**23 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.23; МЕДВЕДЕВ В КАЛИНИНГРАДЕ ПОСЕТИТ ЯНТАРНЫЙ КОМБИНАТ И ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ О РАЗВИТИИ РЕГИОНА

Премьер-министр России Дмитрий Медведев проведет вторник в Калининградской области. В его планах - провести совещание о развитии региона, осмотреть аэропорт и янтарный комбинат. Сопровождать Медведева будет половина членов правительства.

Как сообщила пресс-служба кабинета министров, Медведев проведет заседание Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Калининградской области. «Участники заседания обсудят реализацию государственной программы «Социально-экономическое развитие Калининградской области», а также вопросы энергообеспечения области». На совещание приглашены вице-премьер Виталий Мутко, министр экономического развития Максим Орешкин, министр просвещения Ольга Васильева, **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, министр спорта Павел Колобков, министр науки и высшего образования Михаил Котюков, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр культуры Владимир Мединский, министр энергетики Александр Новак, министр сельского хозяйства Дмитрий Патрушев, министр здравоохранения Вероника Скворцова, министр труда и социальной защиты Максим Топилин, министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, руководители ведомств, главы предприятий.

Программа развития Калининградской области рассчитана до 2020 года, на ее финансирование должно быть в целом выделено из бюджета 3,4 млрд рублей. Цель программы - обеспечение устойчивого социально-экономического развития Калининградской области. Для этого предусмотрены создание опорной инфраструктуры области, содействие созданию и поддержанию производства на территории региона, сохранению и увеличению числа рабочих мест; развитие новых конкурентоспособных секторов экономики, повышение уровня и качества жизни населения, развитие туризма и повышение мобильности населения.

В пресс-службе отметили, что Медведев во время рабочей поездки осмотрит международный аэропорт Храброво. Этот аэропорт, открытый в октябре 1945 года, прошел обновление к чемпионату мира по футболу 2018 года. У него увеличена пропускная способность и повышена безопасности полетов, увеличен объем пассажиропотока. Сейчас Храброво ждет завершения конкурса «Великие имена России» по выбору названий для крупнейших российских аэропортов, когда имена выдающихся людей страны, которые выберут россияне, дополнят официальные наименования аэропортов.

Предполагается, что премьер-министр заедет и на Калининградский янтарный комбинат. Прибалтийский самоцвет известен по всему миру, поэтому Калининград считается янтарной столицей. В этом городе был построен крупнейший в мире янтарный завод - Калининградский янтарный комбинат. В 1947 году завод построили на месте крупнейшего янтарного месторождения, он находится в ведении Министерства финансов РФ.

Ожидается, что в Калининграде пройдет встреча Медведева с губернатором региона Антоном Алихановым.

<https://tass.ru/ekonomika/5706166>

### ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2018.10.23; МИНФИН СМОЖЕТ САМ РАСПРЕДЕЛЯТЬ СОТНИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА НАЦПРОЕКТЫ; ПОПРАВОК В ЗАКОН О БЮДЖЕТЕ ДЛЯ ЭТОГО НЕ ПОТРЕБУЕТСЯ

В понедельник комитет Госдумы по бюджету рекомендовал принять в первом чтении проект федерального бюджета на 2019–2021 гг. Но депутаты сомневаются в эффективности бюджета, например расходов на национальные проекты. Об этом рассказал председатель комитета по бюджету Андрей Макаров и предложил решение – ко второму чтению создать механизм перераспределения денег между нацпроектами: «Если мы увидим, что какие-то вопросы тормозятся, где-то не готова документация, – лучше не замораживать средства, а перебросить» (цитата по ТАСС).

В национальные проекты упакована программа Владимира Путина на этот президентский срок – они нужны для выполнения целей его майского указа. Всего их 12, с 2019 по 2021 г. на них должно быть потрачено 5,6 трлн руб., следует из пояснительной записки к проекту бюджета. Почти половина всех средств, выделенных на нацпроекты, будет потрачена в следующие три года на программы, связанные с человеческим капиталом.

В следующем году на нацпроекты будет потрачено почти 1,7 трлн руб., больше всего – 512 млрд – на проект «Демография». Эти 1,7 трлн руб. Минфин сможет перераспределять между нацпроектами без поправок в закон о бюджете на 2019 г., а только по согласованию с Госдумой, рассказал на прошлой неделе первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов, это нужно для того, чтобы «не связывать руки правительству».

Изменения в сводную бюджетную роспись вносятся приказами министра финансов. Ими нельзя уменьшить обязательства перед людьми ради увеличения других расходов или нарастить траты на зарплату – для этого потребуются поправки в закон о бюджете.

К национальным проектам много вопросов. Они плохо проработаны, говорит федеральный чиновник. Многие проекты были похожи на собрание пожеланий разных министерств и ведомств, которые прежде были отвергнуты, – и намного лучше они не стали, рассказывал другой чиновник.

На непроработанность нацпроектов указали участники парламентских слушаний («Ведомости» изучили их рекомендации, подлинность подтвердил федеральный чиновник): программы так и «не стали эффективным инструментом». Цели и задачи проектов и программ недостаточно согласованы, писала и Счетная палата в заключении на проект бюджета. Статистику по 70% утвержденных проектов никто не ведет, а планы реализации по многим из них будут утверждены в декабре 2019 г. – т. е. оценить, как идет работа, можно будет только к 2020 г. Некоторые проекты не отвечают поставленным задачам, показатели и результаты по ним определены плохо, что «создает риски принятия неадекватных или несвоевременных решений по ходу реализации национальных проектов», указано в заключении.

Например, в бюджете есть «непреодолимые препятствия» для достижения целей в сфере здравоохранения, писали эксперты РАНХиГС и Института Гайдара в своем отзыве на бюджет: слишком велика доля расходов на строительство и покупку оборудования и не хватает – на медицинскую помощь. Сохраняется дисбаланс в структуре затрат, утверждает в заключении на бюджет и Высшая школа экономики (ВШЭ). В «беспрецедентно сжатые сроки» планируется добиться существенных улучшений, чего не удавалось многие годы, но конкретные меры по повышению эффективности не представлены, а средств на приоритетные направления недостаточно, описывают они.

Сжатые сроки разработки проектов привели и к тому, что основные ресурсы по многим проектам пока находятся в нераспределенном резерве. Например, такая ситуация с проектами «Экология», «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Производительность труда и поддержка занятости», «Цифровая экономика», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Международная кооперация и экспорт», из-за чего невозможно надежно оценить их финансирование на стадии первого чтения, пишут эксперты ВШЭ.

Расходы по госпрограммам должны быть подробно распределены при принятии закона во втором чтении, сказал Макаров, по объектам, по мероприятиям, по регионам. Деньги на проекты стоит перераспределять и между регионами, предлагал на прошлой неделе Силуанов. Прогнозируемость межбюджетных трансфертов регионам не снизится, а их проекты станут эффективнее, добавляет представитель Минфина.

У идеи есть очевидные плюсы и минусы, считает руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. По важности исполнения проекты никто не ранжировал, рассуждает ведущий научный сотрудник Центра развития ВШЭ Андрей Чернявский. Минфин стоит перед выбором: направить деньги на то, что будет работать, и туда, где они реально нужны, или оставить без дела до принятия решения, как их расходовать. Логичнее, конечно, перераспределять, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/10/22/784357-minfin-natsproekti>

### КОММЕРСАНТ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2018.10.23; БИРЖА ПОРАБОТАЕТ НА БЕНЗИНЕ; МИНЭНЕРГО СОГЛАСИЛОСЬ ДОЛИТЬ ТОПЛИВА РЫНКУ

Правительство завершает создание механизма, который, как ожидается, позволит в 2019 году контролировать цены на топливо. Так, Минэнерго и нефтекомпании все же согласились на увеличение обязательных продаж бензина и дизтоплива на бирже – это должно позволить независимым АЗС получать топливо по приемлемой цене. Если нефтяники не будут выполнять эти требования, они не смогут получить субсидии из бюджета, призванные компенсировать их потери от сдерживания цен.

Минэнерго готово поддержать увеличение норматива обязательных продаж топлива на бирже, заявил 22 октября замминистра Павел Сорокин. В министерстве подтвердили “Ъ”, что поддерживают предложение ФАС и готовы «подписать совместный приказ по повышению норматива биржевых продаж бензина до 15% от производства, дизельного топлива – до 7,5%». Сейчас крупнейшие нефтекомпании должны продавать через биржу 10% бензина и 5% дизтоплива. В Минэнерго добавили, что «сроки согласования зависят от сроков получения документа от ФАС, пока он не поступал». По словам заместителя главы ФАС Анатолия Голомолзина, служба направила проект приказа в Минэнерго на прошлой неделе.

Совместный приказ ФАС и Минэнерго, изданный в 2013 году, предполагает, что компании, занимающие доминирующее положение на данном сырьевом рынке, должны продавать определенный процент своей продукции на бирже, тогда у антимонопольного регулятора не возникнет к ним претензий по поводу уровня цены. Повышение этого норматива предметно обсуждается не менее года, но вопрос блокировался нефтяниками и Минэнерго. Для компаний, особенно для ЛУКОЙЛа и «Газпром нефти», у которых большие сети собственных АЗС по отношению к объему производства нефтепродуктов, рост норматива означал, что им будет сложнее обеспечить свои заправки, а также увеличивать экспорт.

Однако теперь вопрос решен – формально это связано с поручением Дмитрия Медведева по итогам совещания 18 сентября, согласно которому нужно увеличить биржевые продажи нефтепродуктов. Рост продаж на бирже в Белом доме видят как один из элементов госполитики, которые должны обеспечить стабильность топливного рынка в 2019 году, когда вступит в силу «налоговый маневр». Другим фактором стабилизации являются субсидии для нефтекомпаний за сдерживание оптовых цен топлива (так называемый демпфирующий акциз). Биржа же, по замыслу правительства, должна обеспечить топливом независимые заправки, не входящие в структуру нефтекомпаний. Более того, компании, которые не продают топливо на бирже, демпфирующий акциз не получат.

В «Роснефти» “Ъ” заявили, что компания «как ответственный участник биржевых торгов продает большие объемы автобензинов и дизтоплива, которые существенно выше биржевых нормативов». По данным компании, за январь–сентябрь она продала на бирже 22,5% от производства бензина и 9% дизтоплива. В других крупных нефтекомпаниях на запрос “Ъ” не ответили. Важно увеличить предложение товара на бирже, говорит Михаил Турукалов из «Аналитики товарных рынков», иначе независимые АЗС начнут закрываться из-за нерентабельности, а это может вызвать проблемы с обеспечением топливом в регионах со значительной долей независимых заправок.

Но собеседники “Ъ” на рынке отмечают, что в нынешних условиях вопрос увеличения норматива утратил острый характер. Фактически со следующего года оптовые цены на топливо на российском рынке будут регулироваться за счет демпфирующего акциза – они не смогут расти больше чем на 10% от базовой цены, которая составляет 50,4 тыс. руб. для бензина и 45 тыс. руб. для дизтоплива. Если цены все же отклонятся от этих значений, правительство сможет ввести заградительную экспортную пошлину для светлых нефтепродуктов. «У нас вводится госрегулирование оптовой цены, экспорт бензина зажат в ручном режиме,– говорит один из источников “Ъ”.– Тут уже не очень важно, продавать по регулируемой цене на бирже или вне биржи». Хотя и раньше правительство вмешивалось в ценообразование на топливном рынке, впервые это вмешательство носит не сиюминутный, а институциональный характер на уровне закона.

Впрочем, в Белом доме уже зреет понимание, что идти по этому пути до конца нельзя. Глава налогового департамента Минфина Алексей Сазанов призвал в понедельник «оставить спекуляции» по поводу возможного введения заградительных экспортных пошлин, поскольку этот шаг приведет «к системному кризису в нефтепереработке», так как работа даже лучших НПЗ станет убыточной. По его мнению, в условиях, когда рынок нефтепродуктов олигопольно контролируют пять компаний (крупные НПЗ есть у «Роснефти», ЛУКОЙЛа, «Газпром нефти», «Сургутнефтегаза», «Татнефти»), «нужно договариваться» с ними о сдерживании цен.

Тариф на транспорт газа определят до 1 ноября

Контекст

Правительство должно принять решение по уровню и методике индексации тарифа на транспорт газа для независимых производителей до конца месяца, заявил замглавы ФАС Анатолий Голомолзин. «По методике и, соответственно, по индексации (будет принято решение.– “Ъ”). Речь идет о достижении итоговой договоренности относительно базового тарифа, а также о том, каким образом базовый тариф будет индексироваться с учетом прогноза динамики регулируемых тарифов в рамках среднесрочного прогноза»,– сказал он. Тариф на транспорт газа для независимых производителей не индексируется с 2015 года, и «Газпром», как писал “Ъ” 10 июля, может подать в суд на ФАС, если и в этом году не получит индексации. По оценке «Газпрома», его убытки в сегменте транспортировки газа независимых производителей составят в этом году 17 млрд руб. Однако независимые производители считают уровень тарифа завышенным, метод его определения – непрозрачным, и настаивают на принятии понятной методики его расчета.

