



## Ежедневный мониторинг СМИ

20 ФЕВРАЛЯ 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.02.19; ЭКСПЕРТЫ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ НАЗВАЛИ «УЗКИЕ МЕСТА» В ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Наибольшую пользу для развития экономики России принесет строительство ВСМ Москва – Казань стоимостью 622 млрд руб., решили в Аналитическом центре при правительстве. Минфин против проекта, опасаясь падения спроса на перевозки. Первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов на совещании 31 января поручил Минэкономразвития и Минтранс совместно с Аналитическим центром при правительстве определить «узкие места» транспортной инфраструктуры в России, сдерживающие экономический рост. Это следует из протокола по итогам совещания о реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, бюджет которого составит более 6 трлн руб. У РБК есть копия протокола.

Под «узким местом», как правило, предполагается такой участок транспортной инфраструктуры, где его пропускная способность ограничена в силу ряда факторов – технических или технологических, а интенсивность его использования близка к максимальному значению или превышает его.

Аналитический центр (АЦ) при правительстве провел оценку эффективности проектов, вошедших в этот комплексный план (включает 690 объектов транспортной инфраструктуры), и направил в Минэкономразвития перечень инфраструктурных «узких мест». У РБК есть копия соответствующего письма от первого заместителя руководителя АЦ Глеба Покатовича. «Да, Аналитический центр направлял свои предложения», – подтвердил РБК представитель центра. Он пояснил, что в перечень эксперты центра включили объекты, которые имеют наибольший индекс социально-экономической эффективности, и, соответственно, направлены на ликвидацию «узких мест» и снятие инфраструктурных ограничений.

При оценке проектов АЦ учитывал показатели пропускной способности – прирост портовых мощностей, увеличение провозной способности, величину прироста грузопотока или пассажиропотока, говорится в письме Покатовича.

Исходя из перечня, направленного в Минэкономразвития, самый высокий индекс экономического эффекта для государства у проектов скоростной автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань (2,68) и у высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань (2,61). Стоимость этих проектов составляет 539,6 млрд и 621,8 млрд руб. соответственно, или 1,161 трлн руб. на оба проекта. Согласно письму Покатовича, около половины этой суммы (523 млрд руб.) планируется выделить из бюджета.

В интервью РБК 12 февраля вице-премьер **Максим Акимов**, который курирует транспортную отрасль, говорил, что поддерживает строительство ВСМ Москва – Казань, которая «при среднеоптимистичных предпосылках» окупаема даже с точки зрения капитальных вложений. «В операционной модели проект точно безубыточен и не будет требовать субсидий. Все эксперты подтвердили, что модель летающая», – подчеркнул он. А при одновременном строительстве автодороги на том же направлении «задвигания, возможно, никакого нет», пояснил вице-премьер: «Потому что трасса примет по большей

части транзитный грузопоток». По его словам, в отношении автодороги «идет дискуссия» с Минфином.

Однако Минфин последовательно выступает против ВСМ Москва – Казань. В ведомстве считают, что заложенный в финансовой модели проекта средний пассажиропоток сильно завышен, и видят риски для бюджета, связанные с падением спроса на перевозки. Минфин предлагает перебросить 200 млрд руб., предусмотренные комплексным планом на ВСМ, на развитие авиации и Северного морского пути, говорил ранее РБК представитель ведомства.

Аналитический центр указал, что значительно ниже показатель экономического эффекта (0,41) у проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссибирской магистрали с развитием пропускных способностей. Это самый дорогой проект перечня (673,3 млрд руб.), который предполагается реализовывать только на внебюджетные средства. Наименее эффективные проекты из перечня АЦ – проект по комплексному развитию Новороссийского транспортного узла (0,091) и реконструкция аэропортового комплекса «Кадала» в Чите (0,098).

Представитель **Минтранса** сообщил РБК, что ведомство готовило предложения по «узким местам» совместно с аналитиками правительства. Представитель АЦ подчеркнул, что с центром не согласовывали итоговый перечень объектов инфраструктуры: «Мы его не видели». Пресс-служба Минэкономразвития не ответила на запрос РБК о проведенной АЦ оценке.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6cb0769a7947a5a7cff518>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; ПРЕЗИДИУМ ГОССОВЕТА РФ ОБСУДИТ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ ВОЛГО-КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНА**

Развитие инфраструктуры Каспийского региона станет темой заседания президиума Госсовета, сообщает сайт Кремля.

«Помощник президента, секретарь государственного совета Игорь **Левитин** провел третье заседание рабочей группы по подготовке президиума Государственного совета по вопросу «Развитие транспортной и энергетической инфраструктуры – основа экономического роста субъектов Каспийского региона», – говорится в сообщении, опубликованном на сайте Кремля.

В ходе заседания были затронуты вопросы развития транспортного коридора «Север-Юг» и формирования конкурентоспособного по стоимости и временным затратам маршрута транзита грузов из России благодаря использованию выгодного геостратегического положения, промышленного, аграрного и туристического потенциала субъектов, входящих в Волго-Каспийский регион.

«Участники заседания отметили необходимость создания комплексных планов решения имеющихся в настоящее время вопросов, которые препятствуют развитию экономического потенциала субъектов Российской Федерации, расположенных в регионе Волго-Каспийского бассейна», – говорится в сообщении.

В заседании приняли участие временно исполняющий обязанности губернатора Астраханской области Сергей Морозов, министр по делам Северного Кавказа Сергей Чеботарев, замминистра транспорта – руководитель «Росморречфлота» Юрий **Цветков**, а также представители федеральных органов исполнительной власти, всероссийских общественных организаций и экспертного сообщества.

В апреле 2018 года И.**Левитин** заявил, что на фоне активного роста мировой морской торговли в настоящее время экономический потенциал субъекта Каспийского региона развивается недостаточными темпами. «Объем грузоперевозок через российские порты в этом бассейне (Каспийском), к сожалению, снижается», – сказал И.**Левитин** на заседании рабочей группы президиума Госсовета по вопросу «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры – основа экономического роста субъектов РФ Волго-Каспийского

бассейна». По его словам, по наиболее перспективным видам перевозки не сформирован конкурентоспособный по стоимости, времени, безопасности маршрут транспортировки транзитных грузов по Каспийскому морю.

### **РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.19; ЭФФЕКТ ОТ ПРОЕКТОВ**

В: Эксперты аналитического центра при правительстве назвали инфраструктурные проекты, которые принесут российской экономике наибольшую пользу. Так называемые узкие места в транспортной инфраструктуре на совещании 8 февраля определили Минэкономразвития, **Минтранс** и аналитический центр при кабмине. Такое поручение дал первый вице-премьер министр финансов Антон Силуанов. Самый высокий индекс экономического эффекта для государства у проектов скоростной автодороги Москва Нижний Новгород Казань, а также у железнодорожной магистрали Москва Казань. Стоимость этих проектов более 1 триллиона 100 миллиардов рублей, половина суммы будет выделена из бюджета. При оценке эксперты учитывали показатели пропускной способности. Ранее строительство ВСМ Москва Казань поддержал вице-премьер **Максим Акимов**, по его словам, проект безубыточен и не потребует субсидий. А вот в Минфине с такой оценкой не согласны, в ведомстве считают: заложенный в финансовые модели проекта средний пассажиропоток сильно завышен. В ведомстве видят риски для бюджета, связанные с падением спроса на перевозки. Тем временем оценка инфраструктурного плана на 6 триллионов вызвала спор в правительстве. Чиновники и эксперты кабмина пока не могут договориться об окончательной методике оценки этих проектов.

**ПАВЕЛ ЧИСТЯКОВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ЦЕНТРА ЭКОНОМИКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ:** Идет разговор о том, чтобы учитывать большее количество эффектов и двигать методику в сторону упрощения тех формул, которые там есть. В первую очередь, оценки инвестиционных эффектов, для которых сейчас требуется достаточно много исходных данных и есть сомнения в том, что многие проекты, многие инициаторы проектов, особенно тех, которые находятся на начальных стадиях, могут собрать все необходимые источники.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; МИНТРАНС РФ СООБЩИЛ О РЕГИСТРАЦИИ ПРИКАЗА, РАЗРЕШАЮЩЕГО ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ ТАЛОНЫ**

Приказ **Минтранса** РФ, позволяющий использовать авиапассажирам электронные посадочные талоны вместо бумажных, зарегистрирован Минюстом, сообщило транспортное ведомство во вторник.

«Теперь при самостоятельной онлайн-регистрации на рейс пассажиру будет предоставляться электронный посадочный талон, по которому можно будет пройти в стерильную зону аэропорта. Такой талон может быть использован в аэропорту при наличии информационной системы, включающей в себя электронную базу данных досмотра, и устройства, сканирующего штриховой код», – говорится в сообщении **Минтранса**.

Как отмечается, перевозчик будет обязан сообщать пассажирам о возможности использования электронного талона. Опция самостоятельной печати или получения бумажного талона в аэропорту сохранится.

