**18 ЯНВАРЯ 2019**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ГУДОК; 2019.01.18; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ И ВЛАДИМИР ТОКАРЕВ ОСМОТРЯТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ

**Министр транспорта** России Евгений **Дитрих** и заместитель **министра транспорта** Владимир **Токарев**а 18 января осмотрят ход строительства железнодорожных подходов к Крымскому мосту, сообщает пресс-служба ведомства.

В ходе поездки пройдет совещание, на котором будут обсуждаться вопросы корректировки трассы железнодорожного подхода в связи с обходом древнего поселения «Манитра». Объект культурного наследия «Манитра», который находится под Керчью, обнаружен при археологических раскопках на предполагаемой ранее трассе железнодорожного подхода к Крымскому мосту. Античное поселение оказалось усадьбой кого-то из представителей аристократии Боспорского царства. Именно поэтому, участок 18-километрового подхода к мосту скорректируют для сохранения и изучения уникальной усадьбы.

Кроме того, Евгений **Дитрих** и Владимир **Токарев** проедут вдоль трассы железнодорожного подхода до Южного портала тоннеля, а также проедут внутрь тоннеля со стороны Южного портала для того, чтобы оценить ход работы.

Железная дорога, которая будет соединять Крымский полуостров с другими регионами России, строится с использованием бесстыкового железнодорожного полотна. Это так называемый «бархатный путь» из удлиненных рельсовых плетей.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1450178>

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.01.18; ЗЕРНО В ТЯГОСТЬ; ПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ ХОТЯТ РАБОТАТЬ С ПЕРЕГРУЗАМИ

Автовладельцы жалуются на критическое положение дел с перевозками зерна и другой сельхозпродукции: им приходится работать с постоянным перегрузом, неся риски порчи машин и получения штрафов. Участники рынка считают виновниками владельцев грузов, которые, «используя коррупционные механизмы», экономят на логистике. Но ужесточение контроля может привести к росту цен на перевозки и падению доходов производителей.

В распоряжении “Ъ” оказались письма Национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс», где сообщается о «критической ситуации» в сфере перевозок сельхозпродукции. Обращения направлены 16 января президенту Владимиру Путину, премьеру Дмитрию Медведеву, главам Минсельхоза и **Минтранса** Дмитрию Патрушеву и Евгению **Дитрих**у, руководителю Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорю Артемьеву и др.

Как указано в письмах, большинство перевозчиков сельхозпродукции вынуждены работать с нарушениями, связанными с превышением общей массы транспортного средства. Для минимизации расходов владельцы грузов превышают допустимый вес партии в два-три раза, документы на такие грузы часто не оформляются, а перевозчиков вынуждают подписывать договоры о добровольном согласии на перегруз. Перегрузка должна фиксироваться на пунктах весового контроля, но автомобили их свободно пересекают, следовательно, в цене перевозки есть коррупционная составляющая, считают в ассоциации. Там указывают, что, боясь потерять контракты, перевозчики идут на нарушения, неся риски порчи машин, штрафов и др. Это способствует недобросовестной конкуренции, ускоренному износу автопарка и уходу с рынка добросовестных перевозчиков, многие из которых теряют заказчиков и находятся на грани банкротства, утверждают в «Грузавтотрансе», требуя взять проблему на особый контроль, в первую очередь – в сфере перевозок зерна и сыпучих грузов. На рынке зерна, где работают в основном небольшие перевозчики (до десяти автомобилей), проблема перегруза стоит острее, сказал “Ъ” президент «Грузавтотранса» Владимир Матягин. Средние тарифы за перевозку зерна на юге не превышают 1,35 руб. за тонну на 1 км, что вынуждает автовладельцев терпеть перегруз для компенсации расходов на топливо и ремонт.

Если перевозка разрешенных законом 20 тонн зерна на 100 км приносит автовладельцу 2,7 тыс. руб., то перевозка 60 тонн – 7,8 тыс. руб., а владелец груза при этом отправляет три партии по цене одной, подсчитал господин Матягин. По его данным, в такой ситуации ряд перевозчиков, в частности из Краснодарского и Ставропольского краев, а также Ростовской области, намерены приостановить работу.

На автотранспорт приходится не менее 50% всех перевозок зерна в РФ, точную долю оценить сложно, говорит директор «Совэкона» Андрей Сизов. «Проблема перегруза в этой сфере известна не первый год. Зачастую партии примерно в 1,5–2 раза превышают нормы»,– подтверждает он. Кирилл Подольский из СЕО Smartseeds (IT-платформа для автоматизации перевозок сельхозгрузов) отмечает, что в стране есть огромный серый рынок с компаниями-однодневками, фиктивными экспедиторами и пр.: «Сегодня можно точно подсчитать размер взяток за перегруз на любом маршруте, к примеру от Оренбурга до Новороссийска, и бенефициарами схем выступают все участники, привлечь которых к ответственности зачастую невозможно».

Пресс-секретарь Владимира Путина Дмитрий Песков не ответил на запрос “Ъ”, в пресс-службе премьера письма пока не видели. Представители ФАС и Минсельхоза получили обращение ассоциации и пообещали проработать вопрос. **Минтранс** не ответил на вопросы “Ъ”. Так же поступили ТД «Риф», Glencore, «Астон» (крупнейшие экспортеры зерна в РФ), Новороссийский комбинат хлебопродуктов и Новороссийский морской торговый порт. В Объединенной зерновой компании сказали, что знают о проблеме, но не сталкивались с ней напрямую.

Источник “Ъ” на зерновом рынке говорит, что попытки усилить контроль в сфере перевозок были, но к особым успехам не привели. Особенно явно проблема проявилась в последнее время на фоне рекордного урожая 2017 года (135,4 млн тонн) и активного экспорта второй сезон подряд, говорит он. Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько добавляет, что одной из главных причин ситуации с перегрузом стали неравные условия конкуренции: на одних направлениях она вообще невозможна, на других часто действует коррупционная составляющая, на третьих отсутствует какой-либо контроль. По мнению господина Сизова, для решения проблемы нужно либо пересмотреть текущие нормативы, либо ужесточить контроль за сектором. Но, предупреждает он, последний вариант приведет к росту расходов на логистику и негативно скажется на доходах сельхозпроизводителей.

<https://www.kommersant.ru/doc/3855873>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/01/18/791773-perevozchiki-pozhalovalis-putinu>

### АМУРПОРТ; 2019.01.17; ЧЕРЕЗ ПУНКТ ПРОПУСКА ДЖАЛИНДА – МОХЭ МОЖЕТ ПРОЙТИ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

Члены правительства Амурской области и власти Республики Саха (Якутия) обсудили возможность создания международного транспортного коридора через пункт пропуска Джалинда – Мохэ. Такое инициативное межрегиональное предложение планируется сформировать для Национальной программы развития Дальнего Востока.

Как рассказал губернатор Приамурья, от Якутии поступил потенциальный объем перевозок. В перспективе к 2030 году, по прогнозам, он может достигать 60 миллионов тонн. Василий Орлов предварительно обсудил проект нового транспортного коридора с полпредом президента в ДФО Юрием Трутневым, министром транспорта Евгением **Дитрих**ом и главой «РЖД» Олегом Белозеровым. Если будет выполнен ряд условий, проект может быть реализован. Предстоит также обсуждение этой инициативы с китайской стороной.

Как сообщили в правительстве Приамурья, потенциальный мостовой переход через реку Амур в районе села Джалинда сократит расстояние экспортных перевозок на 2 тысячи километров и снизит нагрузку на Транссиб, БАМ и порты Хабаровского и Приморского краев.

Помимо этого, участники встречи обсудили планы работы на ближайшую перспективу, в том числе – взаимодействие в сельском хозяйстве. В частности, речь шла о поставке амурских кормов в Республику.

Также Василий Орлов предложил рассмотреть возможность участия Якутии в крупных региональных мероприятиях – в амурской международной выставке-форуме «АмурЭкспоФорум» и российско-китайской ярмарке культуры и искусства. А также посетить международный хоккейный матч, который пройдет в эти выходные на льду пограничной реки Амур.

<https://portamur.ru/news/detail/cherez-punkt-propuska-djalinda-mohe-mojet-proyti-transportnyiy-koridor/>

На ту же тему:

<https://iz.ru/835116/2019-01-17/eshche-odin-most-cherez-amur-v-kitai-khotiat-postroit-rossiiskie-chinovniki>

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.01.17; «МЫ ДАЕМ БОЛВАНКУ». ДИТРИХ РАССКАЗАЛ, КАК РЕШИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ

Работа сферы общественного транспорта в крупных городах России должна быть налажена уже к 2024 году. Добиться этого можно будет лишь совместными усилиями местных властей и жителей.

В 2024 году в 104 российских агломерациях будет решена транспортная проблема. Об этом на планерной сессии Гайдаровского форума, посвященной пространственному развитию страны, заявил **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

«Надеюсь, что все 104 агломерации будут гордиться к 2024 году своим общественным транспортом. Но многое будет зависеть от местных администраций и от жителей», – заявил глава **Минтранса**.

**Дитрих** отметил, что власти всех городов, включенных в стратегию пространственного развития страны, представили комплексные планы развития общественного транспорта. Качество документов разное. Кто-то, по словам министра, «написал просто бумажку», кто-то глубоко проработал свои планы и включил в них развитие общественного транспорта с учетом использования и автобусов, и трамваев, и троллейбусов, и даже электричек. Более того, планы стратегия проработана с учетом того, чтобы личный транспорт активно замещался общественным. Со стороны министерства предусмотрены меры поддержки программ обновления городских автобусов в крупных городах.

«Чтобы эти программы заработали, нужно, чтобы город сам захотел их реализовывать. Мы лишь даем болванку, набросок того, как это должно выглядеть. Можно воспользоваться этим образцом, чтобы реализовывать свои программы. Многие города уже ушли далеко вперед – Москва, Тюмень, Казань, Екатеринбург, Санкт-Петербург. Кто имеет ресурсы, кто умеет и хочет работать, тот уже делает многое сам», – отметил Евгений **Дитрих**.

Глава **Минтранса** также обратил внимание на разные подходы к работе общественного транспорта в городах, в том числе к взаимодействию власти и бизнеса. Где-то этот совместная работа, и транспортники – это прежде всего, поставщики социальной услуги. Где-то на рынке до сих пор много нелегальных перевозчиков.

«Если власть готова бороться с нелегальным бизнесом в перевозках, если готова изгонять их из города и не давать оказывать небезопасную и неконкурентную услугу, эти города могут служить примером. Те, кто движется вперед, должны делиться подходами: какая была ситуация и через какие этапы нужно было пройти [чтобы привести систему в порядок], – отметил **Дитрих**.

Напомним, Гайдаровский форум проходит с 15 по 17 января в Москве, в Российской академии народного хозяйства и госслужбы (РАНХиГС).

<http://fedpress.ru/news/77/economy/2178173>

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ИННА ГРИГОРЬЕВА, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; ВРЕМЯ ПЕРВЫХ: КАКИЕ ПРОЕКТЫ ИЗ «СПИСКА БЕЛОУСОВА» ГОТОВЫ К СТАРТУ; ПО 13 ИЗ НИХ УЖЕ ДО КОНЦА МАРТА МОГУТ БЫТЬ ЗАКЛЮЧЕНЫ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Из почти тысячи проектов, поступивших на рассмотрение так называемой рабочей группы под председательством Силуанова–Шохина (возникла после появления «списка Белоусова»), больше дюжины находятся в высокой стадии готовности. В первом квартале ожидается заключение инвестиционных соглашений по ним, рассказал «Известиям» сопредседатель рабочей группы, глава РСПП Александр Шохин. Общая сумма проектов – 906,3 млрд рублей (перечень из 13 позиций есть у «Известий»). Самый дорогой из них – строительство ВСМ «Москва–Казань–Екатеринбург» с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода (621,6 млрд рублей). Также среди проектов – создание системы спутниковой связи и вещания на 58,8 млрд рублей и реконструкция дороги М-1 «Беларусь» на 57,4 млрд рублей. По словам Александра Шохина, осталось только согласовать условия их реализации.

Главные траты

Глава РСПП рассказал «Известиям», что «в высокой стадии готовности находятся больше дюжины проектов».

– По ним уже в первом квартале ожидается заключение инвестиционных соглашений между бизнесом и госструктурами, если удастся согласовать условия реализации этих проектов, – заявил Александр Шохин. – Главное – это договориться о стабильности этих условий и конкретных формах поддержки инвесторов.

Президент Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин, помощник президента РФ Андрей Белоусов и заместитель председателя правительства РФ – министр финансов РФ Антон Силуанов

Список из 13 позиций есть у «Известий». Однако в пресс-службе Минфина «Известиям» не подтвердили наличие такого перечня.

– Информация о том, что рабочей группой отобраны 13 приведенных вами проектов с обязательством заключить по каждому из них инвестиционные соглашения в первом квартале 2019 года не соответствует действительности, – рассказали в Минфине.

Впрочем, и Александр Шохин отметил, что окончательного решения по подписанию этих проектов нет. Согласно списку, общий объем инвестиций в 13 проектов – 906,3 млрд рублей. Львиная доля этой суммы приходится на строительство высокоскоростной магистрали «Москва–Казань–Екатеринбург» с организацией движения до Нижнего Новгорода. Стоимость проекта – 621,6 млрд рублей.

При этом в конце декабря 2018 года первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов заявлял, что скептически относится к строительству этой магистрали и не видит в ней экономического смысла. В пресс-службе РЖД «Известиям» передали слова первого заместителя генерального директора РЖД Александра Мишарина о том, что инвесторы и бизнес уже готовы к реализации этого проекта.

– В рамках инициативы РСПП по привлечению крупного бизнеса к инвестированию в российские проекты ВСМ «Москва–Казань» также определен как один из наиболее проработанных и перспективных, – сообщили в пресс-службе компании со ссылкой на Александра Мишарина.

Также, согласно списку, планируется направить 58,8 млрд рублей на создание системы спутниковой связи и вещания с использованием аппаратов на высокоэллиптических орбитах («Экспресс-РВ»). 13,1 млрд рублей – на цифровой путь «Европа–Россия–Азия» и еще 7,8 млрд рублей – на цифровую инфраструктуру Северного морского пути.

– Действительно, все три проекта будут реализовываться при нашем участии, – подтвердили «Известиям» в пресс-службе Минкомсвязи. – Первый проект, подразумевающий выведение на орбиту четырех спутников, будет непосредственно осуществлять подведомственное Россвязи ФГУП «Космическая связь» (ГП КС). Оператором двух других проектов выступит «Ростелеком», но при нашей поддержке.

Представитель ведомства добавил, что министерство действительно представляло эти проекты в группу Силуанова–Шохина.

Кроме Минкомсвязи операторами проектов со стороны государства значатся **Минтранс**, правительство Москвы и Росатом. В их пресс-службах не смогли оперативно прокомментировать «Известиям», достаточны ли инвестиции, а также кто станет исполнителями проектов со стороны бизнеса.

Рабочая группа по содействию реализации новых инвестиционных проектов была создана постановлением правительства от 15 сентября 2018 года.

Она появилась после публикации так называемого «Списка Белоусова» – компаний, у которых помощник президента Андрей Белоусов предлагал изъять сверхдоходы в пользу реализации приоритетных проектов правительства. Сопредседателями рабочей группы являются Александр Шохин и первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов. Также в рабочую группу входят федеральные министры и представители бизнеса.

Светофор проектов

Изначально бизнесом и властью были предложены около тысячи проектов, рассказал Александр Шохин. Из них «можно было работать» со 150 – этой группе условно был присвоен «желтый свет». И только 20–30 проектов были хорошо проработаны, отметил он. «Красный свет» получили проекты с низкой степенью проработки.

В числе «желтых» проектов, в частности, – строительство и модернизация российских участков автодорог маршрута «Европа – Западный Китай», открытие сети центров обработки данных, создание цифровизированной инновационной и индустриальной территорий развития Калининградской области, развитие устойчивого туризма Национального парка «Угра» и территории «Балтийская коса». «Красный свет», в частности, у экологического машиностроения и Центра компетенций цифровой индустрии для металлургии.

Опрошенные «Известиями» эксперты считают, что в рамках сотрудничества бизнеса и государства целесообразнее всего реализовывать проекты, которые могут ускорить экономику в краткосрочной перспективе.

Прежде всего необходимо сфокусироваться на жилищном строительстве, полагает эксперт «Международного финансового центра» Владимир Рожанковский. Благодаря относительно коротким срокам реализации проектов в этой области можно максимально быстро получить отдачу на вложенные средства – это и развитие промышленного комплекса по всей цепочке производства, и улучшение качества жизни российских граждан. Кроме этого, все строительные работы могут полностью выполняться на российских предприятиях с использованием природных ресурсов страны.

Помимо строительства, предпочтительными выглядят инвестиции в сферу цифровой экономики, полагает эксперт РАНХиГС Юрий Зайцев. Проекты из этой области также быстрореализуемы и также оказывают мгновенный эффект на экономику. Их дополнительный интерес в том, что, с одной стороны, государство может получить опыт бизнеса в цифровой сфере. С другой – сам бизнес может увеличить свою конкурентоспособность с помощью таких проектов.

Эксперты полагают, что крупные транспортные проекты имеют критическое значение для российской экономики, однако эффект от их реализации отложен из-за длительной реализации.

<https://iz.ru/835176/dmitrii-grinkevich-inna-grigoreva-irina-tcyruleva/vremia-pervykh-kakie-proekty-iz-spiska-belousova-gotovy-k-startu>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; СЛАБОЕ ЗВЕНО; НОВЫЕ ВЫЗОВЫ ТРЕБУЮТ НОВЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ, НОВЫХ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ.

Цифровизация прочно входит в нашу жизнь, затрагивая буквально все ее стороны, включая рынок труда. Футурологи предсказывают, что к 2050 году машины займут более половины всех рабочих мест в мире. По данным Всемирного экономического форума, уже к 2020 году в мире станет на 7 млн рабочих мест меньше. Можно по–разному относиться к этим прогнозам, но еще в 2016 году компания Amazon открыла первый супермаркет без кассиров и касс и запустила сервис доставки товаров с помощью дронов. А роботы–логисты вместо сканирования 100 товаров в час обрабатывают 300! По мнению специалистов, самыми уязвимыми с точки зрения замены деятельности человека высокими технологиями являются специальности бухгалтера и аудитора (замена на 86%). На 53% машины могут включаться в розничную торговлю и на 47% – освоить деятельность менеджера по продажам.

Автоматизация профессий – это глобальный тренд мирового рынка труда. И именно в этом направлении будет происходить трансформация человеческого капитала с учетом как особенностей каждой страны, так и специ-

фики отрасли. Особенно важно формирование новых компетенций в высокотехнологичных отраслях, к которым, безусловно, относятся воздушные перевозки. О стратегических подходах к трудовым ресурсам в этой отрасли в эпоху цифровизации экономики шла речь на Международной конференции «Крылья будущего».

Но прежде чем перейти к сути проблемы, обратимся к цифрам. Прежде всего следует отметить высокую трудоемкость воздушного транспорта – по данным

ИАТА, в структуре затрат мировых воздушных перевозок расходы на персонал составляют 21%. По данным ФГУП «ГосНИИГА», в России их доля несколько ниже, но связано это с различиями в методиках расчетов.

Мировая отрасль воздушных перевозок – отрасль с большим мультипликативным эффектом: 2,8 млн работников в авиакомпаниях мира генерируют 70 млн рабочих мест в смежных отраслях. Отрасль с высокой производительностью труда – на 1 сотрудника авиакомпании в среднем приходится отправка 520 тыс. т/км

грузов и 1500 отправленных пассажиров. Высокая производительность труда обусловливает и высокие затраты рабочей силы в каждой тонне отправленного груза – по данным за 2016 год, они составили 0,119 долл., в 2017 – 0,121 долл., а по прогнозу на 2018 год – 0,123 долл.

Что касается России, то в общей численности занятых на воздушном транспорте на долю собственно авиационного персонала приходится 15%, соответственно, неавиационный составляет 85%. Можно сказать, что отечественный авиационный персонал обеспечивает работой непрофильные сферы деятельности в соотношении 1 к 6, то есть достаточно эффективно. Что касается производительности труда, то показатели ниже, чем на мировом воздушном транспорте. Так, на 1 сотрудника приходится отправка 950 пассажиров, а с учетом дальности расстояний – 2336,8 тыс. пасс./км.

Воздушный транспорт относится к сфере деятельности с достаточно высокой оплатой труда. Так, если среднемесячная зарплата по России в 2016–м и 2017 годах составила 39,2 тыс. руб. и 43,5 тыс. руб., то в крупных и средних организациях воздушного транспорта (без выплат социального характера), соответственно, 91,7 тыс. руб. и 112,2 тыс. руб.

Можно с полной уверенностью сказать, что воздушный транспорт – отрасль эффективная с точки зрения экономики и престижная с позиций рынка труда.

К наиболее актуальным трендам ее дальнейшего развития можно отнести лоукост (быстро, безопасно и недорого), новую технику (требует соответствующих инженерно–технических компетенций), новые потребности пассажиров (новые сервисы и услуги), новые модели аэропортов (смещение акцента в получении дохода от собственно перевозки к обслуживанию). Пассажир новой формации стремится к использованию цифровых технологий. Глобальное пассажирское исследование, проведенное ИАТА в 2017 году, показало, что 82% пассажиров хотят использовать цифровой паспорт в своем смартфоне для проведения всех процедур, связанных с полетом. 72% пассажиров хотят регистрироваться самостоятельно. Биометрические идентификаторы предпочитают 64% пассажиров, а 68% предпочитают регистрировать самостоятельно свой багаж с использованием электронных бирок. Кроме того, 42 аэропорта в мире уже установили автоматизированные сканирующие линии, что повышает эффективность работы более чем на 30%.

Переносить эти данные на отечественные воздушные перевозки было бы не совсем правильно, но тренды развития такие же.

Новые потребности требуют новых компетенций и, соответственно, новых профессий. Среди перспективных профессий не такого уж далекого будущего (2030 год):

– инженер–технолог рециклинга летательных аппаратов;

– проектировщик инфраструктуры для воздухоплавания;

– инженер массового производства малой авиации;

– разработчик интеллектуальных систем управления динамической диспетчеризацией;

– инженер–проектировщик дирижаблей;

– аналитик эксплуатационных данных;

– проектировщик интерфейсов беспилотной авиации.

А что происходит на российском рынке труда в области воздушного транспорта? Оценку ему дают представители ведущих авиакомпаний, таких, например, как S7. Их мнению можно доверять.

Главный актив любой авиакомпании – пилот воздушного судна. Их, по данным агентства «Авиаперсонал», 17 тыс. человек, что составляет 22% от общего количества работников воздушного транспорта в России. Учебные заведения гражданской авиации в среднем выпускают 850 коммерческих пилотов (пик пришелся на 2016 год – 1079 человек). Много это или мало? В ближайшие 10 лет 6700 пилотов, или 42% общего количества, должны покинуть отрасль по возрасту. С 2018 года количество действующих пилотов отстает от реальной потребности в них. К 2020 году, если ситуация не изменится, их количество составит 16 875 человек, а потребность – 18 358 человек. Если же учесть, что к 2025 году парк ВС российских авиакомпаний вырастет вдвое, разрыв между предложением и спросом на пилотов будет только возрастать. Причем возникает потребность в пилотах новой формации, подготовка которых требует немало времени и средств: обучение через систему высшего образования 5 лет и 8 млн руб. на человека; обучение по линии среднего образования и в авиационно–учебных центрах (АУЦ) – 3 года и 2,6 млн руб. на студента; обучение только через АУЦ потребует 10 месяцев и 1,7–1,8 млн руб.

Ситуация на рынке образования (обучения), по мнению представителей российских авиакомпаний, не внушает оптимизма. Если в 2014 году действовали 109 АУЦ, в 2016–м – только 79 (по данным ФАВТ). В учебных заведениях сокращается прием на бюджетные места. Есть у авиакомпаний и претензии к образовательным программам, которые не учитывают требований национальной системы квалификации. Как следствие – расходы на дообучение персонала непосредственно в авиаорганизациях России растут и достигают 20–25% от общих затрат на персонал. С учетом имеющихся проблем представители крупных российских авиакомпаний выступают с предложениями по улучшению подготовки летного персонала.

В частности, предлагают ФАВТ не препятствовать первоначальной подготовке коммерческих пилотов на базах АУЦ, поддерживаемых крупными отечественными перевозчиками (Аэрофлот, S7, ЮТэйр, Уральские авиалинии), имеющими соответствующие лицензии и сертификаты.

Набор курсантов (пилотов) в учебные заведения гражданской авиации необходимо увеличить до 1200–1500 человек в год.

Необходима валидация свидетельств коммерческих пилотов, выданных по итогам прохождения подготовки в зарубежных учебных заведениях, а также выдача сертификатов АУЦ зарубежным заявителям для проведения первоначальной подготовки пилотов для гражданской авиации РФ.

Необходимо разработать и утвердить профессиональные стандарты для специалистов ГА в соответствии с согласованным Министерством труда перечнем.

Но если о подготовке пилотов гражданской авиации и других проблемах в этой области говорится и пишется немало, то вопросы рынка труда специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов остаются в тени. Но полет начинается на земле, и наземные службы должны быть готовы к грядущему росту рынка авиаперевозок, причем росту как количественному, так и качественному.

Итак, до 2025 года согласно прогнозам отечественных специалистов общее количество гражданских ВС составит 1200 единиц (рост 50%). Более 50% флота авиакомпаний составят ВС типа Airbus A320FAM, включая NEO, и ВС типа Boeing 737NG, включая МАХ, что составит 650 единиц этих типов ВС. Количество ВС типа SSJ–100 достигнет 130 единиц. Возрастет доля широкофюзеляжных самолетов Airbus АЗЗО и Boeing В777 на фоне общей востребованности самолетов большей дальности и вместимости. Существенное влияние на сферу технического обслуживания в регионах РФ и СНГ начнут оказывать новые типы ВС: Airbus А350, Boeing В787, а к 2020 году ожидается появление ВС типа МС21.

С учетом прогноза роста парка ВС и его качественных изменений доступный рынок ТО вырастет практически в два раза и достигнет 400 форм ТО, практически увеличившись в два раза по сравнению с 2017 годом. Для справки: доступный рынок ТО – это формы ТО ВС, не закрепленные контрактами авиакомпаний с собственными организациями по ТО.

Для обслуживания такого объема авиаперевозок требуются высококвалифицированные научные, рабочие, инженерные, технические кадры.

