**14 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2018.11.13; В МОСКВЕ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ

Губернатор Александр Усс встретился с министром транспорта Евгением **Дитрих**ом.

Губернатор Красноярского края Александр Усс во время рабочей поездки в Москву встретился с министром транспорта Российской Федерации Евгением **Дитрих**ом. Обсуждалось развитие дорожной и транспортной инфраструктуры региона. В совещании участвовали также начальники департаментов министерства.

Одной из тем встречи стали авиаперевозки в Красноярском крае, реконструкция аэропорта Красноярск, строительство грузопассажирской железнодорожной ветки от города до аэропорта. Обсуждалось и развитие внутрирегиональных авиаперевозок. Сейчас в краевой авиапарк входят в основном самолетыАн-24/26 образца 1970 года, а это не соответствует требованиям комфорта и безопасности пассажиров. На замену этим воздушным судам мог бы прийти Ил-114-300 - самолет, отлично адаптированный к условиям эксплуатации в сибирском климате.

Зашла речь и о проекте автомобильного моста через Енисей в районе поселка Высокогорский на севере края. Мост позволил бы обеспечить круглогодичную транспортную связь Северо-Енисейского района с центральными районами.

Обсуждалась и проблема речных судов - точнее, вопрос замены теплоходов постройки 1953-1954 годов новыми. У этих теплоходов особая роль – они обеспечивают социальные перевозки по маршруту Красноярск – Дудинка.

Александр Усс пригласил Евгения **Дитрих**а в Красноярск на открытие магистрали на улице Волочаевской. Оно запланировано на конец ноября.

<http://fedpress.ru/news/24/society/2152373?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ЛОМСКАЯ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.11.14; S&P СОЧЛО ЗАВЫШЕННЫМ ВДВОЕ ПРОГНОЗ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО РОСТУ ИНВЕСТИЦИЙ; ЭТО СТАВИТ ПОД СОМНЕНИЕ ОСУЩЕСТВИМОСТЬ МАЙСКОГО УКАЗА ПУТИНА

Реалистичность главной опоры обещанного властями ускорения экономики – рост доли инвестиций в ВВП до 25% к 2024 г. – подвергли сомнению аналитики международного рейтингового агентства S&P. Госрасходы ограничены строгим бюджетным правилом (по нему расходы бюджета рассчитываются исходя из цены нефти $40 за 1 барр., а доходы, полученные от более дорогой нефти, направляются в резервы. – «Ведомости»), а для роста инвестиций частного бизнеса нужно реформировать судебную систему, провести приватизацию и развивать конкуренцию, перечисляют они.

По поручению президента Владимира Путина, к 2024 г. Россия должна войти в топ-5 экономик по ВВП на душу населения по паритету покупательной способности. То есть обогнать Германию, уточнял министр экономического развития Максим Орешкин. Пока ВВП на душу населения в России растет чуть быстрее чем на 1% – это вдвое медленнее, чем в странах с сопоставимым уровнем дохода. Росту мешают неблагоприятная демографическая ситуация, инфраструктурные ограничения, плохие условия ведения бизнеса, а в последнее время – иностранные санкции, перечисляют беды российской экономики аналитики S&P. В 2017 г. экономика выросла на 1,5%, сообщал Росстат, а за январь – сентябрь 2018 г. – в пределах 1,6%. И хотя инвестиции в 2017 г. выросли на 4,3% в реальном выражении, они все еще ниже пика 2013 г., а их доля в ВВП составляет 21%, напоминают аналитики S&P.

Правительство рассчитывает, что с 2021 г. реальный ВВП будет расти быстрее 3% в год – в основном за счет ускорения инвестиций с 2020 г. до 6–7%. Обеспечить его по задумке чиновников должны государство – прежде всего за счет инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры – и бизнес, который станет активнее инвестировать в условиях достигнутой макроэкономической стабильности, пишет S&P. Но, по расчетам агентства, в 2020–2021 гг. инвестиции будут расти не более чем на 3,2%, и это при условии смягчения денежно-кредитной политики, восстановления темпов роста банковского кредитования и госинвестиций в инфраструктуру. А сами инвестиции государства останутся неэффективными. Из-за длительной оценки затрат и составления бизнес-планов проектов финансирование начнется не раньше 2020 г. Сомневается S&P и в эффективности самих проектов – власти ориентируются на громкие и крупные, но не обязательно производительные проекты. При этом расходы на них ограничены бюджетным правилом. Стабильность бюджета и курса рубля, обеспеченные им, хороши для международных рейтингов, но это одна из главных причин, почему ВВП растет почти вдвое медленнее, чем у стран с сопоставимым уровнем дохода, заявлял главный экономист ВЭБа Андрей Клепач.

Не увеличатся существенно и инвестиции бизнеса, считает S&P: за первое полугодие 2018 г. они выросли всего на 1,3%, несмотря на существенную прибыль, обеспеченную «необычным сочетанием слабого рубля и высоких цен на нефть». В итоге в 2019–2021 гг. экономика будет в среднем расти на 1,7%, не ускорится она и после 2021 г. Мешают плохая демографическая ситуация, низкая производительность труда, доминирование государства, низкий уровень конкуренции и плохие условия для ведения бизнеса, заключили аналитики S&P.

Всего по утвержденному правительством плану развития магистральной инфраструктуры до 2024 г. власти собираются реализовать транспортных проектов на 6,3 трлн руб. (половину расходов должен профинансировать частный бизнес). Так, чиновники планируют построить и реконструировать дороги по маршруту Европа – Западный Китай, развивать Северный морской путь, региональные аэропорты. Финальный список проектов так и не был опубликован.

Основная часть бюджетных расходов плана приходится на 2022–2024 гг., говорили федеральные чиновники. В том числе из-за нехватки готовых к реализации инфраструктурных проектов, уточняет один из них. При этом задержка финансирования ставит под вопрос выполнение майского указа президента Владимира Путина – закончить все строительство к 2024 г., растет риск превысить смету и не уложиться в срок до 2024 г., говорит другой чиновник. Пока из запланированных государством 3,1 трлн руб. бюджетных расходов бюджетом предусмотрено только 1,6 трлн руб., остальная часть госфинансирования еще не подтверждена, указывают аналитики S&P. Даже если деньги на реализацию проектов удастся найти, сроки окончания строительства крупных проектов, как правило, затягиваются – например, строительство платной автотрассы М11 Москва – Санкт Петербург и ЦКАД.

В эффективности расходов на нацпроекты, один из которых – план развития инфраструктуры, сомневаются и депутаты Госдумы. По законопроекту, одобренному Госдумой во вторник во втором чтении, Минфин сможет перераспределять деньги между проектами без поправок в закон о бюджете на 2019 г. – лишь по согласованию с Госдумой. «Если мы увидим, что какие-то вопросы тормозятся, где-то не готова документация, – лучше не замораживать средства, а перебросить», – говорил председатель комитета Госдумы по бюджету и налогам Андрей Макаров (его цитировал ТАСС).

К самим нацпроектам очень много вопросов, они плохо проработаны, многие и вовсе похожи на собрание пожеланий разных министерств и ведомств, которые раньше были отвергнуты, рассказывали два федеральных чиновника. На непроработанность проектов указывали и участники парламентских слушаний, следовало из рекомендаций их участников, программы так и «не стали эффективным инструментом».

Опасения S&P по поводу соблюдения сроков реализации проектов, скорее всего, разделяет и правительство, говорит главный экономист «ВТБ капитала» по России Александр Исаков. Это подтверждает и предложение властей создать офис для мониторинга реализации инфраструктурных проектов, считает он. Но к моменту, когда все инфраструктурные проекты будут наконец согласованы, мировая экономика может столкнуться с очередным циклическим замедлением, предупреждает главный экономист «Нордеа банка» Татьяна Евдокимова, в таких условиях повышается вероятность снижения цен на нефть, ослабления рубля и роста ставок, что будет притормаживать и инвестиции.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/11/13/786355-vdvoe>

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.11.13; «ПРЕЛЕСТИ» СЕВЕРА; ОМБУДСМЕН ТАТЬЯНА МОСКАЛЬКОВА – О ТОМ, КАК ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО МОЖЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ ЖИТЕЛЕЙ ТРУДНОДОСТУПНЫХ РЕГИОНОВ

Наполеон утверждал, что тайна войны – в коммуникациях. Однако не менее справедливо мнение, гласящее, что именно в них и их доступности – секрет единства и процветания государства. Коммуникации – это быстрая, прямая, а значит, дешевая доставка товаров и развитие туризма, это высокая мобильность населения и возможность освоения отдаленных территорий. Примеров тому немало, и, пожалуй, самый яркий – это сеть автомобильных дорог, хайвеев, которая стала основой развития современной экономики в США.

Еще в большей степени это касается нашей страны, протянувшейся с Запада на Восток почти на 10 тыс. км, причем стоит учесть, что около 76% территории России лежит к востоку от Урала. Эти самые богатые полезными ископаемыми и ресурсами земли, одновременно и самые труднодоступные, особенно, если речь идет о районах Крайнего Севера. Строго говоря, климат этих мест считается в Европе лишь условно пригодным для жизни, но Север – это газ и алмазы, нефть и редкоземельные металлы, уникальные руды и золото. Наконец, это транспортная артерия настоящего и будущего – Северный морской путь. Чтобы всё это добывалось и работало, нужны высококвалифицированные специалисты, которым необходимо не только выдать зарплату, но и создать условия для жизни как их самих, так и их семей.

Для людей, большую часть года занимающихся очень нелегким трудом в условиях экстремальных температур, полярной ночи и других «прелестей» Севера, необходима возможность свободно добраться до «материка» – поехать в отпуск, на лечение, к своим родным и близким. Казалось бы, что в этом сложного? Ведь в регионе действует правило, согласно которому раз в год можно воспользоваться льготным перелетом. Однако постоянно растущая стоимость авиаперевозок не просто сделала весьма проблемной возможность при необходимости слетать на юг или в Европейскую часть России, она, косвенно, стала причиной нарушения конституционного права граждан. Статья 27 основного закона Российской Федерации гласит: «Каждый, кто законно находится на территории РФ, имеет право свободно передвигаться, выбирать место пребывания и жительства». Вроде бы никто не препятствует гражданам в реализации их права провести свой отпуск у теплого моря, но вот расходы на дорогу очень часто это право попросту нивелируют.

Эту несправедливость люди, которые живут нелегким трудом в экстремальных условиях, ощущают особенно остро, в чем я убедилась на личном приеме граждан в Нарьян-Маре. Едва ли не каждый просил что-то сделать с ценами на авиабилеты, ведь на их покупку перестало хватать даже немаленьких окладов с северными коэффициентами… Просили от себя, просили от имени общественных организаций, особенно общественного объединения по работе с многодетными семьями, которых, к слову сказать, в округе очень много. Эта тема была лейтмотивом и в беседах с губернатором Ненецкого автономного округа Александром Цыбульским, и уполномоченным по правам человека Ларисой Свиридовой. Действовать решили совместно.

Конечно, ни губернатор, ни омбудсмены не имеют права диктовать ценовую политику авиаперевозчикам, но вот обратиться в **Министерство транспорта** с просьбой рассмотреть вопрос о субсидировании воздушных перевозок из Нарьян-Мара в Москву, Санкт-Петербург и Архангельск могут вполне, что мы и сделали.

Мы понимали, что простых решений этой проблемы не существует: во-первых, откуда взять деньги? Во-вторых, пассажиропоток на этих маршрутах не так уж велик – просто в силу небольшой численности населения округа, невелика и рентабельность авиаперевозок. Нужно было найти некий баланс возможностей и интересов. На это ушло почти полгода.

