015 г. (прогноз) | свыше 100 млрд руб. в 2015. |

«М2М ТЕЛЕМАТИКА»

ТАБЛИЦА 2. СОСТАВ ГРУППИРОВКИ ГЛОНАСС\*

|  |  |
| --- | --- |
| Всего | 31 космический аппарат (КА) |
| Используются по целевому назначению | 24 КА |
| На этапе ввода в систему | 1 КА |
| Временно выведены на техобслуживание | 2 КА |
| Орбитальный резерв | 3 КА |
| На этапе летных испытаний | 1 КА |

\*НА 11.03.2012 Г.

### ИНТЕРФАКС; 16.03.2012; ПЕРВАЯ ЛИНИЯ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ МОЖЕТ СОЕДИНИТЬ «ДОМОДЕДОВО» С «ЗЕЛЕНОЙ» ВЕТКОЙ МЕТРО

Первая линия скоростного трамвая в рамках проекта «Южная Хорда» может появиться между аэропортом «Домодедово» и станцией метро «Красногвардейская» Замоскворецкой линии, сообщило ЗАО «Домодедово транс девелопмент» (ДТД), созданное для реализации проектов в области легкорельсового транспорта на юге Московской области.

«Из представленных трех вариантов министерство транспорта Московской области поддержало в качестве пилотной линию, соединяющую аэропорт «Домодедово» с Москвой», – заявила директор по развитию ДТД Анна Краснова, слова которой приведены в сообщении. Создание этой линии отвечает задаче совершенствования инфраструктуры подъездных путей «к крупнейшему авиаузлу региона», пояснила она. «Эту позицию разделяет также и АНО «Дирекция Московского транспортного узла», по предложению которой представители компании вошли в межведомственную рабочую группу по развитию воздушного транспорта Московского региона», – сказала топ-менеджер.

В качестве варианта также рассматривается прокладка линии до метро «Зябликово».

В совещании также приняли участие представители администраций Домодедовского и Ленинского района, а также ГУП «Научно-исследовательский и проектный институт градостроительства (НИиПИГ), московского аэропорта «Домодедово» и ФУАД «Центральная Россия».

По его итогам совместно с НИиПИГ «Домодедово Транс Девелопмент» должно будет подготовить техническое задание по проекту планировки линии, с федеральным агентством автомобильного транспорта РФ – скоординировать свои планы с существующими программами по реконструкции подъезда к аэропорту «Домодедово». С самим аэропортом и НИиПИГ компания должна будет проработать вопрос об увязке планировки привокзальной площади с планировкой линии. Также ДТД предстоит провести консультации с администрациями двух районов об организации остановок на линии.

ДТД отмечает, что ранее министр транспорта РФ Игорь Левитин поручил включить проект пилотного участка «Южной Хорды» в план работы Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области. Его планируется рассмотреть в III квартале.

Сейчас компания приступила к подготовке ТЭО пилотного участка на основе методики американского института ULI (Urban Land Institute). Минимальная стоимость 1 км линии определена в размере $23,5 млн (включая выкуп земельных участков, строительство рельсового пути, депо и закупку подвижного состава). Расчет выполнен совместно с научно-исследовательским институтом легкорельсового транспорта.

Компания «Домодедово Транс Девелопмент» создана в 2009 г. для разработки и реализации проекта скоростного трамвая и последующей его эксплуатации в южном Подмосковье. Согласно информации базы данных «СПАРК», 100% акций ДТД контролируют Руслан Попов и А.Краснова (через ЗАО «Подмосковье Транс Девелопмент», в котором владеют, соответственно, 70% и 30% акций).

А.Краснова, согласно данным с сайта ДТД, работала в авиакомпании «Волга-Днепр», отвечала за PR и GR в аэропорту «Домодедово», занимала пост замначальника управления государственной политики Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ. Информация о Р.Попове в компании не раскрывается.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; ИГОРЬ ЛЕВИТИН ПОДПИСАЛ ПОЛОЖЕНИЕ О ДИПЛОМИРОВАНИИ ПЛАВСОСТАВА СУДОВ

Положение о дипломировании плавсостава судов подписано министром транспорта России Игорем Левитиным и отправлено на регистрацию в Минюст. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом сообщил в пятницу в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. Государственная регистрация документа в Минюсте может завершиться в течение месяца, после чего Положение о дипломировании плавсостава вступит в силу и начнет работать.

«Ничего не бывает совершенного, – сказал чиновник. – Время покажет, насколько мы правы. Положение – это не догма, будем его править, если логика подскажет, что это нужно делать».

### МАРКЕР WEEKLY; МАРИЯ КИСЕЛЕВА; 19.03.2012; ДИСПЕТЧЕРОВ ДОМОДЕДОВО ПРОВЕРЯТ НА ДЕТЕКТОРЕ ЛЖИ

По информации «Маркера», руководство столичного аэропорта Домодедово в этом году планирует тестировать на полиграфе свой персонал. По мнению эксперта, руководство может проверять диспетчеров на пристрастие к алкоголю и наркотикам, а также на проявление халатности. Тем временем Росавиация тоже ведет работу по психологическому мониторингу работников отрасли – ведомство будет тестировать летчиков.

Отбор полиграфологов уже завершился, но договор еще не подписан, говорят источники, близкие к Домодедово. В течение года компания должна провести от 120 до 1,2 тыс. проверок при приеме на работу. Также Домодедово планирует привлекать полиграфолога для расследования конкретных происшествий – от 12 до 120 раз. Минимальную смету на исследования аэропорт оценил в 145,2 тыс. рублей.

По словам Татьяны Алфеевой, руководителя экспертного центра «Триумф», который занимается организацией проверок на полиграфе, такие проверки в плановом порядке или при приеме на работу часто проводятся в организациях, где работа связана с материальной ответственностью или гостайной. По ее предположению, диспетчеров и другой персонал аэропорта могут проверять на алкогольную или наркотическую зависимость, а также спрашивать, проявляли ли они на предыдущих местах работы халатность, повлекшую серьезные последствия.

Ведущий специалист-полиграфолог компании «Центр-Полиграф» Олег Барышев отмечает, что вопросы в таких исследованиях обычно формулируют щадящие, например: «Вы употребляете наркотические средства в немедицинских целях?» или «На прошлых местах были ли у вас конфликты, обусловленные вашей виной?»

Советник руководителя Росавиации Сергей Извольский сообщил «Маркеру», что его ведомство в этом году создаст единую автоматизированную систему психологического обследования авиационного персонала. По словам Извольского, обследования будут проводиться перед выдачей летчикам и бортпроводникам удостоверения Росавиации. «Это будут обследования на умение противостоять стрессовой ситуации. Цель работы – минимизировать человеческий фактор», – рассказал Сергей Извольский. Ведомство намерено проводить тестирования абитуриентов и студентов учебных заведений гражданской авиации и авиационных работников – в целом ряде ситуаций (при медицинском освидетельствовании, при переучивании на новую технику, выдвижении на должность, при достижении определенного возраста в частности, при наличии ошибок при полетах и управлении воздушным движением).

На коллегии Росавиации, состоявшейся на этой неделе в Москве, глава агентства Александр Нерадько отметил, что недостатки в работе экипажа стали самой распространенной причиной аварийности в коммерческой авиации – летчики были виноваты в 37% случаев.

### REGNUM; 18.03.2012; РОСАВИАЦИЯ: РУКОВОДИТЕЛИ РЯДА АВИАКОМПАНИЙ «ВЫЖИМАЮТ ДО КАПЛИ ИЗ ТЕХНИКИ И ПЕРСОНАЛА»

В России в 2011 году по результатам всех проверок авиакомпаний аннулировано 35 сертификатов эксплуатантов коммерческой авиации, приостанавливалось действие сертификатов у ряда авиакомпаний. В настоящее время продолжают работу 126 коммерческих перевозчиков. За последние два года не образовалось ни одной новой коммерческой авиакомпании: желающие были, но из них никто не соответствовал сертификационным требованиям. Об этом говорится в докладе руководителя Росавиации Александр Нерадько, передаёт корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на документ.

В докладе говорится, что еще во многих случаях отмечается стремление к риску ради коммерческой выгоды, пренебрегая правилами обеспечения безопасности. Катастрофа самолета Ту-134 авиакомпании «РусЭйр» в Петрозаводске явилась следствием нарушений действующих много лет стандартов безопасности. «В данной авиакомпании, как впрочем, и в «Як-Сервис» и других, лишившихся сертификатов, СУБП, в лучшем случае, существовала только на бумаге. Этого нельзя было не заметить при проведении сертификационных процедур, при анализе эффективности использования записей средств объективного контроля. Поэтому от территориальных органов требуется покончить с благодушием и непринципиальностью при инспекционных проверках», – подчёркивается в докладе руководителя Росавиации.

14 происшествий прошлого года связаны с ошибками или нарушениями экипажей. В выступлении говорится, что в связи с этим необходимо законодательно запретить эксплуатацию тех типов воздушных судов, которые не имеют действующих современных комплексных летных тренажеров, поддерживаемых промышленностью в надлежащем состоянии. «Для примера, мы не смогли на действующем тренажере самолета Як-42 имитировать аварийную ситуацию в Туношне. Программное обеспечение тренажера не позволяет. А доработать его уже практически невозможно. Одним изучением документов существенно изменить уровень подготовки летного состава не удастся. И ранее порочной практикой было начало эксплуатации нового типа вообще без тренажера», – говорится в документе.