По данным ФАВТ на январь 2018 года, в России свидетельства специалистов по техническому обслуживанию ВС имели порядка 8500 человек.

Исходя из прогнозов роста парка и объемов ТО ВС, по прогнозам OAK, ГосНИИГА, ИКАО, к 2030 году отрасли понадобится практически в два раза больше специалистов по техническому обслуживанию ВС, чем сегодня – еще 9 тыс. дополнительных работников.

Более 4,5 тыс. человек в ближайшие 5–7 лет покинут отрасль в силу возраста – 56% от общего количества занятых старше 50 лет.

Текущая ситуация на рынке труда персонала по ТО непростая, и ее обостряет «разрыв поколений» как следствие массового оттока и практически полного отсутствия притока технического персонала в период конца 90–х – 2000–х годов. Налицо недостаток текущих предложений подготовленного и квалифицированного персонала.

В структуре затрат в организациях ТО затраты по ФОТ составляют 40%, поэтому в условиях неопределенности их трудно планировать.

Есть еще один острый момент в подготовке персонала ТО – долгий срок получения полномочий молодыми специалистами согласно требованиям законодательств стран регистрации для ВС авиакомпаний РФ, зарегистрированных вне регистра РФ (таблица).

В условиях сложившегося дефицита специалистов по ТО подготовка техников в течение 13 лет только усилит этот дефицит. Даже в авиапредприятиях Московского авиаузла (Домодедово, Внуково, Шереметьево) дефицит персонала по некоторым специальностям уже сегодня достигает 30%, что парируется отказом в оказании запрашиваемых авиакомпаниями услуг, выводом части ТО ВС за пределы РФ.

Как следствие – потеря высокотехнологичных рабочих мест, специальностей, недостаточно активное развитие рынка технического обслуживания ВС, вывод валюты из РФ.

Качество образования, актуальность образовательных программа и уровень профессиональных компетенций специалистов ТО вызывают вопросы у работодателей. Связаны они с недостаточным уровнем языковой подготовки кандидатов (английский язык).

Соотношение выпускников по специальностям «летательные аппараты и двигатели (ЛАиД)» и «аэронавигационное и электронное оборудование (АиРЭО)» не соответствует текущим потребностям организаций по ТО ВС.

На сегодняшний день международные и российские стандарты высшего и среднего профессионального образования подготовки технических специалистов различаются. И если не внедрить модульные программы, используемые в европейской системе профессионального образования, в федеральные государственные образовательные стандарты для среднего профессионального образования, не ввести в программы обучения как обязательную дисциплину изучение конструкции одного из современных массовых типов ВС: Airbus А320, Boeing В737, SSJ100, МС21 в качестве базового типа ВС, то эти различия будут только усугубляться.

В заключение хотелось бы отметить, что и в подготовке пилотов гражданской авиации, и в подготовке специалистов по техническому обслуживанию слабым звеном является базовая подготовка. Новые вызовы требуют новых компетенций, новых высокотехнологичных специальностей. В противном случае при расходовании немалых бюджетных средств на обучение пилотов и технических работников в образовательных учреждениях авиакомпании вынуждены будут доводить новоиспеченных специалистов до нужных кондиций, тратя опять–таки немалые средства. И система высшего и среднего специального профессионального образования должна это учитывать.

<http://transportrussia.ru/item/4741-slaboe-zveno.html>

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.01.17; ВРЕМЕННЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА РЕШЕНО ПОСТРОИТЬ К МОМЕНТУ ОТКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ АМУР

Строительство пункта пропуска в районе международного моста Благовещенск - Хэйхэ (КНР) через реку Амур потребует более 1,5 млрд руб., до момента его ввода в эксплуатацию приято решение строить временный пункт пропуска, чтобы синхронизировать начало работы с открытием мостового перехода, сообщил журналистам глава Минвостока Александр Козлов.

«Мы сейчас находимся в стадии выхода из проектной экспертизы. Принято решение об открытии финансирования в текущем году на строительство постоянного пункта пропуска, но чтобы построить качественный и современный пункт пропуска, нужен не один месяц. Поэтому мы приняли решение соблюсти синхронность и построить временный пункт пропуска, чтобы обеспечить прохождение грузового транспорта», - сказал А.Козлов.

По словам министра, параллельно будет идти строительство постоянного пункта пропуска, на возведение которого выделено более 1,5 млрд руб.

В пятницу на строительной площадке прошло расширенное совещание с участием Минвостока, Росгранстроя, Роспотребнадзора, Россельхознадзора и других заинтересованных служб. На совещании обсуждались сроки начала строительства временного пункта пропуска, а также суммы дополнительных затрат. Предполагается, что это будут модульные конструкции, на подобие тех, которые использовались при возведении аналогичного объекта в Крыму.

«По плану мост будет построен в конце 2019 года и введен в эксплуатацию весной 2020. Мы понимаем, что постоянный пункт пропуска будет запущен летом (2020 года - ИФ), поэтому, чтобы мост начал работать сразу, нужен временный пункт пропуска», - отметил губернатор.

Как сообщалось, стыковка двух частей мостового перехода на российско-китайской границе запланирована на вторую половину марта.

Строительство моста Благовещенск - Хэйхэ началось в конце декабря 2016 года, его завершение намечено на декабрь текущего года. С российской стороны затраты составят 13,6 млрд руб., с китайской - 5,2 млрд руб.

Компания-концессионер строит мост за свой счет и возмещает затраты за счет эксплуатации сооружения. Срок окупаемости составит 16 лет. Мощность моста рассчитана на 4 млн тонн и на 2 млн пассажиров.

### ТАСС; 2019.01.17; ВЛАСТИ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ АЭРОПОРТА ДО 100 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Кировской области рассчитывают увеличить объем субсидий кировскому аэропорту до 100 млн рублей в 2019 году, а также развивать его инфраструктуру с целью снижения нагрузки на региональный бюджет. Об этом сообщил в четверг ТАСС губернатор Кировской области Игорь Васильев. В настоящее время в бюджете региона на 2019 год для аэропорта заложено 30 млн рублей.

В конце декабря **министр транспорта** региона Михаил Поршнев сообщил, что потребность кировского аэропорта Победилово в субсидировании оценивается в 135 млн рублей ежегодно. Это необходимо для обеспечения авиационной безопасности, а существующее недофинансирование может привести к закрытию аэропорта. По данным Контрольно-счетной палаты региона, субсидии аэропорту из областного бюджета с 2016 года составили 83 млн рублей. На протяжении последних пяти лет аэропорт работал в убыток, общий объем убытков с 2016 года увеличился в два раза и на 1 октября 2018 года составил 177,6 млн рублей. По итогам 2018 года убыток ожидается в объеме 70 млн рублей.

«Аэропорт требует порядка 100 млн бюджетных дотаций. Это плановые инвестиции, которые будут сделаны, мы над этим работаем. Второй вопрос: нужно развивать инфраструктуру - парковки, фудкорты - то, что позволит снизить прямую нагрузку на бюджет», - сказал Василев.

Как пояснила ТАСС министр финансов региона Лариса Маковеева, вопрос выделения средств аэропорту является одним из приоритетных и находится на постоянном контроле правительства области.

«На протяжении последних лет предприятие (ввиду многих причин) является планово-убыточным и, являясь стратегически важным и социально значимым объектом, требует регулярной поддержки от государства. В период с 2013 по 2018 год из областного бюджета аэропорту выделено свыше 630 млн рублей, что составляет в среднем порядка 127 млн рублей в год. В 2017 году при составлении проекта областного бюджета на 2018 год и плановый период 2019-2020 годов возможность предусмотреть субсидию аэропорту отсутствовала, однако в ходе исполнения бюджета в прошлом году ежеквартально аэропорту выделялись средства, в результате объем средств составил порядка 65 млн рублей. На 2019 год в законе об областном бюджете аэропорту уже предусмотрено 30 млн рублей», - сказала Маковеева.

По словам министра, средства субсидии направляются на финансово-хозяйственную деятельность: выплату заработной платы, закупку реагентов, противообледенительной жидкости и горюче-смазочных материалов, запчастей для спецтехники, а также на возврат займов.

Об аэропорте

Победилово - аэропорт города Кирова, расположенный в 22 километрах юго-западнее от центра. Обслуживает региональные рейсы по России. Имеет статус аэропорта федерального значения. В настоящее время из Кирова выполняются полеты в Москву, Санкт-Петербург и Нарьян-Мар. Рейсы выполняют компании «Победа», «Руслайн» и «Комиавиатранс».

<https://tass.ru/ekonomika/6009654>

### ТАСС; 2019.01.17; РЖД ВЛОЖИЛИ 14 МЛРД РУБЛЕЙ В РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДА В 2018 ГОДУ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) направило в 2018 году на развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна 14,3 млрд рублей, говорится в сообщении компании.

В частности, в рамках реализации проекта «Комплексная реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» введены в эксплуатацию пункт технического обслуживания локомотивов, механизированный пункт отцепочного ремонта на станции Лужская, две тяговые подстанции, внешнее электроснабжение участка Мга - Гатчина, около 25 км станционных путей станции Лужская - Сортировочная.

Также в 2018 году была завершена реконструкция станций Волховстрой - 1 и Данилов, построены вторые пути на участке Выборг - Попово, а в рамках проекта строительства вторых путей в целях увеличения пропускной способности участка Дмитров - Сонково - Мга реконструированы два искусственных сооружения. Кроме того, были начаты проектно-изыскательские работы по реконструкции участка Волховстрой - Мурманск.

Всего за 2015-2018 годы введено около 200 км станционных и порядка 30 км вторых путей, электрифицировано более 160 км путей, реконструировано свыше 230 км контактной сети, построено шесть тяговых подстанций, 88 искусственных сооружений, два пункта технического обслуживания локомотивов.

С начала реализации проекта на участке Мга - Лужская- Сортировочная пропускная способность увеличена более чем на 50%.

Целевая задача проекта - развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна для обеспечения прогнозируемого объема перевозок грузов 165,7 млн т к 2025 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6011547>

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.01.17; ОРЕШКИН ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ РАСЧЕТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Министр экономического развития РФ Максим Орешкин после встречи с главой Якутии Айсеном Николаевым поручил доработать расчеты экономической эффективности от строительства моста через Лену, сообщает пресс-служба главы и правительства республики.

«Максим Орешкин дал профильным заместителям министра поручение доработать с правительством Республики Саха (Якутия) окончательные расчеты ожидаемой экономической эффективности от реализации проекта строительства Ленского моста», - говорится в сообщении.

Пресс-служба уточняет, что центральной темой встречи федерального министра и руководителя Якутии стало обсуждение возможности включения строительства Ленского моста в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

В сообщении отмечается, что, по мнению главы Якутии Айсена Николаева, этот план необходимо дополнить проектами, «позволяющими обеспечить повышение конкурентоспособности экономики и качества жизни населения - таким объектом является мостовой переход через реку Лена в районе города Якутска».

Как сообщалось ранее, в ноябре 2012 года власти Якутии и **Минтранс** РФ согласовали вопросы строительства автомобильного моста через Лену, рассматривали этот проект в числе основных, предполагаемых к реализации в перспективе. Однако в конце 2014 года было принято решение отложить строительство моста через Лену на период после 2020 года из-за строительства моста через Керченский пролив.

Сейчас вопрос о строительстве моста в районе Якутска через реку Лену открыт вновь и власти Якутии рассчитывают, что он будет введен не позднее 2024 года. Стоимость моста, по разным оценкам составляет от 60 до 100 млрд рублей.

Президент РФ Владимир Путин в ходе пресс-конференции на вопрос якутского журналиста о Ленском мосте призвал просчитать экономический эффект от проекта строительства моста через реку Лена, оценить его влияние на развитие региона.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕКАТЕРИНА КОПЫТКОВА; 2019.01.17; ПРАВА НА САМОКАТ; ГИРОСКУТЕРЫ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ

Глава Союза пешеходов Владимир Соколов предложил признать электросамокаты мопедами и распространить на их водителей все необходимые действия Правил дорожного движения. Впрочем, он не одинок в желании урегулировать так называемый малый электротранспорт. В Госдуме прошел «круглый стол» на тему нормативного урегулирования гироскутеров, сегвеев, а также прочих электроизысков на колесах.

Аккурат к этому «круглому столу» стало известно о первом уголовном деле, возбужденном против водителя электросамоката, который сбил насмерть пешехода. Об этом сообщил telegram-канал Mash. По их данным, инцидент с электросамокатом произошел в июле. На нем 34-летний москвич задавил пешехода - 88-летнего мужчину. Дело возбудили только сейчас. Пенсионер погиб на месте происшествия. Владельца электросамоката ждет суд.

В судебной практике прецедент с самокатом уже был. В позапрошлом году в результате столкновения с электросамокатом женщина упала и получила тяжелую травму позвоночника. Шесть месяцев она провела в больнице. А когда обратилась в органы, дело повисло в воздухе. Ведь непонятно, как регистрировать это происшествие. Два пешехода «столкнулись» в пешеходной зоне. Хулиганством не назовешь, потому что не было умысла. Но по факту у человека сломан позвоночник.

По мнению главы Союза пешеходов Владимира Соколова, наезды на пешеходов теми, кто управляет этими электрокарами, - довольно частая ситуация. Но при этом привлечь к ответственности водителя скутера невозможно. Скорее всего, он просто сбежит. А согласно Правилам дорожного движения водители гироскутеров, электросамокатов и даже сегвеев - это пешеходы. И привлечь их к ответственности за оставление места ДТП невозможно. Потому что ДТП не было. Столкнулись два пешехода: один на скорости три км/ч, а другой на скорости 20 км/ч.

В соответствии с паспортными данными, электроскутеры могут развивать скорость от 20 км/ч (гироскутер) до 35 км/ч (электросамокат, моноколесо), а сегвей так и 50 км/ч.

При этом, как считает Владимир Соколов, по своим скоростным показателям и своей массе эти устройства близки к велосипеду, а электросамокат - к мопеду. Поэтому их езда по тротуарам должна быть запрещена.

Кстати, не так давно Верховный суд утвердил решение в отношении велосипедиста, который попался пьяным за рулем. Правда, управлял он велосипедом с моторчиком. Он убеждал суд, что его нельзя привлечь по статье 12.8 КоАП за управление в нетрезвом виде, потому что он управлял именно мотовелосипедом. Однако суд, уточнив данные мотора, пришел к выводу, что этот мотовелосипед вполне соответствует требованиям к мопедам. А чтоб водить мопед, требуются права. И у велосипедиста автомобильные права были. Но он их лишился.

По этой же логике пошел и Союз пешеходов. Он предлагает электросамокаты с мощностью двигателя более 0,25 кВт/час приравнять к мопедам, с вытекающими обязательствами водителя иметь водительские права категории «М». Казалось бы, логично. Но вот беда. Колеса у этих самокатов маленькие. А стандарты по дорожному покрытию не предусматривают у нас таких идеально ровных дорог. Ямка в полколеса обернется гибелью для самокатчика. Если он не убьется сам, перелетев через руль, то его добьет следующий сзади автомобиль.

Как сообщил корреспонденту «РГ» глава Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин, им поручено изучить все проблемы, связанные с управлением таким транспортом, технические характеристики его. А также изучить регулирование его использования в других странах. В этом году исследование будет проведено, и на его основании можно готовить предложения по изменениям в законодательство для регулирования использования таких средств передвижения.

Но просто запретить такие способы передвижения не получится.

- Москва - это золотая жила электросамокатов, - заметил Петр Дворянкин, член Экспертного совета Госдумы . По его мнению, столица дает уникальные возможности для развития электротранспорта. Он предложил установку станций для зарядки, наподобие тех, которые используют владельцы электромобилей.

- Я считаю, что у электротранспорта большой потенциал, и государство не должно перекрывать его потенциальное развитие введением ограничений, - заявил представитель **Минтранса** России Дмитрий Осиповский.

По его словам, основная задача **минтранса** - создание бесшовной структуры для передвижения, удобной для граждан. То есть человек сможет спокойно доезжать на самокате от точки А до точки В, пересекая и зоны отдыха, и велодорожки, и даже пешеходные зоны.

С этим согласились предприниматели и предложили внести скоростные ограничения в зависимости от зоны передвижения. Для пешеходного пространства - 25 км/ч, для велосипедных дорожек - 60 км/ч. Вот только кто будет устанавливать спидометры на электросамокаты, не сказали. Да и как потом продавать эти гаджеты с ценой, которая увеличится в разы, тоже пока не ясно.

За прошлый год в России было продано 32 тысячи электросамокатов и 10 тысяч моноколес. Причем десятая часть реализованных товаров по своей мощности превышает 4 кВт. Российский опыт насчитывает уже четыре случая с летальным исходом по вине владельца двухколесного злодея.

<https://rg.ru/2019/01/17/soiuz-peshehodov-predlozhil-priravniat-elektrosamokaty-k-mopedam.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.01.17; «ЗАЙЦЫ» ОТМЕНЯЮТСЯ; В ПЕТЕРБУРГЕ ИЗ АВТОБУСОВ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ

В Петербурге кондукторы городских автобусов, трамваев и троллейбусов больше не должны высаживать из салонов детей, которые не оплатили проезд. Комитет по транспорту Петербурга утвердил единый регламент на случай, если в салоне окажется юный безбилетник.

В аппарате детского омбудсмена по Петербургу Светланы Агапитовой отмечают, что борьба с «зайцами» приводила к тому, что школьники оказывались в опасных ситуациях, причем цели проехать без билета намеренно, у подростков, как правило, не было. Так, среди обратившихся к омбудсмену, была мама школьницы, рассказавшая, что ее дочь высадили из автобуса, который следовал от станции метро «Ручьи» до Финляндского вокзала. Школьница возвращалась со спортивных соревнований. Когда девочка приложила к валидатору проездной, он не сработал. Кондуктор потребовала от школьницы выйти из салона, девочка шла домой пешком. Еще одним пострадавшим оказался 15-летний школьник, путь которого лежал из Колпино в Купчино. Подросток потерял проездной. Оказавшись на улице, он понял, что пешком не дойдет до дома и позвонил родителям. Те забрали его на трассе, а на следующий день обратились с жалобой к перевозчику.

В обновленной инструкции петербургским кондукторам разрешили не высаживать детей, но о каждом таком эпизоде они обязаны информировать диспетчеров, а на конечной станции вносить запись в конфликтную книгу. Все эти сведения диспетчеры будут передавать в комитет по транспорту.

<https://rg.ru/2019/01/18/reg-szfo/v-peterburge-iz-avtobusov-zapretili-vysazhivat-detej-bezbiletnikov.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.01.17; ШТРАФЫ НА ГЛАЗОК; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОСЧИТАЛА НАРУШИТЕЛЕЙ, ВЫЯВЛЕННЫХ КАМЕРАМИ

Комплексы автоматической видео и фотофиксации выявили в России почти 106 миллионов нарушений Правил дорожного движения.Как сообщают в Госавтоинспекции МВД России, по состоянию на начало нового, 2019 года в субъектах Российской Федерации насчитывается 10,8 тысячи стационарных и 3,9 тысячи передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений правил. В течение прошлого года количество стационарных комплексов увеличилось на 20 процентов, передвижных - на 1 процент.

Почти 106 миллионов постановлений о нарушениях правил были вынесены в отношении собственников транспортных средств именно на основании материалов, полученных с помощью комплексов автоматической фотовидеофиксации. Это 82,7 процента от общего количества всех вынесенных постановлений за прошедший год.

Сейчас более 11,2 тысячи всех имеющихся в эксплуатации комплексов выявляют нарушения, связанные с превышением установленной скорости. При этом одна тысяча из них выявляет превышение так называемой средней скорости. То есть когда одна камера фиксирует время въезда на участок, другая - время выезда с него.

Время преодоления участка известно, поэтому и среднюю скорость посчитать не проблема. А если она выше установленной, значит, где-то человек излишне разогнался. И за свою оплошность, значит, получит вскоре «письмо счастья».

Как считают в Госавтоинспекции, именно стабилизация скоростных режимов ведет к снижению тяжести последствий аварий и смертности на дорогах. Всего, согласно статистике ГИБДД России, было выявлено 89 миллионов случаев превышения скорости. Кстати, это аж 84 процента от общего количества зафиксированных автоматизированной системой правонарушений.

Стоит отметить, что благодаря установке камер за 2018 год на автодорогах страны ликвидировано более 1,3 тысячи аварийно-опасных участков.

<https://rg.ru/2019/01/17/v-gibdd-nazvali-chislo-narushenij-pdd-vyiavlennyh-kamerami.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.01.17; ВСЕХ РАЗВЕЗЕТ; В BLABLACAR ПОЯВЯТСЯ АВТОБУСЫ

«Подайте на АТО», или анекдот, ставший реальностью»Уральские пельмени» развалились»В ДНР армия России»: пленный ВСУшник говорит со спасённым из лап СБУКиев будет строить «новые» Ан-124: причем уже в 2019 году

Цитировать в комментарии Сообщить об опечатке

Сервис поиска автомобильных попутчиков BlaBlaCar объявил о запуске сервиса для автобусных перевозчиков - BlaBlaCar Pro.

Компания обещает предоставлять доступ только легальным автобусным перевозчикам. Как отмечается, это первый шаг для компании к выходу на рынок автобусных перевозок в России. Компания убеждена, что новые действия помогут сделать рынок пассажирских перевозок в России более прозрачным.

Однако далеко не все разделяют такой энтузиазм. Президент Ассоциации работников транспорта и туризма Ирина Ал Зирки напомнила, что сервис зарегистрирован как карпулинг - совместные поездки, которые не представляют собой способ заработка. Компенсироваться могут исключительно расходы на бензин.

«Можно будет говорить о серьезных изменениях в работе сервиса, только когда его деятельность будет урегулирована на законодательном уровне. Будут выплачиваться налоги и предоставляться данные о безопасности», - подчеркивает Ирина Ал Зирки.

По ее мнению, в новой системе сервиса отсутствует какой-либо контроль за пассажиропотоком. Если на регулярных рейсах проверяют время отдыха водителей, то в случае с сервисом узнать это невозможно - всю ответственность сервис перекладывает на перевозчика.

На сервис BlaBlaCar время от времени подают в суд. Истцы требуют признать информацию на сайте и в мобильном приложении запрещенной в России, а сам сайт внести в реестр запрещенных ресурсов. Они считают, что сервис позволяет автомобилистам и «черным» автобусным перевозчикам уходить от налогов. По мнению истцов, так нарушители могут перевозить пассажиров за деньги «под прикрытием понятия «компенсация затрат на топливо».

Наконец, все еще помнят убийство водителя Ирины Ахматовой, которая ехала домой в Тулу из Москвы вечером 23 декабря. Преступник зарегистрировался на сайте под различными именами, а затем забронировал все места в машине Ирины. Спустя время после ограбления и убийства женщины он признался, что преступление было спланировано заранее. Его никто не остановил. Судя по сообщениям в интернете, многие после этой трагедии стали опасаться поездок с неизвестными попутчиками.

<https://rg.ru/2019/01/17/blablacar-obiavil-o-zapuske-servisa-dlia-avtobusnyh-perevozchikov.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.01.17; ОЖИДАНИЕ С КОМФОРТОМ; В ЯКУТИИ ГОРОЖАН ОТ МОРОЗА СПАСАЮТ ТЕПЛЫЕ ОСТАНОВКИ

Сам климат обязывает муниципальные власти заботиться о том, чтобы не заморозить пассажиров. Решение нашли на ниве муниципально-частного партнерства. В 2014 году в Якутске открыли первую теплую остановку, на содержание которой из городской казны не потребовалось ни копейки. Более того, партнерам муниципалитета она стала приносить прибыль. Здесь в одном павильоне были совмещены зал ожидания автобусов и салон сотовой связи. Сейчас таких павильонов в городе 24. Как правило, они размещены в местах, где пересекаются несколько автобусных маршрутов, и потому там всегда людно. В зависимости от того, какое предприятие построило объект, с ним соседствуют магазины, салоны связи, офисы микрокредитных организаций, киоски.

Сами залы, как правило, невелики. В них обязательно предусмотрены несколько кресел, камеры видеонаблюдения, мониторы для отслеживания движения автобусов, кнопка вызова полиции, аптечка, розетки для зарядки телефонов. Большинство остановок оборудованы банковскими терминалами, а на многих установлены кофейные автоматы. Туда бы еще теплые туалеты - не только в комфорте ждать автобус, но жить можно. Впрочем, в мэрии Якутска обещают, что за этим дело тоже не станет.

Теперь пробная остановка есть и в Нерюнгри. Правда, не всем горожанам нравится, что она совмещена с точкой общепита, но у построившего ее предпринимателя именно такой профиль работы. Городские власти сообщили, что следующие семь остановок будут соседствовать с магазинами.

<https://rg.ru/2019/01/17/reg-dfo/v-iakutii-gorozhan-ot-moroza-spasaiut-teplye-ostanovki.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.17; ВАЖНЕЙШАЯ ЧАСТЬ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА; МИНТРАНС РОССИИ РАССМОТРЕЛ ЗАЯВКУ НА СОЗДАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Автоматизированная система весогабаритного контроля (АСВГК) будет построена полностью за счет частных инвестиций без привлечения государственного финансирования. **Минтранс** России на основании распоряжения Правительства РФ от 6 апреля 2017 г. № 624–р рассмотрел соответствующую частную концессионную инициативу компании «РТ–Инвест Транспортные Системы».

В течение трех месяцев были проведены переговоры по условиям проекта концессионного соглашения. По их итогам **Минтранс** России и **Росавтодор** сформировали значительные изменения первоначальных параметров документа, которые были приняты «РТ–Инвест Транспортные Системы». На официальном портале torgi.gov.ru опубликовано доработанное предложение о заключении концессионного соглашения. Дальнейшая процедура определения концессионера будет осуществляться в порядке, установленном федеральным законодательством.

«АСВГК является важной частью национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». За счет исключения движения с нарушениями весовых и габаритных параметров система повысит безопасность дорожного движения, увеличит срок службы автодорог и создаст равные условия для законопослушных предпринимателей по соблюдению давно установленных норм. Все штрафы с нарушителей, как и по системе «Платон», будут направляться на ремонт дорог», – заявил первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий **Алафинов**.

Использование принципов ГЧП позволит создать систему на основе передовых технологий. «Концессионер заинтересован в высоком качестве работы применяемых решений и будет нести ответственность за соблюдение условий соглашения с государством. **Минтранс** при этом обеспечит строгий контроль за соблюдением всех параметров работы системы», – подчеркнул первый замглавы **Минтранса**.