<https://www.kommersant.ru/doc/3778473>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2018.10.23; РЕКОРДАМ - МОСКОВСКИЕ ИМЕНА; ВЛАДИМИР ПУТИН ОЦЕНИЛ ДОСТИЖЕНИЯ СТОЛИЧНЫХ ВЛАСТЕЙ

О новых столичных рекордах - настоящих и будущих - рассказал на встрече с президентом мэр Москвы Сергей Собянин.

Москва и Севастополь - города-побратимы, и Владимир Путин на встрече с Сергеем Собяниным напомнил, что Севастополь всегда де-юре был российским. Фото: РИА НовостиМосква и Севастополь - города-побратимы, и Владимир Путин на встрече с Сергеем Собяниным напомнил, что Севастополь всегда де-юре был российским. Фото: РИА Новости Москва и Севастополь - города-побратимы, и Владимир Путин на встрече с Сергеем Собяниным напомнил, что Севастополь всегда де-юре был российским. Фото: РИА Новости

Среди них - запуск 15 новых станций и 10 на низком старте, строительство самой большой кольцевой линии метро в мире, ввод рекордного количества дорог, часть которых - сложнейшие инженерные сооружения. Активная стройка будет продолжаться ежегодно, заверил столичный градоначальник. А московские центральные диаметры станут самым мощным транспортным узлом в Европе. Вовсю идет и процесс реновации жилья.

«Сергей Семенович, инаугурация была совсем недавно, но еще перед этим событием вы настойчиво работали, и мы с вами неоднократно бывали на пусковых объектах транспортной инфраструктуры. Давайте с этого начнем», - предложил глава государства.

«Вообще этот год, конечно, был крайне удачным для Москвы, мы побили несколько рекордов. Многолетняя предварительная работа в конечном итоге заканчивается уже вводом объектов», - сообщил Собянин. «По вводу метро мы побили все рекорды, которые были и в наше время, и в советское время, и ввели 32 километра линий метро, 15 станций и два депо. Это, по сути, два огромных завода по эксплуатации метровагонов, метропоездов, - рассказал он. - Причем десять станций еще находятся в высокой степени готовности, они будут введены либо в конце этого года, либо в начале следующего года».

«Так что те проекты, о которых я докладывал, и вы активно поддерживали, и по строительству московского метрополитена, причем не локально, какими-то кусочками или одной станцией, а масштабные проекты, которые, по сути дела, удвоят объем московского метрополитена, начинают претворяться в жизнь», - подытожил мэр. «Мы зашли на все участки строительства большой подземной кольцевой линии метро, самой большой кольцевой линии метро в мире», - продолжил он. Она будет больше, чем в Пекине - около 70 километров. Первый пусковой комплекс был запущен в этом году.

«Ввели тоже рекордное количество дорог - 127 километров», - доложил столичный градоначальник. Причем большая часть этих дорог - сложнейшие инженерные сооружения: мосты, путепроводы, тоннели. «Мы идем по застроенной территории. Это огромный вынос коммуникаций», - пояснил он. «Ввели несколько участков таких значимых проектов, как Северо-Восточная хорда, Северо-Западная хорда, Калужское шоссе, соединение Калужского и Киевского шоссе, то есть серьезные проекты», - заметил Собянин. «Уже есть заделы для дальнейшего движения вперед», - продолжил он. «То есть это не так, что мы чего-то специально под выборы сделали и на этом остановились. Нет. Мы видим, что ежегодно будем продолжать такую же активную стройку для решения самой главной проблемы - транспортной проблемы Москвы», - заверил мэр.

«Мы присоединяем к МЦК магистральные направления железных дорог, - доложил Собянин. - В этом году присоединили три направления. Там, где оно пересекается с МЦК, делаем транспортный пересадочный узел». Еще два направления будет интегрировано до конца года.

«По вашему поручению продолжаем с «Российскими железными дорогами» работать над проектом московских центральных диаметров», - продолжил докладчик. Сейчас на пригородных сообщениях перевозится почти 2 млн пассажиров в сутки. А добавится еще около миллиона. «То есть такого мощного транспортного узла в Европе не существует», - сравнил он.

«Мы с вами знаем, что развитие транспортной инфраструктуры напрямую отражается на развитии экономики. Как себя чувствует экономика Москвы?» - спросил президент. «Благодаря активным вложениям в инфраструктуру, бизнес откликается взаимными инвестициями, - сообщил собеседник. - На каждый рубль, вложенный в инфраструктуру, мы видим, что получаем около 3 рублей частных инвестиций в экономику города. За последние годы объем инвестиций в реальном выражении вырос более чем на 70 процентов. В этом году мы видим, что закончим год где-то 5 процентами роста инвестиций в реальном выражении».

«15 процентов демонстрирует рост производство промышленной продукции. Это тоже хороший для Москвы индикатор, - заметил мэр. - У нас целый ряд производств, которые находились в стадии строительства, реконструкции, сейчас выходят в действие. Реальная заработная плата вырастет на 8 процентов. Все эти показатели нам дают устойчивость для планов по реализации мощных проектов по развитию города».

«Как идет ваш проект по реновации жилья?» - поинтересовался глава государства. «Сложнейший, конечно, проект с точки зрения и технической реализации, и финансов, и объема, - сказал Собянин. - Тем не менее мы за год уже серьезно продвинулись. В этом году передадим под реновацию около 1 миллиона квадратных метров. В следующем году будет одновременно строиться уже около 4 миллионов квадратных метров».

«Проект полностью обеспечен бюджетным финансированием. Первая стадия - это бюджетная, затем будем, конечно, пытаться привлекать внебюджетные ресурсы», - заметил докладчик. «Мы уже выходим в комплексное освоение кварталов реновации. Для этого нужны комплексные градостроительные проекты, которые бы учитывали наличие объектов соцкультбыта, детских садов, школ, поликлиник, транспортной инфраструктуры. Для этого нужно разработать более сотни таких комплексных проектов и обсудить с москвичами. В основном мы планируем это сделать уже в следующем году», - сообщил мэр.

«Вы традиционно Севастополю помогаете, я знаю. Как идет это сотрудничество на сегодня?» - задал еще один вопрос Путин. «Мы с Севастополем города-побратимы и во все времена, даже когда Севастополь не был в составе России, всегда помогали», - заверил собеседник.

«Юридически он всегда был в составе России», - напомнил глава государства. «Да, всегда. Мы рассматривали его как действительно город-побратим», - согласился мэр. «Сегодня ситуация для этого более комфортная, поэтому мы переходим на более системную работу с Севастополем», - доложил он. Намечен ряд программ, связанных с помощью в благоустройстве, ремонте и модернизации, которые начнутся уже в следующем году. «Проекты сами по себе небольшие, но, мне кажется, очень важные для Севастополя, для горожан, и важна системность этого подхода, чтобы это не было какое-то разовое мероприятие», - добавил столичный градоначальник. «Я знаю, что по ФЦП, которые вы одобрили, там достаточно много крупных объектов реализуется. Мне кажется, наша задача - как раз заняться городской инфраструктурой, общественными пространствами, чтобы подтягивать до хорошего, высокого уровня», - заключил он. Президент поблагодарил Собянина за поддержку Севастополя.

<https://rg.ru/2018/10/22/reg-cfo/vladimir-putin-rassprosil-sobianina-o-renovacii-i-metro.html>

### ТАСС; 2018.10.22; РАБОТЫ ПО ДНОУГЛУБЛЕНИЮ ПЕЧОРЫ НА ТЕРРИТОРИИ НАО НАЧНУТСЯ В 2019 ГОДУ

Работы по дноуглублению Печоры на территории Ненецкого автономного округа начнутся в 2019 году. Об этом в понедельник сказал ТАСС в кулуарах XVII общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России: стейкхолдеры будущего» глава НАО Александр Цыбульский.

Поручения по сохранению Печоры включены в новый майский указ президента России. С конца ХХ века Печора значительно обмелела. Одна из причин - сведение лесов по берегам реки в Республике Коми. Последние 30 лет дноуглубительные работы на Печоре не проводились.

«В следующем году будут делать дноуглубление по всему руслу, будут выдерживать нормативную глубину, которая дает возможность по крайней мере постоянного судоходства, чтобы не было обмеления», - сказал Цыбульский.

Губернатор отметил, что в настоящее время **Минтранс** России проводит расчеты стоимости работ. «Президент это услышал, поддержал, сейчас **Минтранс** считает необходимые затраты», - уточнил глава региона, отметив, что деньги будут выделены из федерального бюджета. В 2018 году были проведены дноуглубительные работы на участке на границе Республики Коми и НАО. «В этом году проводились работы в районе Усть-Цильмы - наиболее чувствительный для населения участок на границе Коми и НАО, где были основные перекаты», - сказал Цыбульский.

Собеседник агентства отметил, что еще одна задача - это восстановление стада ценных рыб - лососевых и сиговых - в Печоре. «У нас есть задача по восстановлению стада ценных рыб, мы это следующим этапом будем делать в том числе за счет государственно-частного партнерства, зашли инвесторы и строят рыбоводный завод. Будем пытаться восстановить поголовье семги, нельмы и сиговых», - сказал глава НАО.

О форуме

XVII Общероссийский форум «Стратегическое планирование в регионах и городах России: стейкхолдеры будущего» проходит в Санкт-Петербурге. Работу форума открыло пленарное заседание с участием министра экономического развития РФ Максима Орешкина и председателя Счетной палаты России Алексея Кудрина. В качестве спикеров на форум приглашены более 240 российских и международных экспертов. В течение двух дней в рамках деловой программы запланировано более 35 мероприятий.

<https://tass.ru/v-strane/5705489>

### ТАСС; 2018.10.22; «ЯНДЕКС» В 10 РАЗ УВЕЛИЧИТ ПАРК БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2019 ГОДУ

Компания «Яндекс» намерена увеличить количество своих беспилотных автомобилей в 10 раз в ближайшие 9 месяцев, сообщил ТАСС директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей «Яндекса» Артём Фокин.

«Яндекс» работает над технологией беспилотного авто с 2016 года. В июне 2017 года «Яндекс.Такси» провело закрытое испытание беспилотного автомобиля, вскоре - в феврале 2018 года - беспилотный автомобиль «Яндекса» впервые проехал по Москве, а в июне - преодолел почти 800 км от Москвы до Казани.

Всего у компании 10 беспилотных автомобилей: два из них находятся в Иннополисе, где, как и в Москве, велись испытания, а восемь - в Москве. «Их количество будет расти, в ближайшие деявть месяцев мы увеличим количество минимум на порядок, в 10 раз», - заявил Фокин ТАСС.

Компания будет расширять парк, чтобы продемонстрировать безопасность беспилотников. «Чтобы флот беспилотников был больше, количество проезжаемых нами километров было больше и у нас была возможность на цифрах продемонстрировать всем, что наша технология осуществляет перевозку пассажиров безопаснее, чем средний водитель», - объяснил он.

«Мы должны проехать несколько миллионов километров и показать, что статистически у обычного человека возникает как минимум одна авария на «Х» млн километров, а мы проехали больше, чем среднестатистический человек без аварии», - считает Фокин.

Не только в специальных зонах

Летом «Яндекс» в тестовом режиме запустил сервис беспилотного такси в Иннополисе в Татарстане, а в октябре эксперимент начался в Сколково. Количество площадок для тестирования такси без водителя будет расти, говорит Фокин: «Таких территорий будет больше. Мы начали с Иннополиса - в первую очередь благодаря энтузиазму администрации Иннополиса. Они очень хотели, чтобы если беспилотный транспорт когда-то начнет появляться в нашей стране, он начнет с Иннополиса».

Фокин не стал уточнять, где еще появятся беспилотные сервисы «Яндекса». «Есть же какие-то аналогичные территории, которые сфокусированы на IT, на развитии высоких технологий», - сказал он.

Для использования беспилотных автомобилей в городской среде необходимо изменить законодательную базу. «Мы активно сотрудничаем с различными законодательными органами в рамках ряда инициатив, в частности инициативы «Автонет», где мы с некоторым кругом заинтересованных законодательных, исполнительных органов взаимодействуем, чтобы внести поправки в существующее законодательство и определить такую категорию, как «транспортное средство с высокой степенью автономности» и сформулировать простые понятные правила о допуске таких средств на дороги общего пользования», - объяснил директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей «Яндекса».