Подготовка приказа шла несколько лет, об отправке документа на госрегистрацию **Минтранс** сообщал в сентябре 2017 года. Как указывалось ранее, по новым правилам посадочный талон может быть оформлен авиаперевозчиком в виде штрих-кода, направляемого на любой электронный носитель (смартфон, планшет), указываемый пассажиром при бронировании билета. При прохождении досмотра службой авиационной безопасности проверка посадочных талонов «может быть проведена путем их сканирования с экрана электронного носителя, предъявляемого пассажиром». Пассажир также может распечатать посадочный талон в виде штрих-кода.

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razreshil-aviapassazhiram-ispolzovat-elektronnyy-posadochnyy-talon.html>

<https://rg.ru/2019/02/19/mintrans-utochnil-poriadok-dejstviia-elektronnogo-posadochnogo.html>

<https://ria.ru/20190219/1551074960.html>

<https://ria.ru/20190219/1551074803.html>

<https://ria.ru/20190219/1551065856.html>

<https://iz.ru/847471/2019-02-19/sheremetevo-gotovo-puskat-passazhirov-v-samolet-po-smartfonu>

<https://www.kommersant.ru/doc/3889314>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6bd4cf9a7947620167c4a8>

<https://tass.ru/ekonomika/6132832>

<https://www.mskagency.ru/materials/2864961>

<https://russian.rt.com/russia/news/603818-rossiya-samolet-talon>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/mintrans-razreshil-aviapassazhiram-polzovatsja-elektronnymi-posadochnymi-talonami>

ТВ:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3118251>

<https://nts-tv.com/news/v-samolety-nachnut-puskat-po-gadzhetam-13360>

<https://www.m24.ru/news/transport/19022019/66312>

### **1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.02.19; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИИ РАЗРЕШИЛО ИСПОЛЬЗОВАТЬ В ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АЭРОПОРТАХ СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ ТАЛОНОВ**

**ВЕДУЩАЯ:** Министерство транспорта России разрешило использовать в отечественных аэропортах систему электронных посадочных талонов. Вот так они выглядят. Вот это у вас должно быть на экране вашего мобильного. Теперь, при самостоятельной онлайн-регистрации на рейс, пассажир сможет пройти в стерильную зону без распечатанного документа. Достаточно вот этой цифровой версии на мобильном устройстве – смартфоне или планшете.

Как и прежде, у пассажиров остается возможность самостоятельной печати или получения талона, оформленного на бумажном носителе. В столичных аэропортах Шереметьево, Домодедово и Внуково уже заявили, что готовы обеспечивать и обслуживать пассажиров по электронным посадочным документам. Приказ **Министерства транспорта** зарегистрирован Минюстом и вступит в силу 24 февраля.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; МИНТРАНС РФ ПОТРЕБОВАЛ ПРОВЕРИТЬ ЗАКОННОСТЬ НОВЫХ ПРАВИЛ ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА»**

**Минтранс** РФ потребовал проверить законность новых правил провоза ручной клади авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»).

«В связи с массовым поступлением жалоб граждан и публикациями в СМИ **Минтрансом** России направлен запрос в **Ространснадзор** о проведении проверки в отношении ООО «Авиакомпания «Победа» в части нарушения законодательства при утверждении правил провоза ручной клади», – говорится в сообщении регулятора.

Новые правила провоза ручной клади «Победы» вступили в силу 18 февраля. Пассажиру предлагается выбрать один из двух вариантов перевозки. Первый – без ограничений веса и типа провозимых предметов, но в пределах габаритов ручной клади 36x30x27 см. Эти правила действовали и до 18 февраля, их перевозчик установил в соответствии с рекомендациями Boeing. При выборе второго способа предлагается только одно место ручной клади весом не более 10 кг с габаритами 36x30x4 см, а также вещи, находящиеся

при пассажире по перечню, определенному Федеральными авиационными правилами. Этот вариант «Победа» добавила после того как проиграла **Минтранс** в судебном споре о нормах бесплатной ручной клади.

«Мы буквально в точности до запятой исполнили требования федеральных авиационных правил согласно решению Верховного суда. Но я знаю, что наши клиенты были абсолютно довольны прежними правилами, именно поэтому прошу их не беспокоиться о нововведениях: в их интересах мы сохраняем действующую и привычную клиентам редакцию – без ограничений по весу, количеству мест и внешнему виду перевозимых предметов», – заявлял ранее в феврале гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

«**Минтранс** России обращает внимание, что подобное понуждение пассажира к выбору противоречит федеральным авиационным правилам «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», – говорится в сообщении министерства во вторник.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6135708>

<https://ria.ru/20190219/1551094511.html>

<https://rns.online/transport/Mintrans-poprosil-Rostransnadzor-proverit-Pobedu-iz-za-novih-pravil-provoza-ruchnoi-kladi-2019-02-19/>

[https://lprime.ru/state\\_regulation/20190219/829734917.html](https://lprime.ru/state_regulation/20190219/829734917.html)

<https://www.kommersant.ru/doc/3889555>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/02/19/794568-pobedi>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6c344d9a7947865d226d09>

ТВ:

<https://ren.tv/novosti/2019-02-19/rostransnadzor-proverit-pravila-provoza-ruchnoy-kladi-v-pobede>

<https://www.ntv.ru/novosti/2157281>

<https://360tv.ru/news/transport/mintrans-potreboval-proverit-zakonnost-novyh-pravil-provoza-ruchnoj-kladi-na-rejsah-pobedy>

### **ТАСС; 2019.02.19; РОСАВИАЦИЯ МОЖЕТ РАЗРЕШИТЬ РЕГИСТРИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ НА ПОРТАЛЕ ГОСУСЛУГ; ВЕДОМСТВО РАЗРАБОТАЛО ПРОЕКТ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО РЕГЛАМЕНТА**

**Росавиация** готова разрешить регистрировать самолеты через портал госуслуг. Это предполагает разработанный ведомством проект регламента государственной регистрации гражданских воздушных судов, размещенный на официальном портале проектов нормативных правовых актов.

Как отмечается в пояснительной записке проекта, в настоящее время регистрацию гражданских судов ведет Управление инспекции по безопасности полетов **Росавиации**. Проект нового регламента предполагает, что зарегистрировать самолет, а также вносить все необходимые изменения в реестр гражданских воздушных судов можно будет в территориальных органах **Росавиации** или через портал госуслуг. При этом на сверхлегкие самолеты массой менее 115 кг и беспилотники массой до 30 кг данное регулирование предлагается не распространять.

Как отмечают разработчики документа, на внедрение такой системы потребуется дополнительное финансирование, чтобы модернизировать программное обеспечение федеральной госсистемы "Реестр эксплуатантов и воздушных судов".

На конец 2018 года в государственном реестре гражданских воздушных судов РФ было зарегистрировано 8,8 тыс. самолетов, вертолетов, дельталетов и аэростатов.

<https://tass.ru/ekonomika/6133784>



На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-predlozhila-registrirovat-samoleti-cherez-portal-gosuslug-2019-02-19/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6bf4fc9a79476ead14a32b>

### **ТАСС; 2019.02.19; ШЕСТЬ РАЗРАБОТЧИКОВ ГОТОВЫ НАЧАТЬ ТЕСТЫ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ**

Начать опытную эксплуатацию высокоавтоматизированных автомобилей в России в 2019 году планируют шесть организаций. Об этом сообщила пресс-служба рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет».

«ПАО «КамАЗ», ООО «КБ Аврора», АО «Научно-конструкторское бюро вычислительных систем» (НКБ ВС), университет Иннополис, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) протестируют 12 прототипов. При этом «Яндекс» планирует в следующем году начать эксплуатацию уже 100 автоматизированных автомобилей», – говорится в сообщении.

Как отмечают в НТИ «Автонет», компания «КамАЗ» разработала автоматизированные грузовые автомобили (их тестирование будет проходить в Набережных Челнах), ООО «КБ Аврора» – беспилотную сельскохозяйственную технику и автобусы, «Яндекс» – автоматизированные легковые автомобили (будущее такси), а университет Иннополис, АО НКБ ВС и МАДИ представят виды беспилотного транспорта, способного передвигаться по зимним и сложнопроходимым дорогам.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в ноябре 2018 года подписал постановление о проведении эксперимента по использованию на дорогах общего пользования Москвы и Татарстана беспилотных автомобилей. Итоги эксперимента по опытной эксплуатации беспилотных автомобилей планируется подвести в 2021 году, говорил вице-премьер РФ **Максим Акимов** в интервью телеканалу «Россия-24» на инвестиционном форуме в Сочи.

«В будущем в тестировании беспилотников сможет принять участие большее количество компаний, так как ряд региональных организаций, занимающихся разработками автоматизированного транспорта, в 2019 году не участвует в эксперименте из-за территориальной удаленности от «пилотных» дорог», – указали в пресс-службе НТИ «Автонет». По ее данным, в России сейчас насчитывается 20 компаний, которые занимаются разработками систем управления беспилотников.