В 2011 году произошли четыре катастрофы с воздушными судами Ту-154Б, Ан-24, Ан-12 и Ми-26 – пожар на земле, два в воздухе и разрушение конструкции в полете. По данным Росавиации, их обстоятельства и причины дают основание полагать о серьезных сбоях в работе системы поддержания летной годности стареющих воздушных судов отечественного производства. Ведомство предлагает ужесточить меры контроля за технической эксплуатацией воздушных судов.

Глава Росавиации на коллегии обратил внимание начальников территориальных управлений «на продолжающиеся попытки расширения условий эксплуатации в авиакомпаниях за счет освоения дополнительных типов воздушных судов, относящихся к устаревшим». По его словам, в Росавиацию обращаются «даже главные конструкторы устаревших типов, лоббируя их освоение в разных авиакомпаниях»: «К сожалению, имеются и руководители компаний, которые охотно, несмотря на огромные проблемы безопасности эксплуатации стареющего парка, стремятся, невзирая на риски, начать эксплуатацию неизвестного для себя типа, что называется, выжимая до капли из техники и персонала».

### REGNUM; 18.03.2012; РОСАВИАЦИЯ: ОБЪЁМЫ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК ПРЕВЫСИЛИ ПОКАЗАТЕЛИ 1990 ГОДА

В 2011 году в России услугами отечественной системы воздушного транспорта воспользовались более 112 млн росийских и зарубежных граждан. Только российскими авиапредприятиями было перевезено более 64 млн пассажиров. По сравнению с 2010 годом объемы перевозок увеличились на 12,6% и превысили показатели 1992 года. Пассажирооборот достиг значения 166,7 млрд пассажиро-километров и превысил показатель, достигнутый в СССР в 1990 году, говорится в докладе руководителя Росавиации Александра Нерадько, передаёт корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на документ.

Около 48 млн пассажиров воспользовались услугами иностранных авиакомпаний. Эта доля ежегодно увеличивается, что должно стать хорошим раздражителем для российских авиакомпаний в конкурентной борьбе за пассажира, отмечается в докладе.

Основной объем пассажирских перевозок (около 83% от общего количества) выполнен 15 авиакомпаниями.

По данным Росавиации, в настоящее время в гражданской авиации на коммерческих перевозках занято 2119 воздушных судов, из них 561 самолет иностранного производства, 511 отечественных самолетов, 956 отечественных вертолетов и 91 вертолет иностранного производства. В 2011 году с российских заводов-изготовителей было поставлено в отечественную гражданскую авиацию 10 самолетов и 24 вертолета.

### РИА «НОВОСТИ»; 16.03.2012; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РФ К 2016 Г ВЫРАСТЕТ ДО 770 МЛН ТОНН

Перевалка грузов в морских портах РФ к 2016 году вырастет до 770 миллионов тонн, сообщил на расширенном заседании Росморречфлота глава ведомства Александр Давыденко.

«Мы планируем к 2016 году обеспечить перевалку грузов в морских портах России в объеме 770 миллионов тонн», – сказал он.

По словам Давыденко, по итогам прошлого года объем переработки грузов в морпортах составил 535,5 миллиона тонн. Таким образом, объемы к 2016 году вырастут в 1,5 раза.

«Общий грузооборот морских портов в текущем году мы планируем вывести на уровень 560 миллионов тонн», – добавил он.

Давыденко отметил также, что общая сумма государственных капитальных вложений в портовую инфраструктуру в минувшем году составила 27 миллиардов рублей. «Это на треть больше, чем в 2010 году», – сказал глава Росморречфлота.

При этом объем перевозок морским транспортом в минувшем году составил 33,6 миллиона тонн (+11% к 2010 году), внутренним водным транспортом – 127 миллионов тонн (+21%). «При этом объем перевозки сухогрузов увеличился на 11%, а перевалки наливных грузов – уменьшился на 4%. Причина – колебания рынка продаж нефти», – сказал Давыденко.

«Со второго полугодия ожидается рост отгрузки нефти через Белокаменку в Мурманске, БТС-2 в Усть-Луге. Терминалы КТК в порту Новороссийска также могут увеличить перегрузку нефти с вводом в эксплуатацию двух новых скважин ЛУКОЙЛа», – добавил он.

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛИНА ФАДЕЕВА; 17.03.2012; НОВУЮ РИГУ ПЕРЕДУМАЛИ ЗАКРЫВАТЬ

Но строители грозят многокилометровыми пробками

Новую Ригу не станут закрывать на время ремонта: автомобилистам решили оставить все 6 полос, а для объезда ремонтируемых участков возвести легкие мостовые конструкции и вообще «что-нибудь придумать». Решение было принято буквально на днях, возможно, поэтому строители пока настаивают на другой схеме: на Новой Риге перекроют все путепроводы, а для их объезда выделят единственную полосу на встречке.

Реконструкция Новой Риги, которой так боялось автомобильное сообщество, началась: 15 марта на шоссе развернули работы внутри разделительной полосы примерно с 26-го по 31-й км. Однако в ФКУ «Центравтомагистраль» заверили, что гигантские пробки, которые пророчили эксперты и СМИ, неожиданно отменяются. «На уровне Министерства транспорта и Федерального дорожного агентства было принято коллегиальное решение вообще не закрывать полосы движения на Новой Риге во время реконструкции», – рассказал «МК» начальник ФКУ «Центравтомагистраль» Юрий Жирков. Он пояснил, что решение было принято совсем недавно – на этой неделе.

Первой на Новой Риге расширят сторону «в область»: здесь до конца 2012 года предполагается отремонтировать 14 путепроводов и 20 мостов. «Мы будем что-нибудь придумывать, как-то выходить из этой ситуации, – сказал господин Жирков, объясняя невозможность объехать ремонтируемые мосты. – Будем строить какие-то дополнительные сооружения: мостовые конструкции, только облегченные. При этом мы идем на удорожание проекта, но что делать». Насколько именно подорожает проект, по словам чиновника, пока не подсчитали. Изначально его стоимость оценивалась в 18 млрд. рублей.

Так как дорожники не будут сужать ширину проезда трассы, не стали они и ограничивать проезд большегрузов, как анонсировали многие СМИ. Пока единственное ограничение на трассе – ограничение скорости. Однако послабление касается только этого года: в следующем, когда начнется реконструкция дороги «в центр», какие-то участки все-таки закроют, например, мост через Москву-реку.

Интересно, что строители, которые работают сейчас на трассе, видимо, пока не в курсе нового задания. Представители генподрядчика рассказали «МК», что уже через пару недель на разрытую разделительную полосу вновь положат асфальт, а затем на ремонт все-таки закроют мосты и путепроводы. «Придется перекрывать участки метров по 500, а движение переводить на встречку: там для объезда будет выделена одна полоса «в область», две другие останутся «в центр». Формально участки между путепроводами останутся свободными, вот только путепроводы здесь через каждый километр», – рассказали «МК» рабочие.

Отметим, что найти руководителя проекта на Новой Риге достаточно проблематично: говорят, он не хочет общаться с журналистами. Возможно, еще не согласовал с «верхом», что именно говорить.

По словам строителей, на Новой Риге установят аншлаги со схемами путей объезда. Впрочем, вариантов у водителей совсем немного: Минское шоссе, где сейчас тоже идет ремонт, перегруженные Пятницкое и Волоколамское шоссе, Ленинградка (в комментариях не нуждается).

### РИА «НОВОСТИ»; 16.03.2012; РФ ПРЕДЛАГАЕТ ОСНАЩАТЬ АВТОМОБИЛИ В ТС СИСТЕМОЙ «ЭРА ГЛОНАСС» УЖЕ НА СТАДИИ ПРОИЗВОДСТВА

Вице-премьер РФ Владислав Сурков, курирующий в том числе вопросы инноваций и науки, в пятницу провел совещание по вопросу изменений в техрегламенте для оснащения транспортных средств системой экстренного реагирования при авариях «ЭРА ГЛОНАСС» уже на стадии производства, говорится в сообщении, размещенном на сайте кабинета министров.

На совещании были достигнуты договоренности между Минпромторгом РФ, Минтрансом РФ и российскими автопроизводителями о внесении изменений в Технический регламент Таможенного союза России, Белоруссии, Казахстана «О безопасности колесных транспортных средств».

«Консультации с партнерами из стран Таможенного союза начнутся уже в апреле текущего года. Участники совещания согласились, что требование по оснащению выпускаемых в обращение легковых и легких коммерческих автомобилей системой экстренного реагирования должно вступить в силу в 2014-2015 годах», – говорится в сообщении.

Такое решение, говорится в сообщении, позволит синхронизировать запуски отечественной «ЭРЫ ГЛОНАСС» и ее европейского аналога – системы экстренных оперативных служб eCall.

В течение месяца, говорится в сообщении, будут определены точные сроки обязательного оснащения.

Для проработки данного вопроса создана рабочая группа, которую согласился возглавить президент группы «ГАЗ» Бу Инге Андерссон, имеющий опыт создания и внедрения американской системы экстренного реагирования и помощи на дорогах OnStar.

При использовании системы «ЭРА ГЛОНАСС», отмечается в сообщении, в случае аварии необходимая информация о транспортном средстве, включая его точные координаты, автоматически передается в диспетчерский пункт. Диспетчер организует выезд на место происшествия служб экстренного реагирования (МЧС, ГИБДД, Скорая помощь).

В ходе совещания отмечалось, что внедрение системы «ЭРА-ГЛОНАСС» и оснащение транспортных средств терминалами вызова экстренных оперативных служб поможет уменьшить смертность на 10-12%, снизить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий на 15%.