Важно, чтобы беспилотники могли ездить везде, а не только в специальных экономических зонах, считает он.

Беспилотники «Яндекса» умеют сами следовать по заданному маршруту, а также определять и объезжать препятствия, в том числе - другие автомобили и людей. Если препятствие объехать нельзя, машина останавливается.

В испытаниях беспилотников «Яндекса» участвовали два прототипа - машины с установленными датчиками (собирают информацию о самом автомобиле и окружающей обстановке), а также со специальным программным обеспечением (обрабатывает данные с датчиков и определяет, как именно должна двигаться машина).

Запуская в октябре беспилотный сервис такси в Сколково, компания признала, что в перспективе видит «беспилотные автомобили массовым городским транспортом, будничным явлением повседневной жизни».

<https://tass.ru/ekonomika/5696700>

### ТАСС; 2018.10.22; ВРИО ГЛАВЫ БАШКИРИИ ПОРУЧИЛ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В УФЕ

Врио главы Башкирии Радий Хабиров поручил региональному правительству очистить рынок от нелегальных автотранспортных перевозчиков в Уфе и улучшить качество перевозок пассажиров.

Глава госкомитета Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов в понедельник на совещании в кабинете министров республики сообщил, что из 3232 единиц подвижного состава в Уфе 2682 автобусов - малого класса, в том числе 1300 нелегальных перевозчиков. По его словам, до 31 декабря 2019 года будут реализованы мероприятия дорожной карты, которые включают приобретение 150 автобусов большей вместимости, внедрение единой транспортной карты и безналичного расчета, единого стиля оформления подвижного состава, определение оператора по закупке услуг транспортного обслуживания населения, корректировку маршрутов.

«Проблема комплексная и касается чувствительной сферы перевозок. Я буду ориентировать правительство на то, чтобы оно оказало содействие городу, чтобы у нас была современная перевозка. Это не только новые автобусы - это логистика, удобные платежные механизмы, качественный состав водителей», - сказал Хабиров на совещании.

Он призвал «выдавливать нелегальных перевозчиков», назвав сложившуюся в Уфе ситуацию критической, а также призвал поработать над обновлением автопарка. «Я жду быстрых эффективных, ощутимых результатов», - отметил врио руководителя региона.

Президент РФ Владимир Путин 11 октября принял досрочную отставку Рустэма Хамитова, занимавшего с 2010 года пост руководителя Башкирии, и назначил врио главы региона уроженца республики 54-летнего Хабирова, который с 2017 года был главой подмосковного Красногорска. В понедельник, 22 октября, все восемь вице-премьеров правительства Башкирии написали заявления об отставке, которые были приняты, в связи с чем Хабиров назначил и.о. вице-премьеров.

<https://tass.ru/v-strane/5702583>

### ТАСС; 2018.10.22; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОДОРОГ ДО 2024 ГОДА

Калужская область получит до 2024 года свыше 1,2 млрд рублей из федерального бюджета и 3,3 млрд рублей из Дорожного фонда региона на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», сообщила министр дорожного хозяйства региона Ольга **Иванов**а.

«Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, будет обеспечено за счет мероприятий по капитальному ремонту и ремонту, на которые за весь период реализации программы из федерального бюджета планируется направить 1,2 млрд рублей, по 201 млн рублей ежегодно, а также 3,3 млрд рублей из средств Дорожного фонда Калужской области», - сказала она на заседании регионального правительства в понедельник.

По словам **Иванов**ой, за шесть лет планируется отремонтировать порядка 650 км дорог - в среднем по 108 км за год. Особое внимание будет уделено Калуге и Обнинску, добавила **Иванов**а.

В Калужской области свыше 172 километров дорог перегружены из-за интенсивного движения грузовых автомобилей и автопоездов и отсутствия накопительных полос движения. «Это 3,3% от общей протяженности», - сказала министр дорожного хозяйства.

К концу 2024 года долю перегруженных федеральных и региональных дорог планируется снизить на 13,5% по сравнению с 2017 годом.

С 2019 по 2024 годы в регионе будет установлено 30 дополнительных комплектов систем выявления нарушений правил дорожного движения. На сегодняшний момент в Калужской области работает 45 стационарных комплексов, 39 из которых фиксируют нарушения скоростного режима, а шесть - нарушения проезда перекрестков.

<https://tass.ru/ekonomika/5702638>

### ТАСС; 2018.10.22; ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ РОСКОСМОСА НА БАЗЕ АЛТГУ БУДЕТ СПЕЦИАЛИЗИРОВАТЬСЯ НА ТРАНСПОРТЕ И IT

Центр компетенции Роскосмоса по внедрению результатов космической деятельности, создаваемый на базе Алтайского государственного университета (АлтГУ), будет вести работы по девяти направлениям, среди которых информатизация, транспорт, строительство, сельское и лесное хозяйство и ряд других. Об этом в понедельник сообщает пресс-служба Министерства науки и высшего образования РФ (Минобрнауки).

«Начат процесс формирования дорожной карты, где будут указаны определенные сферы сотрудничества по девяти направлениям работы центра. Это информатизация, строительство, сельское и лесное хозяйство, транспорт, дорожная инфраструктура и ряд инфраструктурных проектов на территории Алтайского края в области образования и здравоохранения, где также актуально внедрение результатов космической деятельности и такой опыт есть в других регионах», - говорится в сообщении Минобрнауки.

В АлтГУ в настоящее время работает лаборатория космического мониторинга и вычислительных технологий, которая обрабатывает данные с космических спутников. Эти данные используются, например, для прогнозирования паводков, урожая, распространения пожаров и других чрезвычайных ситуаций, вызванных погодными условиями.

«Работа «Российских космических систем» в регионах организуется таким образом, что мы опираемся на местную структуру, которая имеет компетенции в области космических исследований, у которой есть профессионалы в этой области и которой доверяет правительство региона. В Алтайском крае таковым является АлтГУ, который и станет центром компетенции на территории Алтайского края по внедрению результатов космической деятельности», - сказал начальник центра по реализации проектов в области внедрения результатов космической деятельности АО «Российские космические системы» Вячеслав Чистяков.

В Минобрнауки добавили, что одной из задач центра станет также подготовка кадров для космической отрасли края, в том числе для Алтайского оптико-лазерного центра имени Г. С. Титова, который занимается наблюдениями искусственных спутников земли, а также для оптико-лазерного центра в Курьинском районе региона, где к запуску готовится вторая очередь.

Решение о создании в АлтГУ Центра компетенций Роскосмоса было принято в ходе XI Алтайского регионального ИТ-форума в результате переговоров с участием представителей Роскосмоса, заместителя председателя Правительства Алтайского края Виталия Снесаря и врио ректора АлтГУ Сергея Бочарова.

<https://tass.ru/sibir-news/5704363>

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН АЛЕКСАНДРА РЫКОВА; 2018.10.23; ЭКОАВТОБУС: ГОРОЖАН ХОТЯТ ПЕРЕСАДИТЬ НА БЕЗВРЕДНЫЙ ТРАНСПОРТ; ПО ПЛАНАМ МИНТРАНСА К 2030 ГОДУ ТРИ ЧЕТВЕРТИ ГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗОК НЕ ДОЛЖНЫ ВРЕДИТЬ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Три четверти городских перевозок пассажиров к 2030 году будут выполнять метро, электробусы, автобусы на газе и прочий экологичный транспорт. О таких планах «Известиям» рассказали в **Минтрансе**. Пока в России безвредна для окружающей среды лишь половина пассажирских перевозок. Минприроды фиксирует, что выбросы от автотранспорта растут и текущий уровень загрязнения чреват более чем 80 болезнями граждан.

Путин отметил преимущество газомоторного топлива перед электромобилями

К 2030 году в крупнейших городах и городских агломерациях не меньше 70–75% пассажирских перевозок должен выполнять экологичный транспорт, считают в **Минтрансе**. Об этом «Известиям» рассказали в ведомстве.

Речь идет об автобусах, работающих на природном газе, и транспорте с электродвигателями – трамваях, троллейбусах, метро, электропоездах, автомобилях и гибридах, фуникулерах, канатных дорогах, электробусах и так далее. По данным Росстата за 2017 год, в среднем по стране на экологичный транспорт приходилось чуть больше половины городских пассажирских перевозок. Около 47% городских перевозок пассажиров совершали автобусы и маршрутные такси. Они в большинстве своем неэкологичны: 95% автобусов работают на дизельном топливе, свидетельствуют данные межрегионального профсоюза работников общественного транспорта.

**Минтранс** предполагает, что переход на экологичный транспорт позволит снизить негативное воздействие на окружающую среду.

Автотранспорт является одним из основных источников загрязнения атмосферного воздуха в крупных городах, указано в последнем итоговом докладе Минприроды, представленном на сайте ведомства. Объем выбросов от автотранспорта сохраняет тенденцию к увеличению и в 2017 году составил 14,5 млн т, указано в документе.

– Воздействие опасных факторов окружающей среды на здоровье связано более чем с 80 болезнями и типами травм. Благодаря обеспечению более здоровой окружающей среды можно было бы ежегодно предотвращать 13 млн случаев смерти в мире, – отмечено в докладе Минприроды.

Практически все автобусы в России работают на дизельном топливе, их переоборудование потребует капитальных вложений, отметил председатель межрегионального профсоюза работников общественного транспорта Юрий Дашков. Сейчас в стране около 30 «газовых» пассажирских автопарков (два из них в Москве). Переоборудование дизельного автобуса на газ стоит 60–80 тыс. рублей, рассказал эксперт. При этом само голубое топливо дешевле почти в полтора раза, отметил он. Также в автопарках придется устанавливать газовые станции для заправки автобусов – они обойдутся примерно в 1 млн рублей каждая, рассказал Юрий Дашков.

Во многих европейских странах, например в Нидерландах и Франции, уже активно используют городской электротранспорт и России стоит взять этот опыт на вооружение, считает эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин. Однако полный переход на электротранспорт нецелесообразен из-за высокой цены электричества, отметил он.

Газ считается самым экологичным видом топлива в мире, так как сгорает без образования дыма, отметил директор по операциям FM Logistic Александр Павлов. При его использовании моторное масло можно менять в два раза реже, добавил он. Газовый транспорт благодаря дешевизне топлива популярен в Индии, Колумбии, Пакистане, рассказал эксперт.

Ранее стало известно, что продажи электромобилей в России выросли на 72% за восемь месяцев по сравнению с периодом с января по август 2017 года. Однако всего в России еще лишь около 2,5 тыс. электрокаров.

<https://iz.ru/800616/anzhelina-grigorian-aleksandra-rykova/ekoavtobus-gorozhan-khotiat-peresadit-na-bezvrednyi-transport>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2018.10.23; БЕРЕГИСЬ, АВТОМОБИЛЬ!; НАВИГАТОРЫ НАЧАЛИ ПРЕДУПРЕЖДАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ОБ ОПАСНЫХ УЧАСТКАХ СТОЛИЧНЫХ ДОРОГ

Компания «Яндекс» совместно со столичным центром организации дорожного движения и ГИБДД реализовала в Москве новый принцип предупреждения водителей об аварийных участках дорог. Теперь приложение «Яндекс.Навигатор» сообщает автомобилистам о приближении к точкам, где чаще всего происходят аварии.

Принцип работы нового функционала прост: когда на маршруте оказывается аварийно-опасный участок дороги, навигатор предупреждает водителя о необходимости снизить скорость или быть особенно бдительным. «Система оповещает водителя об опасном участке за 300 метров - так же, как и в случае с ремонтом дороги или камерах на пути следования. Эти локации обновляются по мере получения данных от ЦОДД», - рассказали «РГ» разработчики. Аварийным считается участок улицы или дороги до 200 метров или перекресток, где за отчетный год произошло более трех дорожно-транспортных происшествий одного вида (или пять и более ДТП с погибшими или пострадавшими). Вне населенных пунктов аварийным может считаться участок дороги длиной до 1 километра.

При этом необходимая для работы сервиса статистика аккумулируется Госавтоинспекцией и передается в ЦОДД, где все данные тщательно анализируются. По итогам трех кварталов текущего года было определено 92 таких опасных участка. С начала 2018 года там произошло около 1150 дорожно-транспортных происшествий. Лидерами антирейтинга стали Варшавское шоссе, Профсоюзная улица и МКАД - в их активе по четыре аварийных адреса. Также большое число ДТП происходит на Волоколамском шоссе - там есть три опасные локации.

Стоит отдельно отметить, что одним только предупреждением водителей работа, конечно же, не ограничивается. В ЦОДД принимают оперативные меры по снижению аварийности на том или ином участке. «Если, например, выясняется, что где-то аварии происходили в основном из-за нарушения скоростного режима, то устанавливаются камеры фотовидеофиксации, либо трафик успокаивают с помощью установки лежачих полицейских», - пояснили в Центре организации дорожного движения.