<https://tass.ru/ekonomika/6132727>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО, ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.02.19; ВЫШЛИ ИЗ БУХТЫ; КУБАНЬ И РОСТОВ БОРЮТСЯ ЗА СТАТУС ГЛАВНОГО АГРОЭКСПОРТНОГО РЕГИОНА РОССИИ**

Согласно стратегии развития АПК, Россия к 2024 году должна удвоить объем аграрного экспорта и довести его до 45 миллиардов долларов. Сегодня есть три ключевые портовые точки, которые со временем могут стать главными продовольственными хабами: Балтика, Дальний Восток и южные моря (Азовское и Черное). Самым перспективным, с учетом объемов, логистики и рынков сбыта является последний. Поэтому, как говорят эксперты, сейчас Кубань и Ростовская область вступают в негласную борьбу, кто создаст более благоприятные возможности для инвесторов и займет доминирующую позицию на рынке портовых услуг.

Об исключительной важности портовых проектов шла речь и на российском инвестиционном форуме «Сочи-2019». Экспозиция Ростовской области была выстроена из морских контейнеров. Несмотря на слоган «Тихая гавань для инвесторов», многие увидели в этом как раз желание региона закрепить за собой статус главного агроэкспортного региона страны.

Донской губернатор Василий Голубев на форуме подписал два соглашения, которые касаются портовой сферы. Так, агрохолдинг «Степь» будет строить в Азове зерновой терминал мощностью перевалки более двух миллионов тонн. По словам председателя совета директоров компании Андрея Недужко, создание собственного терминала позволит экспортировать не только традиционные зерновые (пшеницу и ячмень), но и нишевые культуры (нут, сафлор или лен). Это обойдется компании более чем в миллиард рублей, зато позволит создать вертикально интегрированную цепочку от поля до борта судна и в итоге окупит себя многократно. А в морском порту Таганрог планируют построить универсальный портовый комплекс по перевалке зерновых и генеральных грузов. Он увеличит грузооборот таганрогского порта на 270 – 300 тысяч тонн в год. Стоит проект без малого 700 миллионов рублей.

- Ставки перевалки сельхозпродукции и продовольствия в Ростовской области заметно ниже, чем в других портах юга России, это наше конкурентное преимущество, которое следует усиливать. Чем более развитой и конкурентной будет портовая инфраструктура, тем выгоднее для экспортеров, – отметил на форуме глава Агентства инвестиционного развития Ростовской области Игорь Бураков.

А вот ситуация на Кубани пока не столь однозначна. Как сообщали местные СМИ, около недели назад вице-премьер **Максим Акимов** сказал, что сроки подготовки финансовой модели порта Тамань был сорваны. По его мнению, это связано с различием интересов участников проекта.

- Портовые проекты на Кубани анонсируются уже не первый год, однако мы видим, что пока это больше прожекты, нежели конкретные бизнес-планы, – говорит редактор Национального аграрного агентства Дмитрий Беляев. – Кубанские портовые проекты в последнее время были сопряжены с несколькими громкими скандалами. И вряд ли это добавляет инвестиционной привлекательности краю.

По словам эксперта, в конце 2000-х Кубань была фаворитом в этой конкурентной борьбе, ведь Черное море позволяет строить глубоководные порты для огромных многотоннажных кораблей. Однако постепенно инвесторы пришли к пониманию, что это преимущество не слишком существенное.

- Дело в том, что основная часть агроэкспорта России – это зерно. А его главные потребители (Египет, Турция и Иран) находятся в причерноморском регионе. Так что для них гигантские корабли не нужны, – поясняет эксперт. – В прошлом году к нам за консультацией обращались коммерсанты из Лондона как раз по поводу зерновых экспортных мощностей, и мы рекомендовали Ростовскую область как более перспективную. Мы также посоветовали им обратиться в Торгово-промышленную палату (ТПП) региона, так как там есть немало потенциальных партнеров, которые хотели бы развивать на Дону такую инфраструктуру.

В Торгово-промышленной палате подтвердили факт переговоров.

- После переговоров с агентством к нам обращались британцы, и мы, конечно, дали все исчерпывающие пояснения и контакты, – говорит советник ТПП Ростовской области по АПК Юрий Корнюш. – Местные власти всерьез взялись за строительство портовых мощностей. Помимо уже подписанных соглашений ранее активно обсуждались варианты размещения на берегу Дона, например, целого ряда мукомольных предприятий турецкого инвестора. Компания хотела перерабатывать донское зерно в регионе и вывозить уже готовую муку. И таких проектов достаточно много.

Нельзя сказать, что Кубань осталась в стороне. Например, чуть ранее ВТБ и Новороссийский морской торговый порт (НМТП) подписали соглашение о покупке 100 процентов Новороссийского зернового терминала.

Кстати, на форуме глава Калмыкии Алексей Орлов тоже заявил о планах построить в регионе порт. В республиканском правительстве считают, что современный незамерзающий порт Лагань в акватории Каспийского моря и эффективная логистическая

инфраструктура могут стать основой для организации нового международного транспортного коридора. Перспективы проекта и сложности его реализации накануне форума в республике обсудили заинтересованные стороны.

Как отметил генеральный директор АО «Порт Лагань» Виталий Дагинов, уже сейчас есть запрос на доставку контейнеров из Индии, Пакистана, Ирана, Китая и Вьетнама в Европу, в обратном же направлении можно отправлять российское зерно, лес и металл. Существующие российские порты Каспия в силу некоторых причин не могут быть основными транспортными хабами. Астраханские замерзают в зимние месяцы, а в весенние – простаивают из-за ежегодных дноуглубительных работ. Порт в Махачкале имеет узкую направленность, он нефтеналивной. В результате часть российских и зарубежных грузоотправителей перешли в морской порт Актау в Казахстане, где товаропоток вырос с трех до 20 миллионов тонн в год.

Намечаемый к строительству в Калмыкии морской порт предполагается разместить в двух километрах к юго-востоку от города Лагань, который в свое время был основан как поселок рыбаков на небольшом острове. Аргументы в пользу строительства международного порта именно здесь – близость железнодорожных и автомобильных путей сообщения, соседство с Ираном, гарантирующее круглогодичный экспорт зерна из РФ в Иран до десяти миллионов тонн, пересечение транзитных грузопотоков между странами Европы и Ближнего Востока: Ираном, Индией, Пакистаном, Афганистаном, Ираком, Ливаном и Сирией.

По словам председателя правительства Калмыкии Игоря Зотова, в республике понимают значимость такого проекта для экономического развития региона и уже подготовили все необходимые документы для инвесторов.

<https://rg.ru/2019/02/19/reg-ufo/na-iuge-rossii-budut-modernizirovany-morskije-terminaly.html>

### **САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЕ ВЕДОМОСТИ; 2019.02.19; НА ПОДХОДЕ К «ПУЛКОВО». ВАРИАНТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ С АЭРОПОРТОМ**

Как надежно связать развивающийся аэропорт «Пулково» с городом? Этот вопрос стоит на повестке дня не первый год. Гостям города и самим петербуржцам важно не только вовремя и безопасно вылететь и прилететь в северную столицу, но и комфортно добраться до дома или отеля. Одним из основных вариантов транспортной связи с аэропортом считается сооружение железнодорожного маршрута. Однако, как сообщала наша газета, продвижения в реализации этого проекта практически нет. А каковы альтернативы?

Развитие аэропорта «Пулково» и его транспортную доступность обсудили среди прочих проектов на недавнем совещании с участием **министра транспорта** России Евгения **Дитриха** и глав Петербурга и Ленинградской области Александра Беглова и Александра Дрозденко. Вопрос стал особенно актуален в последнее время, когда прошла реконструкция воздушных ворот города и наш аэропорт стал по-настоящему современным, соответствующим мировым стандартам.

Сегодня пассажиров до станции метро доставляют автобусы, однако они не относятся к комфортным видам транспорта – особенно при обслуживании столь крупных терминалов, как единственный аэропорт пятимиллионного мегаполиса. К тому же пропускная способность улично-дорожной сети на подходе к аэропорту практически исчерпана, а пассажиропоток с каждым годом растет.

- Если во время рейсов и в аэропорту качество обслуживания пассажиров высокое, а комфортность доставки их из города или в город низкая, это неправильно. Причем дисбаланс с каждым последующим годом будет увеличиваться, ведь, по прогнозам, пассажиропоток через воздушные ворота Петербурга уже к 2023 году вырастет с нынешних рекордных 18 миллионов человек до 23 – 25 миллионов. А в соответствии с перспективами развития аэропорта ожидается, что через двадцать лет он должен будет пропускать через себя до 35 миллионов пассажиров. Очевидно, что для решения



проблемы транспортной доступности аэропорта требуется комплексный инфраструктурный подход, ведь этот проект для города один из стратегических, – считает руководитель совета по транспортным проблемам Санкт-Петербургского научного центра РАН Олег Белый.

Между тем в городском комитете по транспорту отмечают: рост числа пассажиров важная, но не единственная причина проблем на подъездах к воздушной гавани. Среди других – расположение по трассе Пулковского шоссе сразу нескольких сетевых гипермаркетов и крупных автосалонов; возрастающее число мероприятий в конгрессно-выставочном центре «Экспорфорум»; интенсивное жилищное строительство в районе, в том числе возведение города-спутника Южный, а также планируемый уже в этом году ввод в строй скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург (М11).