К чести **Минтранса** могу сказать: нас услышали и, главное, захотели помочь. Маршрут Нарьян-Мар–Москва теперь включен в перечень субсидируемых. В этом году с 1 марта по 1 декабря этой льготой могут воспользоваться пенсионеры, молодые люди в возрасте до 23 лет, инвалиды 1 группы и сопровождающие их лица, а так же те, кто сопровождает детей-инвалидов и инвалидов детства. Всего до 1 октября по этой льготной программе было продано 4274 билета и еще более 7,5 тыс. будет предположительно продано.

Возможным признано и субсидирование воздушных перевозок по маршрутам Нарьян-Мар–Санкт-Петербург и Нарьян-Мар–Архангельск. К сожалению, авиаперевозчики пока не подали заявления в отношении этих маршрутов в комиссию **Министерства транспорта** Российской Федерации. Очень надеюсь, что в ближайшее время они всё же сделают это.

Особо хочу отметить, что благодаря внимательному отношению к проблеме со стороны **министра транспорта** Евгения **Дитрих**а и членов комиссии Нарьян-Мар был включен в перечень удаленных и труднодоступных регионов страны, перевозки в которые субсидируются в первоочередном порядке.

Часто приходится слышать фразу, которую я очень не люблю: «Что мы можем? От нас же ничего не зависит». Зависит. Наша судьба, жизнь и благополучие наших родных и близких и, в конечном итоге, благополучие всей нашей страны. Когда все заинтересованные силы: граждане, общественные организации органы власти и правозащитники совместно и скоординированно берутся за решение проблемы, оно находится. Это и есть то, что называется «современным гражданским обществом» или, перефразируя Генри Форда: «Мы этого хотим. Значит, это будет». И – никак иначе.

Автор – уполномоченный по правам человека в Российской Федерации

Мнение автора может не совпадать с позицией редакции

<https://iz.ru/811293/tatiana-moskalkova/prelesti-severa>

### ТАСС; 2018.11.13; ДЕПУТАТЫ КАМЧАТКИ СНИЗИЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА

Депутаты Законодательного собрания Камчатского края в среду приняли закон о снижении транспортного налога для жителей региона. Как следует из документа, опубликованного на сайте краевого парламента, снижение ставки в среднем составит около 10 рублей за одну лошадиную силу мощности.

«Под снижение подпадают порядка 76 тыс. единиц личного автотранспорта камчатцев мощностью от 100 до 250 лошадиных сил. Для автомобилей от 100 до 150 лошадиных сил ставка снижается с 32 до 22 рублей, от 150 до 200 лошадиных сил - с 45 до 36 рублей, от 200 до 250 лошадиных сил - с 75 до 67 рублей», - говорится в сообщении.

Законопроект был разработан правительством Камчатского края. Связанные с этим потери бюджета планируется компенсировать за счет повышения ставок налога на мощные яхты и парусно-моторные суда, а также водный транспорт мощностью свыше 100 лошадиных сил, который используется в коммерческих целях.

<https://tass.ru/ekonomika/5789871>

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2018.11.13; МИНТРАНС ДАЛ ДВЕ НЕДЕЛИ НА СОЗДАНИЕ ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПЛАТФОРМЫ; МИНТРАНС ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА РАЗРАБОТКУ КОНЦЕПЦИИ ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ, ВЕДОМСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ПОДГОТОВИТЬ ЕЕ ЗА ДВЕ НЕДЕЛИ. ВЕРОЯТНО, БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ РАБОТЫ УЖЕ ВЫПОЛНЕНА, ПРЕДПОЛАГАЕТ ЭКСПЕРТ

**Минтранс** 7 ноября объявил конкурс на разработку концепции создания цифровой платформы транспортного комплекса (ЦПТК) России, следует из материалов на сайте госзакупок. На научно-исследовательские работы ведомство собирается потратить 70 млн руб.

Заявки на участие в отборе принимаются до 28 ноября, а на следующий день они будут рассмотрены. Победитель, согласно документации закупки, должен будет разработать концепцию до 14 декабря 2018 года, то есть всего за две недели.

Согласно техническому заданию, исполнитель должен разработать общую организационно-функциональную схему ЦПТК, а также предложения по ее взаимодействию с другими системами **Минтранса** – АСУ ТК (информационно-аналитической системой регулирования на транспорте), ЕГИС ОТБ (единой государственной информационной системой обеспечения транспортной безопасности), ЭРА-ГЛОНАСС, а также системой взимания платы «Платон». Победитель также должен создать техзадание для запуска пилотной зоны и финансово-экономическое обоснование затрат на всю ЦПТК.

Представитель **Минтранса** отказался комментировать, почему выполнить это задание надо в такие сжатые сроки. Представители компании «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, оператор «Платона») и компании ГЛОНАСС (разрабатывает систему ЭРА-ГЛОНАСС) пока не ответили на запросы РБК.

Разработка проекта такого уровня, как концепция ЦПТК, не может занимать столь короткий промежуток времени, заявил РБК партнер юридической компании «НАФКО-консультанты» Павел Иккерт. Вполне возможно, что вся или большая часть работы по этой концепции уже была проделана, предполагает он. Но даже в этом случае невозможно оплатить услуги организации, которая проводила эту работу, без проведения конкурса, указывает эксперт.

В рамках программы «Цифровая экономика» **Минтранс** планирует к концу 2019 года запустить ЦПТК на основе сервисов «Платона» и РЖД. Об этом еще в феврале 2018 года заявил Евгений **Дитрих**, который на тот момент занимал пост первого зам**министра транспорта**, а с мая возглавил это ведомство. По его оценкам, инвестиции на реализацию всей программы до 2022 года могут составить около 450 млрд руб. Гендиректор РТИТС Антон Замков тогда уточнял, что полноценно система начнет функционировать в 2022 году, а ее основной задачей должно стать тотальное снижение издержек и унификация транспортно-логистических решений на одной платформе.

В мае крупнейшие транспортные компании, в том числе РЖД, «Автодор», «Аэрофлот» и РТИТС, подписали соглашение о создании ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», которая должна заняться созданием ЦПТК. В начале октября заместитель гендиректора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» (интегратор транспортного рынка в области информационных технологий и транспортной безопасности) Виктор Парахин говорил, что ЦПТК соберет в себя все данные о деятельности участников и инфраструктуре, а также обеспечит контроль качества транспортных услуг.

6 ноября газета «Коммерсантъ» писала, что премьер-министр Дмитрий Медведев поручил создать единую цифровую транспортно-логистическую систему на базе ГЛОНАСС, акции которого предлагается в равных долях передать РЖД и «Ростеху». Госкорпорации считают, что это позволит запустить цифровые сервисы по контролю транзита, экспорта и импорта, а также оборудовать электронными датчиками грузовые вагоны и создать систему обязательного страхования грузов. По данным газеты, в будущем в компанию предлагается привлекать частных инвесторов, включая оператора системы «Платон» РТИТС.

<https://www.rbc.ru/business/13/11/2018/5be5c8e99a7947dcb568ecb9>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ РФ НА 2018 ГОД

Госдума на заседании во вторник приняла в первом чтении поправки в бюджет 2018 года.

Профицит бюджета в текущем году составит 2,139 трлн рублей, или 2,1% ВВП, сейчас в законе предусмотрен профицит 481,7 млрд рублей, или 0,5% ВВП. Прогноз объема ВВП, учитываемый при формировании бюджета, на 2018 год увеличен с 98 трлн 234 млрд рублей до 101 трлн 164 млрд рублей. Также уточняется с 2,8% до 3,4% оценка инфляции, учитываемая в бюджете. Доходы увеличатся в текущем году до 18 трлн 947,6 млрд рублей с 17 трлн 72,9 млрд рублей. Наибольший рост покажут нефтегазовые доходы, которые увеличатся на 1,582 трлн рублей, до 8,817 трлн рублей. При этом дополнительные нефтегазовые доходы (которые по итогам года зачисляются в Фонд национального благосостояния) увеличатся до 4 трлн 93,3 млрд рублей с 2 трлн 739,8 млрд рублей. Ненефтегазовые доходы вырастут на 292,5 млрд рублей - до 10,130 трлн рублей. Расходы бюджета увеличатся на 217 млрд рублей - до 16 трлн 808,85 млрд рублей с 16 трлн 591,15 млрд рублей.

В резервный фонд правительства, согласно поправкам, планируется направить 6,672 млрд рублей, в резервный фонд президента - 5 млрд рублей.

Также в текущем году дополнительная поддержка будет оказана из бюджета Промсвязьбанку (20 млрд рублей), Россельхозбанку (20 млрд рублей) и Внешэкономбанку (25,451 млрд рублей). На 7,8 млрд рублей будет докапитализирована компания «Дом.РФ», на 4 млрд рублей - «Росагролизинг». Докапитализация «Объединенной двигателестроительной корпорации» (ОДК) на финансирование затрат по разработке и созданию двигателя ПД-35 составит 7,9 млрд рублей. Субсидия ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на лизинг гражданских судов водного транспорта составит 5,9 млрд рублей. РЖД получат еще 22,8 млрд рублей через взнос в капитал, средства выделяются в рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта». Взнос в корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех» составит 20,817 млрд рублей, средства пойдут на обеспечение особо важных и специальных полетов воздушных судов.

В рамках поправок к бюджету 2018 года 5 млрд рублей планируется направить в «Фонд защиты прав граждан - участников долевого строительства» для завершения финансирования строительства многоквартирных домов.

Субсидия автономной некоммерческой организации (АНО) «Росгонки» на подготовку и проведение российского этапа чемпионата мира FIA «Формула 1» составит 1,350 млрд рублей.

Межбюджетный трансферт в размере 9,508 млрд рублей будет направлен на подготовку мирового чемпионата по профессиональному мастерству по стандартам «Ворлдскиллс» в Казани. Трансферт бюджету Калининградской области на поддержку юридических лиц, которые осуществляют деятельность на территории области, и резидентов особой экономической зоны составит 5,322 млрд рублей.

В уставный капитал АО «Росгеология» будет направлено 717 млн рублей в качестве имущественного взноса, средства пойдут на финансовое обеспечение модернизации устаревшего парка бурового оборудования современными буровыми установками отечественного производства.

Бюджету Иркутской области будет выделен 1 млрд рублей на ликвидацию негативного воздействия отходов, накопленных в результате деятельности ОАО «Байкальский целлюлозно-бумажный комбинат».

На субсидии российским производителям колесных транспортных средств на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по колесным транспортным средствам, соответствующим нормам Евро-4 и Евро-5, будет выделено 16,7 млрд рублей.

На поддержку мер по обеспечению сбалансированности бюджетов субъектов РФ и муниципальных образований и компенсации им дополнительных расходов, возникших в результате решений, принятых органами власти другого уровня, будет направлено 114,573 млрд рублей.

### ТАСС; 2018.11.13; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 10 ЛЕТ ПОСТРОИЛИ И РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ОКОЛО 500 КМ ДОРОГ

Около 500 километров региональных и муниципальных автомобильных дорог построено и реконструировано в Тюменской области за последние десять лет. Об этом во вторник сообщил губернатор региона Александр Моор на выездном совещании Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера в Тюмени.

«Мы серьезно поработали, чтобы сделать безопасными и качественными наши региональные и муниципальные дороги. На каждый рубль дорожного фонда дополнительно вкладывается еще полтора рубля из областного бюджета. Это позволило за последние 10 лет построить и реконструировать 500 километров региональных и муниципальных автодорог, 21 развязку и 47 мостов», - сказал он.

Он добавил, что общая протяженность автомобильных дорог области составляет более 19 тыс. километров, 5% из них - дороги федерального значения.

«Существенный рост промышленного производства, реализация масштабных инвестиционных проектов влекут за собой перемещение значительных материальных и человеческих ресурсов. Ситуация требует комплексного и сбалансированного подхода к развитию транспортной инфраструктуры», - пояснил Моор.

Также, по его словам, регион вошел в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». «В результате его реализации нормативное состояние автодорог Тюменской агломерации доведено до 80%, а количество аварийно-опасных участков снижено вдвое», - уточнил глава региона.