По мнению политиков и экспертов, автомобилисты действительно нуждались в такой системе предупреждения. «Идея сама по себе не нова. Я несколько лет назад обсуждал с экспертами и программистами возможность внедрения в навигаторы помощника, который бы оповещал водителя о приближении к опасным участкам. Это крайне полезная функция - в первую очередь для тех, кто проезжает аварийный участок впервые, для транзитных водителей», - рассказал «РГ» депутат Госдумы РФ, председатель межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора» Вячеслав Лысаков. Он также отметил, что в Москве, где средняя скорость движения машин невысока из-за плотного трафика, эта опция вряд ли приведет к значительному снижению аварийности, так как большую часть всех ДТП составляют именно незначительные столкновения. Поэтому развивать эту опцию стоит прежде всего в регионах, добавляя на карту навигатора аварийные точки в других городах и на междугородних трассах.

Автоэксперт Игорь Моржаретто, с которым также пообщалась «РГ», выразил опасение, что данный сервис, несмотря на кажущуюся полезность, будет утомлять водителя и отвлекать его от дороги. «Это очень любопытная инициатива. Но главное все-таки, чтобы на водителя не лился поток ненужной информации. В Германии, например, уже начали ограничивать число информационных знаков на дорогах - автомобилисты просто не могут воспринимать такое количество данных. Поэтому нужно посмотреть, как у нас эта система будет работать, какие будут результаты. Выводы пока делать рано», - поделился мнением эксперт.

В ЦОДД также подчеркнули, что водители могут и сами внести свой вклад в повышение безопасности на дорогах Москвы, а также способствовать позитивным изменениям в организации дорожного движения. Для этого свои предложения и жалобы они могут направлять с помощью Единого транспортного портала Москвы через раздел «Обращения граждан».

<https://rg.ru/2018/10/22/reg-cfo/v-moskve-navigatory-preduprediat-voditelej-ob-opasnyh-uchastkah-dorog.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2018.10.23; ВОДОРОД ИЛИ БЕГ

В мире набирают популярность альтернативные источники энергии для подзарядки электроники. Российская венчурная компания, Агентство стратегических инициатив и фонд «Сколково» сейчас проводят конкурс на создание водородных топливных элементов для малых летательных аппаратов и для электромобилей. Суммарный призовой фонд составляет 200 миллионов рублей.

Водородный топливный элемент сегодня является одной из самых известных альтернатив двигателям внутреннего сгорания и аккумуляторам. Он более энергоемкий и экологичный. Механизм работы прост: химическая реакция вызывает ток определенной силы, который можно использовать для подзарядки. Вроде бы баллон с водородом уже изобретен, казалось бы, что еще туда можно добавить. Однако основная задача заключается в том, чтобы повысить коэффициент полезного действия в связке с объемно-массовыми характеристиками. Иными словами, нужно сделать такой баллон компактным и удобным для использования. Использовать водородный топливный элемент могут туристы, геологи, военные исследователи, люди, ведущие поисково-спасательные операции. Заряжать можно транспорт, беспилотники, автомобили и, конечно же, гаджеты. Например, беспилотник, работающий на бензине, может летать над тайгой от 3 до 16 часов в поисках пропавших людей. Водородный элемент позволяет не только увеличить время его работы, но и уменьшить вибрации, которые мешают оборудованию. Кроме того, устройство работает совершенно бесшумно, без тряски, в отличие от других источников энергии.

Помимо этого, специалисты стараются расширить область применений обычных аккумуляторов, таких как литиевые и литий-ионные батареи. Так, американские ученые в штате Айдахо создали новую модификацию литиевой батареи, которая может работать при отрицательных температурах. Основное отличие - не жидкий, а твердый электролит, который менее взрывоопасен и благодаря которому устройство работает дольше. Теперь аккумулятор можно использовать в самых суровых условиях, когда многие девайсы отказываются работать и отключаются.

Появляются и куда более простые для понимания способы зарядить электронику. За основу многих альтернативных источников подзарядки взята мускульная энергия человека. Так, еще в прошлом десятилетии появились устройства, которые могут оказаться крайне полезными в поездке на природу или других походных условиях. Это ножной насос со встроенной турбиной, которая и используется для получения электричества и зарядки аккумулятора. Смартфон можно подзарядить, пока кто-то будет подкачивать шины, надувать лодку или матрац. По такому же принципу работают устройства, энергия для которых вырабатывается с помощью бега, телодвижений и другой активности.

Важно понимать, что новинки в этой области сложно разрабатывать, поскольку их основной недостаток - ограниченное время работы. Так, спальные мешки для подзарядки обеспечат смартфону лишь 24 дополнительные минуты работы в разговорном режиме. Та же история с различной одеждой для подзарядки. Если смартфон или планшет еще можно как-то этим зарядить, серьезную технику уже не получится. Поэтому для военных и других специалистов, работающих в сложных полевых условиях, требуются разработки с применением серьезных научных идей.

Помимо этого, инженеры Вашингтонского университета недавно изобрели технологию беспроводной зарядки смартфонов и других устройств с помощью лазерного луча. Для этого ученые собрали лазерную установку и прикрепили к задней крышке смартфона тонкий аккумулятор, который ловит луч лазера, а затем передает напряжение основной батарее устройства.

Лазер, заряжающий смартфон, генерирует узкосфокусированные лучи в ближнем инфракрасном диапазоне (в этом диапазоне работают, например, приборы ночного видения). Потенциально лазер может заряжать устройство так же быстро, как и обычный USB-кабель.Разработчики позаботились и о безопасности лазерной зарядки. Чтобы удалить избыточное тепло от лазера, ученые прикрепили к крышке смартфона тонкие металлические пластины. Они выполняют функцию теплоотвода и позволяют заряжать устройство в течение долгого времени. Помимо этого, в устройстве предусмотрена система автоматического выключения лазера, если на пути луча возникает человек.

Поистине необычный способ заряжать батареи предложили в Массачусетском технологическом институте. У них появилась идея вырабатывать энергию из воздуха. Изобретенному устройству необходимы температурные колебания при смене дня и ночи - тепловой резонанс. Пока этого недостаточно для подзарядки смартфонов или планшетов, однако энергии хватает для работы небольших датчиков. В ближайшее время изобретатели планируют собрать более крупную версию своего устройства.

<https://rg.ru/2018/10/22/kak-eshche-mozhno-zariadit-elektroniku.html>

### ТАСС; 2018.10.22; ШЕСТЬ РЕГИОНОВ РОССИИ ЛИДИРУЮТ ПО ЧИСЛУ ЖАЛОБ ПРОКУРОРАМ НА КАЧЕСТВО АВТОДОРОГ

Шесть регионов России лидируют по числу жалоб на качество автодорог. Об этом сообщила в интерактивном видеосервисе Генпрокуратуры «Эфир» начальник пресс-службы надзорного ведомства Татьяна Захарова.

По ее словам, число поступающих прокурорам жалоб на ненадлежащее качество и содержание автодорог в этом году выросло на 5%.

«В этом году к нам поступило за первое полугодие 8,8 тыс. обращений, в первом полугодии прошлого года - 8,3 тыс. Особенно эта проблема была актуальна для Волгоградской области, Новгородской, Смоленской, Тверской, Тамбовской и **Иванов**ской», - сообщила она. Всего в этом году российские прокуроры рассмотрели почти 9 тыс. обращений граждан на плохое состояние дорог.

Официальный представитель Генпрокуратуры Александр Куренной сообщил, что, например, только в Ярославской области прокуроры направили в суды 200 заявлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. «В Республике Саха были проведены целевые надзорные мероприятия, выявили почти 2 тыс. нарушений закона в этой сфере. По результатам этой работы было принято около 900 мер прокурорского реагирования, к дисциплинарной или административной ответственности были привлечены 119 лиц, по материалам прокурорской проверки возбуждено уголовное дело», - сообщил он. Министру внутренних дел Якутии было внесено представление о ненадлежащей реализации контрольно-надзорных полномочий, по результатам его рассмотрения семеро должностных лиц привлечены к дисциплинарной ответственности.

Что делать при ДТП из-за плохого состояния дороги

Представитель Генпрокуратуры России напомнил, что если автомобилю нанесен ущерб из-за плохой дороги, владелец имеет право взыскать компенсацию ущерба с дорожных служб, которые обязаны следить за состоянием этого участка дорожного полотна.

«Тут многое зависит от действий самого пострадавшего. Для начала нужно обратить внимание сотрудника ГИБДД, который прибыл на место аварии, на плохое состояние дороги, например, на открытую крышку канализационного люка или выбоину. Эта причина должна быть зафиксирована, и в протоколе обязательно нужно указать все детали, которые спровоцировали ДТП», - отметил Куренной.

«Нужно не перемещать автомобиль, пока не зафиксированы все данные. Лучше еще и самостоятельно сфотографировать или снять на видео эти ямы, их размер. Для этого можно взять какой-либо предмет, размеры которого понятны, и приложить рядом с этой ямой (это могут быть, например, часы или авторучка, сказал Куренной). Если это видео - проговорите на записи время, дату и место, где это все происходит», - посоветовал он.

«Поищите свидетелей, чтобы они потом были согласны свидетельские показания зафиксировать в письменном виде. Впоследствии это может понадобиться», - добавил он.

Также, по словам Куренного, можно попросить вызвать на место ДТП представителя организации, занимающейся эксплуатацией этого участка дороги.

Он напомнил, что если эта организация - возможный ответчик - известна, то можно попытаться разрешить ситуацию в досудебном порядке. «Но на официальных основаниях. Для этого можно направить виновнику ДТП (фактически это местные дорожные службы) претензию о возмещении морального или материального вреда с предложением досудебно урегулировать эту ситуацию», - отметил Куренной.

И уже в случае отказа направлять иск в суд. «Эта процедура не всегда быстрая, но строго в рамках закона, как и досудебное урегулирование, если оно оформлено должным образом, - отметил Куренной. - Но если вы правы, то суд компенсирует вам ущерб в полном объеме».

<https://tass.ru/v-strane/5703758>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.22; «БАШАВТОТРАНС» ПОСЛЕ СКАНДАЛЬНОГО УВОЛЬНЕНИЯ ЭКС-РУКОВОДИТЕЛЯ ВОЗГЛАВИЛ ДИРЕКТОР ФИЛИАЛА

Руководителем башкирского перевозчика «Башавтотранс» назначен директор филиала предприятия Надир Самиев после скандального увольнения предыдущего руководителя Разима Махиянова, сообщили в госкомитете Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству.

Врио главы Башкирии Радий Хабиров, назначенный на этот пост 11 октября, в понедельник распорядился уволить Махиянова с должности руководителя «Башавтотранса», а материалы по убыткам организации и признакам коррупции направить в прокуратуру. По его данным, за семь месяцев убытки предприятия увеличились в 2,5 раза, по его словам, происходит немотивированная продажа госимущества. Хабиров заявил, что видит элементы коррупционной политики в работе «Башавтотранса», и удивился, что на должность руководителя был назначен человек, руководивший до этого тремя государственными предприятиями, которые в итоге оказались в процессе банкротства.

«Председатель регионального госкомитета по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов представил коллективу ГУП «Башавтотранс» нового исполняющего обязанности руководителя, которым стал Надир Самиев, ранее занимавший должность директора УПАТП №1 – филиала предприятия», – говорится в сообщении ведомства.

Глава башкирского госкомитета по транспорту и дорожному хозяйству отметил, что ключевыми задачами предприятия являются повышение качества услуг и улучшение организации пассажирских перевозок.

«В частности, в недельный срок руководитель должен подготовить предложения по финансовому оздоровлению предприятия, антикризисный план по сохранению предприятия, а также финансово-экономический прогноз до 2022 года», – цитирует ведомство руководителя госкомитета.

Надир Самиев был директором филиала «Башавтотранс»

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА БЕЛОВА; 2018.10.22; ОПАСНЫЙ РЕЙС; ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОГИБ И 19 ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ И ИНОМАРКОЙ

В понедельник на 21-м километре автодороги Нижний Новгород - Касимов автомобиль KIA Sorento, двигавшийся из приволжской столицы, выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение с рейсовым автобусом марки «ЛиАЗ». В салоне находились 50 пассажиров.

Авария случилась недалеко от виадука над железной дорогой. В этом месте образовался серьезный затор, несколько часов для движения была открыта только одна полоса.

- Эта дорога опасна спусками и подъемами. Авария произошла в момент, когда водитель автомобиля ехал на спуске. К тому же это путепровод, а там в первую очередь образуется гололедица, - объяснили в региональной ГИБДД.