На федеральных дорогах России сегодня работают 28 пунктов весогабаритного контроля. Создание АСВГК предполагает увеличение до 387 объектов полностью автоматического контроля к 2024 году. Согласно заявке 88 таких пунктов будут построены при доработке действующих рамок системы «Платон». Такой подход позволяет сэкономить более 20% капитальных затрат на создание системы и исключает дублирование строительства четверти необходимых для АСВГК рамок с полным комплектом навесного оборудования, защищенными каналами связи и электроснабжения. Также будет расширен действующий центр обработки данных системы «Платон» для нового функционала.

«Наша заявка учитывает, что к запуску первых пунктов АСВГК должна быть полностью готова вся IT–инфраструктура, разработано уникальное программное обеспечение системы, построен центр контроля», – пояснил генеральный директор «РТ–Инвест Транспортные Системы» Антон Замков. При этом для грузоперевозчиков информация об АСВГК, в частности, оперативные сообщения о выявленных нарушениях, будет доступна в личном онлайн–кабинете. А для владельцев уже зарегистрированных в системе «Платон» 1,1 млн автомобилей все данные по АСВГК будут интегрированы в их действующий личный кабинет, и они смогут получать оперативные смс–сообщения о нарушениях весогабаритных параметров.

В рамках концессии для АСВГК будет создан федеральный центр автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) в Калуге. На данный момент рассматриваются изменения КоАП РФ о наделении **Ространснадзор**а полномочиями по выявлению нарушителей с помощью АСВГК.

Общий срок реализации проекта составит 11 лет. Согласно параметрам возможного соглашения структура затрат включает инвестиции концессионера, первоначальные и регулярные капитальные расходы, операционные расходы, обслуживание кредита и выплату налогов. В рамках компенсации расходов на строительство и обслуживание АСВГК плата оператору составит 8,64 млрд руб. ежегодно.

Ранее **Минтранс** России разработал паспорт АСВГК с учетом требований грузоперевозчиков, грузоотправителей и отраслевых ассоциаций. Документ прошел обсуждение в Общественной палате РФ и включает технические требования к системе. Представители бизнес–сообщества отметили актуальность и необходимость государственной АСВГК. Дальнейшее формирование системы будет учитывать мнение грузоперевозчиков. Для этого **Минтранс** России будет проводить с ними регулярные встречи в формате рабочей группы.

Совместная работа министерства и бизнес–сообщества над основными параметрами АСВГК позволит закрепить единые требования к системам весогабаритного контроля на территории всей страны и отдельных субъектов РФ. Грузоперевозчики ранее указывали на разночтения соответствующих норм законодательства на региональном уровне.

Председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак отметил, что все законопослушные перевозчики поддерживают создание АСВГК, работа идет в открытом и конструктивном режиме. «АСВГК важна для развития рынка, чтобы были созданы равные условия для всех перевозчиков. Большинство наших инициатив уже проработаны **Минтрансом**. Например, решен вопрос с учетом приборной погрешности в пользу перевозчика. Мы и дальше будем следить за развитием системы, вносить свои предложения», – пояснил Борис Рыбак.

АСВГК необходима также для ускорения темпов строительства новых дорог вместо постоянного ремонта автотрасс, которые разрушаются из–за перегруза. По данным Ассоциации «РАДОР», размер ежегодного ущерба, наносимого грузовиками со сверхнормативными нагрузками, составляет более 2,6 трлн руб. При этом объем всех дорожных фондов – 1,5 трлн руб. Эксперты отмечают, что ускорение положительной динамики развития автомобильных дорог произойдет только тогда, когда ущерб от перегруза будет меньше объема выполняемых работ по их восстановлению.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» также рассматривается вопрос об оснащении с 2024 года всех новых грузовиков встроенными датчиками измерения осевой нагрузки. Такая рекомендация может стать дополнительным и необязательным инструментом для законопослушных перевозчиков по самостоятельному контролю весогабаритных параметров своего автопарка.

<http://transportrussia.ru/item/4738-vazhnejshaya-chast-natsionalnogo-proekta.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.01.17; АВТОБУС ПРОТИВ ЛЕГКОВУШКИ; ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ПО ГОРОДУ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ СТАЛО БОЛЕЕ УДОБНЫМ И ВЫГОДНЫМ?

Рост российских городов обостряет проблемы транспортного обслуживания их населения. В час пик людям все сложнее добраться из спальных районов к местам работы и обратно. Транспортные заторы на улицах сковывают движение автомобилей. Как в таких условиях повысить эффективность и безопасность городского транспорта? Да и какой должна быть его оптимальная структура?

Минусовая экономика

Оговорюсь сразу: единого рецепта организации перевозок пассажиров в муниципалитетах нет и быть не может. У каждого российского города за последнюю четверть века наработан в этой сфере собственный опыт, не всегда удачный. Где–то в начале постсоветского периода решили положиться на рыночный механизм (дескать, он сам все отрегулирует) и отдали львиную долю маршрутной сети частным перевозчикам. Потом локти кусали: частники сконцентрировали ресурсы на выгодных маршрутах, а в малолюдные окраины муниципальных образований ехать в вечерние часы не хотели, льготников возить отказывались. Пришлось городским чиновникам вновь сделать упор на поддержку муниципальных предприятий автомобильного и электротранспорта.

Муниципальные предприятия выгодны государству. Они платят гораздо больше налогов, чем частники, они более дисциплинированы. У МУПов создана необходимая инфраструктура – ремонтные боксы, диспетчерская служба, которая работает круглые сутки. Однако в большинстве российских городов предприятия общественного транспорта (ПАТПы и МУПы) приходят в упадок, так как в местных бюджетах недостаточно средств на их поддержку. Решить эту проблему собственными средствами предприятия также не могут, потому что власти на местах из социальных соображений не повышают тарифы на проезд в общественном транспорте. Во многих городах стоимость проезда ниже себестоимости перевозок.

Минусовая экономика нередко приводит муниципальные транспортные предприятия к банкротству. Так случилось с Хабаровским ПАТП № 1, о проблемах которого наша газета писала несколько лет назад («Скрипит, но едет», «ТР» за 2 октября 2014 года). В конце концов финансовая ситуация вынудила ввести на этом автотранспортном предприятии конкурсное производство. Чтобы рассчитаться с многомиллионными долгами, потребовалось продать часть его имущества, оптимизировать затраты. Находясь в процедуре конкурсного производства, ХПАТП продолжает перевозить пассажиров.

Чего не скажешь о ГУП «Чуваш-

автотранс», которое было объявлено банкротом и покинуло рынок пассажирских перевозок. В июле 2018 года там было введено конкурсное производство. После чего сотрудников перевели на неполный рабочий день и были прекращены перевозки по муниципальным маршрутам в Алатыре, Новочебоксарске, Канаше, Козловке и Шумерле. Затем перевозчик приостановил свою деятельность и на маршрутах города Чебоксары.

Муниципалитеты в Чувашии сумели оперативно найти новых частных перевозчиков и выдать им краткосрочные свидетельства до назначения конкурсов. При этом у временных перевозчиков зачастую не было необходимого количества автобусов среднего класса, чтобы закрыть все образовавшиеся бреши. Поэтому региональные власти рассматривают возможность передачи частникам в аренду подвижного состава Чувашавтотранса.

Вынужденная мера

Именно так поступили в Самаре, передав подвижной состав и другое имущество муниципального предприятия «Пассажиравтотранс» на 5 лет в распоряжение частной компании «Самараавтогаз». Как сообщили в мэрии Самары, эта мера вынужденная. Предприятие было не в состоянии своевременно находить средства для внесения текущих платежей. Причина – недофинансирование из бюджетов на протяжении нескольких лет. Себестоимость перевозки превышает плату за проезд для населения. При этом разницу в последние годы Пассажиравтотрансу компенсировали не в полном объеме.

Так, в 2016 году себестоимость перевозки одного пассажира на самарском автобусе составляла 29 руб., в то время как городской бюджет компенсировал перевозку льготников до 25 руб., а областной – до 23 руб. В 2017 году сумма недополученных доходов из бюджетов всех уровней составила 150 млн руб.

Учитывая задачи по обновлению подвижного состава, мэрия Самары согласовала Пассажиравтотрансу покупку 125 новых автобусов в лизинг. Однако и с этими платежами справиться муниципальное предприятие не смогло.

С осени 2017 года департамент транспорта Самары изучал различные варианты вывода предприятия из кризиса. Рассматривались предложения по заключению концессионного соглашения и даже приватизации ПАТПа. В результате выбрали вариант сдачи имущества в аренду, при котором муниципальное предприятие будет сохранено. По итогам аукциона победило предложение ООО «Самараавтогаз». Организация сохранит объем пассажирских перевозок, обеспечит погашение долгов – около 500 млн руб.

До конца 2018 года сумма арендных платежей составила более 100 млн руб. Компания обязуется обновить технику. Это будут автобусы МАЗ средней вместимости. В Самару уже прибыли 30 автобусов из 100 запланированных. Представители городской администрации утверждают, что тарифы для пассажиров останутся на прежнем уровне, сохранятся все виды льгот. Пассажиравтотранс будет существовать как юридическое лицо. В течение пяти лет его основным видом деятельности станет сдача имущества в аренду. Когда закончится договор аренды, автопарк и имущественный комплекс останутся на балансе предприятия.

Предбанкротное состояние Пассажиравтотранса создано искусственно, считает руководитель ассоциации «Центр общественного взаимодействия» Андрей Ишмуратов. По его мнению, причина в том, что на самые выгодные маршруты городской департамент транспорта допустил коммерческих перевозчиков. Они ездят чаще и, как правило, аккурат перед муниципальными автобусами, собирая всех платежеспособных пассажиров. В результате ПАТПу достаются только льготники.

Но есть и другая точка зрения. До сдачи имущества предприятия в аренду оно работало неэффективно, занимая потребительскую позицию, поделился мнением почетный президент национального института профессиональных бухгалтеров, финансовых менеджеров и экономистов Дмитрий Яковенко. Сколько там ни менялась команда управленцев, никто не разработал программу выхода предприятия из кризиса. Даже закупленные автобусы, которые теперь «висят» кредиторской задолженностью, были подобраны неправильно. Они большого класса, приносят убытки, так как потребляют много горючего, а пассажиропоток неравномерен.

Та же проблема и в муниципальном автотранспортном предприятии № 7 Красноярска. Большинство автобусов, приобретенных лет 10 назад, большой вместимости, двухдверные. Для пассажиров они, конечно, более удобны и безопасны. Вместительный салон бывает переполнен в часы пик. Однако в остальное время автобус ходит полупустым. При этом тратится столько же топлива и оборудование так же изнашивается. Так что прибыль от таких перевозок никогда не покроет затрат, пояснил заместитель гендиректора по техническим вопросам и перевозкам МП КПАТП

№ 7 Станислав Басалаев.

От ремонта до ремонта

Чем старше автобус, тем больше стоит каждый следующий его ремонт. Сумма может вырасти в несколько раз. Средства на ремонт выделяются муниципалитетом. В то же время необходимо приобретать новые автобусы. Это серьезные затраты, которые берет на себя бюджет Красноярска. Исходя из экономических соображений, проезд в автобусе в этом городе должен стоить около 50 руб. Но местные власти такой тариф никогда не утвердят. Поэтому в период реорганизации транспортной системы Красноярска важно просчитать пассажиропотоки и определить, какой класс автобусов нужен на тех или иных маршрутах. И не стоит огорчаться, что на улицы вернутся нелюбимые многими ПАЗики. Современные автобусы малой вместимости довольно комфортны. А главное, позволят перевозчикам эффективнее и рациональнее выполнять транспортную работу.

Проблема старения подвижного состава характерна и для ПАТП

№ 1, обслуживающего большинство автобусных маршрутов Ярославля. Технику приходится постоянно ремонтировать, а для этого нужны средства. Автобусы изношены на 70%, отмечают в отделе эксплуатации предприятия. Менять такой подвижной состав пока не на что. Если не выпускать в рейсы автобусы преклонного возраста, то в городе произойдет транспортный коллапс. В ПАТП № 1 дефицит кадров. Желающих стать водителями и кондукторами почти нет. Многие из тех, кто приходит, немного поработав, увольняются. Работа непростая, а зарплата водителей там составляет всего 25 тыс. руб. в месяц, кондукторов – 15 тыс.

Не хватает водителей автобусов и в Нижнем Новгороде. Город закупает новый подвижной состав для МП «Нижегородпассажиравтотранс», но автобусы не выходят в рейс, потому что работать на них некому. Простаивающий автобус – мертвый автобус, подчеркнул председатель комиссии по транспорту и связи городской думы Алексей Гойхман. Параллельно с плановой работой по приобретению подвижного состава для перевозки пассажиров нужно набирать и обучать водителей.

Острый дефицит кадров для общественного транспорта и в Новокузнецке. Из 600 автобусов из–за нехватки водителей простаивают 200. Специалисты пытаются понять, почему молодежь не идет в эту профессию. Ведь частные перевозчики предлагают вакансии с зарплатой до 85 тыс. руб., в муниципальном предприятии платят тоже неплохо – 43–46 тыс. «Возможно, чересчур высока плата за обучение водителя категории Д, – делится сомнениями заместитель директора Единого центра организации пассажирских перевозок Новокузнецка Денис Новохацкий. – Или молодых парней отпугивает напряженность труда и большая ответственность» .

Есть ли альтернатива?

В Новосибирске, занимающем третье место среди мегаполисов России по числу жителей, многие из перечисленных выше проблем в работе общественного транспорта привели к тому, что доля горожан, пользующихся его услугами для ежедневных поездок, составляет всего 43%. Типичный двор жилого дома Новосибирска заставлен легковыми автомобилями, которым горожане сегодня отдают предпочтение. Как следствие этого – перегруженность улично–дорожной сети, заторы на дорогах.

Один из способов разгрузить городские улицы – побудить часть владельцев личных авто пересесть на общественный транспорт. Но троллейбусный парк мегаполиса изношен на 91%. Подавляющее большинство троллейбусов (250 из 267) – морально устаревшие высокопольные модели. Некоторые экземпляры отработали на городских маршрутах четверть века. То же касается автобусов и трамваев муниципального парка, где износ подвижного состава доходит до 81%.

В мэрии Новосибирска провозгласили приоритет развития альтернативных легковым автомобилям способов передвижения горожан по территории города. Однако, как показывает мировая и отечественная практика, альтернативные способы передвижения могут стать привлекательными только в том случае, когда они будут выигрышны для горожанина по ряду показателей. Это прежде всего экономия времени при передвижении по городу. Второй фактор – комфортность и безопасность поездки. Третий – высокая степень надежности общественного транспорта, исключающая какие–либо сбои. И четвертый фактор – экономия средств. Только когда все четыре фактора при пользовании общественным транспортом покажут свое преимущество, среднестатистический житель мегаполиса предпочтет его поездке на собственном легковом автомобиле. Постепенная переориентация на пользование общественным транспортом приведет к сокращению количества автомобилей на городских улицах. Следовательно, и заторов на дорогах станет меньше.

Чтобы общественный транспорт мог конкурировать с легковыми автомобилями на уровне этих параметров, необходимо создать цельную городскую транспортную систему. Все магистральные маршруты в таких системах должны быть интегрированы как по расписанию движения транспортных средств, оплате проезда, так и посредством транспортно–пересадочных узлов, терминалов. Большое внимание в таких системах также следует уделить созданию скоростного каркаса, поясняет директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. Это трассы, которые инженерно отграничены путевыми конструкциями либо по полосам движения, обособленным по всему пути следования.

Только после проведения таких системных мер можно будет переломить ситуацию, и общественный транспорт начнет отыгрывать очки у легкового автомобиля. Что касается комфортности передвижения пассажиров, то на городских маршрутах ее призван обеспечить современный подвижной состав, отличающийся регулярностью, надежностью, высокой скоростью передвижения.

По словам Михаила Блинкина, сегодня все мировые транспортные тенденции направлены на развитие современной системы рельсового транспорта. В первую очередь это метрополитен, а также легкорельсовый транспорт, включающий классический и скоростной трамвай. Большинство городов России не могут позволить себе строительство метро, поэтому развитие трамвайной инфраструктуры является самым простым и правильным путем решения транспортных проблем.

Кстати, многие специалисты считают, что ремонт и обособление трамвайных путей, равно как и создание выделенных, инженерно отграниченных полос для движения автобусов и троллейбусов, могут быть предусмотрены программами комплексного развития транспортной инфраструктуры, которые разработаны в каждом из регионов – участников национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Таким образом интересы развития городского транспорта могут быть учтены при ремонте и реконструкции улично–дорожной сети агломераций.

Другая мера государственной поддержки – выделяемые из федерального бюджета субсидии производителям наземного электрического транспорта и газомоторной техники. Если принимать активное участие в федеральных программах поддержки производителей, можно за короткий срок существенно обновить городской пассажирский парк. За последние три года такой помощью активно воспользовались города, где проводились матчи Чемпионата мира по футболу. Они смогли существенно обновить свой парк пассажирского транспорта.

Правила предоставления субсидий из федерального бюджета производителям городского наземного электрического транспорта, принятые Правительством РФ в феврале 2018 года, позволяют

сэкономить при покупке троллейбуса сумму размером в 5 млн руб., троллейбуса с удлиненным автономным ходом – 7,5 млн руб. Приобретение односекционного вагона трамвая обойдется на 8 млн дешевле прямой закупки, а субсидия производителю многосекционного трамвая составляет 15 млн руб. Кстати, в муниципалитете Новосибирска собираются воспользоваться этими преференциями для обновления подвижного состава электротранспорта.

«Плясать» от генплана

Организаторы перевозок на муниципальном и региональном уровнях должны предусмотреть, какие виды транспорта будут обслуживать будущие пассажиропотоки строящихся жилых комплексов, в каких направлениях будут передвигаться люди, и построить маршруты в соответствии с будущим спросом. Эта задача должна быть реализована через документы транспортного планирования – городские программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и комплексные схемы организации дорожного движения, разрабатывающиеся на перспективу на основе анализа текущей ситуации и прогнозирования тех изменений, которые могут возникнуть в будущем.

В наше время мобильность, подвижность людей становится ключевым показателем работы транспортных систем. Как спланировать жизнь горожан, чтобы их мобильность была наиболее рациональной, не чрезмерной, чтобы не генерировались различные дополнительные поездки, и люди оптимально использовали свое время? Для этого необходимо сопряжение градостроительного и транспортного планирования. Генплан показывает, как в перспективе будет развиваться город, где будут строиться новые микрорайоны и создаваться рабочие места. На основании генплана и разрабатываются программы комплексного развития, в том числе транспортная. В такой программе надо предусмотреть, каким будет спрос на те или иные транспортные услуги, скажем, лет через 10.

И уж, конечно, надо предвидеть, какая часть городского населения через энное количество лет будет пользоваться общественным транспортом. И не только предвидеть, но и создать условия для того, чтобы передвижение по городу на автобусах и электротранспорте стало более выгодным и удобным, чем на легковом автомобиле.

<http://transportrussia.ru/item/4740-avtobus-protiv-legkovushki.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЛАДИМИР ГОНДУСОВ; 2019.01.17; АТТРАКЦИОН УЖАСА; «МАРШРУТОЧНАЯ» АВАРИЙНОСТЬ УНОСИТ ВСЕ БОЛЬШЕ ЖИЗНЕЙ

Почти половина россиян считает маршрутки самым опасным видом транспорта. Такие данные недавно получены ВЦИОМ. Каждый третий из опрошенных уверен, что аварии происходят по вине водителей. А ответили люди так потому, что, пожалуй, не проходит месяца, чтобы очередная маршрутка не отправила на тот свет своих пассажиров.

«Капсула смерти»

В середине ушедшей осени в Тверской области произошла жуткая трагедия, в которой погибли 13 человек. Микроавтобус «Форд–Транзит» рано утром выехал из Ржева в Тверь. Недалеко от села Некрасова 48–летний водитель вдруг решил пойти на обгон. Выехав на встречную полосу, он на скорости более 70 км/час, не успев вернуться на свою полосу, лоб в лоб столкнулся с рейсовым ЛиАЗом. Тела людей на передних рядах в прямом смысле разорвало на части. В той страшной мясорубке чудом выжил 19–летний студент Мансур Арабиев. В больнице он рассказал, что перед столкновением водитель разговаривал по телефону.

Уголовное дело возбуждено по факту оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности. Следователи выяснили, что микроавтобус мог обслуживать только заказные, а не регулярные пассажирские рейсы, а транспортную компанию «Трансавто», к которой маршрутка приписана, неоднократно ловили на нарушении законов и правил. Примечательно, что формальным владельцем микроавтобуса значится 77–летний житель Москвы Григорий Куроян. Пенсионер утверждает, что сдал машину в аренду, на что у него есть договор. Как именно и где использовался транспорт, он якобы не имеет понятия.

Подобные ДТП в Тверской области происходят с пугающей регулярностью. 30 октября на 195–м км автодороги М–9 «Балтия» в Зубцовском районе микроавтобус «Мерседес» съехал с дороги и врезался в дерево. Девять человек получили различные травмы и были доставлены в больницу. Немного позднее в Западнодвинском районе 12 человек пострадали в двойной аварии с участием маршрутного такси, грузовика и нескольких легковых автомобилей.

Жители области боятся садиться в микроавтобусы, но выхода нет. «А как еще передвигаться от одного населенного пункта до другого, если электричек давно нет, а рейсовые автобусы почти все сократили», – возмущаются люди.

Пиратские рейсы на российских дорогах давно уже никого не удивляют. Лицензия обязывает перевозчиков соблюдать массу правил: содержать помещения для ремонта и техобслуживания транспорта, проводить медосмотр водителей перед рейсами, следить, чтобы они не нарушали ПДД, и т. д. Чтобы избежать всего этого, недобросовестные компании стали попросту отказываться от лицензий и совершать регулярные перевозки под видом заказных.

Региональные власти не раз обещали разобраться с «чартерами». Вот и после автокатастрофы у Некрасова губернатор области Игорь Руденя снова обещал жестко и незамедлительно начать бороться с нелегальными перевозками. Но что мешало это сделать раньше?

А хозяева микроавтобусов, практически лишенные контроля, экономят и на содержании транспорта, и на здоровье водителей, любой ценой добиваясь увеличения доходов.

По всей Руси великой…

Но разве маршрутки попадают в аварии только в Тверской области? 9 декабря смертельное ДТП случилось в Чувашии. На трассе М–7 «Волга» водитель микроавтобуса, не справившись с управлением, столкнулся со стоявшим на обочине прицепом. Пятеро пассажиров получили травмы и доставлены в больницу. 40–летний мужчина, который находился на переднем пассажирском сиденье, скончался. Как установлено, в отношении 37–летнего водителя с начала года составлены 16 административных протоколов за нарушение ПДД, большинство из них за превышение скорости.

Напомним еще о нескольких трагедиях.

На Московском шоссе, в 15 км от Петербурга, маршрутка столкнулось с автокраном. Набитая под завязку «газель» везла пассажиров от метро «Звездная» в город–спутник Северной столицы Тосно. Удар превратил маршрутку в лепешку, покореженный металл смешался с человеческими телами. Погибли 9 пассажиров, четверо в тяжелом состоянии были доставлены в больницу.

В Тульской области пять человек погибли и 14 получили серьезные ранения в аварии с участием двух маршруток. По данным ГИБДД, виновник трагедии – водитель одной из машин: он пошел на обгон другого микроавтобуса, но на скользкой дороге не справился с управлением. В той же области в результате столкновения «газели» и БМВ погибли восемь человек, двое пострадали.

И этот перечень можно продолжать долго. Чтобы уберечь жизни людей, в некоторых регионах пошли на радикальные меры. Например, челябинские депутаты запретили мигрантам работать водителями маршруток, аргументируя запрет тем, что те слишком часто попадают в аварии.

Это в Челябинске 9 октября водитель маршрутки провез горожан через весь город с открытой дверью. «За это время водитель успел обсудить по мобильному телефону сложившуюся ситуацию со своими коллегами, а также предложил пассажирам крепче держаться за поручни», – рассказал один из пассажиров.

В Брянске ДТП с участием маршруток – минимум 3–4 раза в месяц. В областном центре официально зарегистрированы более тысячи «газелей» и еще минимум 500 работают в полумиллионном городе без лицензии и вообще без каких–либо документов. Недавняя проверка, проведенная инспекторами ГИБДД Брянска, показала, что из полусотни проверенных водителей треть находились за рулем в пьяном виде.

А на форумах немало таких отзывов: «У нас в Курске такой бардак на маршрутках! Техсостояние ужасное, все грязные, задние двери заблокированы, водители курят в салоне при пассажирах, график движения не соблюдается и самое главное, что жаловаться толку никакого нет! Чиновники просто не реагируют на это!».

Ехать страшно, но надо

Система маршруток в столице сложилась стихийно, еще в 90–е, и оказалась востребована: как грибы, росли новые жилые кварталы, до которых невозможно было добраться на городском общественном транспорте. «Тогда муниципальные автобусы простаивали – дефицит бюджета достиг таких масштабов, что было элементарно не на что купить бензин. Частные маршрутки буквально спасли Москву от транспортного коллапса», – вспоминает президент Московского транспортного союза Юрий Свешников. Москвичам тогда маршрутки пришлись по нраву. Главным образом за то, что их было много, что избавило от необходимости брать на абордаж переполненные автобусы. Такого количества станций метро, как сейчас, увы, не было.

В то время в столице работали 6 тыс. маршруток, которые принадлежали 89 организациям, и перевозили они ежедневно около 2 млн человек. Поездки на них все чаще походили на гибрид американских горок и русской рулетки. Руководствуясь известной русской поговоркой «Волка ноги кормят», водители, в основе своей мигранты, нередко дымя сигаретой, устраивали гонки на трассах, рассматривая ПДД как условность. Работали машины на износ…

Рекламные слоганы в салонах предупреждали: «20 минут страха – и ты дома» и «Уважаемые пассажиры! Просьба не отвлекать водителя. Молитесь молча!» – и в этом была весьма велика доля истины. Крики испуганных пассажиров: «Аккуратнее, не дрова везешь!» – на лихих джигитов не действовали. Порой дух захватывало от того, как водитель, разговаривая по мобильнику, на полной скорости отсчитывает сдачу, пытаясь при этом рулить... локтями!

Со временем люди с опаской садились в юркие машины с «чудо–водителями» за рулем, но деваться было некуда, вот и отдавали свои деньги за аттракцион ужаса с возможными тяжелыми последствиями.