На сегодняшний день на рынке уже существуют бортовые устройства на основе ГЛОНАСС/GPS российского и зарубежного производства, для следующего этапа реализации программы разрабатываются штатные бортовые системы.

По мнению участников совещания, обязательная установка терминалов «ЭРА ГЛОНАСС» поможет сохранить тысячи жизней, в то же время внедрение системы экстренного реагирования не приведет к сколько-нибудь значимому удорожанию автотранспортных средств.

«Государство возьмет на себя часть финансовых обязательств: будет создана коммуникационная инфраструктура системы «ЭРА-ГЛОНАСС» и обеспечена организация экстренного оперативного реагирования при авариях в целях скорейшего прибытия служб спасения на место ДТП и оказания помощи. А установку терминалов «ЭРА-ГЛОНАСС» в автомобили на стадии производства, по аналогу с европейской системой eCall, предприятия должны будут осуществлять за счет собственных средств», – говорится в сообщении.

В сообщении отмечается, что на сегодняшний день на рынке уже существуют бортовые устройства на основе ГЛОНАСС/GPS российского и зарубежного производства, для следующего этапа реализации программы разрабатываются штатные бортовые системы.

По мнению участников совещания, обязательная установка терминалов «ЭРА ГЛОНАСС» поможет сохранить тысячи жизней, в то же время внедрение системы экстренного реагирования «не приведет к сколько-нибудь значимому удорожанию автотранспортных средств».

### РИА «НОВОСТИ»; 16.03.2012; ГД РАТИФИЦИРОВАЛА СОГЛАШЕНИЕ С МИНСКОМ ОБ АВТОКОНТРОЛЕ НА ГРАНИЦЕ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА

Госдума в пятницу ратифицировала межправительственное соглашение с Белоруссией об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Союзного государства.

Документ был подписан 5 октября 2010 года в Минске. Ранее замминистра транспорта РФ Сергей Аристов призвал парламентариев ускорить ратификацию документа, отметив, что ее затягивание приводит к тому, что Россия не получает десятки миллионов евро.

Он напомнил, что соглашение появилось в связи с тем, что в рамках образования Таможенного союза (ТС) были приняты нормы по снятию всех видов контроля с границы России и Белоруссии.

По его словам, откладывание ратификации приводит к тому, что Россия не может влиять на тот контроль, который осуществляет белорусская сторона на внешних границах ТС.

Соглашение формирует условия для переноса транспортного контроля с российско-белорусской на внешнюю границу Союзного государства, создает правовую основу для организации информационного обмена между органами транспортного контроля двух государств, заявил первый зампред комитета по делам СНГ Дмитрий Саблин (ЕР).

«Применение соглашения позволит исключить дублирующие операции по контролю за выполнением международных автомобильных перевозок, обеспечить сокращение времени на его проведение, совместную защиту национальных рынков международных автотранспортных услуг, соблюдение иностранными перевозчиками национальных разрешительных систем РФ и Белоруссии», – сказал Саблин.

Для обеспечения обязательств по переносу с 1 апреля 2011 года транспортного контроля с белорусско-российской границы на внешние границы Союзного государства статьей 16 предусмотрено временное применение соглашения с даты подписания, отметил парламентарий.

Соглашением также предусмотрено, что уполномоченный орган РФ в контрольных пунктах, помимо действий по контролю, предусмотренных законодательством РФ, осуществляет проверку документов и выполняет отдельные действия по автомобильному контролю, предусмотренные законодательством Белоруссии, уточнил Саблин.

Реализация соглашения не потребует дополнительных расходов, покрываемых за счет федерального бюджета, и не приведет к сокращению доходной части бюджета, сказал депутат.

С 1 апреля 2011 года белорусская транспортная инспекция не осуществляет автомобильный контроль на границе с РФ, при этом все согласованные с российской стороной действия по транспортному контролю проводятся на внешней границе Союзного государства.

### NAKANUNE.RU; ЛИЛИЯ НАГАЕВА; 16.03.2012; РЕЗКИЙ СКАЧОК ЦЕН НА БЕНЗИН МОЖЕТ СПРОВОЦИРОВАТЬ УРАЛЬСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ НА МИТИНГ

Екатеринбургские автомобилисты готовы митинговать, если очередной скачок цен на бензин больно ударит их по карману.

Как передает Накануне.TV, уральские водители и общественники ожидают нового повышения цен на топливо уже в апреле или с началом летнего сезона и в связи с этим, конечно, радости большой не испытывают.

Глава комитета по транспорту в Госдуме Евгений Москвичев недавно предложил увеличить сборы, отчисляемые в дорожные бюджеты разных уровней, с 3 до 7-8 рублей. Министерство транспорта России пока не торопится голосовать за более чем двукратное увеличение «дорожного налога». Отметим, что совсем недавно Госдума приняла поправки в Налоговый кодекс, согласно которым с января 2012 года акцизы на разные виды топлива выросли на 29-32,6% (фактически до этого момента нефтяники сдерживали цены). И уже в апреле стоимость одного литра бензина 92-й марки может достичь 30 рублей, а в июле, когда вступит в силу очередное «плановое» повышение акцизов на ГСМ, перевалит за отметку в 32 рубля.

«Сейчас из 30 тысяч заработка 10 тысяч я трачу на бензин. Расходы существенные», – отметил автомобилист Андрей Гриненко.

«Мне на неделю тысячу надо – это много, конечно. Если цены еще повысят, придется пересаживаться на велосипед», – рассказала водитель Алена Пухова.

Посмотреть это видео в более высоком разрешении

Как рассказал председатель Союза автомобилистов Свердловской области Геннадий Бурлуцкий, повышение акцизов на топливо ожидаемо, но не больше чем на рубль-полтора.

«Если повысят до 30 рублей – это грозит неприятными волнениями в обществе. Возможно, пройдут митинги, автомобилисты выйдут на массовые протестные акции, особенно в крупных городах. Этот вопрос мы можем обсудить и с коллегами из других регионов», – добавил Геннадий Бурлуцкий.

«Вопрос повышения цен на бензин – уже банальная тема. Правительству надо проконтролировать, чтобы в ценах была стабильность. Но если будет резкий скачок, я готов выйти на митинг и протестовать», – заявил автомобилист Алексей Корниенко.

Как пояснил депутат Госдумы от партии «Справедливая Россия» Александр Бурков, повышение акцизов на топливо было запланировано, просто партия власти законодательно отсрочила это на период после парламентских выборов и выборов президента.

«Беда российской экономики в монополии, в том числе в нефтегазовом секторе. Нефтяные компании, которые присутствуют, например, в Свердловской области – их три – всегда находятся в прямом картельном сговоре, поэтому мы имеем высокие цены на топливо. Безусловно, власть сдерживала их аппетиты, но сегодня они будут продавать по своим ценам. Олигархи всегда будут стремиться как можно больше «отжать», таков перекос в нашей экономике», – заявил Бурков.

### RADIOVESTI.RU; АНДРЕЕВ АЛЕКСАНДР; 18.03.2012; ДОРОГАМ НУЖНЫ ХОТЯ БЫ КУРЯЩИЕ РАБОЧИЕ

В Москве стартовала реконструкция Новорижского шоссе. Это начало глобальной реконструкции вылетных магистралей столицы. Дорога будет частично перекрыта на ближайшие три года. В утренние часы пик большегрузам придется объезжать по Ленинградскому, Волоколамскому и Пятницкому шоссе. Таким образом, нагрузка увеличится сразу на несколько основных трасс. Грядущие неудобства и попытки их разрешения Александр Андреев обсуждал с президентом Ассоциации дорожных проектных организаций Олегом Скворцовым в студии радио «Вести ФМ».

Андреев: Вы слушаете радио «Вести ФМ». У микрофона Александр Андреев. И у нас в гостях президент Ассоциации дорожных проектных организаций, председатель Общественного совета Федерального дорожного агентства Олег Скворцов. Олег Вячеславович, здравствуйте.

Скворцов: Здравствуйте.

Андреев: Говорить будем сегодня о качестве дорог, о том, сколько их нужно Москве и сколько их нужно России. В Москве началась глобальная реконструкция. Новорижское шоссе сейчас пока вроде бы не доставляет больших проблем автомобилистам, тем не менее там будет реконструкция, которая будет проводиться на протяжении ближайших трех лет, и очень боятся автовладельцы, что проехать там будет практически невозможно. Ну и вообще на многих вылетных трассах будет проводиться реконструкция, какие-то дорожные работы, движение может встать. Без этого никак не обойтись?

Скворцов: В принципе, да. Потому что другого способа никто не придумал. Хотя можно здорово смягчать эти последствия путем так называемой организации дорожного движения. У нас, к сожалению, это направление, оно очень слабо развито, хотя в принципе уже такие начинания есть. Если говорить конкретно об этих автомагистралях, о радиальных подмосковных, то они имеют ярко выраженное так называемое маятниковое движение – с утра в одну сторону доминирует поток, с вечера – в другую. Значит, очевидно, если будут вводиться ограничения, надо делать какие-то мобильные ограждения, чтобы их переделать.

Я могу привести удачный пример организации движения в 90-е годы, если вы помните, Самотечная эстакада. Вот там были пробки, но очень мало. Но там боны пластмассовые передвигались каждый день, специально этим люди занимались. Это одна сторона медали.