Нацпроект состоит из четырех федеральных подпрограмм. Основным является федеральный проект «Дорожная сеть», который предусматривает совместно с регионами приведение уличной и дорожной сети в агломерациях в нормативное состояние.

<https://tass.ru/ural-news/5786074>

### ТАСС; 2018.11.13; ЖИТЕЛИ ЗАБАЙКАЛЬЯ ВЫБЕРУТ ДОРОГИ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ ДО 2020 ГОДА

Жители Забайкальского края смогут выбрать дороги, которые отремонтируют в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2020 года. Об этом во вторник ТАСС сообщили в пресс-службе главы региона.

«Создана официальная группа ВКонтакте «Безопасные и качественные дороги/Чита». В этой группе выставлены те улицы, которые планируется отремонтировать в 2019-2020 годы. Жителям края предлагают сформировать перечень дорог, которые нужно ремонтировать в первую очередь», - сказал собеседник агентства. Он отметил, что в рамках нацпроекта регион получит около 3,3 млрд рублей из федерального бюджета и 848 млн рублей из краевого бюджета. Средства потратят на ремонт дорог в Чите и пригороде до 2024 года. «Выбор объектов для реализации нацпроекта по региональным автодорогам осуществлялся по принципу отбора наиболее загруженных автомобильных дорог, составляющих опорную сеть автодорог Забайкальского края с учетом их технического состояния и движения по ним регулярных автобусных маршрутов», - цитирует пресс-служба замминистра территориального развития края Константина Суздальницкого.

Ранее врио главы Забайкальского края Александр Осипов поставил задачу региональному правительству максимально активно работать над участием во всех национальных проектах, которые направлены на улучшение жизни каждого жителя края.

«Президентом указом от 7 мая этого года инициировано 12 национальных проектов, отвечающих на многие насущные вопросы России и Забайкальского края. Выделено 20 триллионов рублей федеральных средств для решения этих задач. Для нас это сегодня означает: построить и отремонтировать дороги, больницы и поликлиники, детские сады и школы, реконструировать жилищно-коммунальное хозяйство, теплоэнергетику, создать новые, современные рабочие места с хорошей заработной платой», уточнил Осипов.

<https://tass.ru/v-strane/5787283>

### ТАСС; 2018.11.13; НА ПОДГОТОВКУ ВОЗВЕДЕНИЯ МОСТА В НОВОСИБИРСК ВЫДЕЛЯТ 400 МЛН РУБ. ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Федеральный транш на 400 млн рублей будет направлен в бюджет Новосибирской области в 2018 году для подготовки территории строительства четвертого моста в городе. Об этом сообщил во вторник на заседании комитета по транспортной, промышленной и информационной политике областного парламента **министр транспорта** Новосибирской области Анатолий Костылевский.

«Подготовлен проект распоряжения правительства РФ о выделении в 2018 году правительству Новосибирской области 400 млн рублей. Вчера стало известно, что проект завизирован министерством финансов РФ», - сказал Костылевский.

По его словам, в начале декабря в **Росавтодор**е будет подписано соглашение, по которому Новосибирская область получит первый федеральный транш на строительство четвертого моста. Средства будут направлены на подготовку территории строительства четвертого моста через Объ.

Четвертый мост через Объ будет строиться на условиях концессии. Власти Новосибирской области подписали в декабре 2017 года соглашение на финансирование строительства моста с «Сибирской концессионной компанией», принадлежащей на 75% группе «ВИС» и на 25% Газпромбанку. Стоимость проекта - более 35 млрд рублей. Федеральный бюджет должен выделить на строительные работы 26 млрд рублей, около 3,8 млрд на подготовку площадки будет направлено из бюджета региона, остальное - средства концессионера. Чтобы обеспечить концессионеру доход, проезд по мосту планируется сделать платным.

<https://tass.ru/sibir-news/5786049>

### ТАСС; 2018.11.13; ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ НОВОСИБИРСКА В ДЕКАБРЕ ПОДОРОЖАЕТ ВПЕРВЫЕ ЗА ТРИ ГОДА

Проезд в общественном транспорте Новосибирска подорожает впервые с 2015 года. Стоимость поездки с 1 декабря 2018 года в метро вырастет на два рубля, а на автобусе и троллейбусе - на три, сообщил во вторник журналистам руководитель департамента по тарифам Новосибирской области Гарей Асмодьяров.

«Принято решение об изменении с 1 декабря 2018 года тарифов на перевозку пассажиров и багажа общественным транспортом - это автобусы, метрополитен, городской электротранспорт. <…> Тариф для перевозки пассажиров автобусом с 1 декабря 2018 года будет составлять 22 рубля, тариф на перевозку пассажиров муниципальным предприятием метрополитен будет составлять 22 рубля, тариф предприятия Горэлектротранспорт будет составлять 21 рубль», - сказал Асмодьяров.

Он уточнил, что данный тариф с повышенными ценами будет действовать как минимум год, добавив, что перевозчики просили большего увеличения цен на проезд. По словам Асмодьярова, Новосибирский метрополитен требовал поднятия стоимости до 31 рубля за поездку.

Последний раз цены на проезд в общественном транспорте Новосибирска повышали в 2015 году. С тех пор проезд в метро стоил 20 рублей, в трамвае и троллейбусе - 18 рублей, в автобусе - 19.

<https://tass.ru/sibir-news/5786901>

### БИЗНЕС ONLINE; 2018.11.13; МИНТРАНС РТ: ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОЙ ДОРОГИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ КАМУ НАЧНУТ В 2019 ГОДУ

**Министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин на брифинге в кабмине объявил о начале изыскательских работ для строительства объездной дороги в Набережных Челнах и Нижнекамске с мостом через Каму в районе села Соколка. Начать проектирование планируют в 2019 году.

«Очень кратко – речь идет о строительстве 90 километров дороги первой категории, на сегодняшний день уже ведем активные работы по проектным изысканиям, – сказал Сафин. – Если все будет хорошо, то на будущий год **Росавтодор** выделит средства на проектирование, и только через год можно будет говорить о начале строительства».

Министр рассказал, что **федеральное дорожное агентство** уже внесло этот проект автодороги с мостовым переходом в схему территориального планирования с завершением строительства до 2024 года.

Напомним, в ближайшие пять лет на ремонт должна закрыться плотина Нижнекамской ГЭС, через которую сейчас идет значительная часть потока между западной и восточной частью Татарстана. Плотина, рассчитанная на пропуск 14 тыс. автомобилей в сутки, сейчас принимает по 40 тыс. единиц транспорта и сильно изношена.

Решение проблемы транспортной перегруженности Закамья **минтранс** РТ прорабатывает как минимум с 2014 года. Базовая идея заключалась в том, чтобы построить платную автомагистраль – дублер отрезка трассы М7, которая «ответвлялась» бы на 970-м км от федеральной трассы в районе Мамадыша. Далее в районе села Соколка предполагалось построить новый мост через Каму, а затем в обход Набережных Челнов и Нижнекамска транспортная артерия вновь должна была примкнуть к трассе Москва – Уфа.

<https://www.business-gazeta.ru/news/402354>

### ТАСС; РУСТАМ КИЛЬСИНБАЕВ; 2018.11.13; «КАМАЗ» ПЛАНИРУЕТ В 2022 ГОДУ НАЧАТЬ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК БЕСПИЛОТНОГО ЭЛЕКТРОБУСА

Серийный выпуск беспилотных электробусов ШАТЛ на производственных мощностях ПАО «КамАЗ» может начаться в 2022 году. Об этом ТАСС сообщил заместитель генерального директора ПАО «КамАЗ» Ирек Гумеров.

«Сейчас мы имеем четыре опытных образца, на которых идет отработка технологии, в следующем году больше [опытных образцов] производить не будем - будем на них работать. Мы сейчас отрабатываем сферы применения, тестируем на закрытых территориях, в парковых зонах, возможно, будем получать клиентские отзывы. После этого, где-то к 2021 году, будем уже выходить на опытную эксплуатацию под контролем. Вероятно, 2022 год - это будет уже серийный товар для использования на закрытых территориях с ограниченными скоростями», - сказал он.

Как сообщалось ранее, в июне 2018 года на специальной трассе в Казани прошли испытания 12-местного беспилотного электробуса Ш.А.Т.Л. (Широко Адаптивная Транспортная Логистика) «КамАЗ-1221». Для демонстрации возможностей автомобиля на берегу Казанки определили путь длиной 650 м, расположенный внутри огороженной по периметру территории. Скорость движения беспилотного электробуса во время показа составила 10 км/ч.

ШАТЛ, разработанный «КамАЗом» совместно с «НАМИ» предназначен для передвижения по дорогам с твердым покрытием с использованием данных цифровых карт, систем навигации и органов технического зрения. Также к 2021 году компания намерена создать беспилотный самосвал для карьерных работ.

Беспилотные грузовики

Есть у компании планы по запуску беспилотного транспорта и между своими заводами. По словам Гумерова, это произойдет уже в 2019 году

«На следующий год мы запустим беспилотный технологический транспорт между заводами, уже в опытную эксплуатацию», - сказал он.

По его словам, компания ожидает изменения нормативной базы, благодаря которому автомобили с определенным уровнем автономизации смогут использоваться на дорогах общего пользования.

В беседе с ТАСС Гумеров уточнил, что демонстрационный вариант беспилотного автомобиля будет представлять из себя «грузовик в автономном исполнении». «Мы запустим один беспилотный автомобиль по перевозке между заводами и будем отрабатывать эту технологию. Это будет прототип технологии. Если будет все эффективно, мы, конечно, будем его тиражировать», - отметил он.

О компании

«КамАЗ» занимает 16 место среди ведущих мировых производителей тяжелых грузовых автомобилей и восьмое место в мире по объему выпуска дизельных двигателей. В состав технологической цепочки группы входят 11 крупных заводов автомобильного производства и подразделений вспомогательного цикла.

Крупнейшим акционером «КамАЗ» является ГК «Ростех» (контролирует 49,9%). Среди прочих акционеров - зарегистрированное на Кипре Avtoinvest limited (20,81%) и кипрское Decodelement Services Limited (2,73%). Оба офшора представляют интересы бывшей «Тройки диалог». Также среди акционеров германский автоконцерн Daimler (15%), американская KAMAZ International Management (4,25%) и ООО «Финансово-лизинговая компания «Камаз».

<https://tass.ru/ekonomika/5787097>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; СУД НЕ ПРИНЯЛ ИСК О ЗАПРЕТЕ СЕРВИСА BLABLACAR В РФ - ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ

Таганский суд Москвы вернул иск межрегиональной общественной организации «Объединение автопассажирских перевозчиков» о запрете сервиса BlaBlaCar (ООО «Комьюто Рус») на территории России.

«Заявление возвращено истцу в связи с его территориальной неподсудностью Таганскому районному суду», - сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь инстанции Юлия Сухинина.

Согласно определению суда, пояснила пресс-секретарь, заявление должно быть подано либо в столичный Тверской суд - по месту регистрации первого ответчика, ООО «Комьюто Рус», либо в Симоновский районный суд - по месту нахождения второго ответчика, управления Роскомнадзора по Центральному федеральному округу, которому надлежит представлять интересы регулятора в этом деле.

Комментариями сторон по ситуации «Интерфакс» в настоящее время на располагает.

Ранее в «Объединении автопассажирских перевозчиков» сообщили, что в Таганский суд направлен иск с требованием запретить на территории России деятельность BlaBlaCar.

Истцом, согласно тексту заявления, выступает ООО «Транс Лайн» из Астрахани, к которому присоединились 27 компаний и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские перевозки. Позднее в объедении сообщили, что иск поддержали 150 отечественных транспортных компаний.