А тем временем «маршруточная» аварийность становилась все острее. Она вскрыла неприглядную картину как с техникой, так и с кадрами. Когда на МКАДе разбилась очередная машина и пострадали пятеро пассажиров, в том числе семилетняя девочка, выяснилось, что 55–летний водитель–мигрант ездил без лицензии и управлял машиной, не проходившей техосмотр, по доверенности.

Еще больше жизней унесла авария на Киевском шоссе, где погибли девять и пострадали восемь человек. За рулем «газели» находился 49–летний Ашот Аветисян. Видимость на трассе была отличной, дорога – широкой, однако водитель, разогнав машину до 80 км/ч, на всех парах влетел в стоявший на обочине прицеп грузовика. От удара прыткую маршрутку разорвало напополам.

Подобная трагедия произошла на столичной улице Подольских Курсантов, где «газель» на полном ходу врезалась в грузовик. Трое пассажиров и водитель погибли на месте, шестеро были травмированы. Кстати, водитель, 41–летний Гоча Сибрткеладзе, был хорошо известен дорожной полиции: у него не раз отбирали права за превышение скорости, выезд на встречную полосу и т. д. Но он, легко откупаясь штрафами, продолжал ездить.

Эти людские потери были страшны еще тем, что за погибшего или покалеченного в аварии пассажира спросить было не с кого.

Парадокс большого города: без маршруток он не выживет, но как на таком транспорте выжить нам?

Все «газели» улетели?

«Давно пора убрать эти «шайтан–арбы», которые занимают остановки общественного транспорта, перегораживают автобусам и троллейбусам дорогу, гоняют без правил!» Таких отзывов москвичей было немало, и к ним прислушались власти столицы. «Маршрутки в Москве – проблема для города», – сообщил в прямом эфире телеканала «Доверие» Сергей Собянин, подчеркнув, что такого нигде в мире нет, ни в Азии, ни в Южной Америке. Это какой–то московский эксклюзив.

Мнение мэра разделяли многие. Эксперт по социальной урбанистике Андрей Говоров утверждает: «Маршрутки нужно истребить как класс. В западноевропейских городах от них давно отказались. Там ходят полноценные автобусы по спецполосам, их скорость выше, чем у остального потока. Это стимулирует горожан пользоваться общественным транспортом и разгружает дороги».

Специалисты дополняли эту точку зрения своими доводами. «Такой вид транспорта вообще не предназначен для перевозок пассажиров, и в мире это уже давно поняли, – утверждал профессор

МАДИ, доктор технических наук Анатолий Рябчинский. – Недопустимо, чтобы люди сидели лицом друг к другу. При аварии они убьют себя сами, столкнувшись телами. Все сиденья следует разместить друг за другом, чтобы каждая спинка кресла в случае аварии смогла удержать от перемещения по салону сзади сидящего пассажира…»

И вот ставшие привычными за десятилетия «газели» в основном покинули улицы столицы. Их заменили «автобусы малой вместимости» – так в транспортном департаменте называют «мерседесы», «форды», «фиаты» и другие машины с хорошими экологическими показателями, отвечающие всем требованиям безопасности и комфорта. Они оборудованы системой ГЛОНАСС, в них установлены валидаторы, ходят они по расписанию и принимают все действующие в городе проездные билеты и транспортные карты. Официальные перевозчики имеют страхование и несут полную гражданскую и юридическую ответственность.

За рулем в основном жители Московской и близлежащих областей. Все имеют права категории D. Практически у каждого за спиной среднее или даже высшее образование. При приеме на работу теперь требуется обязательный опыт вождения (не менее трех лет) пассажирского транспорта – автобуса или маршрутки. Изменился и возрастной состав: в среднем возраст водителей – 30–40 лет.

Все маршруты город поделил между Мосгортрансом и частными фирмами, которых в Москве осталось всего восемь. Одна из них – компания «Гепарт», гендиректор которой Мурад Султанов отметил: «Рынок коммерческих перевозок, который существовал в Москве раньше, был хаотичным, неорганизованным. Маршрутки регулярно попадали в аварии по вине водителей, которые из–за желания заработать находились на рейсах с раннего утра до позднего вечера и приезжали в парк в полумертвом состоянии. Сейчас наши водители работают с 6:00 до 15:00. Дальше работает другая смена».

Заметны изменения и в Подмосковье, Татарстане и ряде других регионов, где на трассах работают микроавтобусы известных зарубежных производителей. Впрочем, на такие меры пошли не все. Некоторые транспортные операторы соседних с Москвой областей продолжают, чаще всего нелегально, возить людей на опасных для жизни и потрепанных жизнью «газелях», так что, к сожалению, мы еще не раз услышим о ДТП с их участием.

<http://transportrussia.ru/item/4742-attraktsion-uzhasa.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; БАНК «ОТКРЫТИЕ» ГОТОВ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБХОДА БАРНАУЛА СТОИМОСТЬЮ 50 МЛРД РУБ

Банк «Открытие» готов принять участие в финансировании ряда крупных проектов в Алтайском крае, включая строительство автодороги с мостом в обход Барнаула стоимостью 50 млрд рублей, сообщила пресс-служба банка.

Президент - председатель правления банка Михаил Задорнов и губернатор края Виктор Томенко подписали в четверг в Москве соглашение о сотрудничестве.

Помимо финансирования южного обхода Барнаула, банк намерен поддерживать строительство школ, детских садов, принимать участие в реализации программы по переводу городского транспорта на газомоторное топливо, а также программы по развитию малого и среднего бизнеса.

«Банк готов, при необходимости, оказывать финансовую поддержку региональному бюджету, а также организовать выпуск облигационного займа Алтайского края в 2019 году», - сказал М.Задорнова, слова которого приводятся в сообщении.

Кроме того, банк сообщает о намерении в 2019 году в дополнение к 10 имеющимся офисам в Алтайском крае открыть еще три.

Ранее сообщалось, что Главгосэкспертиза в декабре 2018 года одобрила проект строительства обхода Барнаула протяженностью 2,39 км с четырьмя мостами через протоки, а также через реку Обь.

Реализация проекта призвана избавить город от проезда транзитного транспорта, следующего из Казахстана, Монголии, Китая и других государств в направлении центральных регионов России.

Банк «Открытие» по итогам третьего квартала 2018 года с активами в 1 трлн 305,2 млрд рублей занял 7-е место по этому показателю в рэнкинге «Интерфакс-100», подготовленном «Интерфакс-ЦЭА».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; ФИРМА ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОДМОСКОВНОГО ЭЗТМ ЗАЙМЕТСЯ СОДЕРЖАНИЕМ ЧЕЛЯБИНСКИХ ДОРОГ

ЗАО «Ойкумена» (Москва) стало победителем аукциона на содержание дорог в Челябинской области, следует из материалов на сайте госзакупок.

Заказчиком выступает региональное министерство дорожного хозяйства и транспорта, заключившее со столичной компанией контракт на 15,1 млрд руб. при начальной цене в 15,36 млрд руб. Он вступил в силу 10 января и будет действовать до конца 2021 г.

Согласно аукционной документации, подрядчик должен обеспечить качественное содержание автомобильных дорог межрегионального или межмуниципального значения в соответствии с установленными требованиями. Ранее эти работы в регионе выполняло челябинское АО «Южуралмост».

ЗАО «Ойкумена» реализует проекты в сфере жилого строительства, коммерческой и социальной недвижимости. Согласно данным «СПАРКа», фирмой на паритетных условиях владеют Андрей Бурцев и Михаил **Семенов**. Через «Ойкумену» им принадлежит 61,69% в капитале Электростальского завода тяжелого машиностроения (ЭЗТМ, Московская обл.), выпускающего оборудование для металлургических, трубных и сортопрокатных цехов, горнодобывающей и цементной промышленности.

Другим собственником предприятия (11,26%) является московское ООО «ЗГ Строймонтаж» (ЗГСМ) - производитель и поставщик материалов для строительства дорог. В ЗГСМ по 50% - у генерального директора ЭЗТМ Владимира Зарудного и его партнера Льва Гниденко. Оба владеют ООО «Богаевский карьер» (Красногорский район Подмосковья).

В 2011 г. структура «Ойкумены» - «Первая вагоностроительная компания» (сейчас ликвидируется) - претендовала на продававшиеся вагоноремонтные заводы РЖД в Рославле (Смоленская обл.), Барнауле и Саранске (Мордовия), однако по итогам аукционов активы достались другим компаниям.

### ТАСС; 2019.01.17; «АВТОНЕТ» ПРЕДЛОЖИЛ ВНЕДРИТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ НАКЛАДНЫЕ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ ПО РОССИИ С АПРЕЛЯ

Рабочая группа Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» предлагает ускорить внедрение электронных накладных для грузоперевозок по РФ, приняв соответствующее постановление правительства РФ уже в апреле 2019 года вместо конца года. Об этом ТАСС рассказал член рабочей группы НТИ «Автонет» по нормативному регулированию Дмитрий Лобанов.

«**Минтрансом** России в конце 2018 года было предложено перенести срок издания постановления о электронных накладных с ноября 2018 года на декабрь 2019 года, но «Автонет» настаивает на сокращении срока реализации на 7 месяцев [апрель 2019 года]. В разных регионах процент серых игроков разнится от 50% до 80%, поэтому внедрение системы, которая могла бы отслеживать все перевозки, является целесообразным. Это ведь не только вопрос налоговых поступлений, но и обеспечение безопасности грузов», - сказал Лобанов.

По его словам, на подобный документооборот постепенно переходят во всех экономических сферах, а сам новый способ документации не только позволит обелить рынок перевозок более чем на 60%, но и сократит издержки перевозчиков и сэкономит время специалистов.

Как сообщалось ранее, **Минтранс** РФ разработал проект постановления, внедряющий электронные транспортные накладные при перевозках грузов автомобильным транспортом, еще в конце 2017 года и рассчитывал на его принятие в конце 2018 года. Ожидалось, что переход на электронный документооборот будет добровольным, а саму электронную накладную обещали принимать наравне с бумажной, не отменяя последней, но рассчитывая перейти на обязательный цифровой документооборот по истечении переходного периода. Но документ так и не был принят.

<https://tass.ru/ekonomika/6013162>

### ТАСС; 2019.01.17; ПЕРВЫЙ В РОССИИ МАССОВЫЙ ЗАЕЗД БЕСПИЛОТНИКОВ ПО ЗИМНИМ ДОРОГАМ ПРОЙДЕТ В ДЕКАБРЕ

Первые в России массовые соревнования беспилотников в условиях зимних дорог пройдут в декабре 2019 года, сообщил в четверг ТАСС генеральный директор АО «Российская венчурная компания» (РВК) Александр Повалко.

«Мы готовимся к первому в России конкурсному заезду беспилотников в условиях зимних дорог. Уже более 30 команд подали заявки на участие, и как минимум 15 из них прошли заочный отбор и будут участвовать в квалификации. Прошедшие в финал будут в декабре участвовать в массовой гонке беспилотников по зимним дорогам, им надо будет проехать 50 км за три часа в условиях зимы и имитации городского движения»,- сказал он в ходе Гайдаровского форума.

В конце февраля - начале марта в Испытательном центре НАМИ (Московская область), пройдут квалификационные испытания беспилотников, ожидается, что в них примут участие команды из Томска, Татарстана, Нижнего Новгорода, Владимирской области, Санкт-Петербурга и других городов и регионов России.

Генеральный директор РВК отметил, что победитель массового заезда в декабре получит приз - 175 млн рублей.

РВК - государственный фонд фондов, институт развития венчурной отрасли РФ. Основными целями ее работы являются стимулирование создания в России собственной индустрии венчурного инвестирования и исполнение функций проектного офиса Национальной технологической инициативы (НТИ). Уставный капитал РВК составляет более 30 млрд рублей, 100% капитала принадлежат РФ в лице Росимущества.

Гайдаровский форум - ежегодная международная научно-практическая конференция в области экономики, проводится с 2010 года. Организаторами форума выступают Российская академия народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ (РАНХиГС), Институт экономической политики им. Е. Т. Гайдара и Ассоциация инновационных регионов России (АИРР). ТАСС - генеральный информационный партнер Гайдаровского форума.

<https://tass.ru/obschestvo/6011768>

### ТАСС; 2019.01.17; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ПО ВИДЕОКОНТРОЛЮ РАБОТЫ АВТОБУСОВ ЗАПУСТИЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ

Правительство Московской области запустило пилотный проект по видеоконтролю курсирования наземного общественного транспорта на одном из маршрутов региона. Система позволяет отследить время прибытия и отправления автобуса, очередь на остановке и наполняемость салона, сообщил журналистам заместитель председателя правительства Подмосковья Игорь Тресков.

«Будем брать маршруты, где самое большое количество проблем и жалоб от жителей, ставить камеры и публиковать [ссылку на трансляцию] на сайте перевозчика и министерства. <…> Вчера запустили пилотный проект, в течение недели еще восемь [маршрутов оборудуем]. Дальше будем развивать по мере закупки камер и передатчиков», - сказал он.

Тресков продемонстрировал журналистам таблицу, в которой аккумулируются данные новой системы. В ней отображается время подачи автобуса и завершение маршрута, модель машины и гиперссылка на видеотрансляцию с остановки, из салона и вид вперед из кабины водителя (для контроля очереди на посадку). По словам зампреда правительства, такие таблицы будут публиковаться на сайте **Министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области, в аккаунтах социальных сетей ведомства и на сайтах перевозчиков в дальнейшем.

Первый маршрут для этой системы оборудовали в городском округе Люберцы. Доступ к этим камерам попросила администрация муниципалитета, чтобы контролировать состояние дорожного полотна, добавил Тресков.

По его словам, к этой системе будут подключены преимущественно самые нагруженные маршруты, по которым есть много нареканий пассажиров. Стоимость установки оборудования берет на себя перевозчик, потому что этот инструмент позволяет доказать его правоту в спорной ситуации, избежать штрафа и точно настроить график курсирования автобусов.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6011289>

### ТАСС; 2019.01.17; АСТРАХАНЬ НАМЕРЕНА ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОПЫТ КАЗАНИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Власти Астрахани, где жители часто жалуются на организацию перевозок на городском общественном транспорте, планируют использовать опыт Казани в данной сфере. В частности, в областном центре в низовьях Волги намерены сделать ставку на большие автобусы и систему электронного информирования пассажиров, сообщили журналистам в пресс-службе губернатора Астраханской области.

В настоящее время делегация во главе с и. о. председателя правительства Астраханской области Расулом Султановым по поручению и. о. губернатора Сергея Морозова находится с рабочим визитом в Татарстане. Перед ней поставлена задача изучить опыт и самые прогрессивные технологии в различных отраслях Казани, чтобы затем применить их в Астраханской области. Так, астраханская делегация ознакомилась с организацией транспортной системы Казани.

«Глава администрации Астрахани Радик Харисов отметил наличие в Казани больших автобусов, диспетчерское сопровождение, электронные табло на самом транспортном средстве и на остановках, что очень удобно для горожан, которые легко могут планировать свой маршрут и время. В Астрахани большую часть перевозок осуществляют автобусы малой вместимости, на их работу есть нарекания со стороны граждан. Поэтому власти Астрахани намерены перенять опыт столицы Татарстана в решении транспортных проблем», - говорится в сообщении.

Также астраханская делегация посетила, в частности, Иннополис и медучреждения, а также провела переговоры об открытии прямых рейсов из Казани в Астрахань в рамках федеральной программы субсидирования региональных авиаперевозок. Кроме того, между министерством экономического развития Астраханской области, АО «Астраханский залоговый фонд» и АО «Региональная лизинговая компания Республики Татарстан» подписано соглашение о сотрудничестве. Предприниматели смогут приобретать в лизинг промышленное оборудование, оборудование в сфере переработки и хранения сельхозпродукции и иное высокотехнологичное оборудование.

Татарстан и Астраханская область в ноябре прошлого года подписали соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом, социальном и культурном сотрудничестве. По итогам 2017 года товарооборот между регионами составляет около полумиллиарда рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6011455>

### ТАСС; 2019.01.17; ВЛАСТИ ИНГУШЕТИИ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 10 КМ ДОРОГ В МАЛГОБЕКЕ

Власти Ингушетии планируют реконструировать более 10 км дорожного полотна в Малгобеке, что составляет почти половину ремонтных работ, запланированных в 2019 году в республике. Об этом сообщил начальник «Ингушавтодора» Батыр Хаматханов на рабочей встрече с главой региона Юнус-Беком Евкуровым.

Ранее Хаматханов сообщал ТАСС, что почти 25 км автомобильных дорог в Ингушетии реконструируют в 2019 году, на эти работы планируется выделить 550 млн рублей.

«В этом году мы планируем реконструировать 10 км автодороги от Малгобекского круга до памятника воинам Великой отечественной войны. Это пожелание жителей города, поскольку сейчас дорога находится в плачевном состоянии. Всю работу по прокладке нового полотна мы завершим в короткие сроки», - сказал Хаматханов.

Глава региона, в свою очередь, отметил необходимость использования современных технологий во время реконструкции для долговечности дорожного полотна.

«Нам в этом году необходимо реализовать ряд проектов дорожного хозяйства, которые относятся как к федеральной трассе, так и муниципальным образованиям республики. Работу нужно проводить качественно, дороги должны иметь крепкое основание. Пообщайтесь со специалистами из «**Росавтодор**», которые используют в своей работе новейшие технологии», - отметил Евкуров.

В 2018 году, по словам Хаматханова, было отремонтировано и реконструировано более 50 км дорог в республике. Ранее сообщалось, что на эти цели в 2018 году выделено порядка 480 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6012271>

### ТАСС; 2019.01.18; ДВИЖЕНИЕ НА ГЛАВНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ САХАЛИНА ВОССТАНОВЛЕНО ПОСЛЕ ЦИКЛОНА

Управление автомобильных дорог Сахалинской области открыло в пятницу днем дорогу Ноглики - Оха, являющуюся северным участком основной магистрали острова. Об этом сообщила пресс-служба главного управления МЧС России по региону.

«С 12:00 (04:00 мск) 18 января открыто движение на участке автодороги Оха - Ноглики», - говорится в сообщении.

С 14 января в северной части острова бушует метель. Все объекты жизнеобеспечения работают в штатном режиме. Аэропорт Южно-Сахалинска осуществляет выпуск и прием воздушных судов. Паромная переправа Ванино - Холмск, соединяющая остров и материк, закрыта до улучшения погодных условий.

17 января в Охинский район на севере Сахалина пришел циклон. Были отменены занятия в школах городского округа, нарушено движение на дороге Ноглики - Оха, задержаны рейсы в охинском аэропорту. Теперь циклон, по прогнозу синоптиков, переместится в южную часть острова.

Сейчас в Охинском районе отмечается слабая метель, скорость ветра достигает 15 м/с. Температура воздуха в Охе - минус 13 градусов.

Длина дороги Ноглики - Оха составляет 231 км. Она является частью магистрали Южно-Сахалинск - Оха протяженностью 844 км. Путей объезда нет.

<https://tass.ru/proisshestviya/6013209>

### ТАСС; 2019.01.17; ЛЕДОВУЮ ПЕРЕПРАВУ ЧЕРЕЗ АНАДЫРСКИЙ ЛИМАН НА ЧУКОТКЕ ЗАКРЫЛИ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ

Ледовую переправу через Анадырский лиман на Чукотке временно закрыли из-за неблагоприятных погодных условий, сообщает пресс-служба администрации Анадыри.

«С 17 января движение транспорта по направлению «Рыббаза № 2 - п. Шахтерский» временно приостановлено на период неблагоприятных погодных условий», - говорится в сообщении.

Дорога будет открыта после восстановления пропускной способности трассы. По информации Чукотского гидромета, на Чукотке в настоящее время снегопад, ветер до 10 м/с, на арктическом побережье - низовая метель и штормовой ветер. Температура воздуха в Анадыре минус 22 градуса.

Анадырский лиман - часть одноименного залива. Главный аэропорт Чукотки - «Угольный» располагается на другой стороне лимана от Анадыря. Зимой и весной при наличии устойчивого льда трасса открыта для передвижения автомобилей.

Часть лета по акватории ходят суда на воздушной подушке, а затем - баржи и катера. Осенью, пока на лимане не встанет лед, перебраться через водную преграду можно только на вертолете.

<https://tass.ru/obschestvo/6008802>

### ТАСС; 2019.01.17; ДВА ПЕШЕХОДА ПОСТРАДАЛИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА НА ЮГО-ВОСТОКЕ МОСКВЫ

ДТП с участием автобуса произошло в четверг на Ферганской улице в Москве. В результате два пешехода получили ушибы, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе Мосгортранса.

«Сегодня около 17:30 в районе дома 7 по Ферганской улице произошло ДТП с участием автобуса 209-го маршрута и трех пешеходов. В результате происшествия ушибы получили два пешехода, они обратились за медицинской помощью. В городском транспорте никто не пострадал. Все обстоятельства случившегося устанавливают сотрудники ГИБДД», - уточнили в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestviya/6012980>

### ТАСС; 2019.01.17; АВТОБУС С ДЕТСКОЙ ХОККЕЙНОЙ КОМАНДОЙ ПОПАЛ В ДТП ПОД АСТРАХАНЬЮ

Автобус, перевозивший детскую хоккейную команду, столкнулся с «Газелью» на трассе Р-22 в Астраханской области. Пострадавших в результате ДТП нет, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе УМВД по региону.

«Сегодня утром на трассе Р-22 Тамбов - Волгоград - Астрахань водитель «Газели» совершил столкновение с автобусом Higer, в салоне которого находились игроки детской хоккейной команды в сопровождении взрослых. От столкновения автобус немного съехал с дороги. В результате ДТП никто не пострадал, транспортные средства получили незначительные повреждения», - сказали в пресс-службе.

После аварии детей пересадили в другой автобус. По факту ДТП проводится проверка.

<https://tass.ru/proisshestviya/6011836>

### КОММЕРСАНТ; 2019.01.17; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В СУРГУТЕ

Главгосэкспертиза РФ одобрила проект первого и второго этапов обновления здания железнодорожного вокзала в Сургуте (Ханты-Мансийский автономный округ). В пресс-службе ведомства указали, что в рамках реконструкции будет обновлено здание вокзала и построен новый крытый пешеходный переход.

Предполагается, что общая площадь вокзала увеличится до 10 тыс. кв. м, а вместимость с 500 до 1,4 тыс. человек с учетом среднесуточного потока отправления 2,5 тыс. пассажиров.

«В здании будут оборудованы помещения для обслуживания пассажиров дальнего следования, производственные, административные и санитарно-бытовые зоны, а также медпункт. Планируется установка фасадного освещения здания, проведение модернизации всех инженерных сетей, внедрение централизованной информационной системы оповещения пассажиров»,– сообщили в пресс-службе.

Порядок реконструкции вокзалов Сургута и Пыть-Яха был согласован председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым и губернатором Натальей Комаровой в 2016 году. Планировалось, что реконструкция вокзальных комплексов будет осуществляться за счет РЖД с последующей компенсацией части затрат субсидиями из регионального бюджета. Общая сумма инвестиций в проекты не уточняется.

<https://www.kommersant.ru/doc/3855742?query=Ржд>

### ТАСС; 2019.01.17; ИНВЕСТИЦИИ РЖД В ПРОЕКТЫ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ДО 2024 ГОДА СОСТАВЯТ 1,7 ТРЛН РУБ.

Инвестиции ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), направленные на реализацию проектов комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, составят 1,7 трлн рублей. Об этом сообщил первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов, выступая на Гайдаровском форуме.

«Объем инвестиций - 2,4 трлн рублей, из них средства РЖД - 1,7 трлн рублей», - сказал он.

«Напомню, что важнейшие проекты - это увеличение пропускной способности для увеличения транзитного контейнерного потока в четыре раза до 2024 года, модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с учетом того, что к 2024 году у нас должно доезжать до тихоокеанских портов 180 млн т груза, к 2025 году - 210 млн т груза, большой объем из которого будет составлять уголь, развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, развитие центрального транспортного узла и развитие и обновление подходов к портам Северо-Западного бассейна», - добавил Михайлов.

Магистральный план

Магистральный план предусматривает 2,4 трлн руб. инвестиций в железнодорожную инфраструктуру. В план включены инвестиционные проекты развития железнодорожной инфраструктуры, предусмотренные долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 года, в том числе создание Северного железнодорожного широтного хода, модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей, развитие подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна.

Кроме того, в план включены мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в четыре раза, в том числе сокращение времени перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи дней, а также развитие Московского транспортного узла и создание участка ВСМ Железнодорожная - Владимир - Гороховец.

<https://tass.ru/ekonomika/6009147>

### ТАСС; 2019.01.17; РЖД: ЧИСЛО ДТП НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ В 2018 ГОДУ СНИЗИЛОСЬ НА 2%

Количество ДТП на железнодорожных переездах в России по итогам 2018 года снизилось по сравнению с 2017 годом на 2% - до 259. Как сообщается в пресс-релизе РЖД, причинами ДТП стали нарушения правил дорожного движения водителями либо неисправность автомобиля, повлекшая столкновение с проходящим подвижным составом.

Отмечается, что наибольшее количество аварий произошло на Северо-Кавказской, Московской и Октябрьской железных дорогах. В результате происшествий пострадали 175 человек. Для сравнения, в 2017 году на сети железных дорог произошло 263 дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадали 208 человек.

<https://tass.ru/transport/6004935>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; РЖД МОГУТ ВСТУПИТЬ В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКУЮ АССОЦИАЦИЮ «СОВЕТ РЫНКА»

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) рассмотрит вступление в ассоциацию «НП «Совет рынка».

Соответствующий вопрос об участии в ассоциации входит в повестку заседания совета директоров РЖД на 23 января.

В настоящий момент, согласно списку членов ассоциации на ее сайте, РЖД в нее не входят. Наиболее вероятно, что речь идет о вступлении в палату покупателей электроэнергии, куда входят энергосбытовые компании и крупные потребители.

Как сообщала ранее газета «Коммерсантъ», РЖД в этом году хотят получить статус субъекта ОРЭМ (оптовый рынок электроэнергии и мощности), чтобы иметь возможность закупать электроэнергию на рынке. Сейчас основным поставщиком электроэнергии для АО является «Русэнергосбыт», договоры с которым действуют до 2038 года.

В октябре стороны также подписали соглашение о сотрудничестве и развитии партнерских отношений, предусматривающее, в частности, уменьшение затрат компании на приобретаемую электроэнергию.

Ранее сообщалось, что сбыт предоставлял РЖД скидку.