Виновник ДТП - водитель автомобиля - погиб. Им оказался мужчина 1972 года рождения, злостный нарушитель правил дорожного движения. Только в этом году, по информации ГИБДД, он 40 раз совершал различные нарушения.

Пострадали водитель автобуса и 18 пассажиров, среди которых есть дети. Одни отделались легкими ушибами, другим понадобилась медицинская помощь. Три человека были доставлены в травматологический центр городской клинической больницы N 13 Нижнего Новгорода.

Кроме того, трое пострадавших самостоятельно обратились в приемный покой Богородской центральной районной больницы. Двое из них госпитализированы в травматологическое отделение с подозрением на сотрясение головного мозга, и один ребенок направлен на амбулаторное лечение.

<https://rg.ru/2018/10/22/reg-pfo/odin-chelovek-pogib-i-19-postradali-v-dtp-v-nizhegorodskoj-oblasti.html>

### ТАСС; 2018.10.22; НА ЮГЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПРОИЗОШЛО ДТП

ДТП произошло на пересечении проспекта Стачек и улицы Зенитчиков в южной части Санкт-Петербурга, там столкнулись легковой автомобиль и автобус маршрутного такси, передает корреспондент ТАСС.

Как сообщил ТАСС источник в экстренных службах города, после аварии медики осматривают восемь человек. «ДТП на перекрестке Стачек и Зенитчиков, [врачи] осматривают восемь человек «, - сказал собеседник агентства. Состояние пострадавших не уточняется.

Как сообщила пресс-служба Управления ГИБДД по Санкт- Петербургу и Ленинградской области, травмы в результате ДТП получили четыре человека. «Произошло столкновение маршрутного такси и автомобиля BMW. В результате ДТП в маршрутном такси травмы различной степени тяжести получили четверо пассажиров. Водитель BMW с места ДТП скрылся, ведется розыск водителя», - говорится в сообщении.

Проспект Стачек является важной магистралью городского значения, она связывает Красносельский, Петродворцовый и Кировский районы с центральной частью Петербурга.

<https://tass.ru/proisshestviya/5706101?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2018.10.22; ПРОЕКТ ВСМ ЧЕЛЯБИНСК-ЕКАТЕРИНБУРГ ПОЛУЧИЛ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ АУДИТОРОВ

Обоснование инвестиций в проект высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Челябинском и Екатеринбургом получило положительное заключение аудитора - компании «ПрайсвотерхаусКуперс», сообщила пресс-служба министерства экономического развития Челябинской области.

«Принятые технологические и конструктивные решения на стадии обоснования инвестиций в целом соответствуют современной отечественной и международной практике в области ВСМ. Объем и сроки осуществления капитальных вложений оцениваются [аудиторами] как обоснованные на текущем этапе», - говорится в сообщении.

Сумма вложений в проект не уточняется.

С одобрением обоснования инвестиций в ВСМ хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» (ХП «УСМ») , созданное властями Челябинской и Свердловской областей, готово к разработке проектной документации, сообщает министерство экономического развития Челябинской области.

По уточненным данным, проект предполагает строительство новой двухпутной железнодорожной линии со скоростью движения 300 км/ч. Она соединит два областных центра и сократит время в пути из одного города в другой до 1 часа 10 минут с нынешних пяти с лишним часов.

<https://tass.ru/ural-news/5702272>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.22; ФАС ЗАЛОЖИЛА Ж/Д НАДБАВКИ 8% НА ЭКСПОРТ, ИСКЛЮЧАЯ НЕФТЬ И АЛЮМИНИЙ

ФАС заложила в проект изменений в прейскурант РЖД надбавки к тарифу на 2019-2025 годы 8% на экспортные перевозки грузов за исключением нефти, нефтепродуктов, алюминия и алюминиевых сплавов, а также на импортные перевозки грузов из Украины в ряд регионов РФ, следует из информации на госпортале проектов нормативных актов.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров в начале октября сообщил журналистам, что РЖД предлагают сохранить надбавку 8% к грузотарифу на экспорт, которую планировалось обнулить с января 2019 года.

«К плате за перевозки в направлении сухопутных погранпереходов и припортовых станций железных дорог РФ, имеющих экспортный код, для: нефти и нефтепродуктов, алюминия и сплавов алюминиевых применяется дополнительный коэффициент 1,00. … Остальных грузов … 1,08», – говорится в проекте приказа ФАС.

Согласно проекту ФАС, такие изменения предлагается внести и заложить в прейскурант. Ранее РЖД устанавливали эту надбавку в рамках тарифного коридора. Дополнительный коэффициент 1,054 в проекте закладывается к тарифу на экспортные перевозки автомобилей.

«К плате на импортные перевозки грузов из Украины через сухопутные погранпереходы РФ, расположенные на Юго-Восточной и Московской железных дорогах (кроме погранпереходов Рудня, Красное, Сураж, Злынка) назначением на станции Московско-Курского, Московско-Рязанского и Московско-Смоленского регионов Московской железной дороги и Московского региона Октябрьской железной дороги применяется дополнительный коэффициент 1,08», – говорится в проекте приказа.

Вопрос о тарифах РЖД значится в повестке заседания правления ФАС 25 октября 2018 года.

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.10.23; ДИВИДЕНДЫ «ТРАНСНЕФТИ» НЕ ВПИСАЛИСЬ В ИНФЛЯЦИЮ; МОНОПОЛИЯ ПРЕДЛАГАЕТ РОСТ СВОИХ ТАРИФОВ

«Транснефть» продолжает спорить с ФАС о росте тарифов на транспортировку нефти на 2019 год. Служба считает, что рост тарифов монополий не должен превышать инфляцию, тогда как «Транснефть» предлагает тарифы «существенно выше» с учетом требований Минфина о высоких дивидендах. Против методики ФАС в октябре выступило и ОАО РЖД, для которого установлен десятилетний тариф по схеме «инфляция минус 0,1%».

«Транснефть» и ФАС продолжают спор о тарифах монополии на 2019 год. Как заявил 22 октября заместитель главы службы Анатолий Голомолзин, компания просит повысить тарифы «существенно» выше инфляции. «У «Транснефти» есть свои интересы, расходы, планы по инвестициям, обязательства по дивидендам и многие другие факторы. С другой стороны, есть пользователи услуг, у них отклонения в противоположную сторону»,– цитирует «Интерфакс» чиновника.

Позиция ФАС при исчислении тарифов – рассчитывать их предельный уровень по схеме «инфляция минус». Как рассказал “Ъ” советник главы «Транснефти» Игорь Демин, при определении тарифа компания предлагает учитывать требование Минфина направлять на дивиденды 50% от прибыли по МСФО, иначе это может помешать инвестпланам компании. Сейчас дивидендная политика «Транснефти» предполагает выплаты от 25% от прибыли по МСФО, и, как в августе отмечал глава монополии Николай Токарев, компания предлагала ориентироваться на этот уровень.

В 2017 году компания выплатила 58,2 млрд руб. (дивиденды за 2016 год и первое полугодие прошлого года). В этом году на дивиденды ушло 54,9 млрд руб.– 28,6% от чистой прибыли по МСФО за 2017 год. Но «Транснефти» еще не удавалось добиться желаемого роста тарифов. Она предлагала индексировать тариф на 21% на 2018 год, но ФАС согласилась лишь на 3,95%. В монополии тогда обращали внимание, что требование Минфина отчислять половину прибыли на дивиденды приведет к дефициту в 90 млрд руб. В итоге компания не выполнила требование. По словам собеседника “Ъ”, «Транснефть» опять предлагает поднять тариф примерно на 20%, в самой компании цифры не раскрывают. Источник “Ъ” в отрасли считает, что правительство скорее не согласится с «Транснефтью», избегая конфликтов с нефтяниками, для которых и так вырастет налоговая нагрузка с 2019 года.

Споры о тарифах между монополиями и ФАС ужесточились этой осенью. С декабря 2017 года для ОАО РЖД установлен десятилетний тариф «инфляция минус 0,1%», сейчас подобный механизм обсуждается для «Транснефти» и «Россетей». Как сообщал “Ъ” 9 октября, ОАО РЖД предложило резко изменить формулу и учитывать не потребительскую инфляцию, а рост цен в промышленности. «Мы так же, как и ОАО РЖД, не можем купить в магазине эти товары, ведь на них инфляция за последние годы не опускалась ниже 9%»,– тогда заявляли “Ъ” в «Транснефти».

По оценке гендиректора «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, для сохранения инвестпланов и дивидендов в 50% от прибыли по МСФО рост тарифов «Транснефти» должен быть на уровне 17–18% в 2019 году. Как отмечает аналитик, монополия уже снизила капвложения, которые за первое полугодие составили 34,7 млрд руб., тогда как за 2017 год – 143 млрд руб., в том числе и по причине роста дивидендов. В презентации для инвесторов «Транснефть» указала, что готова снизить затраты на 120 млрд руб. в 2018–2023 годах по мере завершения основных проектов – расширения нефтепроводов ВСТО и Куюмба–Тайшет, строительства системы нефтепродуктопроводов «Юг».

Сергей Гарамита из Райффайзенбанка отмечает, что дивиденды на уровне годовых за 2017 год могут быть покрыты свободным денежным потоком за 2018 год за счет падения CAPEX. «Для повышения выплат до 50% от прибыли по МСФО может требоваться допиндексация на 6,5–7%,– отмечает он.– Компания может воспользоваться средствами на счетах и краткосрочных депозитах (более 420 млрд руб. на конец первого полугодия)».

<https://www.kommersant.ru/doc/3778481>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.10.23; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРОХОДИТ ДРОБИ; БЛОКПАКЕТ АКЦИЙ КОМПАНИИ ПОДЕЛЯТ МЕЖДУ ВТБ И ЧАСТНЫМ ИНВЕСТОРОМ

Как стало известно “Ъ”, блокпакет в «Трансконтейнере», который продает FESCO, будет разбит между двумя покупателями – банком ВТБ (24,8%), и частным инвестором (0,3%). Источники “Ъ” говорят, что речь идет о структурах Романа Абрамовича и Александра Абрамова, владеющих 24,5% оператора. Они же считаются и основным претендентом на пакет, приобретаемый ВТБ, который заключает форвард на акции, чтобы потом продать его стратегу. Эксперты полагают, что дробление может быть вызвано желанием сторон избежать согласования сделки с ФАС.

Как стало известно “Ъ”, во вторник FESCO (32,5% принадлежит группе «Сумма» Зиявудина Магомедова) должна закрыть сделку по продаже 25,07% в ПАО «Трансконтейнер». При этом, по словам собеседников “Ъ”, основной кредитор компании – банк ВТБ выкупает не полностью блокпакет, а 24,8%, еще 0,3% приобретает частный инвестор. В этой роли, утверждает один из источников “Ъ”, выступают структуры Романа Абрамовича и Александра Абрамова, которые в 2017 году через подконтрольный им «Енисей Капитал» приобрели у НПФ «Благосостояние» 24,5% оператора. По информации собеседников “Ъ”, ВТБ, кроме того, заключает форвард на акции, основным претендентом на которые также считаются эти бизнесмены. До завершения сделки компании эту информацию не комментируют.

По словам источников “Ъ”, цена сделки рыночная. По данным Московской биржи, стоимость приобретаемого пакета ВТБ – порядка 15,5 млрд руб., еще 0,3% стоят около 190 млн руб.

“Ъ” летом сообщал, что FESCO собирает заявки от инвесторов на покупку доли в «Трансконтейнере» (см. “Ъ” от 7 июня). Источники “Ъ” тогда подтверждали, что структуры господ Абрамова и Абрамовича подавали заявку, но уверяли, что процесс конкурентный и есть и другие претенденты. На рынке не исключали, что интересантом также выступает владелец НЛМК и UCL Holding Владимир Лисин. В июне стало известно, что Петр Баскаков, занимавший пост гендиректора «Трансконтейнера» 12 лет, покидает компанию, а на его место назначается близкий к «Енисей Капиталу» Вячеслав Сараев (см. “Ъ” от 1 июня).

В интервью РБК 15 октября председатель совета директоров FESCO Лейла Маммедзаде говорила, что компания находится в финальной стадии переговоров по продаже доли в «Трансконтейнере», уточняя, что деньги пойдут на погашение долгов FESCO. Также она рассказала, что им поступило несколько предложений, «строго в рынке» и без дисконта. А на следующий день РБК со ссылкой на свои источники сообщил, что блокпакет FESCO выкупит ВТБ, а затем продаст стратегическому инвестору.

Источники “Ъ” не исключают, что основной причиной дробления блокпакета может быть желание избегнуть согласования сделки с ФАС. Управляющий партнер Nektorov, Saveliev & Partners (NSP) Александр Некторов также не исключает, что роль свою сыграла необходимость обхода регуляторов, так как покупка блокпакет требует согласования с ФАС. Компаниям пришлось бы готовить значительный пакет документов, а после этого ждать 30 дней, пока регулятор будет рассматривать сделку, что занимает значительное время, заключает господин Некторов.