По результатам математического моделирования к 2023 году интенсивность движения транспорта в часы пик превысит фактическую пропускную способность Пулковского шоссе в полтора раза. Следовательно, магистраль встанет в пробке, что для дороги, обслуживающей аэропорт, недопустимо. Специалисты делают вывод: необходима организация альтернативного транспортного сообщения с аэропортом. Оно может быть организовано по четырем вариантам.

Первый из них, как уже упоминалось, железнодорожное сообщение по маршруту: Витебский вокзал – аэропорт «Пулково», длина трассы – 21,5 км. Расчетное время в пути от аэропорта до центра города, в качестве которого выбрана площадь Восстания, составит 66 минут, это с учетом пересадки на метро – на станции «Пушкинская» – и проезда двух остановок. Срок реализации проекта разработчики оценивают в 4,5 года, объем затрат – в 18,9 млрд рублей, производится по концессионному соглашению. Строительство железнодорожной ветки должно вестись за счет концессионера. Как отмечают в Смольном, проект находится в высокой степени проработки. Прошлой осенью администрация города даже объявляла конкурс на право заключения концессионного соглашения. Однако впоследствии он был отменен.

Другой способ решения вопроса – строительство скоростной трамвайной линии по маршруту станция метро «Купчино» – аэропорт «Пулково». Время в пути, опять же до площади Восстания, в этом варианте чуть больше, чем в первом, – 73 минуты. Это с промежуточными остановками на трамвае и пересадкой на метро. Проект может быть реализован за три года, объем затрат – 15,7 млрд рублей. Концепция разработана, готова и проектная документация. К плюсам относят то, что трамвайная линия захватит пассажиров и из новых жилых кварталов, и от гипермаркетов. К минусам – станции метро «Звездная» и «Купчино» уже сегодня имеют высокую степень загрузки. Ну и время в пути до центра города – почти час с четвертью.

Еще одна возможность – организация скоростного автобусного сообщения. Расчетное время в пути до центра города в этом случае разработчики точно не указывают, определяют интервал – от 50 до 70 минут. Срок реализации и затраты в этом варианте наименьшие: 2 года и 3,1 млрд рублей. Однако, как подчеркивают специалисты, автобусная трасса будет действовать в существующей улично-дорожной сети и уже к 2023 году исчерпает свои возможности.

Наконец, четвертый вариант, самый радикальный: продлить красную ветку метро от станции «Проспект Ветеранов» прямо до аэропорта с двумя промежуточными станциями – «Ульянка» и «Авиагородок». Длина этого участка – 7,23 км, а время проезда до площади Восстания тогда составит всего 36 минут. Однако этот вариант сложен как по срокам реализации – 6,5 года, так и затратам – потребуется почти 75 млрд рублей.

- Из четырех рассматриваемых вариантов идея организации скоростного автобусного движения самая ущербная. Практически она не решает ни одной из проблем. Нагрузка на улично-дорожную сеть и на окружающую среду возрастает. Комфортность доставки пассажиров невысокая. Кроме того, автобус относится к наиболее уязвимым в смысле

безопасности видам транспорта, – анализирует руководитель транспортного совета научного центра РАН Олег Белый. – Трамвайную линию вне улично-дорожной сети провести тоже сложно. Так же, как и линию метро, если вывести ее на поверхность. Железнодорожный вариант сообщения с аэропортом выглядит наиболее приемлемым. Правда, стоимость реализации проекта высокая. Однако нужно помнить, что транспортная инфраструктура – одна из самых значимых характеристик комфортности проживания и создается она всегда государством.

Хотя подвижек в реализации проекта аэроэкспресса пока не наблюдается, откладывать в долгий ящик данный или другой проект обеспечения доступности аэропорта нельзя. Этого не позволяет и все более обостряющаяся ситуация на дорогах: перегруженность транспортных подходов к аэропорту по названным выше причинам усугубляется даже не с каждым годом, а с каждым месяцем.

[https://spbvedomosti.ru/news/gorod/na\\_podkhode\\_k\\_pulkovo/](https://spbvedomosti.ru/news/gorod/na_podkhode_k_pulkovo/)

### **САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЕ ВЕДОМОСТИ; 2019.02.19; В ПЕТЕРБУРГЕ ОБСУДИЛИ МОДЕРНИЗАЦИЮ ГОРОДСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА**

В северной столице в очередной раз заговорили о развитии транспортной системы Петербурга и Ленинградской области. На встрече действующего губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова с генеральным директором председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым. Речь шла о первоочередных шагах по модернизации петербургского железнодорожного узла.

Эта тема поднимается не один десяток лет, конечно, что-то делается, но не теми темпами, как того требует время. В нашем регионе особо остро стоит вопрос строительства путепроводов. Ведь в этом году исполняется 10 лет, как запустили высокоскоростной поезд «Сапсан», и столько же лет идут дебаты о строительстве путепроводов на главном ходу.

По итогам переговоров стороны договорились подписать соглашение, в рамках которого северной столице ОАО «РЖД» направит 83 млрд рублей.

Александр Беглов поблагодарил железнодорожников за щедрость: «Город готов предоставить для развития Московского направления ОЖД земельные участки под строительство дополнительных главных путей. Это позволит как увеличить частоту высокоскоростного пассажирского сообщения со столицей, так и повысить качество пригородного и внутригородского сообщения».

Комментируя соглашение, Олег Белозеров сообщил, что проект предусматривает вынос грузовых путей за пределы города, создание дополнительных условий по улучшению пригородного сообщения на ряде направлений, а также приведение облика железнодорожных вокзалов в соответствии с культурными и архитектурными традициями Петербурга.

О ближайших планах железнодорожников на совещании рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Петр Кацыв. Приоритетными направлениями, в частности, он назвал организацию пригородного пассажирского сообщения на участке Левашово – Сертолово. Планируется увеличить пригородное движение на Сестрорецк, а также строительство разъезда Яхтенная и платформы «Новая Лахта». В перечень проектов также включено развитие радиальных направлений, усиление инфраструктуры на участке Павлово-на-Неве – Заневский Пост – Ржевка – Ручьи – Лосево.

Инвестиции будут вкладываться и в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна, сообщил Петр Кацыв. Транспортные проблемы региона обсудили и в Петербургском государственном университете путей сообщения на координационном совете под председательством министра транспорта РФ Евгения Дитриха.

Как отметил Александр Беглов, в регионе накопился комплекс проблем: «Необходимо остановить тенденцию отставания транспортной инфраструктуры от темпов развития территорий в границах агломерации».

Глава города подчеркнул, что в Северо-Западном регионе необходимо создать все усилия, чтобы работа транспорта позволяла осуществлять «бесшовные» перевозки, когда поездки жителей региона и гостей Петербурга между городом и областью проходили бы максимально комфортно.

Речь также шла о создании единых удобных средств оплаты проезда, единых стандартов транспортного обслуживания населения. В пригородном сообщении уже действуют интермодальные перевозки в Сертоловском и Выборгском направлениях. Здесь пассажир приобретает один билет для проезда в пригородном электропоезде и рейсовом автобусе.

[https://spbvedomosti.ru/news/gorod/kuda\\_poydut\\_milliardy/](https://spbvedomosti.ru/news/gorod/kuda_poydut_milliardy/)

### **РЖД ТВ; 2019.02.19; РАЗВИТИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ С.-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров и **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** посетили с рабочим визитом Октябрьскую магистраль. Повесткой дня стало развитие железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

<http://www.rzdvtv.ru/2019/02/19/razvitie-zh-d-infrastruktury-s-peterburga-i-leningradskoj-oblasti/>

### **РБК; РОМАН КИЗЫМА; 2019.02.19; ВЛАСТИ ОТМЕНЯТ ДЕСЯТКИ МАРШРУТОВ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ЛЕНОБЛАСТЬЮ**

Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области отложила на год оптимизацию автобусных маршрутов между двумя регионами. Об этом сообщает пресс-служба организации. Полностью от идеи чиновники не отказались, несмотря на протест со стороны руководства Ленинградской области.

Ранее, напомним, Смольный предложил правительству Ленобласти отменить 38 областных маршрутов, в том числе автобусы до Гатчины, Кудрово и Всеволожска. Таким образом петербургские чиновники планируют исполнить поручения **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** об актуализации «Объединенной комплексной транспортной схемы» и подготовки к реформированию сети наземного транспорта в Петербурге.

Как ранее писал «Коммерсантъ», в число оптимизируемых маршрутов попадут, в частности, те, что могут быть переориентированы не на станции метро, а на пригородные железнодорожные вокзалы (чтобы жители Ленобласти въезжали в Петербург не на автобусах, а на электричках). Например, планируется укоротить маршрут автобуса К-363: от Коммунара Гатчинского района до железнодорожного вокзала в Павловске, а не до станции метро «Купчино». Экономия городского бюджета за счет отмены и сокращения всех 38 маршрутов, по мнению чиновников, может составить около 1,5 млрд руб.