Заявитель просит «признать информацию, размещаемую в интернете по электронному адресу: www.blablacar.ru и через мобильное приложение BlaBlaCar, информацией, распространение которой на территории Российской Федерации запрещено», а также «запретить на территории Российской Федерации деятельность ООО «Комьюто Рус» в части работы сервиса BlaBlaCar».

Истец, в частности, полагает, что BlaBlaCar способствует развитию в стране нелегальных перевозок автомобильным транспортом «в обход действующего законодательства с целью ухода от налогообложения и финансовых расходов на обеспечение безопасности».

С помощью сервиса, поясняет заявитель, «водители легковых автомобилей и владельцы автобусов осуществляют сбор и перевозку пассажиров на коммерческой основе (за плату) между населенными пунктами Российской Федерации под прикрытием понятия «попутчик», «совместные перевозки», а доход - «компенсация затрат на топливо».

«В условиях сложившейся ситуации функционирование данного информационного ресурса влечет организацию незаконных перевозок, что негативно сказывается на рентабельности работы предприятий отрасли. До приведения работы сервиса BlaBlaCar в соответствие с требованиями действующего российского законодательства деятельность BlaBlaCar является противозаконной», - говорится в иске.

Заявитель настаивает на том, что BlaBlaCar «как крупнейший международный сервис поиска попутчиков, деятельность которых по его характеристике и определению не является предпринимательской и не направлена на получение прибыли, старается ввести в заблуждение все ветви власти Российской Федерации, придать законность его функционированию».

По мнению истца, «дорогостоящая рекламная политика в поисковых системах сети интернет, привлечение для этих целей многомиллионных инвестиций у венчурных фондов, многомиллионного сообщества нелегитимных перевозчиков, указывает на политику экспансии автотранспортной отрасли Российской Федерации данной компанией, что впоследствии также причинит ущерб всем уровням бюджетной системы Российской Федерации, а возможность установления низкой цены за проезд может также отразиться на снижении привлекательности авиационных и железнодорожных перевозок».

BlaBlaCar основан в 2006 году во Франции. Сервис позволяет автовладельцам находить попутчиков для совместных поездок и делить между собой транспортные расходы. Количество его пользователей в России - более 15 млн, совокупная аудитория BlaBlaCar в мире составляет 65 млн пользователей.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; ВТОРОЙ Ж/Д МИНИ-ЭЛЕВАТОР В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ В 2019Г

Железнодорожный зерновой хаб на станции Новоперелюбская в Саратовской области планируется построить в 2019 году, инвестором проекта выступает ОАО «Сельхозтехника», сообщила пресс-служба губернатора области.

Планируется, что первая очередь элеватора, ввод которой запланирован на следующий год, позволит единовременно хранить 20 тыс. тонн зерна, мощность перевалки зерна составит 100 тонн в час. Мини-элеватор будет принимать, досушивать зерно и отгружать на железнодорожный и автомобильный транспорт. Ожидается, что ежегодная отгрузка зерна на железнодорожный транспорт через элеватор на Новоперелюбской составит не менее 10 тыс. тонн в год.

В рамках проекта ведется строительство устройства для приема зерна с автомобильного транспорта и погрузки его на железнодорожной транспорт, установка автомобильных и железнодорожных весов, строительство железнодорожных путей.

«Транспортная логистика вынудила нас начать реализацию этого проекта. Мы далеко от Пугачева и других пунктов хранения и вывоза. Поэтому решили построить собственный элеватор и погрузочный терминал. Он охватит сельхозпроизводителей не только из Перелюбского, но и соседних районов», - приводятся в сообщении слова совладельца АО «Сельхозтехника» Сергея Букина.

Реализация проекта осуществляется во взаимодействии с ОАО «РЖД», которое осуществляет транспортное обеспечение объекта.

Как сообщалось, РЖД предложили инвесторам использовать инфраструктуру станций в Саратовской области для создания терминалов краткосрочного хранения зерна, перевозимого по железной дороге. РЖД считают, что сооружение зерновых терминалов на объектах железнодорожной инфраструктуры позволит собственникам, испытывающим дефицит элеваторных мощностей, снизить транспортную составляющую в стоимости зерна.

В мае 2018 года соглашение о сотрудничестве в реализации проектов по созданию зерновых железнодорожных хабов подписали правительство Саратовской области, РЖД, АО «Русагротранс», Россельхозбанк и компаниии-инвесторы.

Всего планируется построить шесть мини-элеваторов в Ершовском, Пугачевском и Перелюбском районах. Они позволят дополнительно обеспечить вывоз зерна железнодорожным транспортом в объеме не менее 410 тыс. тонн в год.

Первый зерновой хаб на станции Пугачёвск был открыт 25 сентября 2018 года.

### RNS; 2018.11.13; ПОЕЗД СБИЛ ДВУХ ЧЕЛОВЕК НА КУРСКОМ НАПРАВЛЕНИИ В МОСКВЕ

В Москве электропоезд сбил двух человек на перегоне Битца – Бутово на Курском направлении, сообщает ТАСС со ссылкой на пресс-службу Управления на транспорте МВД России по ЦФО.

«Инцидент произошел на перегоне Битца – Бутово примерно в 19:40 мск», – сообщили в ведомстве.

Два человека переходили железнодорожные пути не в установленном месте, один из них погиб. Устанавливаются все обстоятельства произошедшего.

<https://rns.online/transport/Poezd-sbil-dvuh-chelovek-na-Kurskom-napravlenii-v-Moskve-2018-11-13/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; ЭКСПОРТ ЗЕРНА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ ВЫРОС НА ТРЕТЬ

Экспорт зерна и продуктов его переработки через порты Краснодарского края в январе-октябре 2018 года составил 32,5 млн тонн, сообщает пресс-служба краевого управления Россельхознадзора.

За аналогичный период прошлого года было экспортировано 24 млн тонн зерна. Таким образом, в текущем году показатель вырос на 35,4%.

В том числе за 10 месяцев текущего года экспорт пшеницы увеличился на 47%, до 27,9 млн тонн.

Продукция отправлялась в 57 стран мира. Основными покупателями стали Италия, Ливан, Турция, Египет, Албания, Израиль, Южная Корея, Конго, Ангола, Ливия.

Как сообщалось, в 2017 году экспорт зерна через порты Краснодарского края вырос в 1,5 раза по сравнению с предыдущим годом, до 32,442 млн тонн. Продукция была отправлена в 65 стран.

На территории Краснодарского края располагается один из крупнейших российских портов - Новороссийск, а также порты Туапсе, Ейск, Темрюк, Кавказ, Тамань.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; «АТОМФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ ПОСЛЕДНИЙ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ ЯМАЛ СПГ В МАЕ 2019Г

ФГУП «Атомфлот» планирует получить портовый ледокол «Обь», завершающий проект «Портофлот» для «Ямал СПГ», во втором квартале 2019 года, сообщил «Интерфаксу» руководитель проекта по развитию грузоперевозок в Енисейском бассейне «Атомфлота» Андрей Макаров.

«Сложно загадывать, но мы надеемся, что к концу мая мы его получим», - сказал он в кулуарах конференции «Освоение арктического шельфа: шаг за шагом».

Он уточнил, что строительство портового ледокола идет с отставанием от графика на полгода, и «Обь» должна была в настоящее время начать работать в Обской губе.

По его оценкам, с учетом ледового класса «Оби» новый ледокол будет привлечен к работе в Сабетте уже в конце третьего-начале четвертого квартала 2019 года.

Как сообщалось, строительство портового ледокола «Обь» ведется в ПАО «Выборгский судостроительный завод» (MOEX: VSYD) (входит в группу ОСК). 21 июня судно было спущено на воду.

Длина ледокола, построенного по проекту Aker Arc 124, составляет 89,5 м, ширина - 21,9 м, дедвейт - 750 тонн. Мощность судна позволяет прокладывать путь через лед толщиной в 1,5 м на скорости 2 узла.

«Атомфлот» и ПАО «Выборгский судостроительный завод» (входит в группу ОСК) подписали соглашение на строительства портового ледокола Aker ARC 124 в 2015 году. Стоимость работ оценивалась в 6 млрд рублей.

Всего для «Ямал СПГ» в рамках проекта «Портофлот» построено четыре судна: два буксира ARC4 (названы «Пур» и «Тамбей», предназначены для сезонных работ, переданы «Атомфлоту» в мае и июне 2016 года), два буксира Arc6 (названы «Юрибей» и «Надым», предназначены для круглогодичной работы, переданы «Атомфлоту» в ноябре 2017 года и июне 2018 года соответственно). Строительство пятого - портового ледокола «Обь» - продолжается.

Строительство всех судов велось и ведется на российских верфях, стоимость проекта составляет порядка $205,51 млн.

«Атомфлот» в ноябре 2014 года подписал комплексный контракт на обеспечение проводки судов и обслуживание акватории порта Сабетта для проекта «Ямал СПГ» сроком до 31 декабря 2040 года.

Проект «Ямал СПГ» предусматривает строительство завода по производству СПГ мощностью 16,5 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Реализация проекта предполагает создание транспортной инфраструктуры, включающей морской порт и аэропорт в районе поселка Сабетта (северо-восток полуострова Ямал). Первая очередь «Ямал СПГ» была запущена в конце 2017 года.

Акционерами «Ямал СПГ» являются «НОВАТЭК» (MOEX: NVTK) - 50,1%, французская Total - 20%, китайская CNPC - 20%, китайский Фонд «Шелковый путь» (SRF) - 9,9%.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; «КРАСНОЕ СОРМОВО» ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О НОВОЙ СЕРИИ СУХОГРУЗОВ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ПРОЕКТА RSD59

ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) ведет переговоры с потенциальными заказчиками о строительстве новой серии сухогрузов усовершенствованного проекта RSD59, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе завода.

При этом в пресс-релизе предприятия сообщается, что «Красное Сормово» усовершенствовало сухогруз проекта RSD59 совместно с проектантом судна - «Морское инженерное бюро - Дизайн СПб».

«На этапе строительства первой серии сухогрузов для компании «Пола Райз» совместно с «Морским инженерным бюро» мы провели работу по усовершенствованию проекта RSD59. Начиная с пятого судна эти изменения уже были внедрены. За счет изменения носовой части судна и увеличения осадки нам удалось существенно увеличить грузоподъемность, что соразмерно загрузке 10 дополнительных железнодорожных вагонов», - приводятся в сообщении слова директора инженерного центра завода Сергея Смирнова.

Грузоподъемность сухогруза проекта RSD59 в море увеличилась более чем на 600 тонн и достигла 8 тыс. тонн. Изменения стали возможны благодаря увеличению осадки на 20 см за счет увеличения объема носовой части судна: в этом месте был произведен подъем палубы и перенос переборок.

Отмечается, что работа по улучшению технических характеристик судна была проведена по инициативе заказчика. Новые требования были сформулированы по итогам эксплуатации судов первой серии.

В пресс-службе завода «Интерфаксу» уточнили, что «отныне данный проект будет строиться по улучшенной версии».

Как сообщалось ранее, завод «Красное Сормово» (MOEX: KSMV) завершил строительство серии из пяти сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для компании «Пола Райз» в октябре 2018 года. Закладка этих судов состоялась осенью 2017 года. Все суда в настоящее время находятся в эксплуатации. Заказчиком и грузополучателем по контракту выступили ГТЛК и «Пола Райз» соответственно.

Теплоход проекта RSD59 является самоходным сухогрузным однопалубным судном класса «Волго-Дон макс» с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками (ВРК), смешанного «река/море» плавания. Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов классов и грузов категории «В».

Основные характеристики: длина - 141 м, ширина - 16,98 м, высота борта - 6 м, дедвейт в реке - 5,269 тыс. тонн, в море - 8,093 тыс. тонн, объем грузовых трюмов - 11,292 тыс. куб. м, количество трюмов - 2, осадка река/море - 3,6/4,7 метра.

«Красное Сормово» входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», является одним из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России, выпускает, в том числе, речные суда и суда типа «река-море», оборудование для буровых установок.