С конца 2014 года пакет FESCO в «Трансконтейнере» заложен ВТБ по сделке репо, а в конце 2017 года банк выдал компании кредит в $680 млн, большая часть из которого пошла на погашение долгов перед держателями евробондов. При этом компания так и не смогла решить проблему с дефолтом по рублевым облигациям.

Участие в сделке ВТБ носит вынужденный характер, банк приобретает непрофильный для него пакет, выполняя роль посредника в рамках передачи его господам Абрамовичу и Абрамову, полагает партнер компании «НАФКО-Консультанты» Ирина Мостовая. Необходимость посредника, полагает юрист, может быть продиктована стремлением конечных бенефициаров сделки избежать непосредственного участия в разделе имущества Магомедовых, тем более что данный процесс достаточно удобен с точки зрения придания ему политической окраски на Западе. Это важно, в частности, для Романа Абрамовича, который до сих пор успешно избегает санкций, хотя его заинтересованность в доле в «Трансконтейнере» «более чем очевидна», указывает госпожа Мостовая. Денис Ворчик из «Уралсиба» напоминает, что ранее «Сумма» продала «Транснефти» свою долю в Новороссийском морском торговом порту, а ВТБ получил пакет в Новороссийском комбинате хлебопродуктов. Сейчас Зиявудин Магомедов находится не в самой сильной переговорной позиции, отмечает он, и распродажа активов может продолжиться.

<https://www.kommersant.ru/doc/3778326>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.23; УЧЕНЫЕ ПОДБИРАЮТ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СУХОГО ДОКА НА ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» В ПРИМОРЬЕ

Ученые Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) во Владивостоке приступили к научно-техническому сопровождению строительства сухого дока на судостроительном комплексе «Звезда» в Приморье, сообщает вуз.

Отмечается, что инженеры ДВФУ начали расчеты и разработку рекомендаций по использованию новых технологий и материалов на судоверфи.

«В сухом доке запланировано строительство уникальных судов, в том числе крупнейшего в мире ледокола «Лидер», предстоит решить много задач: исследовать грунтовое основание, провести испытания стальной арматуры на специальной разрывной машине, подобрать состав бетона для долговечности конструктивных элементов», – отметил директор Инженерной школы ДВФУ, доктор технических наук Александр Беккер.

На строительной площадке на заводе оборудована полевая лаборатория ДВФУ для контроля качества производства бетона и технологии его укладки. В университете уже разработали рекомендации по обеспечению надежности защитного сооружения дока и выполнили сложные расчеты создания днища.

Инженеры вуза будут сопровождать строительство до сдачи дока в эксплуатацию, которая запланирована на 2020 год. Параметры сооружения позволят построить крупнейший арктический танкер-газовоз для работы на Северном морском пути, буровые суда ледового класса, атомные ледоколы и другую морскую технику.

ДВФУ со «Звездой» ведут целевую подготовку кадров, научные исследования, организуют для студентов производственную практику. Сейчас около 200 студентов, которые будут работать на судостроительных предприятиях региона, учатся в Инженерной школе ДВФУ.

Ранее вице-президент «Роснефти» Андрей Шишкин заявлял, что судоверфь «Звезда» в Приморском крае с вводом в эксплуатацию сухого дока в 2020 году полностью обеспечит строительство атомных ледоколов проекта 10510 «Лидер». Будущий сухой док, по его словам, «фактически представляет из себя второй завод». Его длина составит 485 метров, ширина – 114 метров, высота – 14,5 метров.

В сентябре в ходе церемонии заливки первого бетона в основание сухого дока глава «Роснефти» Игорь Сечин сказал, что судоверфь «Звезда» планирует сократить сроки строительства сухого дока и сдать его в 2020 году, а не в 2023 году, как планировалось изначально. После этого вице-премьер РФ Юрий Борисов сообщал журналистам, что в России будут построены три новых атомных ледокола проекта 10510 «Лидер», и что вопрос с финансовым обеспечением строительства решен.

Новые атомоходы проекта 10510 «Лидер» задуманы как самые мощные в мире атомные ледоколы, их мощность составит 120 МВт. Основными задачами новых атомоходов должны стать обеспечение круглогодичной навигации по Северному морскому пути и проведение экспедиций в Арктику. Проведение крупнотоннажных судов предполагается за счет большой ширины этих ледоколов.

«Звезда» будет строить новые атомные ледоколы проекта 10510 в кооперации с российскими судостроителями, в том числе с петербургским Балтийским заводом, где сейчас сооружаются три универсальных атомных ледокола «Арктика», «Сибирь» и «Урал» проекта 22220.

### RNS; 2018.10.22; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ МЕЖДУНАРОДНУЮ ПРЕМИЮ ЗА КОММУНИКАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

«Аэрофлот» впервые в истории российского бизнеса завоевал гран-при и одержал победу в трех номинациях международной премии в области связей с общественностью IPRA Golden World Awards (GWA), сообщает пресс-служба перевозчика.

В ходе церемонии награждения PR-проект «Аэрофлот. Собаки Сулимова» для англоязычного сегмента Facebook был признан лучшим в номинациях «Путешествия и туризм», «Цифровые коммуникации», «Вовлеченность сообщества». Проект отмечен за новаторство и эффективность коммуникаций, уточнили в компании.

Премия IPRA GWA присуждается международной ассоциаций по связям с общественностью International Public Relations Association (IPRA).

«Аэрофлот» входит в топ-20 крупнейших авиакомпаний мира. В 2017 году «Аэрофлот» перевез 32,8 млн человек, а с учетом авиакомпаний группы «Аэрофлот» – 50,1 млн.

<https://rns.online/transport/aeroflot-poluchil-mezhdunarodnuyu-premiyu-za-kommunikatsionnii-proekt-2018-10-22/>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.23; АВИАКОМПАНИЯ ВТБ И СБЕРБАНКА МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА С НУЛЯ ИЛИ НА БАЗЕ ОДНОЙ ИЗ КОМПАНИЙ – ВТБ

Региональная авиакомпания ВТБ и Сбербанка может быть создана с нуля или на базе одной из действующих компаний, «Аэрофлот» от участия в проекте отказался, сообщил РИА Новости глава ВТБ Андрей Костин.

Ранее источник, знакомый с ситуацией, сообщил РИА Новости, что Сбербанк и ВТБ в настоящее время разрабатывают бизнес-план по созданию региональной авиакомпании, планируют завершить работу до конца года.

«Мы сейчас ведем разработку проекта, мы наняли консультантов вместе со Сбербанком, мы ищем операторов для проекта. Кстати, «Аэрофлот» отказался от этого дела. Пока работаем над концепцией, ничего правительству пока не предлагали», – сказал Костин.

«Мы найдем оператора либо из существующей компании, либо новая компания будет создана», – добавил он.

Костин сообщил, что привлекать в проект другие банки пока не планируется. «Мы пока другие банки и не присоединяем, этот проект и так непростой», – отметил он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.23; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; ТРЕБОВАНИЯ ПО ПЕРЕНОСУ СЕРВЕРОВ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ В РОССИЮ НЕ ПРИВЕДУТ К ТРАНСПОРТНОМУ КОЛЛАПСУ

Требования по переносу в Россию серверов систем бронирования авиабилетов не приведут к транспортному коллапсу, считают представители **минтранса**, ОНФ и систем бронирования.

Проект постановления кабмина, разработанный **минтрансом**, включает набор требований к оператору системы бронирования. В ведомстве порекомендовали авиакомпаниям «спокойно подготовиться» к вступлению в силу требований закона о хранении данных пассажиров в системах бронирования.

Государство хочет получить оператора внутри страны, чтобы он выполнял российские законы. Это может быть представительство американской или европейской системы бронирования как юрлицо, разместившее в РФ сервера с данными россиян, говорит гендиректор системы бронирования «Сирена-Трэвел», президент Транспортной клиринговой палаты Михаил Баскаков. Американская Sabre задумывается над размещением серверов в России. Пока непреклонны представители Amadeus, отмечает источник «РГ».

**Минтранс** заверяет, что будет регулироваться только оформление внутренних перевозок, а зарубежные перевозки будут по-прежнему выполняться в соответствии с международными правилами. «Для многих стало новостью, что базы данных билетов находятся за рубежом вопреки тем нормам и принципам, которые были приняты после введения санкций в отношении нашей страны, когда потребовалось хранить всю информацию о наших гражданах на серверах в России. Хранение данных за рубежом - это угроза безопасности страны», - считает член Центрального штаба Народного фронта, депутат Госдумы Александр Васильев. По его мнению, ситуация, когда у крупнейших российских авиакомпаний иностранные провайдеры, не дает контролирующим органам оценить масштаб перевозок.

«Думаю, угрозы для авиакомпаний в этом нет, есть просто нежелание менять ситуацию. Есть российские провайдеры, через которые уже продаются билеты, и ими пользуется ряд авиакомпаний. Это вопрос выбора. Базы должны находиться в РФ», - говорит Васильев.

<https://rg.ru/2018/10/22/perenos-serverov-sistem-bronirovaniia-ne-privedet-k-transportnomu-kollapsu.html>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.22; ПЕРЕНОС СЕРВЕРОВ ДЛЯ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ НА ТЕРРИТОРИЮ РФ БУДЕТ ПОЭТАПНЫМ - МИНТРАНС

**Минтранс** РФ порекомендовал авиакомпаниям спокойно готовиться к переносу серверов для бронирования и продажи авиабилетов на российскую территорию, поскольку он будет проходить поэтапно.

**Минтранс** в июле опубликовал проект требований к новой системе онлайн-бронирования авиабилетов. В частности, он предусматривает перенос с 1 января 2020 года на территорию России серверов и баз данных систем, обеспечивающих бронирование и продажу авиаперевозок внутри страны, регистрацию пассажиров и взаиморасчеты. В настоящий момент базы данных, используемые большинством систем оформления воздушных перевозок, находятся на территории иностранных государств.

Авиакомпания S7 (вторая по пассажиропотоку в РФ, начала переход с системы SITA на Amadeus), заявила о рисках для перевозчиков в случае миграции на альтернативную систему. В частности, по мнению S7, подобный переход принесет крупные финансовые потери для авиакомпаний.

«Требования предполагается вводить поэтапно, при этом обязательным условием является размещение серверов на территории РФ и соответствующая регистрация предприятий на территории РФ», – говорится в сегодняшнем сообщении ведомства. Кроме того, по мнению **Минтранса**, будет обеспечена возможность осуществления внутрироссийских авиаперевозок в любых внешнеполитических условиях.

Работа ведется с полным пониманием необходимости исключения каких-либо рисков приостановки деятельности авиаперевозчиков в случае недобросовестной конкуренции, отметили также в министерстве. По оценкам ведомства, и затраты для провайдеров на перенос части оборудования на территорию Российской Федерации будут «отнюдь не чрезмерны и абсолютно посильны».

«В этой связи **Минтранс** России рекомендует российским авиакомпаниям и иностранным операторам спокойно подготовиться к вступлению в силу указанных требований», – подчеркнуло министерство.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5705722>

<https://www.m24.ru/news/transport/22102018/51049>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.22; ПЕРЕНОС В РФ СЕРВЕРОВ СИСТЕМ АВИАБРОНИРОВАНИЯ НЕ ОСТАНОВИТ РАБОТУ КОМПАНИЙ - АКИМОВ

Перенос в РФ серверов систем авиабронирования не должен ни на секунду остановить операционную работу компаний, заявил журналистам вице-премьер **Максим Акимов**.

«Могу сказать только одно: любое решение в этой сфере будет сделано так, что ни потребители, ни собственно операционный персонал компаний этого не заметят. По крайней мере ставится задача сделать так, чтобы этого никто не заметил. Конечно, у нас большие задачи по импортозамещению в этой сфере – раз и по выполнению требований по локализации работы с персональными данными на территории Российской Федерации»,- сказал он.

«Еще раз хочу сказать: наша принципиальная позиция, позиция правительства состоит в том, что эта работа должна быть сделана так, чтобы ни на одну секунду операционная работа не прекращалась. До тех пор, пока это требование не будет выполнено, никто вести себя, как слон в посудной лавке, не будет. Это позиция **Минтранса** в том числе»,- добавил он.

**Минтранс** РФ в июле опубликовал проект требований к новой системе онлайн-бронирования авиабилетов. В частности, проект предусматривает перенос с 1 января 2020 года на территорию России серверов и баз данных систем, обеспечивающих бронирование и продажу авиаперевозок внутри страны, регистрацию пассажиров и взаиморасчеты. В настоящий момент базы данных, используемые большинством систем оформления воздушных перевозок, находятся на территории иностранных государств.