«Русэнергосбыт» принадлежит офшору Resenergo Investments Ltd (50,5%) и итальянской Enel (49,5%).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; РЖД ЗАКЛАДЫВАЮТ В ДПР ДО 2025 ГОДА СРЕДНЕГОДОВОЙ РОСТ ПОГРУЗКИ НА 2,4-3,8%

ОАО «Российские железные дороги» закладывает в долгосрочную программу развития (ДПР) до 2025 года среднегодовой рост погрузки на 2,4-3,8%.

«С учетом оценок 2018 г., прогноза социально-экономического развития, которое правительство нам выдало 20 сентября, а также итогов заседания комиссии по ТЭК под руководством Владимира Путина в Кемерово 27 августа мы сформировали объемные показатели среднегодового роста погрузки на горизонте 2018-2025 гг. У нас два сценария заложены в программу. Погрузка рознится от 2,4% в среднегодовом масштабе до 3,8%, грузооборот - от 3,8% до 4,6%», - заявил первый вице-президент РЖД Вадим Михайлов на одной из сессий Гайдаровского форума в четверг.

В программе до 2025 г. заложены собственные инвестиции компании в объеме 4,7 трлн руб. «При этом мы начинаем использовать такие новые инвестиционные механизмы, как государственно-частное партнерство, концессии, где мы являемся миноритарными акционерами специальной проектной компании, привлекаем долг, отягощая баланс (монополии - ИФ). Такого рода инвестиций, которые не будут на балансе РЖД, но при этом будут участвовать в развитии инфраструктуры, будет до 4 трлн на горизонте до 2025 г. По более оптимистичному сценарию у нас будет собственных средств до 5,8 трлн руб., а с учетом привлеченных 4 трлн руб. - до 9,8 трлн руб.», - отметил топ-менеджер.

«Мы считаем, что деятельность «Российских железных дорог» к 2025 г. будет формировать около 10% годового прироста валового внутреннего продукта», - добавил он.

Также В.Михайлов сообщил, что пересекающийся с ДПР комплексный план развития в РФ магистральной инфраструктуры предполагает инвестиции в 2,4 трлн руб., из которых 1,7 трлн руб. придется на средства РЖД. Важнейшие проекты - увеличение пропускной способности для увеличения транзитного контейнерного потока в 4 раза до 2024 г., модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (до 180 млн тонн, к 2025 г. - 210 млн тонн грузов, большая часть которых будет составлять уголь), развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, центрального транспортного узла и подходов к портам Северо-Западного бассейна.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; КРУПНЕЙШИЙ В РФ ПРИГОРОДНЫЙ Ж/Д ОПЕРАТОР ПО ИТОГАМ 2018 Г СООБЩАЕТ О НЕЗНАЧИТЕЛЬНОМ РОСТЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

АО «Центральная ППК» в 2018 году перевезло более 577 млн пассажиров, говорится в сообщении ЦППК.

По сравнению с 2017 годом пассажиропоток вырос почти на 4 млн человек, сообщает компания. Таким образом, в 2018 году объем перевозок ЦППК увеличился на 0,7%.

Компания также отмечает, что наибольшее количество пассажиров было перевезено на Ярославском направлении - 125 млн человек (динамика не приводится). Перевозки пассажиров на Казанском и Горьковском направлениях составили 96 и 78 млн человек соответственно.

В 2018 году ЦППК обновила подвижной состав и закупила 20 электропоездов (без учета поездов МЦД), провела плановый ремонт и реконструкцию объектов инфраструктуры, запустила ряд дополнительных электричек, а также обновила систему продаж, внедрила новые технологии и дополнительные сервисы. В частности, в 2018 году на нескольких направлениях стала доступна покупка электронных билетов на электрички через мобильное приложение, говорится в сообщении ЦППК.

ЦППК работает на всех столичных направлениях, кроме петербургского, а также в ряде других регионов Центральной России. 50% минус 2 акции - у ООО «МПК». Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», МПК принадлежит кипрской Fredlake Holdings Ltd, связываемой с Искандаром Махмудовым и Андреем Бокаревым. 25% + 1 акция принадлежат ООО «Маршрутные системы», еще 12,7% у Московской области. В июле 2018 года ЦППК выкупила 12,7% своих акций у ООО «Октопасс».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; «НЕФТЕТРАНССЕРВИС» ПРОДАЛ РЖД 19 ЛОКОМОТИВОВ, РАНЕЕ АРЕНДОВАВШИХСЯ МОНОПОЛИЕЙ

«Нефтетранссервис» (НТС) в настоящее время располагает 35 локомотивами, говорится в презентации железнодорожного оператора.

В то же время ранее компания указывала, что в ее парке 54 единицы тягового подвижного состава. «В рамках партнерских отношений между ОАО «Российские железные дороги» и НТС сторонами принято решение о пересмотре формата долгосрочного сотрудничества по эксплуатации локомотивов оператора и их продаже перевозчику», - пояснила «Интерфаксу» представитель ж/д группы.

«19 локомотивов «Нефтетранссервиса» серии 3ЭС5К, на протяжении 7 лет используемых РЖД на условиях аренды на «восточном полигоне», в декабре переданы в собственность перевозчика», - добавила она.

«Нефтетранссервис» занимается перевозками грузов по железной дороге, фокусируется на транспортировке нефти и нефтепродуктов, сыпучих грузов, а также в танк-контейнерах. В управлении - около 66,5 тыс. вагонов (включая более 37 тыс. полувагонов и свыше 29 тыс. нефтебензиновых цистерн). Помимо подвижного состава в числе активов НТС - промывочно-пропарочные мощности в Саратовской области и Хабаровском крае, завод по ремонту подвижного состава в Самарской области, депо в Рязани. Компания подконтрольна братьям Вячеславу и Вадиму Аминовым, партнером выступает член совета директоров НТС Алексей Лихтенфельд.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛЕНА ВИЛКОВА; 2019.01.17; ПОТЕНЦИАЛ ТРЕБУЕТ РАЗВИТИЯ; АРКТИКА: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Арктика – это национальное достояние нашей страны и огромный ресурсный потенциал. На этой территории создается 15% ВВП, обеспечивается около четверти экспорта России, и сегодня все более остро встает вопрос о правовом регулировании Арктической зоны РФ. Как учесть интересы всех участников социально–экономических процессов АЗ РФ, обсуждалось на VIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее».

СМП – кровеносный сосуд Арктики

Законопроект «О развитии Арктической зоны Российской Федерации» принят 4 декабря 2018 г. Госдумой РФ в первом чтении, накануне проведения форума. Документ регламентирует деятельность опорных зон, основными задачами которых являются освоение минерально–сырьевых центров в Арктике, привлечение инвестиций и развитие Северного морского пути. Стоит отметить, что это уже четвертая редакция законопроекта, предложенная Минфином. «Мы хотим, чтобы законопроект о развитии Арктической зоны был максимально проработан и учитывал интересы всех тех, кто заинтересован в сильной российской Арктике», – заявила первый заместитель председателя Комитета Госдумы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Валентина Пивненко. Публичный обмен мнениями на эту тему задал тон всей дискуссионной программе форума.

Освоение Российской Арктики напрямую связано с увеличением грузооборота по Северному морскому пути. В майских указах Президента РФ поставлена задача увеличить грузопоток по СМП до 80 млн т к 2024 году. И вопросы тематической панельной сессии, связанные с достижением целевых показателей по СМП, стали, пожалуй, самыми остро обсуждаемыми. Без преувеличения можно сказать, что сегодня объем перевозок по СМП увеличивается рекордными темпами. В 2017 году суммарный грузопоток составил 10,7 млн т и превысил рекорд 1987 года (тогда была достигнута цифра в 6,6 млн т). К концу 2018 года показатель достиг отметки порядка 18 млн т.

«Операторы логистических проектов однозначно сделали ставку на экспорт своей продукции по Северному морскому пути, – заявил начальник управления развития СМП и прибрежных территорий ГК «Росатом» Максим Кулинко. Эксперт отметил, что в 2019 году ожидаемый грузооборот составит порядка 29 млн т. «Из чего он сложится? – продолжил докладчик. – Из 18 млн т СПГ на базе месторождений Ямала и Гыдана, 8,5 млн т сырой нефти Новопортовского месторождения и 1,5 млн т норильского никеля. Но чтобы выдержать все целевые показатели, важно сформировать мощную ледокольную группировку».

Сегодня в состав атомного ледокольного флота входят: два атомных ледокола с двухреакторной ядерной энергетической установкой мощностью 75 тыс. л. с. («Ямал», «50 лет Победы»), два ледокола с однореакторной установкой мощностью около 50 тыс. л. с. («Таймыр», «Вайгач»). Самый молодой – «50 лет Победы» – исчерпает свой ресурс к 2039 году. На смену должны

прийти новые атомные ледоколы: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Они будут самыми большими и мощными (60 МВт) ледоколами в мире. Сейчас суда в разной стадии готовности. Самый первый из них – «Арктика» – намечено сдать в эксплуатацию в 2019 году. «Чтобы осуществлять круглогодичную навигацию по СМП, арктический ледокольный флот должен включать пять универсальных атомных ледоколов, три ледокола «Лидер» и четыре ледокола на газомоторном топливе. Уже принято решение о строительстве трех ледоколов «Лидер», – добавил Максим Кулинко.

«Арктика – уникальный регион с точки зрения транспорта, – отметил в своем докладе заместитель генерального директора по экономике и финансам ФГУП «**Росморпорт**» Яков Быков. – Это территория преобладания водного над всеми другими видами транспорта». На сегодняшний день в Арктической зоне России расположены 17 морских портов. В 2017 году грузооборот по ним составил более 73 млн т. Крупнейшим портом арктического побережья является Мурманск. В 2017 году через мурманский терминал перевалено более 51 млн т груза, что на 53% больше показателя предшествовавшего года. «С одной стороны, 73 млн т груза – это менее 10% от общего грузооборота морских портов РФ. С другой – рост грузооборота по сравнению с предыдущим периодом составил почти 50%. Этот показатель намного превосходит средний рост по перевалке в морских портах по стране в целом», – подчеркнул Яков Быков. Положительная динамика уже «перепрыгивает» прошлогодний показатель. За десять месяцев объем перевалки в морских арктических портах составил 71,2 млн т.

Заместитель **министра транспорта** РФ – руководитель **Росморречфлот**а Юрий **Цветков** рассказал о проекте «Северный морской путь» в рамках утвержденного Правительством РФ Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Он отметил, что государством сформирован паспорт проекта, в котором прописаны сроки строительства инфраструктурных объектов СМП. Однако в законе о федеральном бюджете на 2019–2021 годы предусмотрено снижение финансирования проекта СМП на 24 млрд руб. Эти средства Минфин перераспределил на строительство двух атомных ледоколов ЛК–60, которые будут задействованы в восточном секторе Арктики.

В рамках проекта СМП государство должно расширить подходной канал к порту Сабетта и осуществить строительство подводных гидротехнических и ледозащитных сооружений, объектов, обеспечивающих безопасность мореплавания. «Уже сейчас количество судооборота в портовом терминале возросло, и навигационные условия становятся напряженными», – отметил замминистра. Однако Минфин заложил первые средства на проектирование только в 2020 году. Поэтому вопросы развития инфраструктуры СМП и безопасности мореплавания все еще предстоит прорабатывать.

Как сообщил руководитель ФГБУ «Морспасслужба» Андрей Хаустов, в настоящее время флот учреждения включает в себя 317 судов, из них 35 находятся в постоянной готовности. При этом он отметил, что в 2019 году планируется увеличить пункты базирования службы, и рассказал о проведении комплексных учений в Арктическом регионе.

Стоит отметить, что учреждение приобретает суда в том числе за счет внебюджетных средств. Так, в 2017 году Морспасслужба приобрела буксир–якорезаводчик «Умка». В этом году из внебюджетного фонда поступили три судна специального назначения – «Нарвал», «Сивуч» и «Отто Шмидт». «Поиском и спасением на СМП занимается уникальное аварийно–спасательное судно «Балтика», которое может ходить боком и прокладывать путь, – пояснил Юрий **Цветков**. – Королевская инженерная академия Великобритании признала его лучшим в своем классе по итогам 2014 года».

«Северный морской путь является кратчайшим путем между европейской частью России и Дальним Востоком, некоторые утверждают, что он является альтернативой Суэцкому каналу. Кратчайший путь не всегда самый быстрый и безопасный, и наличие льдов тому подтверждение», – отметил руководитель **Росморречфлот**а. Увеличение трафика с опасными грузами влечет за собой и пополнение флота Морспасслужбы. «Мы ждем решения о строительстве дополнительных судов. Об этом было доложено Председателю Правительства РФ Дмитрию Медведеву, он дал соответствующее поручение, и этот вопрос сейчас прорабатывается», – заявил глава **Росморречфлот**а.

Из–за климатических изменений дрейфующего льда становится больше, увеличивается норма осадков, а движение возрастает. Так, интенсивность работы атомного ледокольного флота выросла. К примеру, в 2013 году занятость ледокольной группы составляла 209 суток, в прошлом году – 278 суток. При этом все более остро встает вопрос изучения новых маршрутов. «Крупнотоннажные суда идут по высокоширотным глубоководным маршрутам, севернее Новосибирских островов и далее по проливу Лонга. Там слабая картографическая изученность, – сказал Юрий **Цветков**. – Наша картографическая служба успешно осуществляет программу мероприятий по замерам. В год обеспечивает 37 тыс. приведенных километров. Всего с 2010 года исследованы 285 тыс. приведенных километров. За последние восемь лет созданы 2277 различных картографических материалов и 116 навигационных карт».

Начальник Северо–Западного управления Госморречнадзора Дмитрий Атлашкин отметил, что в 2016 году проведено 31 административное расследование, в результате были оштрафованы 28 должностных лиц. В 2017 году к административной ответственности привлечены 17 должностных лиц. На ноябрь 2018 года были проведены 12 административных расследований по фактам нарушений плавания в акватории СМП и оштрафованы восемь должностных лиц. «Явное снижение нарушений, и это все при росте грузооборота. Ситуация улучшается, в 2018 году аварийных случаев на трассе СМП не зарегистрировано», – констатировал Дмитрий Атлашкин.

На земле и в небе

Комплексное освоение Арктики должно развиваться во всех сферах транспортно–логистической системы. Так, во второй день форума прошло обсуждение тем, связанных с развитием авиационного и железнодорожного сообщения, а также автодорожной инфраструктуры Крайнего Севера.

На территории АЗ РФ расположены 39 аэропортов и 300 посадочных площадок. Развитие авиационных перевозок в макрорегионе требует устойчивости как в осуществлении регулярности и доступности рейсов, так и в более качественной наземной инфраструктуре. Проблем здесь, особенно у местных воздушных перевозчиков, не представляющих коммерческого интереса, накопилось предостаточно, однако этот тренд переломлен существенным финансированием. Обеспечение авиационной транспортной доступности в АЗ РФ реализуется по трем основным направлениям – субсидирование региональных и магистральных перевозок, реконструкция наземных объектов и поддержка лизинговых программ. «Если в 2015 году государство осуществляло поддержку по 28 маршрутам, то в этом году – по 34. Теперь приобретать льготные авиабилеты могут не только пенсионеры и студенты, но и многодетные семьи, причем круглогодично», – подчернул руководитель Департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** России Илья Белавинцев.

В своем докладе он также отметил, что в рамках федеральной программы 15 аэропортов, расположенных в Арктической зоне, будут реконструированы: Норильск (Алыкель), Соловки, Мурманск, Архангельск (Талаги), Амдерма, Нарьян–Мар, Депутатский, Черский, Певек, Беринговский, Бухта Провидения, Залив Креста, Кепервеем, Лаврентия залив, Марково. На их реконструкцию направлено 37,7 млрд руб.

О развитии автодорожной инфраструктуры в Арктических регионах РФ рассказал главный инженер ФКУ Упрдор «Северо–Запад» Евгений Варов. Он отметил, что самый крупный проект – реконструкция федеральной трассы автодороги Р–21 «Кола» под Мурманском – завершится в октябре 2020 года. Проведение этих работ позволит полностью завершить реконструкцию объезда города Мурманска, повысить пропускную способность дороги. При этом **министр транспорта** и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрий Соснин заявил: «Если федеральная автодорога у нас соответствует нормативным требованиям, то с региональными дело хуже – только 35% из них находятся в нормативном состоянии». И добавил, что в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» к 2024 году будет приведено в нормативное состояние 55%, или 390 км

региональных автодорог».

Вопросы, связанные с эксплуатацией существующих и перспективных железнодорожных линий, были озвучены генеральным директором АО «Ямальская железнодорожная компания» Якобом Крафтом. Импульсом для экономического развития Арктики стал проект по строительству Северного широтного хода (Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево) общей протяженностью 707 км. Линия разгрузит и соединит Северную и Свердловскую железные дороги, а также обеспечит связь транспортной системы России через порт Сабетта с СМП. Якоб Крафт сообщил, что плановый объем перевозок по СШХ составит более 23 млн т в год. Железнодорожная магистраль призвана не просто обеспечить транспортную связанность Арктики, но и упрочить экономическое положение России в мире.

Безопасность – вопрос ключевой

На форуме состоялось также обсуждение вопросов, связанных с национальной безопасностью. Командующий Северным морским флотом Николай Евменов выступил с докладом «Актуальные проблемы обеспечения национальной безопасности в Арктическом регионе. Роль и место Северного морского флота».

С развитием современных добывающих технологий Российская Арктика становится все более осваиваемым и динамично развивающимся макрорегионом, закрепляя за собой статус одного из мировых лидеров по добыче углеводородов, мощного узла международных транспортных коммуникаций. «Приарктические государства, стремясь в кратчайшие сроки закрепить за собой зону национальной юрисдикции, приступили к разработке и практической реализации концепции обеспечения своих интересов в данном регионе, – рассказал командующий СМФ. – В настоящее время к ресурсам и транспортным коммуникациям Арктики пытаются получить доступ страны, которые не имеют выхода к приполярным регионам – Япония, Китай, Южная Корея, Индия и ряд европейских стран, а также государства южноамериканских стран, в частности, Бразилия».

Только в этом году в Арктической зоне проводились исследования ледоколами Южной Кореи, Швеции, Германии, США и Китая с научными экспедициями более чем из десяти стран. Это ясно показывает, насколько большое значение придается именно Арктическому региону в мировом сообществе.

Заинтересованность многих экономически развитых стран в исследовании и разработке природных месторождений арктического шельфа неизбежно приводит к возникновению противоречий, которые при определенных условиях могут привести к вызовам и угрозе национальным интересам РФ. Кроме того, остается актуальной проблема расширения иностранного военного присутствия в Арктическом регионе и наращивания разведывательной и учебно–боевой деятельности стран НАТО в Норвегии. Так, впервые за 25 лет в Норвежском море проводились крупнейшие учения объединенных вооруженных сил Североатлантического альянса.

Между Норвегией и Соединенными Штатами достигнуто соглашение о дислокации морской пехоты с увеличением численности с 350 до 700 человек, а также размещении эскадрильи базовой патрульной авиации «Посейдон» ВМС США. Расширяется и военная инфраструктура стран НАТО. Продолжаются установка в Великобритании радиоэхолокационного поста дальнего обнаружения, модернизация американской стационарной станции системы предупреждения ракетно–ядерных ударов на острове Гренландия, строительство в Северной Норвегии радиоэхолокацонной станции «Глобус III», модернизация аэродромов в Северной Норвегии, а также оснащение портовых терминалов для приема атомных подводных лодок ВМС США.

«Совершенствуется и качественный состав повседневного наряда сил разведки у северных границ РФ с привлечением нового разведочного корабля «Марьята», корабля военно–космической разведки ВВС Норвегии, а также самолетов базовой патрульной авиации «Посейдон» ВМС США, причем именно с норвежских авиабаз», – подчеркнул в своем докладе Николай Евменов. Впервые в этом году в Баренцевом море дважды привлекались стратегические разведывательные БЛА с итальянской авиабазы «Сигонелла», а также самолеты стратегической разведывательной авиации ВВС Великобритании. Таким образом, в ближайшей перспективе следует ожидать дальнейшего наращивания военного присутствия НАТО в Арктике. Россия рассматривает развитие и применение военных сил в Арктической зоне как возможную угрозу и разрабатывает план пресечения агрессивных действий со стороны иностранных государств».

В рамках реализации стратегии развития АЗ РФ начато строительство комплексных объектов на островах Северного Ледовитого океана. Продолжаются развитие аэродромной сети Арктической зоны и реконструкция аэропортов двойного назначения на архипелаге Новая Земля, Новосибирских островах и Земле Франца–Иосифа. Они станут всесезонными и будут принимать самолеты всех типов. Предусмотрена и реконструкция морских портов: Диксона, Тикси и Певека. Это позволит оперативно реагировать на угрозы безопасности мореплавания всей трассы СМП. Совместно с картографической службой флота систематически организуются экспедиции как в интересах обороны, так и для обеспечения морской деятельности РФ. На основании полученной информации формируются банки картографических данных. Значительная часть полученной информации легла в основу Национального атласа России. В этом году была подготовлена и успешно проведена комплексная экспедиция Северного флота на архипелаге Новая Земля. Экспедиционными отрядами выполнена рейдовая поисково–исследовательская операция. В ходе экспедиции был проведен ряд исследований и получен опыт практических действий на высоких полярных широтах.

«Особое значение для России имеет развитие равноправного и взаимовыгодного международного сотрудничества. В рамках российско–норвежского соглашения о сотрудничестве Северный флот ежегодно принимает участие в учениях в Баренцевом море, в ходе них отрабатываются вопросы взаимодействия со спасательными службами Королевства Норвегия по поиску и спасанию терпящих бедствие на море, а также ликвидации экологического ущерба. Не могу не отметить работу экологического отряда флота по очистке арктических островов от технического мусора. Так, начиная с 2015 года только с острова Котельный были вывезены 2847 тонн металлолома и очищены 179 га земли. Отмечу также, что Северный флот обладает всем необходимым для выполнения задач по защите северных рубежей нашей с вами Родины. Поэтому, если говорить о национальной безопасности в Арктике, то Северный флот совместно с ФСБ и МЧС гарантированно обеспечивает эту безопасность.

Не секрет, что в свое время мы сделали шаг назад в освоении арктических территорий. Сейчас Россия активно осваивает Арктику, и мы возвращаемся – навсегда», – заключил Николай Евменов.

<http://transportrussia.ru/item/4739-potentsial-trebuet-razvitiya.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; ЧБТР ДУМАЕТ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ГТЛК НА СТРОИТЕЛЬСТВО УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В МУРМАНСКЕ

Черноморский банк торговли и развития (ЧБТР) рассматривает возможность предоставления финансирования ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на строительство угольного терминала «Лавна» в Мурманске, говорится в сообщении банка.

Сумма средств, которые может предоставить банк, не уточняется.

ЧБТР в ответ на запрос «Интерфакса» не стал раскрывать подробности проекта, сославшись на соглашение о конфиденциальности. ГТЛК информацию не комментирует.

В соответствии с политикой банка необходимо провести оценку воздействия реализации этого проекта на окружающую среду до начала строительства терминала. Эта информация должны быть раскрыта за 30 дней до вынесения проекта на утверждение советом директоров ЧБТР, отмечается в сообщении.

ГТЛК в ноябре 2018 года подписала с **Росморречфлот**ом концессионное соглашение о строительстве терминала «Лавна» в морском порту Мурманск. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был.

Совет директоров ГТЛК 5 декабря 2018 года должен был голосовать за продажу 70% в ООО «Морской торговый порт «Лавна» (МТПЛ) за $11,4 млн АО «Компания «Бизнесглобус», действующей в интересах совладельца УГМК и Трансмашхолдинга» Андрея Бокарева, писал ранее «Коммерсантъ». В конце ноября **Минтранс** отозвал директиву членам совета директоров ГТЛК, предписывавшую голосовать за продажу контроля в этом проекте.

Строительство угольного терминала «Лавна» Мурманского транспортного узла (МТУ) стартовало в марте 2018 года. Объем инвестиций в проект составляет 24 млрд рублей, из которых порядка 900 млн рублей будет вложено в сооружение подъездных железнодорожных путей.

«Государственная транспортная лизинговая компания» поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

ЧБТР основан в январе 1997 года для поддержки развития экономики стран черноморского бассейна и укрепления регионального сотрудничества. Его учредителями и акционерами являются правительства 11 стран: России, Греции, Турции, Болгарии, Украины, Румынии, Албании, Азербайджана, Армении, Грузии и Молдавии. Штаб-квартира ЧБТР расположена в Салониках (Греция).

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; ЮНИКРЕДИТ БАНК ВЫДАСТ ЗЕРНОВОМУ ТЕРМИНАЛУ ГРУППЫ DELO КРЕДИТ С ЛИМИТОМ $20 МЛН

Юникредит банк предоставит АО «Зерновой терминал «КСК» (Новороссийск, входит в группу «ДелоПортс») кредит с лимитом не более 20 млн долларов, говорится в сообщении «ДелоПортс».

Соглашение об общих условиях предоставлении кредита было подписано сторонами 16 января 2019 года.

Кредитные ресурсы предоставляются сроком на 24 месяца, процентная ставка и цели кредитования не раскрываются.

Вместе с тем, как сообщалось ранее, стивидорная группа «ДелоПортс» намерена к 2020 году на треть увеличить мощности своего зернового терминала в Новороссийске, инвестировав в проект 3,7 млрд рублей. В результате реализации проекта КСК будет способен переваливать 6 млн тонн грузов в год. При этом на реализацию проекта компания планировала выделить 2,16 млрд рублей из собственных средств и 1,54 млрд рублей получить по кредитной линии Альфа-банка, субсидируемой министерством сельского хозяйства РФ.

Проект модернизации терминала предусматривает строительство дополнительных зернохранилищ на 102 тыс. тонн, таким образом, общие мощности по хранению зерна КСК вырастут почти в 2 раза, до 218 тыс. тонн. Кроме того, новый причал глубиной 16,9 м позволит обслуживать суда размером Post-Panamax дедвейтом более 100 тыс. тонн, которые, как ожидается, будут востребованы для перевозки грузов в страны Юго-Восточной Азии.

На терминале также построят береговую транспортную галерею и трансформаторные подстанции. За счёт реконструкции сооружений по приёму зерна с железнодорожного и автомобильного транспорта их мощности увеличатся на 50%, отмечала компания.

Как сообщалось, перевалка на зерновом терминале КСК в 2018 году выросла на 14% и достигла 4,8 млн тонн зерновых.