Изначально планировалось начать оптимизацию в октябре 2019 года. Однако правительство Ленобласти выступило против инициативы. По словам начальника регионального управления по транспорту Павла Постовалова, все действующие маршруты удобны для пассажиров, поэтому «регион не считает нужной какую-либо редакцию направлений, включая изменение путей следования, смену остановок или отмену маршрутов».

В итоге стороны договорились, что оптимизация начнется не ранее лета 2020 года. До этого момента работа смежных автобусных маршрутов будет продолжаться в текущем режиме. Для проработки вариантов оптимизации маршрутной сети будут проходить регулярные заседания чиновников, уточнили в дирекции.

Справка

По данным перевозчика ООО «Питеравто», в настоящее время доля смежных региональных маршрутов в их сетке составляет около 40%, все это – субсидируемые бюджетами направления.

[https://www.rbc.ru/spb\\_sz/19/02/2019/5c6bdfd19a794765a06a48c1](https://www.rbc.ru/spb_sz/19/02/2019/5c6bdfd19a794765a06a48c1)

### **МК УФА; ЮЛИЯ ЛЕЖЕНЬ; 2019.02.19; В УФЕ ВОЗВЕДУТ УЧАСТОК МЕЖДУ СТАРЫМ И НОВЫМ БЕЛЬСКИМ МОСТОМ; РОССИЙСКАЯ КАЗНА ВЫДЕЛИТ НА ЭТО ДВА МЛРД**

Врио главы Башкирии Радий Хабиров рассказал о договоренностях, достигнутых на встрече с министром транспорта России Евгением Дитрихом. В ближайшее время в республике начнется строительство целого ряда крупных транспортных объектов.

**Минтранс** России выделит 2 миллиарда рублей на возведение участка между старым и новым Бельским мостом – в планах объединить их в единую дорожную артерию. Также г-н Хабиров рассказал, что поднял вопрос о возможном продолжении строительства проспекта Салавата Юлаева в Уфе с выходом на Бирский тракт, а также расширение сети железных дорог.

- Мы предложили построить новые ветки, которые соединят Куйбышевскую, Горьковскую и Южно-Уральскую железные дороги, – отметил он. – Это Уфа-Нефтекамск и Сибай-Бурибай-Сара. Тема очень перспективная, сейчас ее будут прорабатывать профильные структуры **минтранса**.

Также глава региона сообщил о достижении «принципиальной договоренности» о расширении трассы Р-420 Уфа-Оренбург в обход Стерлитамака, отметив, что все эти новости хорошие и полезные для региона.

<https://ufa.mk.ru/social/2019/02/19/v-ufe-vozvedut-uchastok-mezhdu-starym-i-novym-belskim-mostom.html>

### **ГУДОК; 2019.02.20; НУЖНЫЕ ЛЮДИ; СПИСОК ВОСТРЕБОВАННЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ ДОЛЖНЫ ОПРЕДЕЛИТЬ ВУЗЫ И РАБОТОДАТЕЛИ**

Производственные и бизнес-процессы в различных отраслях экономики усложняются. Вузы уже не могут учить студентов по программам, разработанным десятки лет назад. О том, как и чему должны учить университеты нового поколения, шла речь на пленарной дискуссии форума «Системообразующие вузы: основа развития базовых отраслей экономики».

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Александра Мишарина, сегодня перед железнодорожной отраслью стоят такие стратегически важные задачи, как запуск высокоскоростного движения, внедрение беспилотного транспорта и цифровых сервисов, повышение эффективности перевозочного процесса и производительности труда. При этом достижение поставленных целей базируется не только на внедрении инновационной техники – важную роль играет человеческий капитал.

«Компания меняется, а значит, должно меняться и отраслевое образование. Доля инженерно-технического персонала в ОАО «РЖД» будет возрастать и к 2025 году составит порядка 40% от общей численности работников компании. Нам понадобятся кадры, способные работать в условиях цифровой трансформации, обслуживать новейшую технику, работать с искусственным интеллектом», – отметил Александр Мишарин.

К слову, масштабные стратегические задачи решают и другие виды транспорта. В частности, морская отрасль занимается освоением Арктики, тестированием безэкипажных судов. «Сегодня мы можем говорить о мультимодальных перевозках, когда все виды транспорта работают во взаимосвязи. Поэтому роль РУТ (МИИТ) как системообразующего вуза колоссальна, ведь на одной площадке теперь объединены специалисты всех видов транспорта. Безусловно, работодатели должны быть открыты к

сотрудничеству с ним», – заметил генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов.

По словам заместителя **министра транспорта РФ Владимира Токарева**, положительным примером взаимодействия отраслевого образования и работодателя является сотрудничество ОАО «РЖД» с железнодорожными вузами. «Система классического образования в нашей стране нацелена на воспитание «рабов», не способных мыслить. Институт дает знания, но не добавляет ума. Выпускники приходят на производство, где работодатели вынуждены их переучивать. Отраслевое образование здесь стоит особняком, благодаря сотрудничеству с ОАО «РЖД» железнодорожные вузы выпускают талантливых, востребованных профессионалов», – считает Владимир **Токарев**.

Между тем стремительное развитие транспорта требует, чтобы вузы занимались не только текущей, но и опережающей подготовкой кадров.

«Наблюдается отставание в целом всех вузов от тех технологий, которые уже становятся обыденностью и нормой в практической жизни. Например, в Москве функционирует новый вид наземного общественного транспорта – электробус. Это инновационный вариант автобуса на электрической тяге. Но пока ни одно учебное заведение не ведет подготовку специалистов, способных управлять электробусами и электромобилями, – сказал ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов. – Ближайшая перспектива для железнодорожного транспорта – внедрение ВИМ-технологий, создание цифровых двойников объектов инфраструктуры. Через пять лет эти технологии станут нормой для компании, а соответствующих специалистов мы еще не учим. Не стоит забывать и о технологиях будущего, которые пока только разрабатываются учеными, но в перспективе будут непременно внедряться. Чтобы в будущем отрасль не осталась без инновационных кадров, вузам уже сейчас необходимо разрабатывать план действий совместно с компаниями».

Эксперты сходятся во мнении, что список перспективных специальностей должен быть разработан в каждой отрасли вместе с Министерством высшего образования и науки, отраслевыми министерствами, вузами и работодателями.

По словам Александра Мишарина, нужно менять не только сложившуюся систему образования, но и отношение людей к обучению. «Образовательная модель, при которой процесс обучения ограничивается четырьмя-пятью годами в вузе, неактуальна. Сегодня нужно учиться всю жизнь, чтобы оставаться профессионалом, востребованным на рынке труда», – уверен он.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454191>

### **ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.19; В СОВБЕЗЕ РФ ЗАЯВИЛИ ОБ УЯЗВИМОСТИ ТРАНСПОРТА УРФО ДЛЯ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ АТАК**

Выездное совещание Совета безопасности РФ состоялось сегодня в Тюмени под председательством Николая Патрушева. Участники обсудили вопросы обеспечения безопасности в сферах транспорта и образования Уральского федерального округа.

Представители руководства федеральных органов власти и первые лица регионов УрФО приняли участие в выездном совещании Совета безопасности при президенте РФ, которое состоялось сегодня в Тюмени. Секретарь совета Николай Патрушев объявил главные задачи, которые стоят перед представителями органов власти округа в обеспечении безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и образования.

Секретарь Совбеза заявил о необходимости развивать систему обеспечения вызовов экстренных оперативных служб по единому номеру 11. Также он обратил внимание на необходимость развития служб по борьбе с пожарами, а также способствовать добровольческой деятельности.

«В условиях сохранения террористических угроз и высокой степени уязвимости объектов транспортной инфраструктуры обеспечение безопасности населения на транспорте



является приоритетной задачей не только спецслужб и правоохранительных органов, но и собственников транспортной инфраструктуры и транспорта», – сказал секретарь Совбеза. Он заметил, что по результатам проверок уровня антитеррористической защищенности на транспорте выявлены факты невыполнения законодательства в области транспортной безопасности.

«Хозяйствующие субъекты зачастую не выполняют требования к инженерно-технологическому оборудованию, не проводят оценку уязвимости транспортной инфраструктуры и транспорта, халатно относятся к разработке планов обеспечения безопасности. Кроме того, порой в погоне за снижением финансовых затрат игнорируется обязательность проведения аттестации сотрудников подразделений безопасности, формально осуществляется их спецподготовка», – заявил Патрушев.

Практика привлечения ЧОПов к охране объектов транспорта в силу законодательных ограничений не позволяет в полной мере обеспечить антитеррористическую защищенность данных объектов. В результате на железнодорожном транспорте в округе выявляются случаи бесконтрольного прохождения лиц, недостатки в оснащении станций средствами технического контроля и оборудования для досмотра багажа.

В ходе совещания губернаторы субъектов УрФО отчитались о мерах по устранению недостатков в работе по обеспечению безопасности на транспорте. Представители федеральных ведомств дали оценку действиям региональных служб.