Авиакомпания S7 (вторая по пассажиропотоку в РФ, начала переход с системы SITA на Amadeus), заявила о рисках для перевозчиков в случае перехода на альтернативную систему.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.22; НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ ГОТОВА К ЭКСПЛУАТАЦИИ - «РОСТЕХ»

Национальная система бронирования (НСБ) для продажи авиабилетов уже готова к эксплуатации, заявил РИА Новости представитель «Ростеха».

«НСБ - полностью готовая система. Она имеет российское происхождение и отличается от зарубежных аналогов высоким уровнем доверенности. Подобные обеспечивающие системы для авиационной отрасли, безусловно, относятся к критически значимым инфраструктурам, в отношении которых должны действовать суверенные правила РФ. Это необходимо, чтобы гарантировать надежную и бесперебойную работу систем, а также безопасность личных данных пассажиров», – заявили в «Ростехе»

**Минтранс** РФ в июле опубликовал проект требований к новой системе онлайн-бронирования авиабилетов. В частности, проект предусматривает перенос с 1 января 2020 года на территорию России серверов и баз данных систем, обеспечивающих бронирование и продажу авиаперевозок внутри страны, регистрацию пассажиров и взаиморасчеты. В настоящий момент базы данных, используемые большинством систем оформления воздушных перевозок, находятся на территории иностранных государств.

Авиакомпания S7 (вторая по пассажиропотоку в РФ, начала переход с системы SITA на Amadeus), заявила о рисках для перевозчиков в случае миграции на альтернативную систему. В частности, по мнению S7, подобный переход чреват крупными финансовыми и временными потерями для авиакомпаний.

По мнению «Ростеха», функционал НСБ никак не ограничивает возможности авиакомпаний, в том числе зарубежных, и их пассажиров.

«Высокие характеристики НСБ подтверждены результатами пилотного проекта, который в настоящий момент реализуется с авиакомпанией «Азимут», – добавили в госкорпорации.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.22; СУРАЕВ НЕ ВИДИТ УГРОЗЫ ПРЕКРАЩЕНИЯ РАБОТЫ АВИАКОМПАНИЙ ИЗ-ЗА НОВЫХ ПРАВИЛ БРОНИРОВАНИЯ

Разработанный в **Минтрансе** проект постановления Правительства, который предполагает перенос всех серверов и баз данных по бронированию и продаже авиабилетов по России на территорию страны к 2020 году, не приведёт к приостановке деятельности отечественных авиаперевозчиков. Об этом рассказал «Парламентской газете» член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Максим Сураев.

Как писали СМИ, планы **Минтранса** могут разорить крупнейшие российские авиакомпании, которые пользуются сегодня услугами иностранных провайдеров. Российские системы бронирования пока не имеют необходимого функционала и не отвечают требованиям крупнейших авиакомпаний.

Кроме того, высказываются опасения, что после переноса серверов в Россию иностранные партнёры отечественных перевозчиков не смогут продавать билеты на внутрироссийские рейсы, отчего убытки отечественных авиакомпаний станут исчисляться миллиардами.

По словам единоросса Максима Сураева, перенос серверов и базы данных должен произойти до 2020 года, поэтому у наших компаний есть время подготовиться. «Сейчас делать какие-то выводы преждевременно, тем более подсчитывать убытки», – отметил депутат.

Он также уверен, что переход на новые правила будет постепенным, и если станет понятно, что система сбоит, то последуют оперативные корректировки и изменения. «Уверен, что никто не допустит, чтобы работа наших и иностранных авиакомпаний была парализована из-за неполадок в системе бронирования», – подчеркнул парламентарий.

Максим Сураев напомнил, что проект постановления разрабатывался для защиты суверенитета России.

В частности, в документе прописан перенос с 1 января 2020 года на территорию России вычислительных комплексов (серверов) и баз данных систем, обеспечивающих бронирование и продажу внутрироссийских авиаперевозок, регистрацию пассажиров и взаиморасчёты. Также провайдер системы бронирования должен быть обязательно зарегистрирован в России.

«Думаю, что будет лучше, если мы научимся работать с отечественной системой бронирования, и иностранные компании тоже будут иметь такую возможность», – подчеркнул депутат.

<https://www.pnp.ru/politics/suraev-ne-vidit-ugrozy-prekrashheniya-raboty-aviakompaniy-iz-za-novykh-pravil-bronirovaniya.html>

### RNS; 2018.10.22; В ОНФ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИНФОРМАЦИЮ ОБ УГРОЗЕ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

Перенос в Россию серверов и баз данных систем, которые обеспечивают бронирование и продажу авиаперевозок, а также регистрацию пассажиров и взаиморасчеты при путешествии внутри России, не несет угрозы для работы авиакомпаний. Такое решение послужит сохранению безопасности персональных данных пассажиров, считает член центрального штаба Народного фронта, депутат Госдумы Александр Васильев.

«Для многих стало новостью то, что базы данных билетов находятся за рубежом вопреки тем нормам и принципам, которые были приняты после введения санкций в отношении нашей страны, когда потребовалось хранить всю информацию о наших гражданах на серверах в России. Хранение данных за рубежом – это угроза безопасности страны. Такое решение **Минтранса** - безусловно, наша победа. Занимаясь проблемой овербукинга, мы выяснили, что эти базы находятся за рубежом, и у **Минтранса** фактически нет возможности отсмотреть, сколько было продано билетов и сколько мест в самолете», – отметил Васильев, его слова приводит ОНФ.

Он также отметил, что перенос данных в Россию не несет угрозы для работы российских авиакомпаний.

«Думаю, никакой угрозы для авиакомпаний в этом нет, есть просто нежелание менять ситуацию. Есть российские провайдеры, через которые уже продаются билеты, и ими пользуется ряд авиакомпаний», – сказал он.

Ранее в июле 2018 года сообщалось, что **Минтранс** разработал проект постановления правительства «Требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок», предусматривающий, что с 1 января 2020 года серверы и базы данных, обеспечивающие бронирование и продажу внутрироссийских авиаперевозок, а также регистрацию на рейс, должны быть размещены в России.

**Минтранс** отмечал, что будет регулироваться только оформление внутренних перевозок, а международные будут по-прежнему выполняться в соответствии с установленными международными правилами.

В 2015 году ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта заявляла о том, что требования о хранении данных в России невыполнимы и могут остановить продажи билетов через интернет.

<https://rns.online/transport/V-ONF-prokommentirovali-informatsiyu-ob-ugroze-ostanovki-raboti-rossiiskih-aviakompanii-2018-10-22/>

### RNS; 2018.10.22; АТОР НЕ ВИДИТ РИСКОВ ДЛЯ ТУРИСТОВ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХОДА НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ

Переход на отечественные системы бронирования авиабилетов не скажется на российских туристах, сказал RNS вице-президент Ассоциации туроператоров России по транспорту Дмитрий Горин.

«На туристах это не скажется: чартерные рейсы зачастую бронируются через российские системы бронирования», – сказал он RNS.

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что генеральный директор авиакомпании «Сибирь», входящей в группу S7, написал письмо президенту Ассоциации экслуатантов воздушного транспорта Владимиру Тасуну, в котором заявил, что требование **Минтранса** об обязательном бронировании билетов на внутренние рейсы через российские юрлица может остановить деятельность российских авиакомпаний.

По словам Горина, уже сейчас около 60% билетов бронируются через российские системы.

«С учетом того, что речь идет о внутрироссийских рейсах – их доля существенна. Внутри России перевозка бронируется на 60% от всех перевозок российских авиакомпаний», – отметил Горин.

<https://rns.online/consumer-market/aTOR-ne-vidit-riskov-dlya-turistov-v-sluchae-perehoda-na-otechestvennie-sistemi-bronirovaniya--2018-10-22/>

### RNS; 2018.10.22; МНЕНИЕ: РОМАН ГУСАРОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ПОРТАЛА AVIA.RU

Роман Гусаров

Разработанный **Минтрансом** России проект постановления правительства, предусматривающий размещение с 1 января 2020 года в России серверов и баз данных, которые обеспечивают бронирование, продажу авиабилетов и регистрацию на рейсы внутри страны, может привести к полной остановке деятельности российских авиакомпаний или длительному, порядка двух-четырех лет, переходу в иные системы бронирования, пишут «Ведомости» со ссылкой на гендиректора авиакомпании «Сибирь» Владимира Объедкова.

Да, такая угроза действительно есть, подобный переход чреват большими проблемами для нашей гражданской авиации. Для того, чтобы разобраться, надо для начала понять, как работают глобальные системы дистрибуции авиабилетов. А они работают так, что доступ к ним можно получить из любой точки мира вне зависимости от того, где физически размещены сервера с базами данных.

Для того чтобы, например, француз мог купить билет у «Аэрофлота» и полететь в Москву, а дальше, допустим, во Владивосток, ему должна быть доступна эта система. А если такой возможности не будет, если мы перенесем информацию внутрь страны и изолируемся от всего мира, наши авиакомпании потеряют миллионы пассажиров и миллиарды денег.

А вот если мы перенесем сервера и не изолируемся, тогда в чем смысл такого шага? Ведь информация все равно доступна из любой точки мира, какая кому разница? Мы от этого ничего не получим, только деньги потратим, если сервер будет стоять не в Испании, а в России.

Все равно данные будут уходить на другие сервера, на другие платформы по всему миру. В этом нет никакой логики. Подобных требований нет, например, в США, Франции или Германии, Amadeus хранит свои данные в дата-центре в Испании, и еще есть несколько по миру, просто так исторически сложилось, и никого это не волнует.

Так что угроза временной остановки работы авиакомпаний реальна, а далее идет уже угроза потери рынка и краха гражданской авиации. Они не смогут продавать билеты на международном рынке, более того, это создаст трудности для наших граждан.

Если вы летите транзитом, например, из Самары в Москву и далее в Париж, сейчас это можно сделать по одному билету благодаря глобальным системам, даже если там две разные авиакомпании. Но если мы перенесем информацию и изолируемся от всего мира, пассажирам придется покупать билеты на внутрироссийский перелет, и отдельно – на иностранную авиакомпанию, что будет неудобно и сложно.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-voznikla-ugroza-vremennoi-ostanovki-deyatelnosti-aviakompanii-v-Rossii-2018-10-22/>

### ТАСС; 2018.10.22; S7 НАЗВАЛА ВОЗМОЖНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПЕРЕНОСЕ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ В РОССИЮ

Переход авиакомпаний на альтернативную систему бронирования билетов потребует от перевозчиков колоссальных денежных средств и займет много времени. Так в S7 прокомментировали инициативу **Минтранса** перенести в Россию серверы бронирования и продажи авиабилетов на внутрироссийские рейсы.

«Наши опасения связаны с тем, что процесс «миграции» на альтернативную систему потребует от авиакомпаний колоссальных денежных и временных вложений, - говорится в сообщении S7. - Кроме того, иностранные провайдеры, с большой вероятностью, могут признать перенос баз данных в Россию экономически невыгодным. В отличие от ведущих международных систем бронирования, российские провайдеры пока не располагают достаточным функционалом, чтобы обеспечить комплексную операционную деятельность перевозчика».

В S7 также отметили, что предложенный **Минтрансом** проект постановления правительства «включает ограничения на осуществление партнерской деятельности с иностранными авиакомпаниями и, как следствие, ставит под вопрос участие российских перевозчиков в международных авиационных альянсах».

По мнению S7, российские авиакомпании столкнутся с ограничением рынков, на которых будут востребованы их услуги. «Конкурентоспособность российских перевозчиков по отношению к иностранным снизится, что повлияет на доступность авиаперевозок в целом, а в перспективе может иметь негативные последствия для экономики страны», - говорится в сообщении авиакомпании.

По данным газеты «Ведомости», гендиректор S7 Владимир Объедков в письме президенту Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимиру Тасуну предупредил, что инициатива **Минтранса** может привести к полной остановке деятельности российских авиакомпаний.

У трех крупнейших российских авиакомпаний, как отмечают «Ведомости», - иностранные провайдеры. «Аэрофлот» пользуется американской Sabre. У S7 - швейцарская SITA, но авиакомпания уже начала переход на испанскую Amadeus, которой пользуются «Уральские авиалинии». Также с американской Navitair работает «Победа». Почти все остальные российские авиакомпании (в том числе UTair) работают с российской «Сирена-трэвел». Исключение составляет авиакомпания «Азимут», которая пользуется разработанной Ростехом и аэропортом Внуково Национальной системой бронирования (НСБ).

«Аэрофлот» и S7 при переходе на российские системы бронирования могут столкнуться с рядом сложностей, так как обе компании входят в международные альянсы (Skyteam и One world соответственно), указывает издание. При этом ни «Сирена», ни НСБ не владеют функционалом, позволяющим работать в альянсе.