Вторая сторона медали – конечно, нам надо как-то стимулировать ускорение работ. Мне больше всего нравится у американцев. У них каждый день подряда, если ты занимаешь полосу движения, ограничиваешь, стоит определенную сумму. Причем, если он не укладывается в указанные сроки, он может вообще закончить контракт с отрицательным сальдо, потому что это значительно существенные такие суммы. И конечно, объезды надо искать как-то. Я просто приведу живой пример. В прошлом году были тоже заторы на Ярославском шоссе, несколько мостов там делали. Там дорога есть, можно свободно проехать, маленький такой значок висит: объезд. Но надо было сделать громадный, он бы срабатывал. Но, к сожалению, не обойтись без этих негативных явлений для автомобилистов. Другого способа нет.

Андреев: Есть конкретные примеры уже по тому, что вы сказали. Например, в Москве шоссе Энтузиастов. Там очень долго что-то делают. Причем, я думаю, что автомобилисты, которые каждый день туда-обратно ездят, они могут наблюдать, как рабочие стоят, сидят, курят...

Скворцов: Это еще хорошо стоят, а бывает – вообще нет их.

Андреев: Бывает, что их просто нет. А тем не менее, вроде бы солдат спит – служба идет, реконструкция продолжается, а результатов не видно.

Скворцов: Здесь нужна просто законодательная инициатива. У меня были мысли, я по этому вопросу в свое время статью писал и сейчас хочу попытаться московскому правительству вот эту идею подкинуть. У нас, к сожалению, очень несовершенный закон о госзакупках, он запрещает такие нормы вводить. А вообще вы представляете, насколько это выгодно. Вот у вас поворачивают на Марины Расковой, там же никого нету, огорожен этот участок, и стоит он, по-моему, неделю, если не больше. Поэтому, очевидно, все-таки здесь надо вот такую инициативу проявить. Я готов и с депутатами в Думе поговорить, потому что это определенную положительную роль играло бы.

Андреев: Дальше. Должен быть какой-то план реконструкции? Потому что у нас обычно бывает, что отремонтировали одну эстакаду, автовладельцы говорят: фу! Выдыхают. И тут же начинается реконструкция за километр или два от нее следующей эстакады. И так вот шоссе стоит на протяжении многих лет, а то и десятилетий.

Скворцов: Здесь сейчас, конечно, планируется работы поинтенсивнее вести. Но я сначала несколько по-другому понял ваш вопрос. Это очень слабое звено. У нас действительно нет комплексного плана реконструкции или, как хотите, развития этих автомагистралей. И тут упирается в целый ряд таких проблем.

### VESTI.RU; 17.03.2012; РОСАВТОДОР'' ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ОКОЛО 300 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

По данным «Росавтодора», только половина российских федеральных автомагистралей соответствуют нормативным требованиям. За прошлый год дорожникам удалось ввести в эксплуатацию лишь 233 километра новых дорог, а еще около полутора тысяч километров подверглись реконструкции. В этом году «Росавтодор» планирует построить около трехсот километров федеральных трасс. Для сравнения в Китае ежегодно вводят в эксплуатацию примерно 30 тысяч километров новых многополосных магистралей. Причем строят их с использованием современных технологий, которые увеличивают срок эксплуатации полотна до 25 лет.

### КОМПАНИЯ; ВАСИЛИЙ ЛЬВОВ; 19.03.2012; МОРСКИЕ УЗЛЫ

РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ ВОЗЛАГАЮТ БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ПОРТОВУЮ ОТРАСЛЬ: ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО УЖЕ К 2015 Г. ГРУЗООБОРОТ В НЕЙ ВОЗРАСТЕТ В 1,5 РАЗА, ДО 770 МЛН Т. ДЛЯ ЭТОГО В НАШИ ПОРТЫ ИНВЕСТИРУЮТ 430 МЛРД РУБ., ИЗ КОТОРЫХ ЛЬВИНУЮ ДОЛЮ (300 МЛРД РУБ.) СОСТАВЯТ ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА.

Портовый бизнес, который без преувеличения можно назвать стратегическим сектором экономики, пока представлен множеством небольших и малопрозрачных компаний с неясными перспективами развития. Крупных игроков на этом рынке – с внятной стратегией, серьезными активами и устойчивыми финансами – можно пересчитать по пальцам одной руки. И их инвестиционные планы выглядят реальнее, чем «планов громадье» от Минтранса и государственных портов.

ЛИДЕРЫ РЫНКА

Несмотря на то что грузооборот портов РФ недавно вышел на объемы, сопоставимые с советскими временами, темпы его прироста оставляют желать лучшего. В 2011 г. грузооборот наших стивидоров, по данным Ассоциации морских торговых портов РФ (АСОП), вырос всего на 1,8%, составив 535,4 млн т. Основной прирост обеспечили порты Балтики и Дальнего Востока. Однако на Балтике перевалка выросла по преимуществу за счет порта Усть-Луга. Но дальнейшее увеличение погрузки в Усть-Луге сейчас под вопросом: «Транснефти» пока так и не удалось погрузить первый танкер с нефтью через нефтепровод «БТС-2» из-за разрушения причальной стенки в порту.

Сейчас на рынке работают более сотни стивидорных компаний, большая часть которых специализируется лишь на отдельных видах грузов. В основном же портовая отрасль России стоит на «трех китах» – это группа «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП), Global Ports и портовый дивизион холдинга UCLH Владимира Лисина. На крупнейшего игрока – группу «НМТП» – приходится без малого 30% всего портового грузооборота. В начале 2011 г. компания сменила собственников: теперь ею владеют группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и государственная «Транснефть».

Одновременно группа добавила в свой портфель Приморский торговый порт (ПТП) на Балтике – крупнейший в РФ порт, специализирующийся на перевалке нефтепродуктов.

С приходом новой команды бизнес компании подвергся существенной диверсификации, что повысило ее устойчивость к изменениям внешней конъюнктуры. Своеобразной «фишкой» НМТП после смены владельцев стала высокая маневренность в выборе грузов, за счет чего группе удается избегать потерь и расти быстрее рынка. Так, она увеличила перевалку нефтепродуктов на рекордные 29,8% при общероссийском росте перевалки лишь на 2,5%. При этом рост контейнерных перевозок составил 27% при среднем по отрасли росте на 20%.

Благодаря росту перевалки высокодоходных грузов компания избежала потерь от длительного эмбарго на экспорт российского зерна и снижения экспорта сырой нефти на 7,8%. Более того, НМТП сохранил грузооборот по данным видам товаров практически на уровне 2010 г., несмотря на не самую удачную конъюнктуру. В результате по итогам 2011 г. компания опередила рынок, показав рост грузооборота на 2,3%, до 157 млн т, а ее финансовые показатели растут существенно быстрее, чем в среднем по отрасли.

Позитивные изменения 2011 г. не остались незамеченными среди клиентов. Директор по логистике и транспорту «Металлоинвеста» Евгений Семин подчеркивает, что с приходом в НМТП нового менеджмента заметно улучшилась внутрипортовая, трубопроводная и железнодорожная инфраструктура, а бизнес-процессы стали более эффективными, нежели ранее. С ним согласен и его коллега из Evraz Павел Лебедев, отметивший возросший уровень сервиса при обработке грузов. «Данный факт мы напрямую связываем с приходом в порт акционера группы «Сумма» и с привлеченной ею к работе команды менеджеров», – говорит Лебедев. «За последний год группа «НМТП» заметно улучшила и продолжает улучшать уровень предоставляемых услуг и обеспечивает нашу компанию платформой для долгосрочного роста», – сказала в свою очередь директор российского подразделения датской Maersk Екатерина Бурцева.

Главные конкуренты НМТП заметно меньше и в основном узкоспециализированы. Так, на портовый дивизион UCLH, включающий в себя ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», «Универсальный перегрузочный комплекс», Туапсинский и Таганрогский порты, приходятся существенно меньшие объемы. В 2011 г. грузооборот компании составил 32 млн т, что соответствует уровню 2010 г. О своих финансовых показателях портовый дивизион холдинга пока не отчитывается. Global Ports, специализирующаяся на перевалке контейнеров и нефтепродуктов, также пока не отчиталась о результатах своей деятельности за прошлый год. Бизнес компании, которая в первом полугодии 2011 г. заявила о росте перевалки контейнеров во всех портах на 71% и увеличении выручки на 57%, до $259,7 млн, слабо диверсифицирован. Впрочем, она может показать по итогам года сильные финансовые результаты благодаря специализации на высокодоходных грузах, грузооборот по которым растет в целом по рынку.

Стоит отметить, что данные компании в лидерах оказались не случайно. Дело здесь не только в величине активов, но и в методах управления, и в отношении к имуществу. Приход частных собственников и необходимость конкурировать за место под солнцем принесли с собой необходимые инвестиции в переоборудование и пресловутую модернизацию. О последней очень любят говорить чиновники самого разного уровня, но занимаются ею почему-то в основном лишь «частники». В результате порты указанных «трех китов» оснащены современным оборудованием и по качеству и скорости обслуживания вполне могут поспорить со своими европейскими коллегами.

АУТСАЙДЕРЫ

Совсем по-другому дело обстоит в портах, все еще находящихся в собственности государства. К примеру, грузооборот порта Ванино в Хабаровском крае (входит в десятку крупнейших в России) в прошлом году снизился, упав ниже 6 млн т, несмотря на рост торговли со странами Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) и довольно привлекательные тарифы.

Результатами деятельности порта недоволен его миноритарий – компания En+ бизнесмена Олега Дерипаски, которая недавно даже обратилась в Росимущество с просьбой переназначить портовое руководство. По мнению En+, заявленная в отчетности порта причина снижения показателей – недостаточная пропускная способность железной дороги – не соответствует действительности, поскольку не препятствует показывать существенный рост грузооборота терминалу СУЭК (ЗАО «Дальтрансуголь»), расположенному недалеко от Ванино. Истинная же причина падения грузооборота, по мнению компании господина Дерипаски, заключается в неэффективном менеджменте.