### ТАСС; 2018.11.13; ЭКС-ГЛАВУ МОРСПАССЛУЖБЫ ПОДОЗРЕВАЮТ В ХИЩЕНИИ 30 МЛН РУБЛЕЙ

Бывшего главу ФБУ «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации» подозревают в хищении 30 млн рублей учреждения в сговоре с руководством калининградской компании «Экофрахт». Возбуждено уголовное дело по статье мошенничество, сообщается в понедельник на сайте Северо-западного следственного управления на транспорте СК РФ.

«Следственными органами Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета России по факту хищения денежных средств, принадлежащих ФБУ «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации» в особо крупном размере, возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ («Мошенничество, совершенное группой лиц по предварительному сговору, в особо крупном размере»)», - говорится в сообщении.

По данным следствия, в период с марта 2014 года по март 2015 года на тот момент бывший чиновник работал в Москве и руководил Государственной морской аварийной и спасательно-координационной службой РФ и заключил с калининградской компанией фиктивный договор аренды грузовых контейнеров. Учреждение перечислило последнему в качестве оплаты услуги около 30 млн рублей. При этом, по материалам следствия, «Экофрахт» свои обязательства по договору исполнять не планировала. Участники махинации распорядились средствами по собственному усмотрению.

Экс-чиновник был задержан в Санкт-Петербурге. Следствие ходатайствовало перед судом о его аресте, однако ходатайство не было удовлетворено. В отношение подозреваемого избрана мера пресечения в виде подписки о невыезде, ведется следствие.

<https://tass.ru/proisshestviya/5784554>

### ТАСС; 2018.11.13; ПОДВОДНЫЙ КВАДРОКОПТЕР РАЗРАБОТАЛИ В КРАСНОЯРСКЕ ДЛЯ ПОИСКОВ ЗАТОНУВШИХ НА ЕНИСЕЕ СУДОВ

Ученые Сибирского государственного университета науки и технологий имени Решетнева (СибГУ) планируют искать затонувшие на реке Енисей, в том числе, в северных широтах, суда с помощью подводного квадрокоптера, обладающего искусственным интеллектом. Испытания прототипа идут сейчас в Красноярске, в первую экспедицию в арктические широты робот может отправиться уже в 2019 году, рассказали ТАСС разработчики.

Историк арктического судоходства Александр Гончаров на протяжение нескольких лет ищет затонувшие на севере Енисея и в Енисейском заливе суда. История многих из них связана с освоением Северного морского пути (СМП).

В 2015 году был найден погибший на Енисее английский пароход «Феникс», в 2016 году - паровая шхуна «Темза», оба судна затонули во второй половине XIX века. Работа Гончарова побудила его коллег из СибГУ к созданию подводного исследователя, который кроме погибших кораблей сможет искать и затонувшие автомобили и другую технику на дне.

«После обнаружения «Темзы» Александр обратился ко мне, ему нужно было посмотреть под водой, что сейчас представляет из себя эта шхуна. С тех пор началась работа. Робот создан по принципу квадрокоптера, у него четыре винта, что позволяет выравнивать его в пространстве и работать даже в районе сильных течений. В следующем году, при удачном стечении обстоятельств, мы возьмем робота в экспедицию», - рассказал директор Института космических исследований и высоких технологий СибГУ Александр Кузнецов.

Прототип из водопроводной трубы

Работы над созданием подводного робота в СибГУ ведут сразу две конструкторские группы, разрабатывающие две разновидности робота. Одна из них, состоящая из студентов вуза, пока на стадии чертежей, работы еще на два года.

Вторая группа - из сотрудников университета - уже испытывает сделанный из водопроводной трубы прототип робота в водоемах. Обрезок трубы оснащен несущими винтами, а внутри разместилась вся электроника.

«Компоновка достаточно уникальная, фактически мы поменяли среду (с воздушной на водную - прим. ТАСС) квадрокоптеру. Зарубежных аналогов пока не встречали. Робот будет обладать системой компьютерного зрения - будут две видеокамеры, и он сможет видеть пол водой. По сути это и есть искусственный интеллект», - сказал Кузнецов.

Подводный аппарат будет способен реагировать на препятствия и различать цвета. Испытания прототипа идет с помощью проводной связи, но в перспективе робот станет автономным - ориентироваться он будет на основе системы меток в памяти устройства. Кроме того, его оснастят системой аварийного всплытия в случае потери связи с оператором на поверхности более чем на 15 минут.

По словам Кузнецова, подводные аппараты западного производства, способные работать в суровых северных условиях, принципиально иной конструкции и стоят 2-3 млн рублей и выше. Себестоимость красноярского подводного робота будет порядка 100-150 тыс. рублей.

Подводный ГИС

Максимальные глубины на севере Енисея в районе Дудинки - 60 метров, впрочем, судоходный фарватер по большей части проходит на глубинах 15-30 метров. Для робота, который сможет спускаться на глубины до ста метров, работа на дне Енисея - вполне доступная задача.

За два последних века, время активного развития судоходства, на сибирской реке произошло множество катастроф. Более ста различных пароходов и теплоходов затонули, были выброшены на берег или сгорели.

Арктические экспедиции Гончарова и занятия подводной археологией вылились в стратегический проект для вуза - «Геоинформационные системы. Енисей - Арктика». В рамках нее и создается подводный робот, финансируемый из средств проекта. Кроме того, собранные во время полевых работ при помощи гидроакустических систем сведения о состояния дна Енисея будут обработаны на мощном сервере и на их основе будет построена единая электронная геоинформационная система (ГИС).

Подобные 3D-модели с самыми мельчайших данными о городах сегодня есть в каждом смартфоне. Существуют 3D-модели памятников поселения Аркаим на Урале и сирийской Пальмиры. Теперь такая будет создана и для дна Енисея в его арктической части.

«С помощью ГИС можно рассмотреть, как лежит [на дне] судно, в какой оно сохранности. Это позволит конкретизировать задачу для робота. Стоит не только научная задача, но и задача популяризации, поэтому ГИС будет для открытого доступа. Любой пользователь сможет зайти и посмотреть, на какой стадии находятся исследования», - рассказал заместитель директора Института космических исследований Юрий Юронен.

Попутно будет решена и практическая задача - ЗD-модель позволит уточнить, как лежат на дне многочисленные автомобили и вездеходы рыбаков, каждый год проваливающиеся под лед. А также понять объемы залежей древесины в Игарской протоке - следов существовавшего здесь в советскую эпоху лесоперерабатывающего производства.

<https://tass.ru/obschestvo/5786516>

### КОММЕРСАНТ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ДАРЬЯ НИКОЛАЕВА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.11.14; ТАРИФЫ НЕ ПОДДАЮТСЯ ЗАКОНОТВОРЧЕСТВУ; ЗАКОНОПРОЕКТ ФАС О НИХ ПОВТОРНО ЖЕСТКО РАСКРИТИКОВАН МИНИСТЕРСТВАМИ

Как стало известно “Ъ”, законопроект ФАС о госрегулировании цен и тарифов жестко раскритикован рабочей группой по проблемам тарифного регулирования. Работа службы по сокращению и концептуальной переработке документа на согласительном совещании в Минэкономики с участием всех заинтересованных ведомств признана «формальной», и все его участники, кроме самой ФАС и Минцифры, заявили о том, что документ надо полностью переписывать – или вообще отказаться от него. Ранее вице-премьер Дмитрий Козак требовал внесения новеллы в Госдуму до конца года, но вчера в его аппарате дали понять, что пока будущее законопроекта неясно.

В согласительном совещании участвовали чиновники Минэкономики, Минстроя, Минэнерго, **Минтранса**, Минкомсвязи, ФАС, представители крупнейших компаний – «Газпрома», «Норильского никеля», «Ростелекома», ЛУКОЙЛа, «Росатома», ФСК, РЖД, ПГК, «Россетей», «Интер РАО», «Транснефти» и др., а также эксперты и представители отраслевых ассоциаций. В протоколе (есть у “Ъ”), направленном в правительство, рабочая группа отметила «консолидированную позицию» о «формальном характере проведенной доработки законопрокта» и необходимости его «дальнейшей существенной доработки» и устранения «смысловых, технических, орфографических и пунктуационных» ошибок. В частности, ведомства по-прежнему настаивают на необходимости придания разработке ФАС «рамочного характера» и увязки его с действующим законодательством в области тарифного регулирования – то есть описании в документе только общих концептуальных подходов и методов тарифообразования с сохранением отраслевой детализации этих процессов в актах правительства и министерств. Протокол датирован 6 ноября и внесен в правительство вместе со спорным законопроектом 8 ноября.

О поручении правительства переработать тарифный законопроект ФАС “Ъ” писал 7 ноября – оно было подписано вице-премьером Дмитрием Козаком и также содержало указание на то, что документ должен определять только базовые принципы регулирования, а отраслевую специфику оставить в подзаконных актах. В самой ФАС считают, что учли все замечания рабочей группы, сократили и доработали документ «в соответствии с протоколом совещания» у господина Козака, и теперь он «займет в системе законодательства положение системообразующего закона, на основании норм которого будет осуществляться дальнейшее развитие системы госрегулирования цен (тарифов) с учетом отраслевой специфики». При этом ФАС «подготовлен законопроект-спутник, предусматривающий приведение нормативных правовых актов» в соответствие с разработкой ФАС, говорят в службе,– что несколько противоречит исходной идее предохранить отраслевую специфику от ее вмешательства.

По сути, на невыполнение службой именно поручения по упразднению из проекта отраслевой специфики и ссылалось большинство участников согласительного совещания. При этом также законопроект ФАС включает в себя норму о согласовании Белым домом инвестпрограмм госмонополий, на которую опирается идея дать инфраструктурным компаниям возможность не учитывать часть чистой прибыли, направленной на инвестиции, при выплате дивидендов – против чего возражает уже финансовый блок правительства, настаивающий на поступлении в бюджет в виде дивидендов 50% их чистой прибыли без каких-либо изъятий.

Несмотря на эти разногласия, Дмитрий Козак ранее поручал обеспечить внесение спорного законопроекта в Госдуму до конца 2018 года. Вчера в аппарате вице-премьера не смогли сказать, как будет дальше развиваться судьба вдвойне спорной разработки ФАС после получения Белым домом настолько отрицательного заключения рабочей группы.

Эксперты не видят проблемы в кодификации тарифов на единых принципах, более того, появление такого закона даже желательно, поскольку он минимизирует возможность крена регулируемых отраслей в свою пользу. «Мировая практика показывает, что принципы регулирования цен могут быть погружены в один закон или могут быть частью закона о конкуренции, как, к примеру, в Новой Зеландии, при условии его рамочности. За рубежом бизнес доверяет регулятору и не требует законодательных закреплений методик регулирования цен. Если бы такое доверие было в России, то бизнес не встречал бы инициативы регулятора в штыки»,– отмечает антимонопольный экономист Вадим Новиков.

“Ъ” будет следить за развитием событий.

<https://www.kommersant.ru/doc/3798892>

### РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2018.11.14; CR 929 ПОЛУЧИТ ДВИГАТЕЛЬ ПОСЛЕ ПОЛЕТА; В «РОСТЕХЕ» ОПРЕДЕЛИЛИСЬ С ОБЪЕМАМИ ПРОИЗВОДСТВА РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО АВИАМОТОРА

Россия и Китай обсуждают создание СП по производству двигателей для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета. В рамках этого проекта в последующие годы планируется произвести до 600 силовых установок, выяснил РБК

Китайская корпорация AECC Commercial Aircraft Engine Co, Ltd (AECC CAE) и российская Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в «Ростех») ведут переговоры о создании совместного предприятия по производству двигателей для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета. Об этом РБК рассказали три источника, знакомые с ходом переговоров. По их словам, в бизнес-плане Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), с октября также входящей в «Ростех», и ОДК указано, что до 2060 года должно быть произведено около 600 таких силовых установок.