«ДелоПортс» (контролируется Сергеем Шишкаревым) - холдинговая компания, владеющая стивидорными активами в юго-восточном районе морского порта Новороссийск. Компания является одним из крупнейших портовых стивидоров юга России, занимает лидирующие позиции по перевалке зерна и контейнерообороту в регионе. Ключевые активы группы: контейнерный терминал НУТЭП, зерновой терминал КСК и сервисная компания «Дело». В апреле группа «Дело» (управляющая компания холдинга) приобрела 30,75% акций Global Ports.

Юникредит банк по итогам трех кварталов 2018 года занимает 9-е место по размеру активов в рэнкинге «Интерфакс-100», подготовленном «Интерфакс-ЦЭА».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; ЗАДЕРЖАННОЕ РОССИЙСКОЕ СУДНО «КУЗЬМА МИНИН» НЕ СМОЖЕТ ПОКИНУТЬ ВЕЛИКОБРИТАНИЮ ДО ПОГАШЕНИЯ ДОЛГА - ПОСОЛЬСТВО

Российский сухогруз «Кузьма Минин» (компания-судовладелец ОАО «Мурманское морское пароходство» (MOEX: MUSH), ММП), задержанный в британском порту, был арестован из-за долгов судовладельца перед одним из своих контрагентов, дипломаты РФ поддерживают связь с капитаном, сообщает дипмиссия РФ в Лондоне.

«3 января британские власти проинформировали посольство о том, что российский сухогруз «Кузьма Минин», ранее задержанный в порту Фалмут ввиду неудовлетворительного технического состояния, по решению суда арестован в качестве меры по обеспечению исполнения долговых обязательств судовладельца перед одним из своих контрагентов. Соответствующий ордер был вручен капитану. Задолженность не связана с инцидентом, который произошел с судном у берегов Великобритании в декабре 2018 г.», - говорится в сообщении на сайте посольства в четверг.

Арест означает, что судно не сможет покинуть Великобританию до погашения задолженности, даже если все замечания британских компетентных органов по техническому состоянию самого корабля будут устранены.

«Команда находится на борту. Посольство поддерживает связь с капитаном и представителями британских властей, которые подходят к ситуации конструктивно. Исходим из того, что урегулирование вопроса лежит в первую очередь в плоскости коммерческих взаимоотношений судовладельца со своими партнерами», - добавили в дипмиссии.

Ранее в четверг координатор Международной федерации транспортников (МФТ) Сергей Фишов сообщил «Интерфаксу», что российское судно «Кузьма Минин» арестовано в Великобритании за долги.

«Судно арестовано, арест наложил адмирал. Причиной стали долги судовладельца, но какие именно - это уже коммерческая информация. Когда точно был наложен арест, мне неизвестно, о самом факте мне сообщили вчера», - сказал С.Фишов.

Он отметил, что теперь ответственность за состояние судна и экипажа несет британская сторона. «Я знаю, что адмирал собирался организовать (для экипажа «Кузьмы Минина» - ИФ) поставку свежих овощей и фруктов на судно, потому что там недостаток свежих продуктов», - добавил С.Фишов.

По сообщениям СМИ, в декабре «Кузьма Минин» попал на мель в районе бухты Фалмут.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; СУД ПЕТЕРБУРГА ОСТАВИЛ ГЛАВУ «КОМПАНИИ УСТЬ-ЛУГА» ИЗРАЙЛИТА ПОД АРЕСТОМ ДО 20 ИЮНЯ

Смольнинский районный суд Петербурга в четверг продлил до 20 июня срок ареста обвиняемого в мошенничестве, отмывании и незаконном выводе денег из РФ главы ОАО «Компания «Усть-Луга» Валерия Израйлита, сообщает объединенная пресс-служба судов Петербурга.

«Суд продлил В.Израйлиту меру пресечения в виде заключения под стражу сроком по 20 июня 2019 года. Сторона защиты просила изменить меру на любую, которая не связана с лишением свободы», - говорится в сообщении пресс-службы.

Стороны просили суд отложить предварительное слушание, так как один из адвокатов знакомится с материалами дела, а один из прокуроров не явился по причине занятости.

Следующее предварительное слушание назначено на 14 февраля.

Дело слушает судья Наталья Баева.

Расследование дела В.Израйлита, находящегося под стражей с 26 декабря 2016 года, вела следственная служба УФСБ по Петербургу и Ленинградской области.

Адвокат Анатолий Логинов, защищавший В.Израйлита на начальном этапе процесса, сообщал, что В.Израйлит обвиняется в хищении в рамках контракта на строительство нефтебазы в порту Усть-Луга. Ущерб, по его словам, составлял 93 млн рублей. В конце 2009 года в рамках строительства нефтебазы в порту Усть-Луга ОАО «Магистральный нефтепровод «Дружба» заключило контракт с ОАО «УЛПИК» (генеральный подрядчик, дочерняя компания ОАО «Компания «Усть-Луга»).

ОАО «Магистральный нефтепровод «Дружба» (ныне - АО «Транснефть-Дружба») - заказчик строительства, действовало от имени своей дочерней компании ООО «Спецморнефтепорт Усть-Луга», позже сменившей название на ООО «Транснефть - Порт Усть-Луга».

«Они (ОАО «УЛПИК» и ОАО «Магистральный нефтепровод «Дружба» - ИФ) заключили контракт с фиксированной суммой на 16 млрд рублей без указания различных спецификаций. Следствие считает, что в рамках этого контракта Валерием Соломоновичем (Израйлитом - ИФ) было похищено 93 млн рублей. Якобы когда «УЛПИК» получил эти деньги, закупал строительные материалы по завышенным ценам. Потерпевшим признан ООО «Спецморнефтепорт», - пояснял А.Логинов.

Позже объединенная пресс-служба судов Петербурга сообщала, что В.Израйлит был признан гражданским ответчиком по иску ООО «Спецморнефтепорт Усть-Луга» о возмещении ущерба в размере более 3,6 млрд рублей, причинённого расследуемым преступлением.

Пресс-служба судов Петербурга также сообщала, что В.Израйлит подозревается правоохранительными органами Австрии в отмывании денег. «Согласно информации из НЦБ Интерпола Австрии, В.Израйлит являлся подозреваемым по уголовному делу, находящемуся в производстве правоохранительных органов Вены и имел отношение к отмыванию денежных средств», - отмечала пресс-служба.

Порт «Усть-Луга» находится в Лужской губе Финского залива, с 2012 года стал конечной точкой второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2).

ОАО «УЛПИК», по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в декабре 2017 года ликвидировано вследствие банкротства.

ОАО «Компания «Усть-Луга» учреждено в 1995 го…

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.01.18; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВОШЛО В ДЕСЯТКУ КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ ЕВРОПЫ; ПОМОГ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ФУТБОЛУ, ПРОХОДИВШИЙ ЛЕТОМ В РОССИИ

В 2018 г. «Шереметьево» приняло 45,9 млн пассажиров, обогнало по этому показателю римский «Фьюмичино» и вошло в топ-10 самых загруженных аэропортов Европы, сообщило агентство Bloomberg со ссылкой на данные аэропортов. В 2015–2017 гг. «Шереметьево», по данным Международного совета аэропортов, было по пассажиропотоку на 11-м месте в Европе (позади Рима), а в 2014 г. и ранее – на 12-м, уступая еще и «Домодедово».

Из 10 крупнейших аэропортов «Шереметьево» росло быстрее всех, приводит данные Bloomberg: на 14,3% относительно показателей 2017 г. Для сравнения: вторым по динамичности был аэропорт Мадрида (+8,4%), третьим – Франкфурта (+7,8%). Крупнейший европейский аэропорт «Хитроу» вырос на 2,7%, а находящийся на 9-м месте лондонский «Гатвик» – на 1,1%.

Bloomberg пишет, что росту российского аэропорта помог чемпионат мира по футболу, проходивший в России летом. Представитель «Шереметьево» Анна Захаренкова называет ключевыми факторами рост перевозок «Аэрофлота» и других авиакомпаний, а также приход новых перевозчиков, в том числе «России». Председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко рассказывал «Ведомостям», что в 2018 г. почти двукратный рост показывал второй по величине перевозчик – Nordwind и это должно положительно сказаться на оценке аэропорта.

План пассажиропотока на 2019 г. – 52,4 млн пассажиров (+14,2%. – «Ведомости»), продолжает Захаренкова. Если «Гатвик» и аэропорт Мюнхена сохранят прежнюю динамику роста, то «Шереметьево» может их обогнать и подняться на 8-е место в Европе. Аэропорт Мюнхена планирует принять 48 млн пассажиров в 2019 г., сообщил его представитель. Представитель «Гатвика» на запрос «Ведомостей» в четверг не ответил.

«Шереметьево» в прошлом году запустило терминал В на 20 млн пассажиров, а в этом году запустит терминал С1 – также на 20 млн человек, после этого его пропускная способность вырастет до 75 млн пассажиров в год. В 2026 г. «Шереметьево» планирует достичь пассажиропотока в 80 млн человек, сообщал аэропорт ранее, эти прогнозы основаны на планах развития авиакомпаний и учитывают приход новых перевозчиков.

«Основные факторы роста «Шереметьево» в прошлом году – органическое развитие «Аэрофлота» и начало перехода из «Внуково» его крупнейшей «дочки» – «России». Эти же факторы способны поддержать положительную динамику и в 2019 г.», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. «Россия» в октябре перевела в «Шереметьево» 15 судов, в этом году переведет остальные свои московские самолеты (примерно половина ее флота базируется в «Пулково»).

«Шереметьево» вполне может обогнать «Гатвик» и аэропорт Мюнхена: в Европе рынок уже насыщен, предпосылок для взрывного роста нет, продолжает Рыбак. «Гатвик» сильно ограничен в развитии, у него только одна взлетно-посадочная полоса, вторую строить не планируется.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/17/791730-sheremetevo>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.01.18; РЕЙС 2018: РАЗБОР ПОЛЕТА; ЭКСПЕРТ О МИРОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, БЕСПИЛОТНИКАХ И КОНТРОЛЕ В НЕБЕ

По данным партнера Всемирного фонда безопасности полетов компании Aviation Safety Network, в 2018 году произошло 15 катастроф с участием гражданских воздушных судов, сертифицированных для перевозки 14 или более пассажиров. Погибло 556 человек. Двенадцать катастроф - с пассажирскими самолетами, три - с грузовыми. Три «аварийные» авиакомпании включены в «черный список» Евросоюза. Что за этой статистикой? На вопросы «РГ» отвечает член Всемирного фонда безопасности полетов, президент Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерий Шелковников.

Жесткая посадка транспортного Boeing 747 в одном из международных аэропортов. К счастью, все члены экипажа остались живы. Фото: APЖесткая посадка транспортного Boeing 747 в одном из международных аэропортов. К счастью, все члены экипажа остались живы. Фото: AP Жесткая посадка транспортного Boeing 747 в одном из международных аэропортов. К счастью, все члены экипажа остались живы. Фото: AP

Валерий Георгиевич, сколько рейсов выполнили авиакомпании мира в прошлом году?

Валерий Шелковников: Около 37 800 000 рейсов. Коэффициент аварийности - одна катастрофа на 2 520 000 рейсов. В 2017 году показатель был лучше: одна трагедия на 7 360 000 полетов. Тот год стал самым безопасным за всю историю гражданской авиации.

Эксперты всегда подчеркивали: больше всего ЧП случается при заходе самолетов на посадку и посадке. Тенденция сохраняется?

Валерий Шелковников: Нет. Благодаря целенаправленным программам Всемирного фонда безопасности полетов и ИКАО эту статистику удалось в корне изменить. Если говорить об этапах полета, то в прошлом году самым безаварийным оказался взлет - ноль происшествий. Наиболее опасным - полет по маршруту: девять катастроф. Начальный набор высоты, заход на посадку и посадка - по две. Самая тяжелая катастрофа произошла 29 октября - с новейшим Boeing 737 Max 8 2018 года выпуска индонезийской авиакомпании Lion Air. Через несколько минут после взлета из Джакарты экипаж объявил сигнал бедствия из-за проблем с управлением и принял решение о возвращении на аэродром вылета. Однако самолет столкнулся с поверхностью моря и затонул. Погибли 189 человек. Расследование продолжается. Появляются вопросы к разработчику и изготовителю самолета.

Риски в небе остаются. Какие сегодня приоритеты Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО?

Валерий Шелковников: Основные: сокращение столкновений исправных воздушных судов с землей и повышение безопасности операций на ВПП. Особое внимание - снижению авиационных происшествий из-за потери управления в полете. И не случайно: больше половины катастроф за минувшие пять лет связаны именно с этим фактором. В том числе катастрофа Ан-148 «Саратовских авиалиний», который разбился 11 февраля прошлого года после взлета из Домодедово. Хотя расследование продолжается. Все точки над i еще будут расставлены.

А угрозы от беспилотников? Уже в наступившем году лондонский аэропорт Хитроу на час с лишним был вынужден остановить все рейсы из-за вторжения дрона в воздушное пространство аэропорта. И ведь это не первая подобная «атака»?

Валерий Шелковников: К сожалению, «звоночки» об опасных сближениях беспилотников с самолетами и даже столкновениях с ними, поступают со всех частей света. В том числе и из России. А «колокол ударил в набат» в декабре прошлого года. Беспилотники, объявившиеся в районе английского аэропорта Гатвик, второго в стране по интенсивности полетов, вызвали настоящий хаос. Были отменены сотни рейсов, пострадали более 140 тысяч пассажиров. Полицию и Королевские ВВС подняли по тревоге.

Расследование продолжается, но и остальной мир делает выводы. Есть, допустим, данные, что за последние пять лет беспилотные летательные аппараты около 500 раз угрожали полетам самолетов в небе над Канадой. Поэтому сейчас главная задача - безопасная интеграция беспилотных авиационных систем в несегрегированное, т.е. открытое для всех, воздушное пространство. Это новый приоритет, включенный в Глобальный план безопасности полетов ИКАО.

В России с беспилотниками проблем тоже становится все больше?

Валерий Шелковников: К сожалению. И все это от медлительности чиновников. Конечно, до таких коллапсов, как в Великобритании, дело не доходило. Но как звучит один из антитезисов знаменитого английского философа Фрэнсиса Бэкона? «С нами-то это никогда не случится. Помните, это может случиться с каждым!».

Вот лишь одна, но острейшая проблема: беспилотные воздушные суда летают у нас без средств опознавания - трекеров. Ситуация недопустимая. Особенно если учесть, что в эксплуатации более 5 тысяч отечественных промышленных беспилотных авиационных систем различных конструкций и назначения, а также свыше 30 тысяч - иностранного производства. При таком количестве летающих объектов необходимы срочные меры по безопасности полетов «большой» и «малой» авиации.

В 2018 году в эксплуатацию были введены великолепные Тюменский и Екатеринбургский укрупненные центры УВД, обеспечивающие аэронавигационное обслуживание в огромном воздушном пространстве над территорией Ямало-Ненецкого, Ханты-Мансийского автономных округов, Тюменской области и Урала. Однако по организационным причинам, не зависящим от разработчиков, на малых высотах эти центры не могут наблюдать движение беспилотников, частной авиации и вертолетов. И это несмотря на действующую федеральную систему разведки и контроля воздушного пространства! Неужели Руст, приземлившийся в прошлом веке в «Шереметьево-3», ничему не научил?

Сейчас вообще стоит задача глобального слежения за полетами?

Валерий Шелковников: Это не просто задача, включенная также еще в один приоритет ИКАО. Это важнейшая необходимость. Почему? При любом авиапроисшествии наивысший приоритет - спасение оставшихся в живых. К активизации разработки глобальной системы слежения подтолкнуло исчезновение малайзийского рейса MH 370. Вы знаете, его ищут уже пять лет. ИКАО приняла положения, касающиеся наблюдения за самолетами в штатном режиме: каждые 15 минут в районах, где службы воздушного движения такое обслуживание не предоставляют. Это рекомендация. Но она становится требованием для полетов над океаном.

Насколько необходимо внедрение спутниковых средств наблюдения, наглядно подтверждают те же катастрофы российских вертолетов. Вспомним, что произошло в горах Республики Коми с Ми-8 «Газпромавиа» в 2007 году: вертолет упал всего в 3 км от места вылета, но аварийный радиомаяк не сработал. Искали двое суток. Пилоты выжили после падения, но погибли от переохлаждения!

А нашумевшая катастрофа Ми-171 той же авиакомпании в 2009 году на Алтае? На борту новенькой машины летели пятеро пассажиров, в том числе полпред президента. На их поиск потратили 22,5 млн рублей, а обнаружили тоже только через двое суток. Когда ничем помочь уже было нельзя. В октябре 2014 года десять месяцев (!) искали Ми-8Т «Тува-Авиа». Только через трое суток нашли упавший в районе Шпицбергена Ми-8 «Конверс-Авиа» в октябре 2017 года. А Robinson R-66, исчезнувший два года назад над Телецким озером, так и не нашли…

Как вы оцениваете нынешнее состояние безопасности полетов в России?

Валерий Шелковников: Я отвечу одним из постулатов безопасности: необходимо навсегда исключить самоуспокоенность. Не следует допускать, чтобы под влиянием продолжительного отсутствия катастроф или серьезных инцидентов развивалось чувство успокоенности или ложной безопасности. Организация с хорошими показателями в области безопасности не обязательно является безопасной. Безопасная эксплуатация может быть обусловлена скорее удачным стечением обстоятельств, нежели правильной практикой руководства. Настойчиво трудись, но никогда не хвались успехами в области безопасности!

По тем данным, которые есть, в России произошло 22 авиакатастрофы. Одна крупная - самолета Ан-148, в которой погиб 71 человек. Остальные с вертолетами и воздушными судами малой авиации, в том числе частными: погибли 57 человек.

И каждый раз вопрос: что делать и как летать?

Валерий Шелковников: Прежде всего нашим чиновникам надо обратить внимание на безусловное и своевременное внедрение стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации, как бы это ни тривиально звучало. Именно такую задачу поставил перед государствами стратегический план ИКАО «Путеводная нить гражданской авиации в XXI век». Может, поэтому мы и «пробуксовываем», что за прошедшие 18(!) лет в России так и не подготовлен проект постановления правительства о реализации требований этого важнейшего документа, касающегося многих министерств и ведомств. А ведь к нему вышла уже третья поправка!

В прошлом году авиакомпании мира выполнили около 37 800 000 рейсов. Коэффициент аварийности - одна катастрофа на 2 520 000 рейсов

Но у нас же есть госпрограмма обеспечения безопасности полетов?

Валерий Шелковников: Да, государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации утверждена десять лет назад. Однако жесткого контроля за исполнением ее так и не наступило. Удивительно, но госпрограмма не претерпела абсолютно никаких изменений и дополнений. А ведь еще в 2012 году в Воздушный кодекс РФ внесена важнейшая статья: реализация государственной системы управления безопасностью полетов обеспечивается в соответствии с международными стандартами ИКАО. Суперпоправка! С этого момента гражданская авиация России должна строго следовать международным правилам, написанным кровью погибших в авиакатастрофах, и не выдумывать доморощенные правила.

Чуть позже вступило в силу Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов». Для авиационных топ-менеджеров мира это в буквальном смысле - настольная книга. То есть произошло много событий, но наша госпрограмма будто «заснула».

И как все-таки быть?

Валерий Шелковников: Нужно серьезно заниматься проактивными методами предотвращения авиационных происшествий. Это требование ИКАО. Для иных начальников происходящие катастрофы - всегда удивительная неожиданность. Словно история не учит: они никогда не бывают следствием одной причины. Выявить всю цепь неблагоприятных событий, заранее увидеть слабое звено - вот главное.

Должна, наконец, быть создана система, позволяющая постоянно информировать ответственных должностных лиц о назревающей беде. Нужен ежедневный мониторинг всех авиационных событий в мире. Подчеркиваю: в мире, а не только в России. Нужен постоянный анализ факторов опасности, правильно созданная, независимая от надзорных органов, структура добровольных, конфиденциальных сообщений и защита авиаторов, информирующих о проблемах, на законодательном уровне. Для начальников - это «кладезь информации», ибо никто лучше эксплуатационного персонала не знает, как на самом деле функционирует система. Пока же руководители находятся порой в беспечном неведении.

Насколько я знаю, ваши эксперты уже многое делают в этом направлении?

Валерий Шелковников: Делают, но каких усилий это стоит. Приведу пример. Сколько бились за то, чтобы решить вопрос маркировки ЛЭП, из-за столкновения с которыми разбилось немало вертолетов. Включая Ми-8, на котором летел генерал Лебедь. Дошли до председателя правительства, Генпрокурора. Результат? Минэнергетики подготовило три стандарта по маркировке ЛЭП, а Госдума - соответствующий законопроект. К сожалению, он там застрял.

Уверен, мы заставим наших чиновников внедрить и мировые правила по установке давления на высотомерах при заходе на посадку в международных аэропортах. Из-за российских «отличий» мы тоже ходим здесь по острию бритвы.

Вы имеете в виду, что весь мир летает по давлению QNH относительно уровня моря, и только в России - по QFE относительно торца взлетно-посадочной полосы?

Валерий Шелковников: Да. Это самое отличие в 2017 году уже едва не привело к трагедии. Иностранный А-380, на борту которого находилось 446 человек, при заходе в Домодедово оказался на высоте около 100 метров, когда до полосы еще лететь 15 километров! К счастью, сработала бортовая система предупреждения столкновения с землей. Лайнер приземлился только с третьей попытки.

Что еще хочу сказать? У нас есть очень интересный проект по выявлению цепи повторяющихся, внешне не связанных между собой неблагоприятных событий в авиакомпаниях, аэропортах и т.д. Он так и называется - «Кассандра», по имени древнегреческой прорицательницы. Наши эксперты, имеющие огромный опыт в области предотвращения авиационных происшествий, не раз предупреждали о тех самых «слабых звеньях». Не прислушались - и пролилась кровь, причем неоднократно. Уверен, наступит время, когда у больших начальников будут не только спрашивать, как дела, но и где у них в подчиненном ведомстве назревает беда. А ведь это легко внедрить в отрасли, руководствуясь законом о государственном - частном партнерстве. Проект готов. Небольшое финансовое вложение для организации расширенной аналитической команды, приказ - и огромный вклад в дело повышения безопасности полетов. И, разумеется, - повышение престижа России.

В штаб-квартире ИКАО прошла 13-я Аэронавигационная конференция ИКАО. Как говорят эксперты, принципиальная?

Валерий Шелковников: Конференция важнейшая. Беспрецедентное развитие беспилотников, суборбитальные и сверхзвуковые полеты, широкое внедрение искусственного интеллекта и технологий блокчейн - все это новые вызовы для авиации. Страны серьезно подготовились к форуму. Китай, например, представил 30 рабочих документов, три из которых относятся к концептуальным вопросам повышения безопасности полетов. Финляндия - 23 рабочих документа, удостоившись Почетного сертификата президента Совета ИКАО за достижения в области аэронавигации.

А вот Россия представила только два рабочих документа. И ни одного - по повышению безопасности полетов! При том, что в нашей стране, и я, как профессионал, об этом знаю, очень много интереснейших разработок, которые не стыдно представить мировому сообществу.

<https://rg.ru/2019/01/17/shelkovnikov-nuzhen-ezhednevnyj-monitoring-vseh-aviacionnyh-sobytij-v-mire.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.17; БЮДЖЕТ ДАЛЬНИХ РАССТОЯНИЙ; НА ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ ДОБАВЯТ 5,2 МЛРД РУБЛЕЙ

**Минтранс** предлагает дополнительно выделить 5,2 миллиарда рублей на субсидирование льготных полетов с Дальнего Востока и в обратном направлении. Об этом «РГ» сообщили в ведомстве.

В этом году продажа льготных билетов началась уже в январе, хотя в прошлые годы стартовала только весной, так же как и сама программа субсидируемых полетов на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград. С 2019-го она стала круглогодичной (с 1 января по 31 декабря 2019 года) и распространена на многодетных семей.

**Минтранс** руководствуется как раз расширением списка льготников, а также поручением президента о дополнительном финансировании программы. Если средства в казне будут найдены, то это позволит перевезти с Дальнего Востока и обратно в 2019 году на льготных условиях дополнительно не менее 785 тысяч пассажиров по спецтарифам. Если нет, то по программе субсидирования полетов будет перевезено 447 тысяч человек. Сейчас на нее заложены 2,8 млрд рублей, а всего на субсидируемые полеты в 2019 году - 3,8 млрд. Дальневосточники за первые рабочие дни уже выкупили основную часть билетов по спецтарифам.

Ажиотаж - это мягко сказано. Например, в Петропавловске-Камчатском люди занимали очередь в кассы «Аэрофлота» с ночи. Электронные талоны в очередь доставались далеко не всем желающим. Похожая ситуация наблюдалась в Магадане и Хабаровске. В авиакассе в Хабаровске «РГ» сказали, что примерно каждый третий брал билеты на многодетную семью. Один человек покупал по четыре-шесть билетов сразу, для своей семьи и родственников. Билет из Хабаровска в Москву стоил 7,2 тысячи рублей.

Если деньги будут найдены, по льготным тарифам смогут слетать 785 тысяч пассажиров

Не прошло и недели с начала продаж, и «Аэрофлот» обратился в **минтранс** и **Росавиаци**ю с просьбой о выделении дополнительных средств. Как отмечалось в сообщении компании, денежные средства, выделенные «Аэрофлоту» на субсидируемые перевозки с Дальнего Востока в Центр России и перелеты внутри Дальневосточного округа, закончились 16 января.

<https://rg.ru/2019/01/17/mintrans-predlozhil-vydelit-52-milliarda-rublej-na-lgotnye-polety.html>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2019.01.18; ЧАРТЕРЫ ОПЯТЬ ОПАЗДЫВАЮТ; РОСАВИАЦИЯ ОТМЕНЯЕТ 10% ВЫЛЕТОВ AZUR AIR И NORDWIND

После того как крупнейшие чартерные перевозчики Azur Air и NordWind допустили задержки вылетов в декабре, **Росавиаци**я предписала им сократить февральские чартерные программы на 10% для создания резерва судов. В Azur Air признают, что ее пунктуальность вылетов в декабре просела, но к праздникам ситуацию удалось выправить, и надеются на приход новых самолетов. Эксперты отмечают, что урезание 10% программы – существенные потери для любого чартерного перевозчика.