Среди участников рынка также бытует мнение, что снижение популярности порта обусловлено во многом банальной коррупцией. Хотя официальные тарифы устанавливает государство в лице Федеральной службы по тарифам, фактическая стоимость перевозки через порт оказывается значительно выше, возможно, за счет разнообразных схем с участием аффилированных с чиновниками, но уже частных структур. У последних проблем с отправкой через Ванино никогда не возникает, однако стоимость их услуг такова, что отправить грузы дешевле через другие порты.

Не растет грузооборот и другого государственного порта – ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт», занимающегося перевозкой нефтепродуктов и зерна. Формальное увеличение погрузки на 10% по итогам 2011 г. объясняется лишь эффектом «низкой базы» – в 2010 г. этот показатель достиг своего минимума за 7 лет, несмотря на то, что в целом по отрасли в посткризисные годы наблюдался устойчивый рост. При этом администрация порта не устает просить у государства все новых и новых инвестиций в дополнение к уже вложенным средствам. Так, за последнее десятилетие мощности Махачкалинского порта были существенно расширены за счет бюджета, однако большая их часть так и простаивает без дела.

Теперь же ММТП хочет получить до 2015 г. еще 7,2 млрд руб. на дальнейшую реконструкцию и расширение, хотя его перспективы стать главным перевалочным пунктом на Каспии более чем сомнительны, учитывая высокую конкуренцию и неповоротливость нынешнего руководства в борьбе за новых и даже старых клиентов.

Несмотря на амбициозные планы, пока госпорты делают успехи лишь в освоении госбюджетов, в которых они заинтересованы больше, чем в развитии вверенного им имущества. На этом фоне неудивительно, что государство пытается приватизировать указанные порты с целью вдохнуть в них новую жизнь и с помощью частного собственника повысить их эффективность. Так, порт Махачкалы стоит в плане приватизации на 2011-2013 гг. А вот с приватизацией Ванино и вовсе вышла скандальная история: несмотря на то, что на него претендовали серьезные игроки рынка (тот же UCLH Владимира Лисина), аукцион выиграло никому не известное ООО «Сэлтехстрой», принадлежащее Ивану Микояну, директору московского театра «Балет на льду».

Однако выложить за 73% Ванино заявленные почти 11 млрд руб. малоизвестная фирма не смогла, уплатив отступные в размере более 90 млн руб. задатка, и теперь остается лишь гадать об истинных причинах ее участия в аукционе. Единственным результатом пока остается фактический срыв приватизации порта, что на руку его действующей администрации, отчаянно сопротивляющейся допуску частных собственников к управлению.

ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

Планы государства по развитию отрасли поражают своим размахом. Так, грузооборот строящегося на Балтике порта Усть-Луга к 2020 г., по замыслам партнеров, должен будет достичь 180 млн т, превысив сегодняшние показатели НМТП. Ожидается, что через него пойдет перевалка угля, серы, металла, контейнеров, а также нефти и нефтепродуктов.

Однако пока объемы перевалки в строящемся порту невелики: в 2011 г. его грузооборот составил 22,7 млн т.

Стратегия развития отрасли предполагает строительство еще одного гигантского сухогрузного порта Тамань, который построят в дополнение к Новороссийскому порту. Его объем перевалки к 2020 г. должен достичь 100 млн т, а к инвестициям в него хотят привлечь чуть ли не весь заинтересованный крупный частный капитал: поучаствовать в проекте планируют «Еврохим», «Металлоинвест», ОЗК, «Базовый элемент», СУЭК, Национальная контейнерная компания, Global Ports и UCL Holding. Однако пока грузооборот порта стремится к нулю: по итогам 2011 г. он составил всего 1,2 млн тонн.

Уже упомянутый выше Махачкалинский порт вынашивает грандиозные планы насчет того, чтобы стать, по выражению его руководителя Ахмеда Гаджиева, «форпостом России на Каспии». Так, менеджмент ММТП намеревается загрузить свои нефтеналивные мощности нефтью из сопредельных государств (в частности из Казахстана), а также каспийской нефтью ЛУКОЙЛа, и даже начал поставлять ее с месторождения им. Корчагина.

Однако едва ли этим задумкам суждено сбыться. Пока вся казахстанская нефть успешно уходит по нефтепроводу Баку – Тбилиси – Джейхан в обход России, и даже если этих мощностей станет не хватать, Казахстан имеет другие планы и в своей стратегии порт Махачкалы не учитывает. ЛУКОЙЛ же едва ли станет поставлять всю свою каспийскую добычу через ММТП – в дальнейшем компания намечает построить инфраструктуру, чтобы направлять эту нефть в нефтепровод Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), где она владеет долей.Планы частных стивидоров несколько скромнее, зато куда более реалистичны. Так, Global Ports в начале 2011 г. обещала потратить на расширение мощностей $90 млн. На эти деньги компания намеревалась увеличить мощности «Петролеспорта» с 1 млн т до 2,3 млн TEU в год, а по итогам первого полугодия 2011 г. отчиталась об инвестициях в $49,1 млн.

В свою очередь НМТП к 2015 г. хочет увеличить совокупный объем мощностей на 9,3% по сравнению с 2010 г., до 247 млн т. Но при этом, несмотря на тяжелую долговую нагрузку, за 9 месяцев 2011 г. НМТП увеличил объемы финансирования своей инвестпрограммы до $87,5 млн против $80,6 млн в 2010 г., завершив строительство мазутного терминала мощностью 4 млн т в год на паритетных началах с нефтетрейдером Gunvor и бункеровочного комплекса в Приморске.

В планах компании также реконструкция нефтеналивного терминала «Шесхарис», за счет чего предполагается увеличить его пропускную способность на 15 млн т (до 65 млн т), расширение зернового терминала ОАО «НЗТ» на 2 млн т/год, а также наращивание пропускной способности контейнерного терминала в Балтийске до 400 000 TEU в год.

Новая команда НМТП совместно с международными консультантами подготовила и озвучила план развития до 2020 г., целями которого заявлены дальнейшая диверсификация деятельности, акцент на высокодоходные грузы и создание добавленной стоимости по всей цепочке услуг. Кроме того, группа намерена наращивать свои мощности, чтобы воспользоваться ростом грузооборота в целом по отрасли, а там, где рост рынка невозможен (например, по нефтепродуктам), планирует переманить клиентов у конкурирующих прибалтийских и украинских портов. В результате компания должна не только сохранить текущие лидерские позиции в России, но и стать заметным игроком на международной арене. Всего до 2020 г. в развитие порта будет инвестировано более $1 млрд.

После опубликования стратегии развития капитализация НМТП выросла на $120 млн.

В итоге инвестиционные планы крупных частных стивидорных компаний могут оказаться более реалистичными, чем грандиозные проекты государства, существующие пока лишь на бумаге. К тому же практика показывает, что пока частный капитал оказывается на порядок эффективнее госуправления, при котором назначенные менеджеры больше озабочены вопросами личного обогащения и освоения бюджетов, нежели развитием портовой инфраструктуры. Это понимают и в правительстве, взяв курс на продажу пакетов акций пока еще государственных портов. Основной задачей при этом является не столько пополнение бюджета, сколько повышение конкурентоспособности. Об этом, в частности, говорил в одной из своих программных статей премьер-министр РФ Владимир Путин.

Таким образом, как бы парадоксально это ни звучало, только дальнейшая приватизация российских портов сможет помочь достичь поставленных правительством задач по росту грузооборота, ведь только компании, заинтересованные в дальнейшем росте и повышении эффективности собственного бизнеса, могут стать настоящими «точками роста» портовой отрасли.

СКОЛЬКО ОБРАБОТАЛИ?

Грузооборот морских портов России за 2011 год увеличился на 1,8% по сравнению с 2010-м и составил 535,4 млн т. По данным Ассоциация морских торговых портов, объем перевалки сухогрузов составил 234,4 млн т (+10,8%), наливных грузов – 301,0 млн т (-4,3%), экспортных грузов – 408,5 млн т (+1,1%), импортных грузов – 44,6 млн т (+13,4%), транзитных – 49,4 млн т (+7,3%), каботажных – 32,8 млн т (-10,1%).

### REGIONS.RU; 16.03.2012; НАД БАЛТИКОЙ НАВИСЛА ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ УГРОЗА

Строительство крупнейшего на Балтике порта Усть-Луга из-за действий чиновников и строителей стало напрямую угрожать безопасности акватории Балтийского моря, экология которого и без того находится в плачевном состоянии. Минтранс и другие причастные ведомства готовятся к возможным разливам нефти при загрузке первого танкера из нефтепровода БТС-2. Проблема не афишируется, но, похоже, над Балтикой нависла угроза тяжелейшей экологической катастрофы.

Экологическая обстановка в регионе Балтийского моря характеризуется защитниками окружающей среды как крайне неблагоприятная. Ученые фиксируют избыточную концентрацию азота и фосфора, поступающего с прибрежных удобряемых полей, «тяжелых металлов» – ртути, свинца, меди, цинка, кобальта, никеля, которые скапливаются здесь в том числе из-за не очень активного водообмена. При этом одной из основных проблем является загрязнение воды нефтью, которая попадает в море с различными сточными водами, а также в результате аварийных разливов нефти.