Что такое российско-китайский широкофюзеляжный самолет

Российско-китайский проект дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета (ДМШФС), который должен конкурировать с лайнерами A330 и Boeing 777, стартовал в апреле 2014 года с меморандума о намерениях по созданию такой машины. Соглашение о создании ДМШФС было подписано в 2016 году в рамках официального визита Владимира Путина в Китай. Проект реализуют ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (входит в Ростех) и китайская COMAC.

В 2017 году проект получил название CR 929. Латинские буквы С и R обозначают участников проекта – Китай и Россию. Совместное предприятие по производству лайнера будет организовано в Шанхае. Россия и Китай планируют инвестировать в производство $20 млрд, из которых на проектирование и создание производственных мощностей будет направлено $13 млрд, на производство запчастей и маркетинг – $7 млрд.

CR 929 предполагается использовать на растущих рынках авиаперевозок Юго-Восточной Азии и прежде всего Китая, где рост доходов населения активно формирует спрос.

Ранее Объединенная авиастроительная корпорация подписала с «ОДК-Авиадвигатель» контракт на создание нового двигателя ПД-35, который планируется использовать в качестве основы силовой установки CR 929, на сумму 64 млрд руб. Начало испытаний двигателя запланировано на 2022 год, сертификация – на 2027 год.

Что хотят создать Россия и Китай

Во время Международного авиакосмического салона, который проходил с 6 по 11 ноября в китайском Чжухае, на стенде китайской корпорации AECC CAE был представлен макет газотурбинного российско-китайского двигателя для CR 929. Демонстрационная модель была выполнена в масштабе 1:2. Как пояснил РБК представитель AECC CAE, макет выставлялся впервые, рабочее название двигателя – AEF3500.

«Это турбовентиляторный двигатель с высокой степенью двухконтурности. Его главные характеристики – это низкое потребление топлива, малые выбросы вредных веществ, низкие шумовые характеристики, длинный жизненный цикл, низкие операционные затраты», – рассказал представитель AECC CAE. Ожидавшееся во время салона подписание соглашения о совместной разработке двигателя не состоялось, отметил он.

По словам представителя китайской корпорации, главный вопрос переговоров – кто какие узлы двигателя будет разрабатывать и производить. На вопрос РБК, в какие сроки эта проблема будет решена, представитель AECC CAE ответить затруднился. Собеседник РБК с российской стороны наличие такой проблемы подтвердил. При этом он добавил, что со стороны ОДК «все готово к подписанию».

Посетители в полноразмерном макете российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CRAIC CR 929 (Фото: Марина Лысцева / ТАСС)

В чем уникальность проекта

Первый полет CR 929 запланирован на 2025 год, российско-китайский двигатель для него на основе ПД-35 планируется сертифицировать в 2027 году, при этом сам ПД-35 пока находится на этапе разработки.

Задача по созданию гражданского турбовентиляторного двигателя большой тяги в истории России решается впервые, отметил в разговоре с РБК индустриальный директор авиационного кластера «Ростеха» Анатолий Сердюков. По его словам, в госкорпорации исходят из того, что двигатель не должен уступать зарубежным аналогам, которые будут вводиться в эксплуатацию после 2020 года.

Конструктивный облик двигателя определен, проводятся расчетно-экспериментальные работы, которые должны показать, насколько достижимы заданные параметры, уточнил Сердюков. По его словам, совместно с отраслевыми институтами определен перечень «критических» технологий, которые необходимы для создания ПД-35. «Сюда относится, например, разработка композиционных, керамических и интерметаллидных материалов нового поколения. Изготовление деталей и узлов с использованием аддитивных технологий, сложнофасонное литье деталей из титановых и цветных сплавов», – пояснил глава авиакластера.

Сколько заработает поставщик двигателя для CR 929

В бизнес-плане ОАК указано, что до 2060 года будет произведено 900 широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов, говорит собеседник РБК, знакомый с ходом переговоров. «Понадобится несколько сотен двигателей», – заключил он.

Директор «Ростеха» по международному сотрудничеству и региональной политике Виктор Кладов на пресс-конференции в Чжухае рассказал, что на первых машинах планируется использовать двигатели General Electric, на втором этапе двигатель будет полностью заменен российско-китайским аналогом. «Если мы хотим создать собственный самолет и быть независимыми от других стран, то должен быть собственный двигатель», – констатировал Кладов.

В бизнес-плане ОДК указано, что до 2060 года корпорация создаст 600 двигателей, говорит источник РБК на одном из двигателестроительных предприятий. По его словам, предполагается, что такой двигатель будет не дороже продукции западных конкурентов – Rolls-Royce Trent 7000 или двигателя GEnx от компании General Electric.

Каталожная цена Rolls-Royce Trent 7000 в 2014 году составляла $37,9 млн. Стоимость GEnx начинается от $22,5 млн. Если допустить, что российско-китайский двигатель для CR 929 будет стоить от $20 млн до $35 млн, то общая стоимость 600 силовых установок будет в пределах $12–21 млрд. Таким образом, это цифра, сопоставимая с планируемыми инвестициями в проект CR 929.

Когда речь идет о сотнях двигателей с учетом ремонта – это, безусловно, объемы в миллиарды долларов, соглашается главный редактор журнала «Экспорт вооружений» Андрей Фролов.

При этом в ОДК понимают, что план в 600 двигателей – оптимистичный прогноз, а решения по закупкам CR 929 и выбору двигателя для лайнера – американского или российско-китайского – будут принимать авиакомпании, говорит источник РБК в «Ростехе». По его словам, важный фактор – наличие у многих авиакомпаний основного парка из Airbus A330 и Boeing 777, на которых стоит GEnх. «В дальнейшем им выгоднее закупать самолеты с таким же двигателем, так как это существенно снизит затраты на обслуживание по парку», – подытожил он.

Какой будет совместная компания

Москва и Пекин обсуждают вариант создания совместного предприятия с долей участия 50 на 50, рассказал РБК источник, знакомый с ходом переговоров.

Собеседник РБК в двигателестроительной отрасли пояснил, что СП – это одна из наиболее вероятных схем, которые сейчас обсуждаются. «Это один из вариантов, который может быть, но решения пока нет», – добавил он. Вариант с СП позволяет выбрать разные подходы, считает собеседник РБК. «Можно его полностью насыщать всеми компетенциями, людьми и какой-то инфраструктурой, а можно, наоборот, создавать такое СП, где будет работать только административный аппарат, а все остальное будет сосредоточено в материнских компаниях», – говорит он.

По его словам, размеры долей в СП пока не обсуждаются. «50 на 50 – это один из самых распространенных вариантов по аналогии с PowerJet (российско-французское совместное предприятие, учрежденное НПО «Сатурн» и французской компанией Snecma. – РБК)», – пояснил собеседник РБК из двигателестроительной отрасли.

Третий источник РБК, близкий к «Ростеху», подтвердил факт переговоров о совместном предприятии ОДК и AECC.

В пресс-службе ОДК на просьбу РБК подтвердить вышеизложенную информацию ответили, что «формат сотрудничества по данному проекту пока на этапе обсуждения». От дальнейших комментариев в корпорации воздержались.

Помешают ли проекту санкции

У США богатый опыт давления на конкретных специалистов, замеченных в контактах с Россией, говорит исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Аналогичная ситуация, судя по всему, складывается и в отношении китайских конструкторов, сотрудничающих с ОДК», – отмечает эксперт. 20 сентября США впервые ввели вторичные санкции в отношении иностранцев за сделки с Россией. Под удар попал департамент подготовки войск и снабжения Центрального военного совета КНР, купивший у России 24 истребителя Су-35 (контракт на $2 млрд) и не менее шести дивизионов С-400 (более $3 млрд).

Создание КНР двигателя без сотрудничества с Россией возможно, но несет еще большие риски срыва сроков программы, полагает Пантелеев. «У Китая есть обширный опыт взаимодействия с украинскими двигателестроителями, однако украинские разработчики не смогут предложить столь же продвинутую экспертизу в области перспективных материалов и технологий, таких как применение композиционных материалов, жаропрочных сплавов нового поколения, высокоэффективных покрытий, аддитивных технологий», – считает Пантелеев.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/11/13/5be26cb39a79476d3cc895bb>

### RNS; 2018.11.13; РОСАВИАЦИЯ НАЗВАЛА САМЫЕ НЕПУНКТУАЛЬНЫЕ В ОКТЯБРЕ АВИАКОМПАНИИ

Авиакомпании «Якутия», «Алроса» и «Полярные Авиалинии» возглавили список перевозчиков, выполнивших в октябре рейсы с задержками, следует из данных **Росавиаци**и.

Из 1072 выполненных рейсов «Якутии» были задержаны 226, или 21%. «Алроса» задержала 80 из 697 рейсов, на задержанные рейсы пришлось 11,5%, задержка «Полярных авиалиний» составила 10,6% при 603 выполненных рейсах.

За октябрь «Аэрофлот» выполнил 24,3 тыс. рейсов, из них были задержаны 151 (0,62%), S7 - 8,7 тыс. (0,78% задержаны), Utair - 6,5 тыс. (0,9% задержаны), «Россия» - 5,48 тыс. рейсов (0,55% задержаны), «Победа» - 3,75 тыс. рейсов (2,18% задержаны).

Среди чартерных международных рейсов наибольшие число задержек также пришлось на «Якутию» – компания задержала 9 из 20 рейсов в октябре.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-nazvala-samie-nepunktualnie-v-oktyabre-aviakompanii--2018-11-13/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СОЧИ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 30 декабря открывает прямой рейс из Красноярска в Сочи, сообщает пресс-служба авиакомпании.

Рейс будет выполняться в период зимней навигации, до 31 марта, раз в неделю, по воскресеньям.

Время в пути составит чуть более шести часов.

Согласно данным красноярского аэропорта, в настоящее время ни один перевозчик из этого города напрямую в Сочи не летает.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» в зимнем расписании вводят из Екатеринбурга, Самары и Челябинска дополнительные рейсы в Сочи, увеличив частоту по данным направлениям.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 46 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре А320, пятнадцать А321 и семь А319).

Крупнейший акционер компании - ее генеральный директор Сергей Скуратов.

### ТАСС; 2018.11.13; ВХОЖДЕНИЕ БУРЯТИИ В ДФО ПОЗВОЛИТ ЗАПУСТИТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ В НОВОСИБИРСК И ВЛАДИВОСТОК

Субсидированные авиарейсы из Улан-Удэ в Новосибирск и Владивосток появятся после вхождения Бурятии в Дальневосточный федеральный округ (ДФО), сообщили во вторник в пресс-службе регионального правительства со ссылкой на главу Бурятии Алексея Цыденова.

Президент России Владимир Путин 4 ноября подписал указ о передаче Бурятии и Забайкальского края из состава Сибирского федерального округа в ДФО. Правительству РФ поручено в трехмесячный срок привести свои акты в соответствие с указом.

«Мы получили согласование на [организацию субсидированных авиарейсов в] Новосибирск и Владивосток. Пока сам документ не вышел, но нам уже отмашку дали... В ближайшее время документ выйдет», - приводит словам Цыденова пресс-служба.

Как уточнил глава республики, благодаря субсидированию авиабилеты значительно подешевеют для пенсионеров по возрасту, молодежи до 23 лет и инвалидов I и II групп. Кроме того, в список социальных категорий, представители которых могут купить авиабилеты по льготной цене из Улан-Удэ до Москвы, добавятся многодетные семьи.

«Цена билета снижается в среднем на 30%, то есть авиакомпания получает доплату из федерального бюджета за сниженную стоимость билета», - пояснил глава Бурятии. В итоге специальный тариф для отдельных категорий граждан на рейс Улан-Удэ - Новосибирск снизится до 2,5 тыс. рублей, а до Владивостока - до 3 тыс. рублей, также отдельным категориям граждан можно будет улететь в Москву за 6,2 тыс. рублей. Как уточнили в **минтрансе** Бурятии, с вхождением в ДФО программа субсидирования авиаперевозок будет действовать круглый год.