**Росавиаци**я предписала авиакомпаниям NordWind и Azur Air сократить февральские чартерные программы на 10%, сообщила Ассоциация туроператоров России. Решение принято после заседания рабочей группы ведомства, дающей разрешения на чартерные рейсы на следующий месяц. В **Росавиаци**и объяснили решение задержками вылетов с 15 декабря 2018 года по 15 января 2019 года и подчеркнули, что речь идет не о числе задержек чартеров, а об их длительности: «Отдельные задержки достигали 19 часов». По данным ведомства, в декабре Azur Air задержала 16,5% рейсов (72 из 436), а NordWind – 9,5% рейсов (14 из 147). Хуже результаты были у авиакомпаний АЛРОСА (33,3% задержанных рейсов), «ИрАэро» (21,7%), NordStar (16,7%).

Считать задержки чартеров **Росавиаци**я начала после краха «ВИМ-Авиа» в 2017 году, когда ее пассажиров пришлось вывозить с курортов другим участникам рынка. В итоге **Росавиаци**я получила право на ограничение чартерных программ авиакомпаний при задержке 10% рейсов в месяц. В декабре 2017 года агентство сокращало международные чартерные программы шести авиакомпаний, в том числе Azur Air. А в начале 2018 года **Росавиаци**я ограничивала действие сертификата эксплуатанта Azur Air до 20 марта из-за недостатков в поддержании летной годности самолетов. Тогда компания исправила нарушения, сменила гендиректора и обязалась перевести часть флота в российский реестр.

Azur Air и NordWind – крупнейшие чартерные перевозчики. Azur Air в январе–ноябре 2018 года занимала девятое место по общему пассажиропотоку (3,98 млн человек), Nord Wind – седьмое (данные не раскрыты). У Azur Air 25 самолетов, у NordWind – 10.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что урезание программы на 10% для ориентированных на чартеры авиакомпаний ударит по их доходам. По его словам, задержки свидетельствуют о финансовых проблемах компаний, если их причина – долги за аэропортовое обслуживание, в остальных случаях это следствие проблем в организации работы или внешних факторов, как в случае с метеоусловиями.

В Nord Wind комментариев не дали. В Azur Air указывают, что большая часть задержек пришлась на предновогодний период, но к праздникам недостатки устранены: «С 31 декабря по 8 января авиакомпания выполнила 383 рейса и доставила на зарубежные курорты 89,5 тыс. туристов, обеспечив вылеты по графику на уровне 94%». В компании добавили, что летом «занимали лидирующие позиции по пунктуальности» чартеров, но декабрь «выдался достаточно напряженным». Задержки в Azur Air связывают с метеоусловиями, поздним прибытием самолетов, обеспечением безопасности полетов в случаях неисправностей и другими причинами. В компании добавили, что ограничения вводятся для гарантирования резерва самолетов на случай сбоев.

Мы можем в крайнем случае пойти на точечное ограничение программ нерегулярных перевозок, если авиаперевозчик продолжает сохранять огромные задержки рейсов

В январе Azur Air получила еще один Boeing 737-900 и ожидает второй Boeing 777-300, после чего «будет иметь широкие возможности в феврале для выполнения программы и резервирования». Сейчас, заверили в компании, корректировки коснутся в первую очередь дополнительных рейсов, еще не включенных в программу туров, и «непопулярных рейсов».

Советник главы Ростуризма Дмитрий Горин указывает, что туристический рынок не столкнется со сложностями из-за рекомендаций **Росавиаци**и: «Сейчас межсезонье, резервные емкости перевозчиков значительно превышают среднюю норму, есть возможность использовать эти суда». Собеседник “Ъ” на туристическом рынке называет проблему эхом декабря, когда и была проблема с задержками, но в январе показатель вернулся в норму. По его словам, обе авиакомпании активно наращивают парк, готовясь к лету и рассчитывая развивать регулярные перевозки по РФ.

[https://www.kommersant.ru/doc/3855860?query=**Росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3855860?query=Росавиация)

### КОММЕРСАНТ ПЕРМЬ; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2019.01.18; ПРИСЕСТЬ НА РУЛЕЖКУ; НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ БОЛЬШОГО САВИНО МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ БОЛЬШОЙ РЕМОНТ

Краевые власти ведут переговоры с федеральным **минтрансом** о дальнейшей реконструкции инфраструктуры аэропорта Большое Савино. Речь идет о строительстве новой рулежной дорожки взамен старой, в данный момент неиспользуемой, и реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП). Ее последний раз реконструировали в 2002 году, что привело к закрытию аэропорта на несколько месяцев. Эксперты говорят, что есть технологии, позволяющие менять полосу без закрытия аэродрома.

Как стало известно „Ъ-Прикамье“, в декабре правительство Пермского края направило в **Минтранс** РФ предложение по реконструкции взлетно-посадочной полосы Большого Савино. Проект предполагает строительство рулежной дорожки и стоянки для судов, а также реконструкцию ВПП, сообщил „Ъ-Прикамье“ источник, близкий к кабмину. «Взлетно-посадочная полоса имеет свойство стареть»,– пояснил он необходимость реконструкции полотна.

Ранее источник «РБК-Пермь» в федеральном **минтрансе** сообщал о планах реконструкции и расширения ВПП в Большом Савино.

О решениях **минтранса** относительно предложения в Перми пока неизвестно. По мнению собеседника, реконструкция ВПП – это перспектива нескольких лет, но не 2019 года.

В четверг первый вице-премьер правительства РФ, министр финансов Антон Силуанов заявил, что в 2019-м начнется строительство новых терминалов и реконструкция ВПП в 27 регионах РФ. «Это новые терминалы и взлетно-посадочные полосы в аэропортах Новосибирска, Перми, Челябинска, Хабаровска, Благовещенска, других регионов»,– цитирует господина Силуанова ТАСС.

Холдинг «Новапорт» (владелец АО «Международный аэропорт Пермь») не обладает информацией о выделении средств из федерального бюджета на реконструкцию ВПП. Как отметил собеседник „Ъ-Прикамье“ в компании, «судя по всему, речь идет о финансировании из федерального бюджета строительства перронов и ремонта рулежных дорожек, на эти работы выделено более 500 млн руб.». Источник предположил, что, говоря о Перми, министр имел в виду как раз строительство перронов и реконструкцию рулежной дорожки №3. Конкурс на проведение этих работ выиграло АО «Стройтрансгаз». Реконструкция началась в июле 2018 года.

Последний раз ВПП Большого Савино реконструировалась в 2002 году, тогда ее удлинили на 700 м (с 2,5 до 3,2 тыс. м). Подряд на реконструкцию за 290 млн руб. выиграло НПО «Космос». Полоса была полностью отремонтирована в 2003 году, но начало работ оставило Пермь на некоторое время без авиасообщения. Пермский аэропорт Большое Савино был закрыт с 1 августа по 1 октября 2002 года. В это время с грунтовки летали только Ан-24, Ан-26 и Як-40. Но затем дождями «разбило» и грунтовую полосу. В 2003 году аэропорт закрывался только вечером и ночью.

Бывший директор МАП Валерий Григорьев не видит особого смысла удлинять полосу: «3200 метров позволяют принимать любые типы судов». По его мнению, срок эксплуатации новой взлетной полосы – гарантированные 20 лет. Он отметил, что после восьми лет эксплуатации новой полосы руководство аэропорта провело серьезный капремонт: «Удалили за летний сезон много сколов и раковин. В каком сейчас состоянии ВПП, сложно сказать, вполне возможно, что в неудовлетворительном»,– полагает эксперт. По его словам, сегодняшние технологии позволяют менять бетон на полосе без прекращения эксплуатации аэродрома.

Господин Григорьев отметил как жизненно важные планы по реконструкции магистральной рулежной дорожки (МРД). Сейчас она находится в неудовлетворительном состоянии и не эксплуатируется, так как не соответствует нормам безопасности. На ВПП самолеты выруливают по рулежной дорожке №2 (Bravo), остальные ее части – РД №1 (Alfa) и РД №3 (Charlie) не используются. Затем самолет следует по ВПП к точке, откуда начинается разбег (точка исполнительного старта). Введение в эксплуатацию МРД позволит интенсивней использовать ВПП, так как воздушные суда будут выруливать сразу на исполнительный старт и меньше времени занимать полосу. «Сегодня магистральная рулежная дорожка нерабочая, из-за чего резко снижается пропускная возможность полосы. Сейчас полоса для взлета занимается не с края, а с середины»,– пояснил господин Григорьев.

[https://www.kommersant.ru/doc/3855914?query=**Минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3855914?query=Минтранс)

### КОММЕРСАНТ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.01.17; UTAIR РАССЧИТЫВАЕТ НА РОСТ; В 2019 ГОДУ ПАССАЖИРОПОТОК АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖЕН СУЩЕСТВЕННО ВЫРАСТИ

Находящаяся на грани дефолта авиакомпания Utair планирует в 2019 году увеличить перевозки пассажиров на 12%. В прошлом году этот показатель вырос на 8,7%, почти до 8 млн человек. Компания рассчитывает увеличить свой парк, а также открыть 14 новых направлений между российскими городами.

Четвертая по величине авиакомпания России Utair в 2019 году рассчитывает нарастить объем перевозок на 12% относительно прошлого года, до 8,9 млн пассажиров. «В 2019 году Utair планирует увеличить пассажиропоток и загрузку рейсов за счет новых вместительных самолетов, расширения маршрутной сети и доступных цен»,– приводятся в сообщении пресс-службы слова президента «Utair – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

Перевозки по итогам 2018 года составили 7,96 млн человек, что на 8,7% выше уровня 2018 года (с учетом совместной эксплуатации с «Ираэро»). Без их учета, согласно оперативным данным **Росавиаци**и, авиакомпания перевезла 7,6 млн пассажиров (рост на 4,8%). Коэффициент занятости кресел «Utair, по ее данным, вырос в прошлом году на 4 процентных пункта, до 80%.

Как отметил господин Пермяков, с апреля 2019 года парк компании пополнят три новых самолета Boeing 737 Маx: в экономклассе будет 177 кресел, в бизнес-классе – 8.

Также в весенне-летнем сезоне Utair запустит 14 новых внутренних направлений.

Сейчас правительство решает судьбу авиакомпании, которая испытывает серьезные проблемы с погашением долгов перед 11 банками по двум синдицированным кредитам на 38,6 млрд руб. Треть из выданных средств, а также прямой кредит на 17,4 млрд руб. приходятся на Сбербанк. Все кредиты были выданы в 2015 году.

Погашение кредитов должно начаться в 2020 году, до этого Utair надо только выплачивать проценты. Но компания в конце декабря 2018 года уже допустила технический дефолт, не перечислив кредиторам около 1 млрд руб. по одному из синдицированных кредитов, так как ей не хватало на операционную деятельность. Компания обратилась к банкам с просьбой о реструктуризации займов.

https://www.kommersant.ru/doc/3855677

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АЭРОПОРТЫ РФ ДОБИЛИСЬ ГАРАНТИРОВАННОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ ДОЛГОВ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ СИЛОВЫХ ВЕДОМСТВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, призванное гарантировать аэропортам компенсации расходов за обслуживание самолетов ведомственной авиации. Документ опубликован на портале правовой информации в четверг.

В настоящее время ряд госструктур (Минобороны, МВД, ФСБ, МЧС, ФТС, Росгвардия) освобождены от платы за аэропортовое обслуживание. Расходы, которые несут операторы аэропортов, должны возмещаться из федерального бюджета. Однако **Росавиаци**я, которая является распорядителем субсидий, из-за ограничения бюджетных средств могла отказывать аэропортам. Основанием для отказа служило отсутствие в бюджете текущего года предусмотренных для компенсации лимитов.

Согласно новому постановлению, данное обстоятельство больше не является основанием для отказа: соответствующий пункт правил предоставления субсидий утратил силу.

Теперь в законодательстве предусмотрена «обязательность переноса непогашенного за счет субсидий в текущем году объема выпадающих доходов аэропортов на будущий год», пояснили в Международной ассоциации аэропортов (МАА). «В таком случае реализация данного предложения решит проблему ограниченности лимита предусмотренных на указанные цели бюджетных ассигнований текущего года и гарантирует полное возмещение гражданским аэропортам недополученных доходов, в худшем случае - с отсрочкой на год», - передал «Интерфаксу» через пресс-службу МАА исполнительный директор ассоциации Сергей Никотин. Насколько этот механизм эффективен, будет понятно через 2-3 года, отметил он.

По данным газеты «Коммерсантъ», ежегодно аэропортам требуется более 500 млн руб. компенсаций за обслуживание ведомств, но до сих пор из бюджета выделялось в полтора-два раза меньше. При этом сумма субсидий неуклонно сокращалась: если в 2016 году она составила чуть более 315 млн руб., то в 2017 г. - 266,7 млн руб., а в 2018-м - всего 253 млн руб. В 2016 году отказ в субсидировании получили 46 аэропортов РФ, а в 2018-м - уже более 70.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; ПАССАЖИРОПОТОК «АЭРОПОРТОВ РЕГИОНОВ» В 2018Г ВЫРОС НА 15%, ДО 14,3 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорты, входящие в холдинг «Аэропорты регионов» (Екатеринбург, Нижний Новгород, Самара, Ростов-на-Дону, Петропавловск-Камчатский) по итогам 2018 года обслужили 14,3 млн человек, что на 15% больше показателя 2017 г.

По данным компании, пассажиропоток на внутренних линиях составил 10,3 млн человек (+17%), на международных - 3,95 млн (+11%).

Аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург) в 2018 году обслужил 6,1 млн пассажиров (+13%), самые популярные направления - Москва, Анталья, Санкт-Петербург, Сочи, Новосибирск. Самарский аэропорт «Курумоч» (MOEX: MAKU) нарастил пассажиропоток до 3,1 млн человек (+17%), больше всего отсюда летали в Москву, Анталью, Санкт-Петербург, Сочи и Дубай. Пассажиропоток аэропорта «Стригино» (Нижний Новгород) превысил 1,1 млн человек (+18%), наиболее популярными были рейсы в Москву, Анталью, Сочи, Симферополь, Санкт-Петербург.

Услугами ростовского аэропорта «Платов» воспользовались 3,2 млн пассажиров, что на 19% больше аналогичного показателя 2017 года, самые популярные маршруты - Москва, Санкт-Петербург, Анталья, Тбилиси, Симферополь. Аэропорт Петропавловска-Камчатского «Елизово» обслужил более 697 тыс. пассажиров (+6%), самыми востребованными были полеты в Москву, Владивосток, Хабаровск, Новосибирск, Тиличики.

Аэропорт Нового Уренгоя, который перешел под управление «Аэропортов регионов» в сентябре 2018 года, обслужил 973 тыс. пассажиров (+1%). Самые популярные направления - Москва, Тюмень, Уфа и Сабетта. С учетом его результата общий пассажиропоток холдинга превысил 15,2 млн человек.

«Аэропорты регионов» входят в группу «Ренова» Виктора Вексельберга.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО» В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 13%, ДО 6,1 МЛН ЧЕЛОВЕК

Международный аэропорт «Кольцово» (входит в холдинг «Аэропорты регионов») в 2018 году обслужил 6,103 млн пассажиров, что на 13% больше, чем в 2017 году, сообщает пресс-служба аэропорта.

Пассажиропоток на внутренних линиях вырос на 16% - до 4,026 млн человек. В том числе пассажиропоток на рейсах в российские города, за исключением столицы, вырос на 22% - до 1,893 млн пассажиров. В число лидеров по приросту объемов региональных перевозок вошли Ростов-на-Дону (более чем в три раза), Краснодар (почти в три раза), Благовещенск (почти в три раза).

Перевозки на международных направлениях увеличились на 8% и составили 2,077 млн человек.

Всего из аэропорта Екатеринбурга в минувшем году выполняли рейсы 70 авиакомпаний. География полетов включала 110 регулярных и чартерных пассажирских направлений. Пятерку самых популярных маршрутов составили Москва, Анталья, Санкт-Петербург, Сочи и Новосибирск.

Трансферный пассажиропоток «Кольцово» в 2018 году превысил 420 тыс. человек, что на 28% больше показателя 2017 года. Основная часть трансфера сформирована за счет программы перевозки пассажиров внутри страны из восточных регионов в столицы и в южные регионы, а также путешествий из зарубежных азиатских стран в крупнейшие европейские центры.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АЭРОПОРТ «КУРУМОЧ» В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 17%

АО «Международный аэропорт «Курумоч» (MOEX: MAKU) (Самара, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в 2018 года обслужило 3,086 млн пассажиров, что на 17% превысило показатель за 2017 год, сообщает пресс-служба аэропорта.

Пассажиропоток на внутренних рейсах возрос на 22%, до 2,304 млн человек, международных - на 4%, до 782 тыс. человек.

Самыми востребованными маршрутами на внутренних направлениях стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь и Екатеринбург. Среди международных рейсов высокой популярностью у пассажиров самарского аэропорта пользовались Анталья, Дубай, Стамбул, Даламан и Прага.

В 2018 году авиакомпании совершили 14 тыс. 702 самолетовылета из «Курумоча», что на 13% больше показателя предыдущего года.

Единственным акционером АО «Международный аэропорт «Курумоч» является АО «Курумоч-Инвест», которое контролируется группой «Ренова», сформировавшей холдинг «Аэропорты регионов».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АЭРОПОРТ МИНВОД В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 11%

Пассажиропоток АО «Международный аэропорт Минеральные Воды» (Ставропольский край) в 2018 году увеличился на 10,5% по сравнению с 2017 годом - до 2,4 млн человек, сообщает пресс-служба компании.

На внутренних воздушных линиях объем перевозок вырос на 10,7% - до 1 млн 993 тыс. пассажиров, на международных - на 9,7%, до 415 тыс. человек.

По данным компании, увеличение пассажиропотока связано с открытием в минувшем году 8 новых региональных направлений (Курск, Ростов-на-Дону, Волгоград, Ижевск, Калуга, Нижнекамск, Самара, Челябинск).

«Рост пассажиропотока также обусловлен положительной динамикой у авиакомпаний, выполняющих рейсы по среднемагистральным маршрутам, в том числе в Тюмень авиакомпании «Ютэйр» (MOEX: UTAR). Еще одним фактором стало успешное выполнение рейсов в страны СНГ», - говорится в сообщении. Кроме того, на росте пассажиропотока сказалось увеличение частоты рейсов авиакомпании «Победа» в Петербург, Казань, Екатеринбург, Пермь.

Согласно пресс-релизу, в международном направлении начались полеты в Монастир (Тунис), Даламан (Турция). Наиболее востребованными были регулярные рейсы в Стамбул, Дубай, Тель-Авив. Самыми популярным направлениями внутри страны были Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург.

Общее количество направлений, выполняемых из Минвод, в 2018 году составило 34, количество авиакомпаний-партнеров - 29.

В минувшем году в аэропорту было выполнено 10 тыс. 89 взлетно-посадочных операции, что на 8,7% больше, чем годом ранее.

Международный аэропорт «Минеральные Воды» - крупнейший авиаузел Северо-Кавказского федерального округа. Входит в аэропортовый холдинг «Новапорт» Романа Троценко.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АЭРОПОРТ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 18%

ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино», входит в холдинг «Аэропорты регионов») в 2018 году обслужило более 1,14 млн пассажиров, что на 18% превышает показатель предыдущего года, говорится в пресс-релизе МАНН.

Так, пассажиропоток на внутрироссийских рейсах в прошлом году составил 838 тыс. человек (рост на 17%), в том числе пассажиропоток на внутренних регулярных рейсах, минуя Москву, увеличился на 30% и составил 42 тыс. человек.

Международные перевозки выросли на 22% на фоне активного восстановления выездного туризма, прежде всего, в Турцию, Таиланд, Вьетнам и частичного перераспределения на них пассажиропотока с российских курортов. Всего услугами международных линий в 2018 году воспользовалось более 302 тыс. человек.

Самыми востребованными маршрутами на внутренних направлениях стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь и Самара. Среди международных рейсов популярностью у пассажиров нижегородского аэропорта пользовались Анталья, Пхукет, Нячанг, Даламан, Дубай.

В прошлом году полеты из Нижнего Новгорода осуществлялись по 89 направлениям, из которых 31 - регулярные. В 2018 году нижегородский аэропорт сотрудничал с 65 авиаперевозчиком. Авиакомпании совершили в прошлом году 7,893 тыс. самолетовылетов из нижегородского аэропорта.

С января по декабрь служба наземного обслуживания аэропорта обработала 9,18 тыс. тонн багажа (рост на 17%), добавляет пресс-служба.

Международный аэропорт Нижний Новгород является основным запасным аэродромом московского авиаузла.

ПАО «МАНН» контролируется группой «Ренова», сформировавшей аэропортовый холдинг «Аэропорты регионов», в состав которого также входят аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург), международный аэропорт «Курумоч» (MOEX: MAKU) (Самара) и международный аэропорт «Платов» (Ростов-на-Дону). Кроме того, реализуются проекты строительства нового аэропорта «Гагарин» (Саратов), модернизации аэропортов Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя.

### ТАСС; 2019.01.17; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ПЛАТОВ В 2018 ГОДУ ВЫРОС ПОЧТИ НА 20% ЗА СЧЕТ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Пассажиропоток международного аэропорта Ростова-на-Дону Платов по итогам 2018 года увеличился на 19% по сравнению с 2017 годом и составил 3,2 млн рублей, сообщили журналистам в пресс-службе аэропорта. На увеличение пассажиропотока повлиял рост межрегиональных перевозок.

«Пассажиропоток аэропорта Платов составил 3 млн 236 тыс. человек. Это на 19% больше совокупного пассажиропотока аэропорта Платов и аэропорта Ростов-на-Дону в 2017 году. Однако главным итогом года можно назвать развитие межрегиональной авиасети», - сказали в пресс-службе.

На внутренних линиях аэропорт Платов обслужил более 2,4 млн пассажиров, рост также составил 19% к 2017 году. Наиболее популярными остаются рейсы в Москву и Санкт-Петербург. В пресс-службе напомнили, что из Ростова-на-Дону открылись также рейсы в Казань, Калугу, Минеральные Воды, Нижний Новгород, Челябинск, увеличилось количество рейсов в Махачкалу, Новосибирск, Самару, Сочи, Уфу.

«Именно межрегиональные рейсы продемонстрировали и наибольший рост трафика, «чемпионы» по этому показателю - Сочи, Екатеринбург и Казань. В целом количество пассажиров на внутренних регулярных рейсах минуя Москву выросло на 66%», - добавили в пресс-службе.

Кроме того, открылись новые международные рейсы в Аланью, Батуми, Болонью и Джербу. Трафик на международных линиях вырос на 20% и достиг 764 тыс. человек, уточнили в пресс-службе.

Старый ростовский аэропорт в черте города закрыли 7 декабря 2017 года одновременно с открытием аэропорта Платов, который расположен в 30 км от Ростова-на-Дону. Платов - первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР. Он был специально возведен к чемпионату мира по футболу и стал крупнейшим инфраструктурным проектом Ростовской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6009254>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА В АЭРОПОРТУ ГЕЛЕНДЖИКА СОСТАВЯТ 4 МЛРД РУБ

Инвестиции в строительство нового аэровокзального комплекса в аэропорту Геленджика составят 4 млрд рублей, сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края со ссылкой на старшего вице-президента банка ВТБ (MOEX: VTBR) (владеет 49,5% в ООО «Аэропорт «Геленджик») Юрия Молчанова.

«Уже определен необходимый объем инвестиций - порядка 4 млрд рублей. Новый терминал будет принимать до миллиона пассажиров в год. Надеемся, что в своем сегменте аэропорт Геленджика станет одним из лучших в Европе», - сказал Ю.Молчанов на встрече с губернатором региона Вениамином Кондратьевым в четверг.

Ю.Молчанов подчеркнул, что сейчас ведутся проектные работы, к строительству предполагается приступить в начале следующего года. Ввод в эксплуатацию нового терминала запланирован в конце 2021 года.

Губернатор на встрече отметил, что строительство аэровокзального комплекса на популярном курорте Черноморского побережья скажется на общем пассажиропотоке на курорты Кубани, привлечет иностранных туристов.

Ранее сообщалось, что площадь нового терминала составит порядка 9 тыс. кв. м. Пропускная способность - 890 пассажиров в час. В год аэровокзальный комплекс сможет принимать 635 тыс. человек.

В начале октября 2018 года компания выбрала проект аэровокзального комплекса. Победителем конкурса стало итальянское архитектурное бюро Fuksas. Особенностью комплекса станет возможность сокращения операционных зон вылета и прилета в зимний сезон. В летние месяцы, когда число рейсов увеличивается, аэропорт сможет расширять зоны пребывания пассажиров.

Аэропорт «Геленджик» располагается в районе Тонкого мыса на западном берегу Геленджикской бухты. Годовой пассажиропоток аэропорта - около 300 тыс. человек. В период весенне-летнего расписания полетов 2018 года рейсы в Геленджик выполняли 8 авиакомпаний по 9 направлениям.

ООО «Аэропорт «Геленджик», ранее входившее в «БазЭл Аэро», теперь принадлежит банку ВТБ и Таймуразу Боллоеву (основателю пивоваренной компании «Балтика»). Они владеют по 49,5% в уставном капитале ООО. Как сообщалось, сделка по приобретению была закрыта в апреле прошлого года.

Продавцом ООО «Аэропорт «Геленджик» выступило ООО «ВестЮн», которое в свою очередь приобрело аэропорт у «Базэл Аэро» (СП «Базового элемента» Олега Дерипаски, сингапурской Changi Airports International и Сбербанка (MOEX: SBER)) в феврале 2018 года. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», владельцами ООО «ВестЮн», зарегистрированного в 2002 году, являются два гражданина РФ, основной вид деятельности компании - вложение в ценные бумаги.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; «ЮТЭЙР» В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ НА 12%

Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) в 2019 году планирует увеличить перевозки на 12% относительно прошлого года, до 8,9 млн пассажиров, сообщила пресс-служба компании.

По итогам 2018 года «ЮТэйр» перевезла 7,96 млн человек, показав рост на 8,7%, но, как уточняется в сообщении, показатель учитывает «совместную эксплуатацию» - компания фрахтует несколько самолетов у «ИрАэро». Без их учета, согласно оперативным данным **Росавиаци**и, «ЮТэйр» перевезла в прошлом году 7,6 млн пассажиров, что на 4,8% больше, чем годом ранее.

Коэффициент занятости кресел авиакомпании, по ее данным, вырос в прошлом году на 4 процентных пункта, до 80%.

«В 2019 году Utair планирует увеличить пассажиропоток и загрузку рейсов за счет новых вместительных самолетов, расширения маршрутной сети и доступных цен», - говорится в сообщении со ссылкой на президента «ЮТэйр - Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

Он отметил, что с апреля 2019 года парк компании пополнят три новых самолета Boeing 737 МАX: в эконом-классе будет 177 кресел, в бизнес-классе - 8. Кроме того, в весенне-летнем сезоне «ЮТэйр» запустит 14 новых направлений между городами России, анонсировал П.Пермяков.