В 2015 году в России вступили в силу поправки в закон «О защите персональных данных». Изначально под эту норму должны были попасть и системы бронирования авиабилетов, однако их от этой обязанности освободили.

<https://tass.ru/ekonomika/5704038>

### ТАСС; 2018.10.22; В UTAIR ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПЕРЕНОС СЕРВЕРОВ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ В РФ НЕ ОСЛОЖНИТ ПОКУПКУ БИЛЕТОВ

Перенос в РФ серверов и баз данных по бронированию и продаже билетов не создаст сложностей при покупке авиабилетов. Такое мнение высказал ТАСС президент «UTair - Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. При этом он отметил, что перенос серверов потребует дополнительных расходов.

Как писала ранее сегодня газета «Ведомости», S7 предупредила о том, что инициатива **Минтранса** РФ по обязательному переходу на обслуживание у российских систем бронирования авиабилетов вместо иностранных может привести к полной остановке деятельности всех авиакомпаний РФ.

«Utair известно об инициативе **Минтранса**. Компания всегда работала только на отечественных системах бронирования и хранила данные в России, потому что летает в труднодоступные регионы. Там не работают иностранные системы, и пассажиры просто не смогли бы купить билеты. Utair не видит сложностей в операционном переносе серверов [международных систем бронирования авиабилетов] в Россию. Но это стоит денег», - сказал Пермяков.

По данным «Ведомостей», гендиректор S7 Владимир Объедков в письме президенту Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимиру Тасуну предупредил, что новый проект постановления правительства, разработанный **Минтрансом**, «Требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок», обязывает авиакомпании перейти на российские системы бронирования авиабилетов.

Таковых на данный момент всего две «Сирена-тревел» и «Национальная система бронирования», разработанные Ростехом. В основном российские компании используют зарубежные системы: американские Sabre, Navitair, швейцарскую SITA Garbiel, испанскую Amadeus.

Как следует из статьи «Ведомостей», «Аэрофлот» и S7 при переходе на российские системы бронирования могут столкнуться с рядом сложностей, так как обе компании входят в международные альянсы (Skyteam и One world соответственно). При этом ни «Сирена», ни НСБ ни владеют функционалом, позволяющим работать в альянсе.

Закон о хранении персональных данных, вступивший в силу 1 сентября 2015 года, обязывает компании хранить и обрабатывать персональные данные граждан РФ на территории России. При этом, требования закона не распространяются на системы бронирования авиабилетов.

<https://tass.ru/ekonomika/5703867>

### RNS; 2018.10.22; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ РИСКИ ПЕРЕХОДА НА РОССИЙСКУЮ СИСТЕМУ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ

Внедрение российской системы бронирования авиабилетов может вызвать сбои в работе авиакомпаний, считает эксперт агентства делового туризма «Аэроклуб».

«Речь идет не о полной приостановке работы, а скорее о возможных сбоях в работе. Изначально условия для авиакомпаний предполагались более жесткими и не подразумевали возможность работы с глобальными системами бронирования (GDS)», – сказал эксперт агентства делового туризма «Аэроклуб» отвечая на вопрос RNS о возможных сбоя в работе авиакомпаний из-за внедрения национальной системы бронирования авиабилетов в России с 2020 года.

Он отметил, что системы бронирования Amadeus и Sabre могут открыть в России свои вычислительные центры, но на это потребуются существенные инвестиции и время.

«Вопрос насколько важен для иностранных GDS российский рынок и захотят ли они в него инвестировать, учитывая политическую повестку», – сказал он.

В агентстве уточнили, что еще одной альтернативой мог бы стать переход на новую систему бронирования (НСБ), разработанную «Ростехом».

«Сейчас она обслуживает одну авиакомпанию «Азимут». (…) И надо отдавать себе отчет, что НСБ не располагает ни тем функционалом, который требуется крупнейшим игрокам рынка, ни производительностью и емкостью», – сказал он.

Ранее сообщалось, что в июле 2018 года **Министерство транспорта** России разработало проект постановления правительства России о размещении с 1 января 2020 года серверов и баз данных, обеспечивающие бронирование и продажу билетов на внутрироссийские авиаперевозки, а также регистрацию на рейсы, на территории России.

<https://rns.online/transport/Ekspert-otsenil-riski-perehoda-na-rossiiskuyu-sistemu-bronirovaniya-aviabiletov---2018-10-22/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.22; САМОЛЕТЫ СИРИЙСКОЙ CHAM WINGS С 7 НОЯБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВМЕСТО ВНУКОВО

Рейсы сирийской авиакомпании Cham Wings из Дамаска в Москву будут приземляться с 7 ноября в аэропорту Шереметьево вместо Внуково, говорится в пресс-релизе компании.

«С 7 ноября наши рейсы из Дамаска будут направляться в аэропорт Шереметьево вместо Внуково», – говорится в релизе.

Авиакомпания уточняет, что такое изменение позволит пассажирам упростить путешествия по всему миру и осуществлять пересадки в более чем 100 мест назначения.

Cham Wings Airlines – частная авиакомпания, основана в 2007 году, базируется в аэропорту Дамаска.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.22; ПАССАЖИРОПОТОК МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТОВ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ ВЫРОС НА 8,5%, ДО 73,6 МЛН ЧЕЛОВЕК

Объемы перевозок пассажиров через аэропорты Московского авиационного узла (МАУ) – «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» - в январе-сентябре выросли на 8,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 73,6 миллиона человек, сообщает **Росавиаци**я.

При этом общий объем международных перевозок вырос на 7,9% и составил 35,2 миллиона человек. Объем внутренних перевозок составил 38,4 миллиона человек, увеличившись на 9%. Объемы грузоперевозок выросли на 5,4%, до уровня в 359,6 тысячи тонн, почты – снизились на 3,5%, до 50,1 тысячи тонн.

Пассажиропоток аэропорта «Внуково» за отчетный период вырос на 18,1%, до 16,5 миллиона человек; «Шереметьево» - на 13,6%, до 34 миллионов человек; «Домодедово» - снизился на 3,5% и составил 23,2 миллиона человек.

В сентябре пассажиропоток трех аэропортов вырос на 7,7% и составил 9,4 миллиона пассажиров. Пассажиропоток «Внуково» увеличился на 13,4%, до 2,2 миллиона человек; «Шереметьево» - на 15,7%, до 4,3 миллиона человек; «Домодедово» - снизился на 5,3% и составил 3 миллиона человек.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2018.10.23; ПЕРЕЛОЖИТЬ РУЛИ; ГЕНСЕК ИКАО ОБСУДИЛА С РЕКТОРОМ РОССИЙСКОГО ВУЗА ПЕРСПЕКТИВЫ ПОДГОТОВКИ АВИАТОРОВ

В работе 37-й сессии юридического комитета ИКАО участвовала представительная российская делегация. Обсуждались новые проблемы и вызовы, от которых напрямую зависит безопасность международного воздушного транспорта. И что показательно: несмотря на свой жесткий график, генеральный секретарь ИКАО Фан Лю выбрала время, чтобы лично встретиться с ректором Московского государственного технического университета гражданской авиации Борисом Елисеевым.

Борис Петрович, если не секрет, что вы обсуждали?

Борис Елисеев: Никаких секретов. Доктор Фан Лю патронирует программу «Новое поколение авиационных специалистов» (NGAP ИКАО). И организация этой работы в вузах России ее очень интересует. Сейчас реализуется проект по объединению авиационных университетов в единую информационную сеть, которая требует и новых форм, и нового содержания.

И МГТУ ГА будет тоже этим заниматься?

Борис Елисеев: Безусловно. Наш вуз включен в реестр ИКАО, и его дипломы признаются во всех странах, подписавших Чикагскую конвенцию. А сейчас МГТУ ГА представляет Россию в «пуле» разработчиков международной информационной сети. Туда вошли очень серьезные учебные заведения США, Канады, ЮАР, Франции, Китая. Например, Университет Макгилла в Монреале - старейший государственный исследовательский университет Канады, основан еще в 1821 году! С Бэйханским университетом авиации и космонавтики в Пекине и национальной школой гражданской авиации в Тулузе у нас еще раньше были заключены договоры о сотрудничестве.

В задачу группы входит разработка всех необходимых документов для обеспечения функционирования международной сети авиационных университетов. Первая презентация состоится уже в конце декабря в китайском Шэньчжэне на 2-м Глобальном саммите NGAP. Так что МГТУ ГА представляется уникальная возможность не только влиться в эту структуру, но и выйти на качественно новый уровень международного признания и международной деятельности.

Насколько я знаю, у вас учатся иностранные студенты из 35 стран мира?

Борис Елисеев: Да, иностранцев - около полутысячи. А всего в университете более десяти тысяч студентов и курсантов. За последние два года «наращиваем» каждый прием по авиационным специальностям на 50-70%. Могли бы принимать больше, но общежитие трещит по швам.

Начали реализацию новых образовательных программ транспортной направленности. В частности, в головном вузе это программа специалитета «эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения», программа бакалавриата «бизнес-процессы в аэронавигации». В Иркутском филиале - программа бакалавриата «технология транспортных процессов». А в Ростовском филиале впервые открыта очная форма по направлению подготовки «техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей». Создана научная лаборатория беспилотных летательных систем.

Программа NGAP ИКАО делает один из важных акцентов на работу вузов с наиболее успешными школьниками?

Борис Елисеев: Да. Очень важное направление, с хорошей отдачей. Вижу это по участию нашего вуза в проекте столичного правительства «Инженерный класс в московской школе». Здесь несколько направлений: «университетские субботы» - лекции для старшеклассников, «университетские среды» - занятия с учителями-предметниками, предуниверсарий, «инженерные каникулы»... Активно поддерживаем школы, ориентированные на открытие инженерных классов.

Наш опыт работы очень заинтересовал генерального секретаря ИКАО. Скажу откровенно, для меня тут ничего нового нет. Старшее поколение помнит: был такой лозунг - «От модели к планеру, от планера к самолету». Перефразируя, получаем: «Инженерный класс - авиационный колледж/вуз - авиапредприятие». Новейшей авиационной технике нужны отличные специалисты. И начинать работу с ними следует со школьной скамьи.

Как вы представляете себе онлайн-лекции по техническому обслуживанию самолетов Boing и Airbus?

Известно, что создана рабочая группа по госаккредитации образовательных программ вузов. Некоторые эксперты допускают возможность отмены большей части очных занятий: в вузах, подобных МГТУ ГА, их могут заменить онлайн-курсы. Ваше мнение?

Борис Елисеев: Как вы представляете себе онлайн-лекции по техническому обслуживанию самолетов Boing или Airbus? Или практические занятия по фразеологии радиообмена между пилотом и авиадиспетчером?

Их можно проводить только на процедурных тренажерах и только на английском языке. Это определено и Законом «Об образовании в РФ». В образовательном процессе авиационные вузы руководствуются Воздушным кодексом РФ. Есть и международные обязательства России, исполнение которых контролируется инспекторами ИКАО в соответствии с приложением к Чикагской конвенции. Словом, для транспортных вузов вообще и гражданской авиации в частности подобные новеллы просто неприемлемы.

<https://rg.ru/2018/10/22/boris-eliseev-novejshej-aviacionnoj-tehnike-nuzhny-otlichnye-specialisty.html>

### ТАСС; 2018.10.22; «ХАБАРОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРОВЕРЯТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТОМ

Дальневосточная транспортная прокуратура сообщила о предстоящей проверке компании «Хабаровские авиалинии», в самолете которой при послеполетном осмотре было обнаружено повреждение, похожее на отверстие от пули.

Речь идет о Ан-24, прилетевшем из Николаевска-на-Амуре. УМВД на транспорте по Дальневосточному федеральному округу уже ведет процессуальную проверку.

«Дальневосточная транспортная прокуратура проверит авиакомпанию «Хабаровские авиалинии» на предмет соблюдения законодательства о безопасности полетов после этого инцидента», - сообщили ТАСС в пресс-службе прокуратуры.

Там уточнили, что самолет совершал полет в Хабаровск без пассажиров, он прибыл для проведения техобслуживания. Полет проходил в штатном режиме.

«Прокуратура, ссылаясь на сведения авиакомпании, опровергает информацию об отстреле в воздухе», - добавили в пресс-службе.

Ранее в СМИ появилась информация, что в самолете обнаружено пулевое отверстие от автомата Калашникова, найдена и сама пуля. ТАСС со ссылкой на источник в правоохранительных органах сообщал, что самолет некоторое время назад находился на ремонте в месте, неподалеку от которого шла нелегальная охота.

<https://tass.ru/proisshestviya/5706348>