На пользу туристам

По словам председателя Бурятского республиканского союза туриндустрии Андрея Измайлова, расширение сети субсидируемых авиарейсов в Бурятию положительно повлияет на развитие внутреннего и въездного туризма в республике. «Если появляются дополнительные возможности для привлечения туристов, возможность летать дешевле, это, безусловно, позитивный фактор. Туроператоры Бурятии будут концентрироваться на тех направлениях, которые появляются - в данном случае это Новосибирск, Владивосток», - сказал ТАСС Измайлов.

По словам министра туризма Бурятии Марии Бадмацыреновой, вхождение республики в состав ДФО расширяет возможности применения постановления правительства РФ «Об электронной визе». «Механизм получения электронной визы упрощает порядок получения данной визы. В данный список входят 18 стран, граждане которых имеют право упрощенного получения электронной визы для увеличения турпотока», - сказала она. Постановление распространяется на все воздушные пункты пропуска ДФО.

Система выдачи электронных виз на Дальнем Востоке действует с августа прошлого года. За это время иностранным гражданам выдано почти 34 тыс. электронных виз. По упрощенному визовому режиму можно посетить Владивосток (Кневичи), Петропавловск-Камчатский (Елизово), Благовещенск, Хабаровск (Новый), Южно-Сахалинск (Хомутово) и Анадырь (Угольный).

В программу субсидирования перелетов на Дальний Восток было включено в 2009 году 26 маршрутов, в 2018 году в документ вошли 73 маршрута. В июне 2018 года президент РФ Владимир Путин в ходе «Прямой линии» призвал расширить программы субсидирования авиаперелетов на Дальний Восток. Программа субсидирования перелетов на Дальний Восток в 2018 году действует с конца марта по 1 декабря. Купить субсидируемый билет могут граждане в возрасте до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды и сопровождающие их лица.

<https://tass.ru/ekonomika/5787380>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.13; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗА 10 МЕСЯЦЕВ НАРАСТИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 13,5%, ДО 38,4 МЛН ЧЕЛОВЕК

Международный аэропорт «Шереметьево» январь-октябрь увеличил пассажиропоток на 13,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 38,408 миллиона человек, сообщила воздушная гавань.

«Аэропорт «Шереметьево» подвел итоги производственной деятельности за первые 10 месяцев и октябрь 2018 года. Количество обслуженных пассажиров с начала года возросло на 13,5% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года и достигло 38,408 миллиона человек», – говорится в сообщении.

Наиболее востребованными зарубежными направлениями в январе-октябре стали Анталия, Париж, Пекин, Тель-Авив и Ереван, федеральными – Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Екатеринбург и Краснодар. Наибольший вклад в рост пассажиропотока внесли авиакомпании «Аэрофлот», Nordwind Airlines, Royal Flight, «Икар», Air France и Air Astana.

Пассажиропоток на международных воздушных линиях (МВЛ) за отчетный период вырос на 11,6% и составил 20,985 миллиона человек, на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) рост составил 16%, до 17,423 миллиона пассажиров.

Количество обслуженных пассажиров в октябре выросло на 13,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 4,066 миллиона человек. Пассажиропоток на МВЛ в октябре вырос на 11,4% и составил 2,2 миллиона человек, на ВВЛ пассажиропоток увеличился на 16,8%, до 1,867 миллиона пассажиров. Количество ВПО в октябре выросло на 16%, до 32,306 тысячи.

Маршрутная сеть «Шереметьево» составляет более 200 направлений. По итогам 2017 года аэропорт обслужил 40,1 миллиона пассажиров. Крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, ВПО и площади аэровокзального комплекса.

### RNS; 2018.11.13; «АЭРОФЛОТ» АНОНСИРОВАЛ ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ ОТСЛЕЖИВАНИЯ БАГАЖА ПАССАЖИРАМИ

Авиакомпания «Аэрофлот» может внедрить систему отслеживания пассажирами своего багажа для сокращения случаев его потери, сообщил глава «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Сейчас мы в сутки делаем 700 рейсов, перевозим 120 тыс. человек. С багажом есть проблемы. Что мы делаем? (…) Мы сейчас в процессе внедрения двух инициатив. Первая – это метки RFID. Специальные метки, которые будут на вашем багаже, и вы как пассажир будете знать, где ваш багаж, но для этого нужны ридеры, считыватели в аэропортах, которые могли бы читать эту метку», – сказал он на заседании внутрифракционной группы «Единой России».

Савельев отметил, что много багажа теряется на стыковочных рейсах с зарубежными компаниями.

«Учитывая, что мы одна из самых пунктуальных авиакомпаний, а «зарубежка» этим не отличается, багаж просто идет другим бортом. В Израиле 30% багажа просто не вылетает – его не выпускают вообще. Наши пассажиры к этому терпимо относятся», – сказал он.

<https://rns.online/transport/aeroflot-anonsiroval-vnedrenie-sistemi-otslezhivaniya-bagazha-passazhirami-2018-11-13/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; «АЭРОФЛОТ» НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РЕЙСОВ В СИРИЮ, ИЗУЧАЕТ СПРОС - CEO

«Аэрофлот» рассматривает возможность возобновления регулярных рейсов в Сирию, но решение будет зависеть от спроса пассажиров.

«Мы рассматриваем, но зимнее расписание сформировано, поэтому это возможный вариант, который рассматривается с летнего расписания, то есть с марта месяца», - заявил во вторник глава «Аэрофлота» Виталий Савельев, отвечая на соответствующий вопрос журналистов.

«Прежде всего, должен быть спрос. Одно дело - пожелание, что мы готовы, другое дело, что люди готовы лететь. Мы же не чартерная компания - мы рейсовая компания, мы чартеры не возим. Это означает, что мы должны видеть своего пассажира», - добавил он.

«Аэрофлот» приостановил полеты в Сирию в 2012 году. В настоящее время рейсы в Дамаск из Москвы выполняют две сирийские авиакомпании: Cham Wings Airlines (из «Шереметьево») и Syrian Arab Airlines (из «Внуково»), в обоих случаях - раз в неделю.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; «АЭРОФЛОТ» НЕ БУДЕТ ПОВЫШАТЬ «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ В 2019Г - CEO

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) не будет повышать «плоские» тарифы в 2019 году, сохранив их на уровне 2018 года, заявил глава компании Виталий Савельев журналистам во вторник.

«Нет», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

«Плоские», то есть не меняющиеся в течение года тарифы, «Аэрофлот» ввел в 2015 году, в этом году к программе присоединилась авиакомпания «Россия». В настоящее время «плоские» тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград. Стоимость билета на рейсы «Аэрофлота» в Калининград и обратно составляет 9,350 тыс. руб., в города Дальнего Востока и обратно - 25 тыс. руб. Билет «России» в ДФО и обратно обойдется дешевле - в 22 тыс. руб.

Ранее руководство «Аэрофлота» заявляло об убыточности программы «плоских» тарифов. Финансовые потери от них, говорили в компании, не покрываются даже за счет роялти - многомиллионных валютных платежей, которые «Аэрофлоту» перечисляют иностранные авиаперевозчики за пролет по транссибирским маршрутам.

На вопрос, сколько убытков «плоские тарифы» принесут компании в этом году, В.Савельев, заявил во вторник: «Не могу сказать. Это цифра, которую мы должны пережить. Совет директоров в курсе, все в курсе, но эта цифра внутренняя».

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.13; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ЗАЯВИЛ О СЛИШКОМ ВЫСОКИХ ТРЕБОВАНИЯХ К ЗДОРОВЬЮ ПИЛОТОВ В РФ

Глава «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) Виталий Савельев заявил о слишком высоких требованиях, предъявляемых к здоровью гражданских пилотов в России, и назвал это одной из причин их дефицита в отрасли.

«У нас большая выбраковка пилотов по здоровью. Это неправильно! Мы потом находим своих пилотов, которые летают за рубежом в других авиакомпаниях совершенно спокойно», - сказал В.Савельев, выступая на заседании внутрифракционной группы «Единой России» во вторник.

«Да, у нас 65 лет считается возрастом предельным для полетов, но если мы сравним, какие тесты проходят пилоты Lufthansa... Мы выбраковывыем пилотов! Вот эти все факторы, к сожалению, приводят к тому, что у нас не хватает пилотов», - продолжил он.

В прошлом году глава «Аэрофлота» заявил о массовом оттоке российских пилотов в Азию из-за более высоких зарплат. Несмотря на увеличение зарплатного фонда и введение бонусов, дефицит командиров и вторых пилотов крупнейшие авиакомпании России констатируют и сейчас.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.13; «АЭРОФЛОТ» СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ПО ПЕРЕДАЧЕ НЕСКОЛЬКИХ SSJ СВОЕЙ ДОЧЕРНЕЙ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» сохраняет планы по передаче нескольких самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) своей дочерней авиакомпании – «Россия», сообщил генеральный директор перевозчика Виталий Савельев.

Ранее о планах передать несколько самолетов SSJ авиакомпании «Россия» рассказывал сам Савельев.

«Идея всегда жива. Но мы ждем пополнения (парка самолетов – ред). Пока 50 (SSJ - ред.) летают у нас. Как только новые поставки начнутся, у нас есть план по передаче части самолетов «России», – сообщил Савельев во вторник журналистам после заседания внутрифракционной группы «Единой России» в Госдуме.

Сколько именно самолетов SSJ будет передано «России», он не уточнил. «(Речь идет о передаче – ред.) небольшой (части парка самолетов SSJ - ред.)», – сказал лишь Савельев.

Группа «Аэрофлот» объединяет крупнейшую одноименную российскую авиакомпанию «Аэрофлот», лоукостер «Победа», авиакомпании «Россия» и «Аврора».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.13; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» СРАВНИЛ СТОИМОСТЬ 1 ЧАСА ПОЛЕТА ВО ВЛАДИВОСТОК С ЦЕНОЙ ТАКСИ В МОСКВЕ

Стоимость часа полета по «плоским тарифам» между Москвой и Владивостоком и обратно составляет 1,2 тысячи рублей, что может соотноситься с ценой такси в Москве, следует из слов гендиректора крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» Виталия Савельева.

На рейсах «Аэрофлота» и его дочерней авиакомпании «Россия» в дальневосточные города действуют «плоские тарифы» в эконом-классе. Это тарифы с фиксированной ценой, которая не зависит от даты покупки билета. Воспользоваться «плоскими тарифами» может любой пассажир, независимо от возраста и региона проживания. «Аэрофлот» ранее сообщал, что цена билета на рейсы самого «Аэрофлота» между Москвой и Владивостоком составляет 25 тысяч рублей туда и обратно, «России» - 22 тысячи рублей туда-обратно.

«Сейчас есть («плоский тариф» - ред.) 22 тысячи рублей туда-обратно. Это час полета – 1 тысяча 200 рублей. Это возьмите такси в Москве на час и посмотрите, сколько это стоит. Мы летим час – 1 тысячи 200 рублей. 22 тысячи туда-обратно – это плоский тариф», – сказал Савельев на заседании внутрифракционной группы «Единой России» в Госдуме.

Конечно, резюмировал он, такие тарифы, приводят к потерям для авиакомпании, которые она должна компенсировать остальной своей работой.

«Плоские тарифы» действуют на рейсах «Аэрофлота» из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград и в обратном направлении. С 2018 года «плоские тарифы» есть и на рейсах авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») между Москвой и Дальним Востоком.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.13; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ЗА ЗАКУПКУ ТОПЛИВА НА БИРЖЕ ПРИ ДОСТАТОЧНЫХ ОБЪЕМАХ И БОЛЕЕ НИЗКИХ ЦЕНАХ

Идея закупки авиакомпаниями топлива на бирже правильная при достаточном предложении объемов и более низких ценах, считает генеральный директор крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» Виталий Савельев.