Отметим, что в совещании приняли участие полпред президента РФ в УрФО Николай Цуканов, глава **Ространснадзора** Виктор Басаргин, замминистра образования и науки Марина Боровская, первый замминистра внутренних дел РФ Александр Горовой, заместитель генпрокурора РФ Юрий Гулягин, заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Захряпин**, замглавы Росгвардии Сергей Лебедев и другие.

<http://fedpress.ru/news/72/society/2193877>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.19; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ: НУЖНО СОЗДАТЬ ПОНЯТНЫЕ УСЛОВИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

В интервью газете «Морские вести России» глава **Росморречфлота** говорит об актуальных проблемах речного транспорта РФ.

Отвечая на вопрос о ключевых задачах развития речного транспорта страны, Ю.Цветков отметил, что прежде всего, стоит задача по созданию современной инфраструктуры реки, которая обеспечит гарантированные глубины на всем протяжении единой глубоководной системы. В первую очередь это касается расшивки узких мест в районе Городца и Ростова-на-Дону, то есть речь идет о строительстве Багаевского и Нижегородского гидроузлов.

«Параллельно с этим нужно создать понятные условия функционирования внутренних водных путей (ВВП). Обеспечить гарантированные габариты пути. Это даст возможность судовладельцам планировать свою деятельность на долгосрочный период и заключать «длинные» прогнозируемые контракты судовладельцев с владельцами грузов, которые будут понимать, что даже в условиях понижения уровня реки они смогут полноценно перевозить грузы в гарантированных объемах», – продолжает глава **Росморречфлота**.

Но, по его словам, только одна сторона вопроса, которая касается доходной части бизнеса судоходных речных компаний. Вторая сторона касается их расходов на капитальное строительство – строительство и обновление флота.

«При постройке судна, когда заключается долгосрочный контракт с банком на привлечение заемного финансирования, прогнозируется денежный поток, который представляет собой объем перевезенного груза, умноженный на определенный тариф. Сейчас суда часто ходят недозагруженными, из-за чего денежный поток уменьшается, и соответствующим образом меняется горизонт планирования финансирования. Это

снижает финансовые возможности предприятий, возможности обновления транспортного флота и опосредованно влияет на отечественное судостроение, где они могли бы заказывать суда», – отмечает Ю.Цветков.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77224>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.19; ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА: РЕШАЮЩИМ ФАКТОРОМ ДЛЯ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ГРУЗОВ НА РЕКУ МОЖЕТ СТАТЬ АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПОДДЕРЖКА**

В интервью газете «Морские вести России» Юрий Цветков говорит об актуальных проблемах речного транспорта РФ.

Говоря о достижении транспортного баланса в перевозках, глава Росморречфлота отметил, что в первую очередь должна быть определена группа экономических критериев, далее следует учитывать экологическую обстановку и состояние других видов транспорта на данных направлениях.

«Кроме того, решающим фактором для переориентации грузов на речной транспорт может стать административная поддержка. Такой опыт уже есть в Алтайском крае, где с 2015 года в рамках соглашений между Росморречфлотом и правительством Алтайского края в Обском бассейне в границах Алтайского края реализуются мероприятия по проведению дополнительных работ (дноуглубление, траление, дноочистение, изыскательские работы, обслуживание дополнительных знаков судоходной обстановки), направленных на увеличение параметров габаритов водного пути, что позволило с автодорог на реку «волевым решением» переключить перевозки навалочных грузов и тем самым снять нагрузку с федеральных автодорог Алтайского края», – продолжает Ю.Цветков.

В результате, по словам замминистра транспорта, сохранены огромные деньги, которые тратятся на ремонт дорог. Первоначальный административный импульс позволил через некоторое время сделать работу реки отлаженной, и рост загрузки региональных водных путей полностью оправдал себя с точки зрения экономики. Если в 2014 году, до начала действия соглашения, грузопоток составлял 440,0 тыс. тонн, то в 2015 году он вырос до 543,1 тыс. тонн, в 2016 году составил 772,2 тыс. тонн, в 2017 году – 903,5 тыс. тонн, а в 2018 году – 921,5 тыс. тонн.

«В настоящее время мы ведем переговоры с губернаторами нескольких регионов по вопросу реализации подобных проектов, которые для них очень важны. Потому что при ограниченном бюджете, который решает в основном социальные задачи, тратить огромные деньги на ежегодный ремонт и реконструкцию автодорог абсолютно неразумно. В этом случае мы начинаем разговор с оценки грузовой базы, сколько грузов могло бы перевозиться по реке, подгоняем технику, перераспределяем ресурсы, проводим дноуглубление и гарантируем габариты водного пути. Эффект видно практически сразу, грузопотоки приходят на реку. Это дает жизнь реке и решает задачи по сохранению дорог и снятию с них пиковой нагрузки», – добавил Ю.Цветков.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77231>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.02.19; НОВЫЙ ГОД СПРАВЛЯЛИ В ДОЛГ; МИНФИН ПРЕДРЕКАЕТ РЕГИОНАМ РОСТ ДОЛГОВОЙ НАГРУЗКИ**

На 1 января 2019 года госдолг регионов и муниципалитетов, по данным Минфина, составил 2,206 триллиона рублей. В Минфине прогнозируют, что он может вырасти до 2,907 триллиона рублей к 2022 году. Причина – увеличение социальных обязательств и грядущие расходы на реализацию нацпроектов.

Помочь разобраться в ситуации должен был закон, который вводит классификацию регионов и муниципалитетов по уровню долговой нагрузки и снижает предельное

ограничение на обслуживание долга с 15 до 10 процентов общего объема расходов бюджета региона. Но Комитет Госдумы по бюджету и налогам отложил рассмотрение законопроекта и планирует его доработать. И вот почему: «Закон такой нужен, но возникает много вопросов, которые просто физически не позволят за него проголосовать, – цитирует ТАСС главу комитета Андрея Макарова. – Мы сейчас на основании материалов из минфина, которые получили, можем сделать вывод: сегодняшнее финансовое состояние регионов не позволяет им выполнять социальные обязательства в полном объеме».

Совокупный госдолг регионов снизился в 2018 году на 4,7 процента, до 2,206 триллиона рублей. Это лучший результат за последние пять лет, подсчитали аналитики Национального рейтингового агентства (НРА). «В 2014-2016 годах долги регионов ежегодно росли, а в 2017 году было зафиксировано снижение лишь на 1,6 процента. Среди факторов, повлиявших на снижение госдолга, – рост доходов региональных бюджетов и комплекс антикризисных мер минфина. Структура госдолга за 2018 год практически не изменилась: в ней по-прежнему преобладают бюджетные кредиты (42,6 процента), хотя некоторые регионы возвращаются к использованию коммерческих кредитов (28,8 процента) и облигационных выпусков (25 процентов). Прочие долговые инструменты, включая госгарантии, мало востребованы», – отмечает Александр Пахалов, руководитель проекта «Рейтинги регионов России» НРА.

Минфин неоднократно рекомендовал регионам проводить более осмотрительную бюджетную и долговую политику. В результате госдолг снизился в 66 регионах, что также является лучшим результатом за пять лет. Еще в трех он сохранился на неизменном уровне и лишь в 16 он вырос. Лидер по снижению долговой нагрузки в 2018 году – Кемеровская область (региону удалось уменьшить объем госдолга более чем на 40 процентов). Также хорошие результаты продемонстрировали Иркутская область, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа, которые сократили госдолг более чем на треть. Среди регионов, допустивших в 2018 году увеличение госдолга, лидирует Тюменская область, где госдолг вырос на 123,5 процента. Однако в регионе отношение госдолга к собственным доходам бюджета остается низким, а общий уровень нагрузки – вполне комфортным для бюджета. Аналогичная ситуация в Приморье, Московской и Челябинской областях. В этих регионах также существуют возможности наращивать долговую нагрузку без серьезных рисков для устойчивости бюджетов. К концу 2018 года в «красной зоне» долговой нагрузки, означающей превышение объема госдолга над налоговыми и неналоговыми доходами бюджета, остались лишь два региона – Мордовия и Костромская область.

Дальнейшее увеличение долговой нагрузки регионов означает, что они не смогут выполнить поручения президента. Только на нацпроекты потребуется, по подсчетам правительства, 25,7 триллиона рублей, из которых почти пять триллионов должны изыскать регионы.

<https://rg.ru/2019/02/19/reg-urfo/minfin-v-regionah-vyrastet-dolgovaia-nagruzka.html>

### **ПРАЙМ; 2019.02.19; СП: ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА РФ ПО РАСХОДАМ В 2018 Г БЫЛО САМЫМ НИЗКИМ ЗА 10 ЛЕТ**

Исполнение расходной части бюджета РФ в 2018 году стало самым низким за последние 10 лет, объем неосвоенных бюджетных средств вырос в 1,3 раза – до 785,8 миллиарда рублей, сообщается в материалах Счетной палаты.