Компания Nord Stream прежде чем построить газопровод на Балтике, потратила на экологические исследования и планирование более 100 миллионов, провела на эту тему 12 международных консультаций с представителями государственных органов заинтересованных стран. Однако теперь в регионе появился новый источник экологической угрозы – строящийся нефтеналивной терминал в порту Усть-Луга.

Россия рассчитывала ввести в строй Балтийскую трубопроводную систему – 2, построенную для экспорта нефти в Европу в обход Белоруссии, в 2011 году. Первая торжественная отгрузка нефти на танкер дедвейтом 150.000 тонн была запланирована на конец года, но уже летом обнаружилась неожиданная проблема. Причальные стенки нефтеналивного терминала были построены Невской трубопроводной компанией (НТК) и «Роснефтьбункером» – компаниями, принадлежащими совладельцу нефтетрейдера Gunvor миллиардеру Геннадию Тимченко, стали расходиться, а из образовавшихся провалов начал высыпаться песок.

Компании пытались решить проблему, залатав разломы, но скрепляющие их шпунты расходились и песок снова вымывался. Ближе к открытию терминалов к решению проблемы подключился вице-премьер Игорь Сечин. И тут выяснилось, что у компаний, строящих причал, нет проектной документации и других необходимых разрешений.

Отсутствие документов «не позволяет оценить достаточность проводимых мероприятий по ремонту и исключить аналогичные ситуации при эксплуатации в будущем», – написал в письме к Сечину руководитель Ростехнадзора Николай Кутьин 18 ноября. Проблемы росли как снежный ком: «Росморпорт», занимающийся дноуглубительными работами, необходимыми для захода в порт судов большого дедвейта, не мог продолжать работы, пока причальная стенка не будет восстановлена.

Тогда же глава Ростехнадзора предупредил Сечина, что разрушение нижнего строения причальной стенки может привести к аварии с «тяжелыми экономическими и экологическими последствиями». В письме Сечину Кутьин поставил экономические последствия на первое место. В то же время эксперты утверждают, что серьезного экономического ущерба из-за переноса сроков запуска БТС-2 российская экономика не понесет, поскольку в стране сохраняется профицит трубопроводных мощностей для перевалки нефти. Экологическому ущербу в письме уделено мало внимания, однако чиновники понимают всю серьезность нависшей над регионом угрозы.

В письме замминистра транспорта России Виктора Олерского проблема была названа прямым текстом: портовым властям поручено провести мероприятия «направленные на обеспечение безопасности морской среды, в том числе в части предотвращения и ликвидации аварийных разливов нефти». Они должны проверить готовность служб и оборудования к ликвидации разливов нефти (ЛРН) и обеспечить контроль их готовности «перед началом погрузки каждого танкера».

В начале января Олерский доложил в правительство, что «возможно использование северного проходного канала для движения танкера дедвейтом 150 тыс. тонн «при соблюдении мер безопасности, определенных капитаном морского порта». Таким образом, для ускорения запуска государственно важного проекта власти были уже готовы пустить танкер в порт с рушащимися причалами, окружив его при этом судами в боевой готовности на случай экологической катастрофы.

Страшно представить, что произойдет, если Минтранс и Ростехнадзор все-таки допустят эксплуатацию неисправного причала, который может рухнуть в любое время. Как следует из документов, причина расхождения причальной стенки до сих пор непонятна строителям. А значит, разойтись она может в любой момент, в том числе во время налива нефти, то есть нельзя исключать риск разрушения причала и разлива многих тысяч тонн нефти в акваторию Финского залива. Еще более рискованно пускать наполненный нефтью танкер по недостаточно углубленному проходному каналу – затонувший танкер дедвейтом 150 тыс. тонн грозит масштабной экологической катастрофой, сравнимой с крупнейшими мировыми инцидентами. Огромный ущерб может быть нанесен флоре и фауне Финского залива – подобные катастрофы приводят к гибели многих тысяч птиц, рыб и моллюсков.

По словам экологов даже без Усть Луги, самая значимая проблема Балтики – загрязнение воды нефтью. С различными стоками в акваторию ежегодно попадают тысячи тонн нефти. Пленка нефти, которая покрывает поверхность водного зеркала, не пропускает кислород вглубь. Так же на поверхности воды накапливаются токсичные вещества, вредные для живых организмов. Аварийные разливы нефти в большинстве случаев происходят в прибрежных и шельфовых зонах, наиболее продуктивных и в то же время уязвимых районах моря.

Учитывая масштабы разрушений, компании не стали рисковать и предпочли отложить даже торжественную первую отгрузку танкера на более поздние сроки. Но работы по восстановлению причальной стенки далеки от окончания, свидетельствует письмо Кутьина Сечину от 29 февраля. На комплексе наливных грузов в МТП Усть-Луга «ведется работа по исправлению нарушений» со сроком исполнения до 24 марта, говорится в документе. Продолжается проектирование верхних строений причалов 4 и 5 для БТС-2. Кроме того, провалы появились и на причальной стенке комплекса по перевалке и фракционированию газового стабильного конденсата мощностью 6 млн т, который принадлежит Новатэку.

Для того, чтобы предотвратить угрозу катастрофы по всем правилам, то есть установить причину разломов, заново спроектировать и отремонтировать причалы по новому проекту, провести независимую экспертизу с участием международных экспертов и, возможно, и общественные слушания, необходимо время. Но долгая отсрочка запуска проекта БТС-2, о скором начале эксплуатации которого было объявлено официально, несет большие репутационные риски и денежные потери для участников проекта.

Но это еще полбеды: чиновникам, потакавшим частным компаниям с серьезным административным ресурсом и позволившим им строить стратегически важный объект без необходимых документов, придется вынести свои действия на суд не только российской, но и мировой общественности, а возможно и отвечать за них в судебном порядке. Для начала же необходимо признать всю серьезность положения: замалчивать проблему, которая ставит под угрозу безопасность целого региона, было бы просто преступно.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ ПРИНЯТИЕ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПАКЕТА ПОПРАВОК В КВВТ 23 МАРТА 2012 ГОДА – ОЛЕРСКИЙ

Министерство транспорта России ожидает принятие во втором чтении пакета поправок в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), направленных на изменение системы управления на внутреннем водном транспорте (ВВТ), 23 марта 2012 года. Как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом сообщил в пятницу в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. «Профильным комитетом Госдумы практически все предложенные Минтрансом поправки приняты, это касается страхования и системы управления безопасностью, – сказал он. – Поэтому заключительная, надеюсь, что заключительная, встреча с профильным комитетом состоится в понедельник. Затем поправки пойдут в государственно-правовое управление (ГПУ) президента и дальше на второе чтение». Таким образом, по мнению Олерского, новое законодательство вступит в силу к началу летней навигации 2012 года.

«В большей мере все нормативно-правовые акты во исполнение этого законопроекта практически готовы. Речь не только о КВВТ, но и о 294-м Приказе, изменениях в КоАП и другие законодательные акты», – добавил замминистра.

Напомним, законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств)» был принят в первом чтении Госдумой России 7 февраля 2012 года.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; ПЕРЕЧЕНЬ РЕЧНЫХ ПОРТОВ ДЛЯ ЗАХОДА ИНОСТРАННЫХ ЯХТ МИНТРАНС РФ ВЫПУСТИТ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ 2012 ГОДА

До конца апреля 2012 года Министерство транспорта Российской Федерации примет документы, утверждающие перечень речных портов, в которые смогут заходить прогулочные и спортивные суда под иностранным флагом, а также Правила плавания для таких судов по Внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом сообщил в пятницу в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

Как сообщало ИАА «ПортНьюс» ранее, в соответствие с поправкой к статье 23 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ) Российской Федерации, принятой Госдумой в прошлом году, предусмотрено открытие ВВП для захода прогулочных и спортивных судов под иностранным флагом без выпуска отдельных постановлений правительства Российской Федерации по каждому такому судну, как это делалось ранее.

«Скоро очередная навигация, к ней мы будем иметь все документы для захода спортивных и прогулочных судов на ВВП. – сказал Олерский. – Считаем, что это повысит привлекательность наших ВВП, однако чтобы увидеть результат, думаю, должно пройти пару лет».

Чиновник добавил, что достигнута договоренность с руководителем ФТС Андреем Бельяниновым о своевременном информировании приграничных таможенных постов о возможном заходе в навигацию 2012 года на российские реки иностранных яхт.

### PORTNEWS.RU; 16.03.2012; В РОССИЙСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ РЕЕСТРЕ СУДОВ С НАЧАЛА 2012 ГОДА ЗАРЕГИСТРИРОВАНО 51 СУДНО (СПИСОК)

В Российском международном реестре судов с начала 2012 года по состоянию на 15 марта 2012 года зарегистрировано 51 судно. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», такие данные в ходе расширенного заседания совета Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) привел заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. В частности, 11 судов зарегистрированы в Санкт-Петербурге и Таганроге, из них 1 судно – 2012 года постройки, остальные – не старше 1990 года постройки.

Перерегистрировались из других флагов 27 судов (Мальта, Сьерра Леоне, Сент-Китс и Невис), из них самое старое судно – 1997 года постройки, самое молодое – 2012 года постройки (предыдущая регистрация – Мальта).

Перерегистрировались из других реестров российского флага – 24 судна, из которых самое старое – 1990 года постройки, самое молодое – 2011 года постройки.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОНЯТИЯ МАЛОМЕРНОГО СУДНА БУДЕТ РАССМОТРЕН ГОСДУМОЙ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ 21 МАРТА 2012 ГОДА

Законопроект «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» будет рассмотрен Госдумой во втором чтении 21 марта 2012 года. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом сообщил в пятницу в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. Законопроект дает однозначное определение понятию «маломерное судно», его статусу, а также разделяет контроль органов исполнительной власти за такими судами.