В парке «ЮТэйр» сейчас 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры - созданная структурами «Сургутнефтегаза» (MOEX: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АЭРОПОРТ САРАТОВА ГОТОВ ПРИНИМАТЬ И ОТПРАВЛЯТЬ САМОЛЕТЫ, АВИАКОМПАНИИ САМИ ОТМЕНЯЮТ И ЗАДЕРЖИВАЮТ РЕЙСЫ

Международный аэропорт «Саратов-Центральный» возобновил работу, нарушенную из-за сложных метеоусловий, сообщается на сайте авиапредприятия в четверг.

«С 6:00 мск аэропорт работает в штатном режиме и готов к приему и отправлению воздушных судов без ограничений», - отмечается в пресс-релизе.

В свою очередь пресс-секретарь аэропорта Елена Калашникова сообщила агентству «Интерфакс-Поволжье», что решение об отмене и задержке рейсов в нормальных погодных условиях принимают сами авиакомпании.

Ранее на он-лайн табло аэропорта появилась информация об отмене в четверг трех утренних рейсов из Саратова в Москву (Шереметьево) и о задержке рейса в Сургут.

Кроме того, отменены три утренних рейса в Саратов из Москвы (Шереметьево), еще один - также в Шереметьево - задержан.

Во вторник и среду работа саратовского аэропорта была парализована из-за сильного снегопада и тумана.

По данным Саратовского гидрометцентра, сильный ветер, снегопад и туман с ухудшением видимости до 500 м и менее могут сохраняться в городе еще несколько суток.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; «ЮВТ АЭРО» В 2019Г НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 15%

Авиакомпания «ЮВТ Аэро» (Татарстан) в 2019 году планирует увеличить объем перевозок пассажиров на 15% по сравнению с показателем 2018 года, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе предприятия.

В 2018 году авиакомпания перевезла 235,1 тыс. пассажиров.

«Новые направления в 2019 году: из Казани - Челябинск, Волгоград, Красноярск; из Челябинска - Ростов на Дону, Красноярск, Новый Уренгой, Нижневартовск, Самара, Сургут. С апреля месяца планируется Горно-Алтайск из Казани, в летний период откроются южные направления», - сообщили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что **Росавиаци**я включила 34 маршрута «ЮВТ Аэро» в перечень субсидируемых в текущем году. В основном рейсы софинансируются регионами - Татарстаном, Челябинской, Самарской, Нижегородской, Омской, Волгоградской областями, Пермским и Алтайским краями, Дагестаном.

В авиакомпании агентству уточнили, что в 2018 году субсидировались 27 рейсов авиакомпании, а их доля составила около 35% в общем объеме. В текущем году на субсидируемые рейсы придется около 50%.

«ЮВТ Аэро» выполняет регулярные и чартерные перевозки пассажиров по России, а также по ближнему зарубежью. Базовыми аэропортами являются «Бугульма» и «Казань». Флот авиакомпании состоит из самолетов Bombardier CRJ-200.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; «ПОБЕДА» ПОДТВЕРДИЛА ЗАКРЫТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ ИЗ «ПУЛКОВО» С АПРЕЛЯ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ) закрывает международные рейсы из петербургского аэропорта «Пулково» с 31 марта, сообщил журналистам представитель компании.

«С 31 марта международная программа полетов из Санкт-Петербурга остановится, продажи на рейсы летнего расписания не открывались», - заявили в «Победе».

«В зимнем расписании с 17 марта отменяется только рейс Санкт-Петербург-Лондон, на этом маршруте выкуплено минимальное количество билетов и отмена полетов не отразится на клиентах», - добавил представитель компании. Отмена программы полетов, по его словам, связана «с систематическими задержками рейсов в «Пулково» службами аэропорта».

Сейчас «Победа» летает из Санкт-Петербурга по шести международным направлениям: в Стамбул, Милан, Лондон, Пиза, Кёльн и Тбилиси.

В минувший вторник источник, близкий к «Победе», сообщал, что компания может закрыть зарубежные рейсы из «Пулково» с апреля из-за «неправомерной задержки вылетов сотрудниками служб аэропорта», которые вскрывают «надлежащим образом заблокированные и опломбированные кухонные отсеки в салоне самолетов». В четверг официальный представитель «Победы» уточнил: «По причине вскрытия службами аэропорта деактивированных отсеков в салоне нарушаются нормы летной годности воздушного судна, после этого требуется вызов сертифицированного технического персонала для устранения повреждений».

Он также добавил, что с 14 января в «Пулково» задержаны почти все международные рейсы на вылет и все внутренние рейсы, выполняемые «Победой» на самолетах, которые прибывают из зарубежных аэропортов. Всего задержано 17 рейсов, общее время задержки составило более 15 часов.

Между тем в «Пулково» не согласны с претензиями «Победы». Досмотр всех воздушных судов, выполняющих внутренние и международные рейсы, службой авиационной безопасности аэропорта регламентируется законодательством и осуществляется по требованиям безопасности, заявили «Интерфаксу» в пресс-службе ООО «ВВСС» (оператор аэропорта).

«Официальных уведомлений о несогласии с процедурой досмотра службами авиационной безопасности аэропорта «Пулково» оператор аэропорта от авиакомпании «Победа» не получал, - добавил собеседник агентства. Также, по его словам, с 14 января задержек на рейсах «Победы» по вине службы авиационной безопасности аэропорта не было, «что подтверждается отчетами о регулярности полетов».

### ТАСС; 2019.01.17; ЭКСПЕРТ: ТУРИСТЫ МОГУТ ПРОМЕНЯТЬ ПУЛКОВО НА АЭРОПОРТЫ ЕВРОПЫ ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ РЕЙСОВ «ПОБЕДЫ»

Отмена международных рейсов лоукостера «Победа» из аэропорта Санкт- Петербурга не должна отразится на организованном туризме, однако самостоятельные путешественники могут решить воспользоваться для вылета зарубежными аэропортами Эстонии и Финляндии. Такое мнение высказал ТАСС заместитель директора Северо-Западного регионального отделения Российского союза туриндустрии Павел Румянцев.

В четверг «Победа» распространила официальное сообщение, в котором сказано, что с 31 марта авиакомпания закроет международные рейсы из Санкт-Петербурга в связи с систематическими задержками рейсов сотрудниками пограничной службы.

«На организованном туризме это вряд ли скажется - очень мало туроператоров строят свои предложения на рейсах «Победы». Но «Победа» предлагала доступные билеты для, например, молодых путешественников - в силу географического положения Санкт-Петербурга многие из них смогут улететь дешево, например, из аэропорта Таллина или из Финляндии», - сказал Румянцев.

Цена полета

ТАСС также провел мониторинг цен на зарубежные рейсы из Санкт-Петербурга. Для примера был выбран полет в Милан, куда совершала рейсы «Победа».

По данным официального сайта авиакомпании «Победа», 24 февраля прямым рейсом в Милан из Петербурга можно улететь 3 022 рубля - это цена самого дешевого билета без дополнительного багажа на момент публикации материала. На другие даты компания предлагает более высокие цены.

При этом, по данным портала для поиска авиабилетов Azair.com, улететь в Милан из столицы Эстонии Таллина можно 28 февраля за 1,5 тыс. рублей самолетом лоукостера Ryanair. Предложения с аналогичными ценами есть также на март и другие даты.

Средняя стоимость билетов на автобус от Санкт- Петербурга до Таллина составляет от 500 до 1 тыс. рублей, однако на дорогу путешественнику из Северной столицы придется затратить больше времени - автобус из Петербурга в столицу Эстонии идет около пяти часов в случае, если на пограничном посту не будет пробок.

Из аэропорта финской Лаапенранты также осуществляют вылеты самолеты европейских авиакомпаний-лоукостеров с сопоставимыми ценами на билеты. Цена билета из Петербурга до этого финского города также составляет от 500 до 1 тыс. рублей, время в пути - около пяти часов.

Аргументы сторон

«Победа» приостановила полеты в связи с тем, что сотрудники пограничной службы ФСБ досматривали заранее опломбированные помещения самолетов перед вылетом, из-за чего были задержки рейсов. Источник в авиакомпании ранее сообщал ТАСС, что, по его мнению, такие задержки были неправомерны.

В пограничном управлении ФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области во вторник заявляли, что проверки воздушных судов проводятся на законных основаниях, а также напоминали о том, что неповиновение законному требованию военнослужащего ФСБ при охране им государственной границы наказывается в соответствии с КоАП штрафом или административным арестом на срок 15 суток.

Затем в ТАСС поступило еще одно заявление погрануправления, в котором отмечалось, что сотрудники ведомства намерены дать правовую оценку действиям членов экипажей «Победы», которые препятствовали пограничникам при проверке самолетов. «В настоящий момент управлением проводится правовая оценка действий экипажа воздушных судов, по результатам которой будет принято процессуальное решение», - говорится в сообщении погрануправления.

Также в ведомстве заявили, что имеют право досматривать любые самолеты «независимо от названия авиакомпании и государственной принадлежности». «Исключений по сокращению государственной функции в ходе проведения пограничного контроля транспортных средств заграничного следования действующим российским законодательством не предусмотрено и ранее не применялись», - отметили в погрануправлении.

Пулково предлагает рабочую группу

В компании «Воздушные ворота Северной столицы», которая управляет петербургским аэропортом Пулково, ТАСС сообщали, что направили предложение в авиакомпанию о создании совместной рабочей группы для урегулирования ситуации и поиска решения, которое устроит все стороны спора.

В компании при этом отмечали, что досмотр в соответствии с законодательством осуществляют представители МВД, **Росавиаци**и, пограничной и таможенной служб, а не сотрудники безопасности аэропорта. «С 14 января 2019 года задержек на рейсах авиакомпании «Победа» по вине службы авиационной безопасности аэропорта Пулково не было, что подтверждается отчетами о регулярности полетов», - подчеркнули в «Воздушных воротах Северной столицы»

В компании ТАСС сообщили, что пока не получали уведомлений о приостановке международных полетов «Победы» из Пулково. «Официальных уведомлений о несогласии с процедурой досмотра службами авиационной безопасности аэропорта Пулково оператор аэропорта от авиакомпании «Победа» не получал», - добавили в компании.

По последним опубликованным «Воздушными воротами Северной столицы» данным, в 2018 году «Победа» перевезла из Пулково более 1 млн пассажиров. В настоящее время среди международных направлений «Победы» из петербургского аэропорта - Стамбул, Милан, Лондон, Пиза, Кельн и Тбилиси.

<https://tass.ru/obschestvo/6012478>

### ТАСС; 2019.01.17; ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ НОВОСИБИРСКА В ГУАНЧЖОУ ОТКРОЕТСЯ В АПРЕЛЕ

Первый рейс из международного аэропорта Толмачево города Новосибирска в третий по величине город Китая - Гуанчжоу будет открыт первого апреля. Об этом в четверг ТАСС сообщили в пресс-службе аэропорта Толмачево.

«С 1 апреля данный рейс [Новосибирск-Гуанчжоу] будет выполняться, расписание есть на нашем онлайн-табло, значит направление согласовано», - сказал собеседник агентства.

Согласно данным онлайн-табло аэропорта Толмачево, рейс будет выполнять авиакомпания S7 дважды в неделю. Из Новосибирска рейс будет отправляется в 21:10 (17:10 мск) и прибывать в Гуанчжоу в 04:15 местного времени. Вылет рейса из Гуанчжоу запланирован на 05:15 местного времени с прибытием в Новосибирск в 10:50 (06:50 мск). Продолжительность полета составит более 6 часов. Комментарием авиакомпании о том, когда начнется продажа билетов на данное направление, ТАСС пока не располагает.

Гуанчжоу является крупнейшим туристическим, промышленным, финансовым и транспортным центром Китая, где проживает более 14 млн человек. Город известен своей развитой легкой промышленностью, а также большим количеством оптовых рынков и крупнейшим в Южном Китае портом.

<https://tass.ru/sibir-news/6009658>

### ТАСС; 2019.01.17; ЭКИПАЖИ САНАВИАЦИИ МОСКВЫ СПАСЛИ БОЛЕЕ 500 ЧЕЛОВЕК В 2018 ГОДУ

Экипажи санитарных вертолетов Московского авиационного центра (МАЦ) госпитализировали более 500 человек в 2018 году. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе столичного департамента по делам гражданской обороны, ЧС и пожарной безопасности.

«За 2018 год экипажами санитарных вертолетов Московского авиационного центра было эвакуировано с мест ДТП и других ЧС и доставлено в лечебные организации столицы 526 человек. С начала 2019 года - более 10», - сказал собеседник агентства.

По его словам, сейчас продолжается усиленная работа по подготовке экипажей санитарных вертолетов. До конца января дежурные силы МАЦ пополнятся двумя пилотами, переучившимися с пожарного вертолета Ка-32 на санитарный ВК-117. Пройдя специальную программу подготовки, они приобрели навыки техники пилотирования и навигации в условиях плотной городской застройки и организации взаимодействия с медицинской бригадой.

«Это позволяет им сосредоточиться на подборе ближайших площадок к месту ДТП, либо другой чрезвычайной ситуации, а самое главное - на выполнении своей основной задачи по оперативной эвакуации пострадавших в лечебные учреждения Москвы. В течение 7-20 минут экипажи санитарных вертолетов МАЦ доставляют пациентов в профильные клиники, укладываясь в «золотой час», что повышает шансы на спасение и полное выздоровление», - пояснили в департаменте. В феврале в летный отряд центра придут еще четырех пилота.

<https://tass.ru/moskva/6010072>

### ТАСС; 2019.01.17; В КАРЕЛИИ ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ АВИАТУРИЗМ

Авиатуры для туристов на самолетах малой авиации планируют начать организовывать в Карелии с весны 2019 года, сообщил в четверг ТАСС представитель аэропорта «Петрозаводск» Андрей Медведев.

«Речь идет о запуске авиатура в апреле-мае. Это будут самолеты малой авиации на 10-20 человек. Мы как аэропорт предоставим посадочные и взлетно-посадочные площадки в городах Сортавала, Костомукша, Пудож и Петрозаводск», - сказал Медведев.

По его словам, как ожидается, частные самолеты из Санкт-Петербурга и Москвы будут осуществлять полеты по Карелии и знакомиться с достопримечательностями республики. Предварительно разработан авиатур «Песочные часы Карелии», включающий ознакомительные и ночные полеты, экскурсию на острова Кижи и Валаам, экскурсия в горный парк «Рускеала», но с учетом пожеланий туристов его программа может быть изменена.

«Такого у нас в республике пока не было. Выводы о спросе можно будет сделать после запуска авиапрограмм для туристов», - отметил Медведев.

Он добавил, что в октябре 2018 в Карелии открылась международная воздушная линия для малой пассажирской и бизнес авиации. Это дало возможность производить полеты между аэропортом Петрозаводска и городами Финляндии.

В Карелии, по данным региональных властей, расположено более 4 тыс. уникальных памятников культуры и природы, известных исторических мест. Путешественников готовы принять более 370 отелей, гостиниц, хостелов и баз отдыха, которые могут единовременно разместить до 12,6 тыс. гостей. По итогам 2017 года регион посетили 780 тыс. организованных туристов.

<https://tass.ru/obschestvo/6010057>

### ТАСС; 2019.01.17; BLOOMBERG ВКЛЮЧИЛ ШЕРЕМЕТЬЕВО В ТОП-10 САМЫХ ЗАГРУЖЕННЫХ АЭРОПОРТОВ ЕВРОПЫ

Пассажиропоток московского аэропорта Шереметьево по итогам 2018 года составил 45,84 млн человек, что позволило воздушной гавани войти в десятку самых загруженных европейских хабов. Об этом свидетельствуют распространенные в четверг данные агентства Bloomberg.

По его информации, возглавил рейтинг лондонский Хитроу, который в 2018 году обслужил 80,1 млн человек. На второй строчке разместился парижский аэропорт Руасси - Шарль де Голль (72,2 млн), третье место - у амстердамского Схипхола (71 млн). Отмечается, что Шереметьево вытеснил с 10-й позиции римский Фьюмичино (международный аэропорт им. Леонардо да Винчи).

По мнению агентства, новый аэропорт Стамбула может стать главным конкурентом Хитроу. Турецкая воздушная гавань, в которой к 2020 году планируют открыть шесть взлетно-посадочных полос, сможет обслуживать не менее 90 млн пассажиров в год. В то же время открытие третьей взлетно-посадочной полосы в Хитроу произойдет не раньше, чем в 2025 году.

Международный аэропорт Шереметьево - крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, взлетно-посадочных операций, площади аэровокзального комплекса и мощности карго-комплекса. Маршрутная сеть Шереметьево составляет свыше 220 направлений.

<https://tass.ru/ekonomika/6009644>

### ТАСС; 2019.01.17; «РОССИЯ» ОБНОВЛЯЕТ МЕНЮ БОРТОВОГО ПИТАНИЯ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЕЙСАХ

Авиакомпания «Россия» полностью обновляет линейку блюд для классов Бизнес и Эконом на дальневосточных рейсах. В новом меню учитываются вкусы и предпочтения дальневосточных пассажиров, а продукты используются преимущественно местные. В приготовлении блюд особое внимание уделялось сочетаемости ингредиентов и новым вкусовым впечатлениям. Предложенные блюда ориентированы на современный тренд здорового питания. Акцент был сделан на экологически чистые дальневосточные продукты: лосось, нерку, креветки, кальмара, краба, осьминога, угря.

1 января изменился ассортимент на рейсах из Южно-Сахалинска. Пассажирам класса Бизнес предложены совершенно новые эксклюзивные блюда, не используемые ни в одном меню на рейсах авиакомпаний, вылетающих из Южно-Сахалинска: крудите с сырным соусом, севиче из краба и авокадо, тажин из курицы с медовыми грушами, креветка, запечённая с крабом, говядина в соусе Якитори.

В начале января авиакомпанией «Россия» на рейсах из Магадана также было введено обновленное меню. Расширен ассортимент горячего питания для класса Бизнес – в него вошли гратен из картофеля, форель гриль, семга паровая, мясные, рыбные и овощные блюда на гриле, новые виды муссовых и желейных пирожных. В качестве горячего блюда пассажирам экономического класса предложено новое блюдо – куриная грудка по-тайски.

С 16 января 2019 года на рейсах из Хабаровска пассажиры класса Бизнес смогут оценить балык кеты холодного копчения, рыбу палтус холодного копчения, икру кеты слабосолёную, семгу в соусе терияки. В состав горячих блюд пассажиров экономического класса войдет курица по-сычуаньски, аджапсандал с говядиной и кета под маринадом.

На рейсах из Владивостока питание обновится 21 января 2019 года. В состав закуски для пассажиров класса Бизнес теперь войдут палтус, нерка, осьминог копченый, кальмар отварной, креветка жареная; в числе горячих блюд будет предложена нерка в устричном соусе, а в качестве гарнира к мясу можно будет попробовать жареный папоротник с овощами. Для пассажиров класса Эконом в горячее блюдо добавлена нотка пикантности в виде софрито (итальянская пассеровка), также пассажиры смогут оценить кету пикантную, приготовленную по особому рецепту.

Рыбная отрасль Дальнего Востока традиционно славится качеством и вкусовыми особенностями продукции. Во всех блюдах нового меню выдержана тонко взвешенная сочетаемость ингредиентов. В закусках, основных блюдах и десертах используются исключительно высококачественные натуральные продукты, которые раскрывают удивительные вкусовые вариации нового меню. Бортовое меню «России» является важнейшей составляющей сервиса, которую авиакомпания планирует и дальше всесторонне развивать, соединяя богатый кулинарный опыт поваров, эксклюзивные рецепты и рекомендации клиентов.

Обновление питания проводится в рамках программы авиакомпании «Россия» по улучшению сервиса, предоставляемого на борту пассажирам. Лайнеры авиакомпании оснащены мобильными стриминговыми серверами SIFES, которые позволяют пассажирам подключать личные гаджеты к внутренней сети Wi-Fi, где они могут найти развлекательный контент. Юным пассажирам авиакомпании «Россия» на борту начали выдавать новые дорожные наборы, которые включают наклейки с возможностью дополненной реальности. Для удобства пассажиров класса Бизнес были введены дорожные наборы.

Фотографии блюд нового меню вы сможете найти по ссылке.

Об Авиакомпания «Россия»

Авиакомпания «Россия» входит в Группу «Аэрофлот». Совокупная маршрутная сеть авиакомпании насчитывает около 100 направлений. В 2017 году «Россия» перевезла более 11 млн пассажиров, закрепив за собой место в тройке лидеров по данному показателю в гражданской авиации РФ. Авиакомпания является любимым перевозчиком петербуржцев и крупнейшим перевозчиком аэропорта «Пулково». Начиная с 2016 года реализует программу обновления флота и салонов воздушных судов. На внутренних и международных линиях эксплуатируются самолеты Boeing 747, Boeing 777, Boeing 737NG, Airbus A320 и Airbus А319, а всем воздушным судам присваиваются имена российских городов. Специальными проектами, направленными на поддержку уникальной природы Дальнего Востока, являются ливреи воздушных судов «Тигролет» и «Леолет». Специальным проектом, направленным на поддержку отечественного спорта, стал самолет, получивший народное название «Спортолет». С 2014 года авиакомпания является официальным перевозчиком футбольного клуба «Зенит».

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6012034>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.17; АВИАПРОИЗВОДИТЕЛЬ «ИЛЬЮШИН» ПОТРАТИТ ПОЧТИ 130 МЛН РУБЛЕЙ НА БОРЬБУ С УТЕЧКАМИ ИНФОРМАЦИИ

Компания «Ильюшин» планирует внедрить систему защиты от утечек конфиденциальной информации, позволяющую следить за перепиской и разговорами сотрудников, следует из материалов на сайте госзакупок.

ПАО «Ил» разместило на официальном портале соответствующий конкурс с начальной стоимостью 128 млн рублей.

В техническом задании указано, что данная система должна «обеспечивать перехват исходящих и входящих сообщений и файлов, переданных пользователями» по электронной почте любых почтовых клиентов или браузеров, в месенджерах ICQ, QIP, Mail.ru Agent, Whatsapp, Yahoo, Jabber, Viber, Telegram и др, а также в чатах соцсетей Facebook, Одноклассники, LinkedIn, ВКонтакте и др. Кроме того, система должна перехватывать все сеансы текстовой, голосовой и видеосвязи в Skype.

Также система должна «обеспечить видеозапись событий на мониторах, запись действий сотрудников посредством интернет-камер и запись разговоров сотрудников как внутри офиса, так и за его пределами с использованием микрофонов контролируемых компьютеров».

Отмечается, что модуль принятия решений «должен выносить единый вердикт (инцидент/не инцидент) для каждого перехваченного объекта». При этом он должен «архивировать все перехваченные объекты, а не только те, по которым зафиксированы инциденты».

«Модуль должен предоставлять возможность формирования и отображения «Карточки пользователя», включающей в себя: общую информацию по выбранному пользователю, используемые им учетные записи из Active Directory, его контактные данные (e-mail адреса, учетные записи Skype, ICQ, MSN и других IM-клиентов), а также информацию по связям текущего пользователя за указанный период времени», - говорится в техзадании.

В тексте документа сообщается, что общее количество рабочих мест, подлежащих мониторингу 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году, составит 25 тысяч. Это 5 тыс. сотрудников центрального офиса «Ильюшина» в Москве, 7 тыс. работников «Воронежского акционерного самолетостроительного общества» (ВАСО), 8 тыс. работников ульяновского завода «Авиастар-СП», а также сотрудники всех филиалов и авиаремонтных заводов ПАО «Ил».

По данным компании, назначение этой системы - «контроль за несанкционированным распространением конфиденциальной информации».

Согласно документации, данная система должна решать задачи по предотвращению утечки информации, разоблачению мошеннических схем и саботажа, выявлению нелояльных работников, сговоров, коррупции, а также «выявлению связей между работниками и внешним миром для проведения расследований аномального поведения работника или его нетипичных контактов».

### РБК; 2019.01.17; ТУРЕЦКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЗАПЛАТИТ МИЛЛИОНЫ ЗА НЕЗАКОННЫЕ ПОЛЕТЫ В ТЮМЕНЬ

Иностранная авиакомпания «Атласжет Хаваджылык», зарегистрированная в Турции, оштрафована на несколько миллионов рублей за нарушение госграницы.

Как сообщает пресс-служба пограничного управления ФСБ по Курганской и Тюменской областям, ведомство в прошлом году 14 раз привлекало авиаперевозчика к административной ответственности за нарушение режима госграницы.

Так, самолеты авиакомпании летали в тюменский аэропорт «Рощино» с июня по сентябрь. При этом члены экипажа воздушных судов являлись гражданами Египта, но визы для въезда в РФ у них отсутствовали. «Юридическое лицо, направляя

экипаж воздушных судов за границу, не приняло мер по предотвращению

ими правонарушений. Общая сумма назначенных штрафов составила 5,4 млн рублей», сообщает пресс-служба ведомства.

Тюменский областной суд признал все постановления о привлечении перевозчика к ответственности законными и обоснованными.

<https://t.rbc.ru/tyumen/17/01/2019/5c4026689a7947bef2846d49>

### ТАСС; 2019.01.17; СК ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ РЕЙСА ЕКАТЕРИНБУРГ - МОСКВА В АЭРОПОРТ ВЫЛЕТА

Следователи Уральского следственного управления на транспорте СК РФ проводят проверку в связи с возвращением самолета авиакомпании Nordwind Airlines с 137 пассажирами на борту, летевшего из Екатеринбурга в Москву, в аэропорт вылета. Об этом сообщается в четверг на сайте ведомства.

Утром в четверг летевший в Москву самолет Boeing-737 вернулся в аэропорт Кольцово вскоре после взлета из-за подозрения на разгерметизацию салона. Борт приземлился в Екатеринбурге в 05:55 по местному времени (03:55 мск). Пострадавших в результате инцидента нет.

«В настоящее время следственными органами следственного управления по данному факту организована доследственная проверка, в ходе которой будут установлены все обстоятельства и причины произошедшего. По результатам проверки будет принято процессуальное решение», - говорится в сообщении.

Собственную проверку также проводит Свердловская транспортная прокуратура. По данным надзорного ведомства, среди пассажиров было трое детей и девять членов экипажа. В настоящее время рейс отменен.

<https://tass.ru/obschestvo/6009970>