Ранее замглавы ФАС Анатолий Голомолзин заявлял, что авиакомпаниям нужно активнее покупать керосин на бирже, чтобы снизить риски ценовых колебаний. Он также отметил, что на совещании с нефтяными и авиакомпаниями было принято решение о более активном вовлечении авиакомпаний в биржевую торговлю.

«Пусть он сначала биржу организует. Если на бирже будет достаточный объем закупок, а цена будет ниже, чем мы закупаем по прямым контрактам, почему нет? Идея сама по себе правильная, только должны объемы соответствующие на бирже предлагаться», – сказал Савельев во вторник журналистам после заседания внутрифракционной группы «Единой России» в Госдуме.

Заместитель генерального директора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам Владимир Александров в свою очередь сообщил, что порядка 20 тысяч тонн топлива в месяц разыгрывается на бирже. «Мы («Аэрофлот» - ред.) в месяц покупаем порядка 120 тысяч тонн», – отметил он.

Савельев добавил, что «Аэрофлот» потребляет 3,5 миллиона тонн в год. «Это очень много. Копейки – ничего не дают. Вы на биржу переводите потоки», – отметил он.

### РБК; 2018.11.13; «АЭРОФЛОТ» СПРОГНОЗИРОВАЛ ПОТЕРИ В ₽55 МЛРД ИЗ-ЗА ТОПЛИВА И ДЕВАЛЬВАЦИИ

Авиакомпания «Аэрофлот» оценивает выпадающие доходы от удорожания топлива и девальвации рубля в 55 млрд руб. по итогам 2018 года. Об этом заявил глава компании Виталий Савельев, сообщает «Интерфакс».

Он пояснил, что подорожание керосина в этом году по отношению к 2017 году составило 35%. «Аэрофлот» потерял выпадающих доходов в этом году только по керосину 32,8 млрд руб. – это наши ожидания по году», – сообщил Савельев. Он добавил, что более 50% платежей авиакомпании являются валютными платежами. «Что дала девальвация? Выпадающие [доходы] – еще 22 млрд руб. Таким образом, у нас почти 55 млрд руб. выпадающих доходов», – заключил Савельев.

В середине сентября председатель совета директоров «Аэрофлота» Михаил Полубояринов заявлял, что прибыль компании может быть существенно снижена по сравнению с утвержденными ранее показателями из-за цен на керосин. Он указал, что это может быть существенная цифра. «Поэтому приходится «раскатывать» новые доходные маршруты (Индия, Китай), чтобы компенсировать убытки», – отметил Полубояринов.

В середине августа **Минтранс** предложил субсидировать часть дополнительных расходов компаний из-за роста цен на керосин, которые могут составить 50 млрд руб., за счет госбюджета. Глава ведомства Евгений **Дитрих** говорил, что совокупный рост цен на авиакеросин может по итогам года составить до 30%.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5beaabeb9a7947794549867f>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5786613>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.13; «ПОБЕДА» ПОДАЛА ИСК О РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРА С РАЗРАБОТЧИКОМ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») подала исковое заявление в арбитражный суд Москвы о расторжении договора с «Бостон Консалтинг Груп», которая разрабатывала стратегию развития перевозчика на 2019-2023 годы, следует из документа, с копией которого ознакомилось РИА Новости.

«… прошу суд расторгнуть договор об оказании консультационных услуг, заключенный между ООО «Авиакомпания «Победа» и ООО «Бостон Консалтинг Груп», – говорится в исковом заявлении.

Лоукостер пишет, что оплатил авансовый платеж в размере 14,5 миллиона рублей, но разработчик стратегии нарушил свои обязательства. «Победа», в частности, не принимает результаты работы из-за наличия в проекте стратегии существенных упущений.

Компания указывает, что предлагала расторгнуть договор с зачетом уплаченного аванса в счет оплаты фактически оказанных услуг. «Победа» отмечала, что проект стратегии в целом не отражает ключевых направлений развития, которых «Победа» должна придерживаться для достижения прогнозируемых показателей деятельности.

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» базируется в московском аэропорту «Внуково». За 2017 год она перевезла 4,6 миллиона пассажиров. В 2018 году лоукостер планирует перевезти не менее 7 миллионов человек.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.13; КУРОРТЫ ЮГА РФ ОПЕРЕДИЛИ АНТАЛЬЮ ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ НА ПРАЗДНИКАХ В НОЯБРЕ - «ДОМОДЕДОВО»

Курорты юга России опередили Анталью по пассажиропотоку на ноябрьских праздниках, сообщает пресс-служба аэропорта «Домодедово».

Отмечается, что в первую пятерку российских направлений аэропорта вошли Симферополь и Сочи (по 15,6 тысячи человек), Санкт-Петербург (14 тысяч человек), Краснодар (10 тысяч человек) и Новосибирск (9,4 тысячи человек). При этом наибольший прирост по сравнению с результатом ноябрьских праздников 2017 года продемонстрировали Сочи – пассажиропоток воздушной гавани вырос на 4,6 тысячи человек, или 41,8%, и Краснодар – 1,4 тысячи пассажиров, или 16%.

По данным аэропорта, самыми популярными зарубежными направлениями стали Анталья (14 тысяч человек), Дубай (около 11 тысяч человек), Минск (порядка 6 тысяч человек), Ереван (5,3 тысячи человек), Мюнхен (4,4 тысячи человек). Анталья – лидер по приросту пассажиропотока аэропорта относительного аналогичного периода прошлого года, трафик увеличился до 19,9% - на 2,3 тысячи пассажиров.

Аэропорт «Домодедово» является одной из крупнейших воздушных гаваней России. В 2017 году аэропорт обслужил 30,7 миллиона человек. Маршрутная сеть аэропорта включает в себя 66 уникальных направлений.

### ТАСС; 2018.11.13; САМОЛЕТ ИЛ-114-300 НАЧНУТ ПОСТАВЛЯТЬ В 2023 ГОДУ

ПАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина» (ПАО «Ил») начнет поставки самолета Ил-114 в новой компоновке в 2023 году. Об этом сообщил в среду журналистам в Якутске директор программ Ил-114 Иван Кабатов.

«Поставка эксплуатантам зависит не только от начала серийного выпуска [самолета], но и от момента получения сертификата типа. Сертификат типа у нас планируется на конец 2022 года, соответственно, в 2023 году мы планируем начать поставку гражданским эксплуатантам данного воздушного судна», - сказал Кабатов после расширенного совещания по вопросам эксплуатации и обслуживания Ил-114-300 в условиях Якутии.

В самолете, по словам Кабатова, будет применена изменяемая компоновка салона, позволяющая увеличивать багажные отсеки.

«Сейчас планируется к изготовлению три компоновки - 68, 60, 52 [пассажирских мест] с увеличенным багажником. Самолеты будут построены полностью из российских комплектующих», - сказал Кабатов, добавив, что двигатель с увеличенной мощностью сейчас находится в разработке.

Самолет создается для пассажирских перевозок внутри страны, обеспечения транспортной доступности в регионах. Воздушное судно можно будет эксплуатировать при низких температурах - до минус 50 градусов.

<https://tass.ru/ekonomika/5789899>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.11.14; ПРИЧИНОЙ КРУШЕНИЯ BOEING 737 В ИНДОНЕЗИИ МОГЛА СТАТЬ АВТОМАТИКА; НОВЕЙШАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ НАПРАВИЛА СУДНО ВНИЗ, ЧТО СТАЛО НЕОЖИДАННОСТЬЮ ДЛЯ ПИЛОТОВ

Boeing не сообщил авиакомпаниям о новой особенности системы управления в новейших самолетах Boeing 737 MAX 8 и 9, которая, как считается, могла привести к крушению самолета индонезийской Lion Air 29 октября. Об этом пишет The Wall Street Journal (WSJ) со ссылкой на участников расследования, пилотов и чиновников Федеральной авиационной администрации США.

Автоматическая система предотвращения сваливания в штопор на самолетах Boeing 737 MAX 8 и 9 включается сама, если самолет в режиме ручного управления слишком резко набирает высоту, что чревато потерей подъемной силы и скорости. При включении система сама направляет нос лайнера вниз. Так самолет под действием силы тяжести вновь набирает скорость, объясняет в своем блоге пилот Boeing 737 Денис Окань. При включившейся автоматике вручную изменить траекторию полета пилоту не так-то просто – усилие на штурвале серьезно увеличивается. А чтобы отключить систему и перевести самолет вновь в ручное управление, нужно быстро понять, что возникли проблемы, и отключить автоматику специальной кнопкой на штурвале. Теоретически в этом нет ничего сложного, но в условиях стресса пилоты могут это упустить, резюмирует Окань.

Такой автоматической системы нет в предыдущем поколении 737 – Boeing 737 NG 800, говорится в письме производителя авиакомпаниям.

О том, что эта система может привести к нырку, неожиданно опустив нос самолета, когда автопилот выключен и экипаж не ожидает вмешательства в управление, Boeing сообщил авиакомпаниям только на прошлой неделе, пишет WSJ. Это стало откровением для многих пилотов, которые летают на этом новейшем лайнере в США, утверждает издание.

Boeing 737 МАХ – четвертое поколение самого распространенного магистрального лайнера в мире, Boeing 737. Его поставки авиакомпаниям начались в 2017 г., на начало ноября в мире эксплуатировалось 246 таких самолетов, в том числе 2 из 11 заказанных Boeing 737 MAX 8 уже получила российская S7. Контракты на этот лайнер подписали также Utair и лоукостер «Победа», поставки должны начаться в 2019 г.

Предварительного уведомления о наличии на МАХ автоматической системы от производителя действительно не было. Это серьезное упущение Boeing, говорит топ-менеджер российской авиакомпании. С ним согласен пилот крупной российской авиакомпании. Вероятно, Boeing не хотел серьезно менять систему подготовки пилотов для МАХ, чтобы снизить затраты авиакомпаний на переобучение с NG на МАХ. Ведь стоимость подготовки пилотов – один из критериев для авиакомпаний при выборе самолета, объясняет пилот. Boeing, предлагая модель рынку, заявлял, что пилотам МАХ не потребуется дополнительная подготовка на тренажерах, пишет WSJ.

Самолет Lion Air через 13 минут после вылета из Джакарты упал в море, все 189 человек на борту считаются погибшими. На судне неправильно работал датчик угла атаки, что спровоцировало включение автоматической системы предотвращения сваливания, заявляли на прошлой неделе индонезийские чиновники.

Пилоты, зная об особенностях работы автоматической системы и о том, что датчик угла атаки может выдавать некорректные данные, достаточно легко должны справиться с подобной ситуацией, говорит другой российский пилот, летающий на Boeing 737 NG. Но все случилось неожиданно, а командир воздушного судна Lion Air был относительно неопытен и не успел сориентироваться, считает он. К тому же при подготовке иностранных пилотов особый акцент делается на доверии к автоматике, говорит еще один пилот крупной авиакомпании.

«Utair будет вводить только те модели самолетов, которые соответствуют наивысшим критериям безопасности», – передал через представителя президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. «У нас нет твердых заказов на МАХ», – говорит представитель «Победы». «Если система работает некорректно, пилоты должны остановить этот процесс, – сказал представитель S7. – В программу подготовки пилотов S7 включены все необходимые упражнения для отработки действий в случае самопроизвольного движения стабилизатора». Детали подготовки пилотов собеседник не уточнил.

Вряд ли эта ситуация приведет к отмене заказов на МАХ, Boeing исправит недостатки, уверен топ-менеджер российской авиакомпании.

Представитель Boeing сказал только, что корпорация тесно сотрудничает с командой, расследующей причины катастрофы. Компания полностью уверена в безопасности эксплуатации МАХ, добавил он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/13/786339-boeing>