Олерский пояснил, что под маломерным судном поднимется судно длиной менее 20 м. Регистрация маломерного судна в Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) России быдет возможна только в том случае, если судно не осуществляет коммерческую деятельность, является прогулочным или спортивным. «То есть, если, независимо от длины, есть коммерция, например, рыбопромысловое судно, то его регистрация возможна только в одном из государственных реестров судов», – сказал чиновник. Он добавил, что после принятия данного закона перерегистрировать в государственные реестры (которые ведут структуры, подведомственные Минтрансу России), по его оценке, предстоит несколько тыс. единиц флота.

Напомним, законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» был принят Госдумой России 1 ноября 2011 года.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; РАБОТУ НАД ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ ПОСТАНОВЛЕНИЯМИ ДЛЯ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В I ПОЛУГОДИИ 2012 ГОДА

Министерство транспорта России рассчитывает к середине лета 2012 года завершить работу над обязательными постановлениями по всем морским портам. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом сообщил в пятницу в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. «Большая часть обязательных постановлений по портам нами подготовлена и находится на оформлении в департаменте правового обеспечения Минтранса. Думаю, что в первую половину года Минтранс примет все обязательные постановления», – сказал чиновник.

Как уточнил капитан Большого порта Санкт-Петербург Петр Паринов, в частности, Обязательные постановления по Большому порту Санкт-Петербург были опубликованы в Российской газете и в ступили в силу 27 февраля 2012 года.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; О ПАКЕТЕ ПОПРАВОК В ЗАКОН О МОРСКИХ ПОРТАХ – ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ВИКТОР ОЛЕРСКИЙ

- Мы перешли в активную стадию работы над новым пакетом поправок в закон о морских портах. В пакет включены много революционных поправок, в первую очередь, в части земельных и имущественных отношений. Это тяжелый законопроект, и сейчас с новой силой им занялись.

После Нового года мы отправили проект поправок на согласование в иные федеральные органы исполнительной власти, ожидая существенных замечаний. Замечания нами были получены, потом потребовался некий период их внутренний отработки и осмысления.

На данный момент мы провели согласительные совещания, сняли те замечания, которые легко снимались и которые существовали из-за непонимания сути вопроса. Теперь уже точечно прорабатываем законопроект с заместителями министров курирующих отраслей. В частности, на днях я встречался с заместителем министра экономического развития. Надо сказать, что все имущественные вопросы в части поправок к закону о портах мы с ним сняли, либо он дал нам добрые советы как правильно сконфигурировать поправки.

### PORTNEWS.RU; 17.03.2012; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЯ О ГОСУДАРСТВЕННОМ ПОРТОВОМ КОНТРОЛЕ НА ВВП РОССИИ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) подготовило проект Положение о государственном портовом контроле, которое должно стать основным руководством для выполнения осмотра судов внутреннего и смешанного река-море плавания в государственных бассейновых управления на внутренних водных путях (ВВП) России. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом сообщил в пятницу в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель руководителя агентства Юрий Костин. Документ подготовлен для организации функций государственного портового контроля в Администрациях речных бассейнов (АРБ), в которых планирует создание инспекции государственного портового контроля.

Положение устанавливает порядок, периодичность и потребность в проведении инспекций судов, а также требования, предъявляемые к инспекторам государственного портового контроля (ГПК).

Костин пояснил, что суда для инспектирования запланировано выбирать в зависимости от профиля риска судна, рассчитываемого на ежедневной основе. Под риском понимается вероятностная оценка возможности нарушения судном требований в области безопасности судоходства и защиты окружающей среды от загрязнения. Осмотр судов инспекторами ГПК будет осуществляться на основании планового задания, выданного капитанами государственных речных бассейнов. Такие задания выдаются на основании профиля риска судна, определяемого информационной системой. Профиль риска судна определяется по следующим параметрам: тип судна, класс судна, возраст судна, количество несоответствия при предыдущих проверках, количество задержаний, либо отсутствие данных на проверку судна в информационных системах ГПК. Переоценка будет производиться после каждого осмотра судна.

На основании определенного профиля риска все суда в информационной системе будут отнесены к категориям особого, стандартного или малого риска. Периодичность осмотра судов планируется установить: для судов высокой степени риска по истечению двух месяцев со дня предыдущего осмотра, для судов стандартного риска – через 4 мес., для судов малого риска – через 12 мес. По категориям осмотр будет подразделяться на плановый и внеплановый. Внеплановый осмотр будет производиться вследствие исключительного или неожиданного фактора, либо для контроля устранения несоответствия, выявленного при предыдущем осмотре. Плановый осмотр будет проводиться через интервал времени, определяемый профилем риска судов.

Типы осмотров планируется подразделять на первоначальный осмотр и расширенный. Расширенный осмотр судна производится в случае не соответствия свидетельств, документов и дипломов требованиям, применимым в Российской Федерации. Также расширенному осмотру подлежат суда в случаях, если несоответствия, определенные в ходе предыдущего осмотра судна не устранены. Расширенный осмотр также возможен при наличие дефектов корпуса или судовых конструкций судна, которые могут поставить под угрозу конструктивную целостность судна или его водонепроницаемость. К расширенному осмотру судна ведет наличие информации, что капитан судна или его экипаж не знакомы с основными мероприятиями по соблюдению безопасности или предупреждения загрязнения окружающее среды или информации о том, что такие мероприятия не проводятся.

По результатам осмотра судна должностное лицо будет обязано выдать капитану судна акт осмотра судна, содержащий в себе результаты инспекции и подробности действий, предпринятых должностным лицом, а также подробные корректирующие действия, которые надлежит принять капитану или судовладельцу. Результаты осмотра судна направляются должностным лицом в информационную систему. В случае несоответствия, предоставляющего явную угрозу безопасности плавания, здоровью людей или окружающей среде, инспектор портового контроля извещает о результатах осмотра капитана речного бассейна, который принимает решении о задержании судна или приостановлении операций.

Капитан речного бассейна должен обеспечить, чтобы любые подтвержденные либо вскрытые в ходе инспекции несоответствия были устранены. В этих целях на основании заявки капитана или судовладельца об устранении замечаний инспекторами производится внеплановая проверка.

«Главная цель проводимых реорганизаций, это обеспечение безопасности судоходства, создания условий для стабильной и качественной работой организаций морского и речного транспорта, являющейся неотделимым звеном транспортной системы страны», – подчеркнул Юрий Костин.

Он напомнил, что работа по реорганизации государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства начата в этом году. Их реорганизация обусловлена необходимостью повышения уровня безопасности судоходства на ВВП России. Основа для реорганизации заложена в проекте федерального закона «О внесении изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации» находящемся в настоящее время на рассмотрении в Госдуме. Он предполагает, в частности, внесение изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), которые направлены на создание отвечающей современным требованиям нормативно-правой базы для обеспечения безопасности судоходства на ВВП, совершенствования системы государственного управления ВВТ, а также на повышение эффективности контрольно-надзорных мероприятий.

Законопроектом предусмотрено преобразование существующих ГБУВПиС в Администрации речных бассейнов (АРБ), закрепление за АРБ функций, которые в действующей редакции КВВТ закреплены за бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте, передача АРБ ряда функций, осуществляемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, таких как государственная регистрация судов в российских судовых реестрах и реестре арендованных судов. И, наверное, самое главное – это наделение АРБ функцией государственного портового контроля на ВВП России.

### PORTNEWS.RU; 16.03.2012; ВЗОР НА НАДЗОР

Ространснадзор планирует сократить штатную численность более чем на четверть в течение трех лет. При этом количество выявленных Госморречнадзором нарушений за 2011 год выросло на те же 25%. Чтобы как-то компенсировать сокращение штатов при росте нарушений, ведомство предлагает ряд мер, в том числе весьма экзотических – наподобие возложения функций надзора на частные пароходства.

Лучше меньше, да лучше?

Одной из идей уходящего президентства Дмитрия Медведева было сокращение численности госслужащих. Их количество в государственных структурах должно было снизиться не менее, чем на 20%. Соответствующий указ был подписан 31 декабря 2010 года. В соответствии с ним, Ространснадзор запланировал снижение штатной численности на 25,7% в течение трех лет. Первый этап сокращения штатной численности Ространснадзора был проведен в 2011 году. В его рамках было сокращено 379 единиц штата, из которых 85 пришлось на Госморречнадзор.

Между тем, в ходе состоявшейся накануне Коллегии Ространснадзора была приведена статистика нарушений на водном транспорте за 2011 год. В соответствии с ней, количество выявленных нарушений выросло на 25% в сравнении с показателем 2010 года – до 21 тыс. нарушений, в 2850 случаях приостанавливалось движение судов (рост на 24%), в 1,3 раза увеличилось количество лиц, привлеченных к административной ответственности.

Количество транспортных происшествий на морском и внутреннем водном транспорте (ВВТ) не снижается (55 происшествий в 2011 году против 57 в 2010 году), а тяжесть их последствий увеличилась. Количество погибших в результате таких аварий в прошлом году составило 177 человек.

По итогам расследований аварий, получено подтверждение выводам многолетней отечественной статистики о том, что в 93% аварийных случаев на ВВТ и в 83% в морских районах их причиной является «человеческий фактор». Тяжелые аварии стали возможными в результате игнорирования судовладельцами и капитанами судов требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства при планировании, подготовке и осуществлении рейсов, буксировок и т.п., низкой квалификации членов экипажей судов, их неподготовленности к плаваниям в сложных условиях.