«Отмечается самый низкий уровень исполнения расходов федерального бюджета за последние 10 лет (95,5%). Объем неисполненных бюджетных ассигнований составил 785,8 миллиарда рублей и увеличился по сравнению с 2017 годом в 1,3 раза», – говорится в аналитической записке Счетной палаты по исполнению бюджета РФ за 2018 год.

Наибольший объем неисполненных бюджетных назначений, превышающий 100 миллиардов рублей, установлен в 2018 году по разделам «Национальная оборона» – 237 миллиардов рублей, «Национальная экономика» – 167 миллиардов рублей и «Общегосударственные вопросы» – 159 миллиардов рублей.

На низком уровне – менее 90% – исполнены расходы по 10 госпрограммам, из них по 9 – расходы исполнены ниже уровня 2017 года. Самое низкое исполнение Счетная палата отметила по госпрограмме развития фармацевтической и медицинской промышленности, космической деятельности, а также реализации государственной национальной политики. Среди причин низкого исполнения бюджета по расходам аудиторы называют внесение изменений в бюджет РФ в конце года, позднее заключение госконтрактов и длительные конкурсные процедуры.

Контрольное ведомство отмечает также длительные сроки принятия нормативных актов правительства, из-за чего не предоставлены субсидии отдельным юрлицам. Так, 10 из 86 нормативно-правовых актов, или 11,6%, были приняты по истечении от 90 до 317 дней от предусмотренного срока внесения в правительство РФ. Ответственными за их разработку были Минпромторг, **Минтранс**, Минпросвещение, Минприроды и Минкультуры.

<https://1prime.ru/News/20190219/829732893.html>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.02.19; МИНФИН ГОТОВИТ РЕФОРМУ ГОСЗАКУПОК; ИХ СЛОЖНАЯ ПРОЦЕДУРА МОЖЕТ ПОМЕШАТЬ ВЫПОЛНИТЬ НАЦПРОЕКТЫ ВЛАДИМИРА ПУТИНА**

Первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов поручил Минфину и Федеральному казначейству радикально упростить процедуру госзакупок. Контрактная система сложна и недостаточно гибка и, чтобы реализовать национальные проекты, ее нужно донстроить, приводит Минфин слова Силуанова.

В последние годы государство ужесточало контроль за своими закупками: вводило новые штрафы, сокращало сроки расчета, установило казначейский контроль. В итоге бюрократическая нагрузка стала слишком большой, рассказывает руководитель Центра размещения госзаказа Александр Строганов, хотя требуемые документы часто не делают закупки более прозрачными и не помогают бороться с коррупцией. Например, не ясно, зачем нужны дублирующие друг друга план закупок и план-график закупок, говорит он. Можно бесконечно ужесточать закон, но в этой гонке все забыли, что госзакупки – это инструмент обеспечения потребностей государства и механизм должен быть удобным, согласен региональный чиновник, курирующий управление контрактной системы региона.

Экономить бюджетные деньги усложнение системы тоже не помогает. За I-III кварталы 2018 г. было заключено госконтрактов на 4,7 трлн руб., 52,4% контрактов досталось единственному поставщику, а сэкономленная на закупках сумма сократилась на 23% по сравнению с тем же периодом 2017 г., следует из данных Минфина.

Критикует систему закупок и Счетная палата. В 2018 г. исполнение федерального бюджета было самым плохим за 10 лет, говорится в ее отчете об исполнении бюджета: не было потрачено 785,8 млрд руб. (4,5% всех расходов) – в 1,3 раза больше, чем в 2017 г. Остатки бюджетных ассигнований, которые могут быть потрачены уже в 2019 г., выросли в 1,5 раза до 579,7 млрд руб. Сроки проведения конкурсных процедур слишком затянуты, а контракты поздно заключаются, объясняют аудиторы в докладе.

Есть и другая причина – сложившаяся практика увеличивать расходы бюджета только в конце года, в результате регионы и ведомства просто не успевают потратить деньги, пишет Счетная палата.

Ведомства и регионы экономят до конца года, поскольку не понимают, какими будут расходы на весь год, а дополнительные средства получают лишь в конце года, говорит Александра Суслина из Экономической экспертной группы. Рост неисполненных

бюджетных ассигнований связан с изменением механизма предоставления бюджетных средств, говорит представитель Минфина: остатки ассигнований можно перенести на следующий год и ведомствам с регионами не нужно стремиться израсходовать деньги до конца года.

Проблема и в общей плохой бюджетной дисциплине, считает федеральный чиновник. Почти 12% нормативных актов, нужных для выполнения бюджета, было принято с опозданием на 90-317 дней, указывает Счетная палата. В итоге отдельные компании не получили вовремя субсидии. Нужно утверждать перечень актов, необходимых для исполнения федерального бюджета, закреплять в них ответственных исполнителей, предлагает Счетная палата. А ведомствам и регионам аудиторы рекомендуют улучшать качество планирования с учетом реальных потребностей.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/02/19/794590-reformu-goszakupok>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.19; РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИННОВАЦИЙ НА ТРАНСПОРТЕ СОЗДАЛИ В МОСКВЕ**

Внедрением инноваций в транспортный комплекс столичного региона будет заниматься рабочая группа на базе АНО «Дирекция Московского транспортного узла» (АНО «ДМТУ»). Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил начальник управления дорожного хозяйства и автомобильного транспорта АНО «ДМТУ» Эдуард Сальников.

«По решению наблюдательного совета АНО «ДМТУ», в который входят представители **министерства транспорта РФ**, правительства Москвы и Московской области, сформирована рабочая группа по обеспечению развития и внедрения инновационных технологий в транспортный комплекс Московского региона при АНО «ДМТУ». В ее деятельности примут участие представители федеральных и региональных министерств, федеральных агентств, профильных департаментов и городских служб, а также научно-исследовательских институтов, силовых структур и бизнеса», – сказал Э.Сальников.

Он отметил, что первое заседание рабочей группы должно состояться до конца I квартала 2019 г.

«Рабочая группа открыта для предложений от разработчиков различных систем, программных комплексов и прочих разработок, способных принести положительный эффект от их применения. В том числе будут рассматриваться стартап-проекты», – отметил Э.Сальников.

По его словам, на первоначальном этапе будут рассматриваться инновации в области улучшения экологических показателей за счет снижения выбросов вредных веществ в атмосферу и предложений в области реализации мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения, в том числе беспилотных систем для городской среды.

АНО «ДМТУ» создана в соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации от 25 апреля 2011 г. №723-р, распоряжением правительства Москвы от 31 мая 2011 г. №424-РП и постановлением правительства Московской области от 3 июня 2011 г. №512/21 с целью координации федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Москвы и Московской области при реализации мероприятий по развитию Московского транспортного узла.

<https://www.mskagency.ru/materials/2864735>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; КОНТЕЙНЕРНЫЙ РЫНОК РФ ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ, НО ТЕМП РОСТА ЗАМЕДЛЯЕТСЯ – FITCH**

Восстановление контейнерного рынка в России продолжается, хотя будущий рост, вероятно, будет сдержанным, прогнозируют эксперты международного рейтингового агентства Fitch на основе статистики контейнерооборота в морских портах РФ.



Преобладающим фактором на контейнерном рынке, по мнению Fitch, по-прежнему является импорт.

Восстановление импорта ввиду более сильного потребительского спроса было основным фактором роста. Кроме того, восстановление рынка подкреплялось увеличением контейнеризации экспортных грузов и ростом объемов экспорта ввиду предшествовавшей девальвации рубля, говорится в обзоре Fitch.

«Уровень контейнеризации в России по-прежнему ниже в сравнении со многими другими странами отчасти ввиду более позднего начала контейнеризации, и это указывает на потенциал дальнейшего роста. Контейнеризация, измеряемая как объем контейнерной обработки на тысячу населения, составляет 31 TEU в России по сравнению с 123 TEU в Турции и 158-159 TEU на развитых рынках США и Великобритании», – отмечают эксперты агентства.

«В то же время объемы по-прежнему ниже пиковых уровней 2013 г. (5,5 млн TEU -ИФ), и мы ожидаем, что темпы роста будут более низкими, поскольку было бы сложным поддерживать высокие темпы 2017-2018 гг. Ряд факторов, включая макроэкономическое развитие, интеграцию России в мировую экономику и потенциальное усиление санкций, могут сказаться на будущем росте контейнерных объемов», – говорится в обзоре.

«Мы ожидаем, что рост ВВП в России укрепится до 1,9% в 2020 г. по сравнению с 1,5% в 2017 г. (и прогнозируем 1,8% в 2018 г. и 1,5% в 2019 г.) в рамках нашего базового сценария, что будет подкрепляться более сильным внутренним спросом и может быть позитивным для контейнерных объемов», – отмечается в обзоре Fitch.

Как сообщалось, по данным ЗАО «Морцентр-ТЭК», контейнерооборот морских портов РФ в 2018 году составил 5,075 млн TEU, что на 9,8% больше, чем годом ранее.