При этом общая сумма штрафов составила всего 10,3 млн руб.

Профилактикой сыт не будешь

Понятно, что государству в условиях нестабильности в мировой экономике экономически невыгодно содержать значительный штат сотрудников при том, что финансовая отдача от их деятельности для бюджета столь незначительна. Однако трагедия с «Булгарией», а затем с «Кольской» показали, что экономить на безопасности нельзя. По представлению Госморречнадзора министерством транспорта внесен на рассмотрение проект постановления правительства России, предусматривающий увеличение центрального аппарата управления Госморречнадзора на 15 ед. и возврат 75 ед. штата, сокращенных в 2011 году. Кроме того, предполагается сократить количество территориальных органов Госморречнадзора с 93 до 35 ед.

Ространснадзор предлагает и более экзотические меры борьбы с нарушениями, такие как фактическое переложение надзорных функций на крупнейшие пароходства, которые бы следили за участниками рынка и докладывали о нарушениях «куда следует». Однако это предложение представляется попыткой переложить работу государства на бизнес, не говоря уже о других аспектах такого подхода.

Точно также очевидно, что бесконечно «играть» численностью сотрудников надзорных органов бессмысленно, так как слишком большое их количество ложится бременем на бюджет, создает излишнюю бюрократию. С другой стороны, малое количество инспекторов вряд ли справится с валом нарушений на водном транспорте. В связи с этим напрашивается вывод о необходимости, параллельно с сокращением штата инспекторов, существенно увеличить размер штрафов, дабы нарушать стало невыгодно и слишком рискованно, а также повысить эффективность работы надзорных органов за счет роста их квалификации, обеспеченности современными судами и оборудованием. Кроме того, необходимо совершенствовать и саму систему управления на ВВТ.

Соответствующие изменения в законодательство уже подготовлены министерством транспорта. Так, в августе 2011 года был подготовлен и осенью 2011 года от имени правительства России внесен на рассмотрение Госдумы законопроект, меняющий систему управления на ВВТ.

Пакет поправок в ряд законодательных актов, меняющий систему государственного управления на внутреннем водном транспорте, включает в себя поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), в закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (№ 294-ФЗ) и в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП).

Поправки в КоАП предусматривают рост штрафов за работу без лицензии для физических лиц с 5 тыс. руб. до 100 тыс. руб., для юридических лиц – с 40 тыс. руб. до 400-500 тыс. руб. Изменения, предложенные Минтрансом в 294-ФЗ, дают возможность инспекторам посещать суда для проведения проверок с последующим уведомлением органов прокуратуры (без предварительного). Вместе с тем, предусмотрен ряд мер, который позволит снизить количество инспекционных проверок судов до оптимального (через систему информационного обеспечения). К началу летней навигации планируется полностью ввести в эксплуатацию систему «МоРе».

Самое большое количество поправок Минтранс планирует внести в КВВТ. В частности, планируется создать институт портового контроля при Администрациях речных бассейнов, ввести обязательное наличие у судовладельцев Системы управления безопасностью (СУБ), а также сделать обязательным регистрацию бербоутных контрактов (договора аренды судов).

Что касается повышения квалификации сотрудников надзорных органов, то в 2011 году была повышена квалификация 368 работников ведомства. В части технологического обеспечения в 2011 году была закуплена компьютерная техника и программные продукты на сумму 150 млн руб. В части обновления служебного флота в прошлом году было закуплено 8 патрульных судов на сумму 168,3 млн руб., а в рамках комплексной программы в 2012 и 2013 годах планируется приобретение новых судов на общую сумму 298,8 млн руб.

Тем не менее, по-прежнему не решены вопросы низкой средней оплаты труда сотрудников ведомства и их обеспеченности служебным автотранспортом, униформой и др. необходимыми вещами и средствами.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 19.03.2012; «АЭРОФЛОТ» ЗАМАНИВАЕТ ЛЕТЧИКОВ

«Аэрофлот» готов выплачивать крупные стимулирующие бонусы вновь принятым на работу пилотам воздушных судов Airbus A320, А330 и новых российских SSJ-100, а также премировать за посреднические услуги при привлечении пилотов. Эксперты опасаются, что в конечном счете такая практика может обернуться увеличением расходов для всех авиакомпаний на оплату труда пилотов и привести к очередному подорожанию билетов.

Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев подписал 11 марта приказ о выплате бонусов (копия документа есть в распоряжении «Известий»). Материальная помощь при приеме на работу действующих командиров воздушных судов А330 и А320 может составлять до 400 тыс. рублей единовременно. При этом перевозчик готов брать на себя компенсацию расходов летчиков, связанных с досрочным прекращением трудовых договоров на прежнем месте работы.

Рассчитывать на премию в размере 200 тыс. рублей сможет и любой работник «Аэрофлота», который приведет в компанию командира А320 с действующим допуском к полетам.

Бонусная система, направленная на привлечение летчиков, действовала в «Аэрофлоте» и раньше, пояснил «Известиям» летный директор компании Игорь Чалик. Она доказала свою эффективность, посчитали в авиакомпании и издали новый приказ, который, по словам Чалика, модернизирует и улучшает систему поощрений. Например, компания ввела премию в размере 150 тыс. рублей пилоту учебно-летного отряда при заключении ученического договора на переподготовку на самолеты А320, А330, а также на Sukhoi Super Jet-100, которые начали поступать в компанию с лета прошлого года.

Потребности «Аэрофлота» в пилотах для всех типов воздушных судов оцениваются в 200-250 человек ежегодно, уточнил Игорь Чалик. Для них создаются комфортные условия, включающие в себя, в частности, субсидирование процентной ставки по ипотечным кредитам, предоставление общежития, льготные авиабилеты и многие другие нематериальные бонусы. Для пилотов из регионов создается индивидуальный график полетов, привязанный к месту их постоянного проживания.

Агрессивно наращивающий парк воздушных судов крупнейший авиаперевозчик уже не первый год ощущает острый дефицит летных экипажей на фоне практически полного отсутствия свободных кадров на рынке труда. Открытие собственной авиашколы, переобучение техников и штурманов на пилотов, предложение студентам технических авиационных вузов пройти обучение на пилотов, демонстративно высокие заработные платы – все эти меры пока не дают достаточного результата.

Руководство компании уже не первый год занимается лоббированием в госструктурах решения о «разблокировке» ст. 56 Воздушного кодекса РФ, запрещающей работу в российских авиакомпаниях иностранным пилотам. Однако пока Минтранс не решается согласиться на этот серьезный шаг, последствия которого для отрасли просчитать непросто. В частности, есть опасения, что в Россию могут массово направиться низкоквалифицированные пилоты, не имеющие высоких зарплатных ожиданий.

Опрошенные «Известиями» эксперты говорят о приближении крайне нежелательного для отрасли очередного витка схватки за пилотов среди российских авиакомпаний.

- Если «Аэрофлот» идет по пути выплаты бонусов вновь принятым пилотам, то это говорит о том, что ситуация с дефицитом летных кадров дошла до критической черты. Причем не только в «Аэрофлоте», но уже и в целом по отрасли, – считает главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий, – Решения о подобных премиях совершенно очевидно ведут к общему росту расходов авиакомпаний, что может сказаться на стоимости билетов.

С другой стороны, бонусы не смогут оказать решающего значения на переход в другую компанию пилотов, которые уже и так являются достаточно обеспеченными людьми, убежден эксперт. Кроме денег, существует еще много значимых нематериальных факторов, включая психологический микроклимат в коллективе, местожительство, график работы и так далее.

Высокими разовыми премиальными «Аэрофлота» могут заинтересоваться в первую очередь пилоты базирующейся в Домодедово авиакомпании «Сибирь», также эксплуатирующей самолеты А320. Официальные представители компании оказались недоступны для комментариев. Источник в компании, пожелавший остаться неназванным, признал, что новый виток кадровой войны может привести к необходимости повышения летчикам заработной платы.

Главный конкурент «Аэрофлота» – авиакомпания «Трансаэро» – самолеты Airbus на сегодня не эксплуатирует, соответственно, этого перевозчика инициативы «Аэрофлота» по переманиванию летных специалистов пока не затронут.

### REGNUM; 16.03.2012; В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ ПОЯВИТСЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ АВИАГРУППА НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ

На аэродромах арктического побережья России будут размещены дополнительные воздушные суда в целях экстренного реагирования на возникающие чрезвычайные ситуации в этом регионе. Общее количество судов составит 18 единиц, однако, пока не известно, когда именно начнется их размещение.

Это первый шаг в реализации комплексной системы мер обеспечения безопасности в Российской Арктике, заявленной на Арктическом форуме в Архангельске в сентябре 2011 года. Как сообщало ИА REGNUM, развитие сил и средств МЧС в Арктике планируется на базе десяти комплексных аварийно-спасательных центров. Они будут созданы в Мурманске, Архангельске, Нарьян-Маре, Воркуте, Надыме, Дудинке, Тикси, Певеке, бухте Провидения и Анадыре.

К настоящему моменту Росавиация определила потребность в увеличении численности воздушных судов в регионе для поиска и спасения людей, а также зоны их размещения. Так, на аэродромах арктической зоны, в том числе Мурманска, Новой Земли, острова Диксон и мыса Шмидта, планируется дополнительно разместить десять вертолетов (Ми-8 или Ка-27) и восемь самолетов (Ил-76, Ан-26, Ан-74).