### **ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР РУВИНСКИЙ; 2019.02.19; ЧТО ВАЖНЕЕ ДЛЯ УСПЕШНОГО РЕКТОРА: НАУКА ИЛИ АДМИНРЕСУРС; В РЕЙТИНГЕ ВУЗОВ БЫСТРЕЕ ПРОГРЕССИРУЮТ УНИВЕРСИТЕТЫ, КОТОРЫЕ ВОЗГЛАВЛЯЮТ РУКОВОДИТЕЛИ С ВЫСОКИМИ НАУЧНЫМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ**

Российские ректоры часто включены в политику, личные неформальные связи на уровне регионов и федерального центра в расчете на то, что административный ресурс повысит эффективность их вузов, но определяющим фактором эффективности ректора и в конечном счете возглавляемого им вуза является все-таки научная продуктивность ректоров, следует из исследования «Ректоры России: сможет ли эта команда обеспечить научно-технологический прорыв?», проведенного исследовательским центром «Лаборатория Ольги Крыштановской» и Центром изучения российской элиты Госуниверситета управления.

В выборку исследования были включены 274 ректора крупнейших государственных вузов пяти «поколений», рассчитанных в привязке времени их назначения на должность к годам работы в правительстве профильного министра (больше всего «своих» ректоров, почти треть, у экс-министра Андрея Фурсенко, у нового министра просвещения Ольги Васильевой – почти 27% ректоров, среди них много женщин). Исследователи пытались отследить характеристики ректоров, которые способствовали повышению эффективности вуза – его продвижению в рейтинге университетов RAEX, составляемом РА «Эксперт». Для этого они проанализировали карьерные траектории ректоров, их научные достижения и административный ресурс, рассчитав его на основе показателей вовлеченности ректора в политическую и экспертную работу, участия в консультациях правительства, бизнеса и силовиков.

По типу бэкграунда исследователи разделили ректорский корпус на две укрупненные группы: ректоры-администраторы и ректоры-ученые. У первых обширнее связи и больший административный ресурс, у вторых больший научный вес и влияние в кругах мировой научной элиты. Для обеих групп важен административный ресурс –

востребованность в качестве экспертов в комиссиях при президенте и правительстве, при «Единой России», на уровне региона, с бизнесом и силовыми ведомствами. 9 ректоров из топ-100 вузов были доверенными лицами Владимира Путина, двое – депутатами Госдумы, 47 ректоров – члены или сторонники «Единой России», есть среди них и личные знакомые президента. На основе этих данных исследователи составили рейтинг ректоров по композитному индексу административного ресурса: на первом месте (ожидаемо) – ректор Высшей школы экономики Ярослав Кузьминов (20,5 балла), второй – ректор РАНХиГС при правительстве Владимир Мау (16), третий – ректор alma mater президента, СПбГУ, Николай Кропачев (13,5). Седьмой – ректор Горного университета СПб Владимир Литвиненко, а ректор МГУ Виктор Садовничий (хоть и входит в высший совет «Единой России») в группу тяжеловесов админресурса вообще не попал.

Административный ресурс лучше у тех ректоров, кто имеет как научный, так и административный опыт, однако не он является решающим для перемещения в рейтинге RAEX в 2012-2017 гг. Вузы с ректорами из верхнего дециля админресурса как росли, так и падали в рейтинге вузов (например, Горный университет потерял четыре позиции, а МГТУ им. Баумана – пять, несмотря на 6-е место его ректора Анатолия Александрова в рейтинге админресурса). Не главную роль играет и стаж работы ректора: новички (со стажем до трех лет) могут продвинуть свои вузы сразу на несколько десятков позиций (МГЛУ им. Мориса Тореза, МИЭТ, РНИМУ им. Пирогова). У ректоров этих «прорывных» вузов невысокий админресурс, но высокие показатели научного влияния на международном уровне. В целом, отмечают исследователи, высокие индексы цитируемости Хирша сопутствуют росту вуза в рейтинге RAEX с 2012 по 2017 г.: например, у ректора МИФИ Михаила Стриханова индекс Хирша – 72 (самый высокий по выборке), индекс админресурса – всего 7,5, а вуз за 5 лет поднялся в RAEX на четыре позиции с и без того высокого места в десятке. У ректора РНИМУ им. Пирогова Сергея Лукьянова индекс Хирша – 59, админресурс на нуле, а рейтинг вуза также вырос. Такая закономерность прослеживается в целом для 10 вузов, ректоры которых имеют самый высокий индекс Хирша, – эти вузы в сумме выросли за 5 лет на 75 позиций (в минусе, и то небольшом, только один вуз). А вот 10 вузов, ректоры которых имеют самый высокий админресурс, не сильно продвинулись в RAEX за 5 лет: в минусе по рейтингу вузов шесть университетов из десятки (а в среднем группа упала на 15 позиций).

Лояльность ректоров для власти крайне важна. Но вузам нужны ректоры, которые способны не только успешно создавать и задействовать свои связи, но, что важнее, быть примером научной продуктивности, их научный авторитет должен задавать высокую планку для преподавателей и студентов, вовлекать их в интеллектуальную деятельность, резюмируют авторы исследования, в то время как ставка на один лишь админресурс не оправдывает себя, хотя остается ориентиром для многих руководителей вузов.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/02/20/794588-nauka-ili-adminresurs>

### **ГУДОК; 2019.02.19; ЗНАНИЯ НА ЭКСПОРТ**

Отраслевые вузы готовы увеличить число иностранных студентов. Чтобы стать привлекательными для зарубежных абитуриентов, им необходимо поработать над собственным имиджем – к такому выводу пришли участники панельной дискуссии «Экспорт образовательных услуг: инструменты роста».

Увеличение в два раза числа иностранных студентов в российских вузах – одно из требований майского указа президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

По данным Федеральной службы государственной статистики, численность иностранных студентов, обучающихся в России, в 2017 году составила 198 295 человек, из них 147 080 человек – граждане стран СНГ, Балтии, Абхазии и Южной Осетии. Для сравнения, в Австралии (лидер по экспорту образования в мире) в том же году было зарегистрировано более 550

тыс. студентов из 190 стран. Ежегодный доход от экспорта образовательных услуг в России составляет примерно \$1,5 млрд в год, а в Австралии – \$21 млрд.

В транспортных вузах в 2017 году учились около 7 тыс. иностранных студентов.

«Получается, нам нужно увеличить их число до 14 тыс. человек. Думаю, задача вполне реализуемая. Тем самым мы повысим престиж транспортного образования в мире, сможем обеспечить кадрами отечественные транспортные проекты за рубежом, а наши вузы еще и подзаработают», – уверен директор Департамента международного сотрудничества **Минтранса РФ Роман Александров**.

По словам старшего директора по стратегическому развитию НИУ ВШЭ Ирины Карелиной, о барьерах по экспорту отечественного образования хорошо известно: наше миграционное, визовое и трудовое законодательства, в целом низкие показатели российских вузов в мировых рейтингах, продление и эскалация санкций в отношении России с негативными последствиями для ее имиджа за рубежом и привлекательности как провайдера образовательных услуг.

Понятно, что эти проблемы отдельный российский вуз не решит. Однако некоторые шаги можно предпринять и на уровне учебной организации. Так, для большинства иностранных абитуриентов основным источником получения информации о зарубежном вузе является его веб-сайт. Поэтому в первую очередь университеты должны поработать над англоязычной версией собственного портала.

К слову, в исследовании британской консалтинговой компании QS отмечается, что около 56% опрошенных респондентов указали на сложности в поиске информации на сайтах зарубежных вузов.

«Внешнее позиционирование – это один из важнейших факторов, на который нужно обратить внимание отечественным вузам, – уверена Ирина Карелина. – При заполнении англоязычной версии вузовского сайта нужно брать в расчет то, что менталитет зарубежных и отечественных студентов различается. Поэтому хорошо бы, чтобы сайт наполнялся или рецензировался вместе с носителем языка».

Согласно исследованию Российского совета по международным делам «Электронная интернационализация: англоязычные интернет-ресурсы российских университетов (2017-2018 годы)», у большинства университетов – участников проекта «Экспорт образования» англоязычные сайты либо отсутствуют, либо заполнены в минимальном объеме. При этом только 64% российских вузов имеют англоязычные страницы в социальных сетях, и из них только 7,7% университетов ежедневно обновляют информацию в своих аккаунтах.

Создание двуязычной среды в университете, условия сопровождения иностранных студентов – важные факторы внешнего позиционирования. Но профильные образовательные программы в транспортных вузах узкоспециализированные и не так популярны, как межотраслевые профессии. «Поэтому отраслевым вузам нужно расширять ассортимент программ и направлений подготовки, чтобы привлекать иностранцев», – считает проректор **РУТ (МИИТ) Владимир Тимонин**.

Еще один момент, который отечественные вузы должны учитывать при продвижении своих услуг, – это мировые миграционные тренды. Так, в последние годы интерес к иностранному образованию все больше проявляют студенты из азиатских стран. Азиаты едут учиться за рубеж из-за сильной конкуренции, высоких требований на экзаменах и дороговизны высшего образования в своих странах.

«В образовательных учреждениях той же Австралии интернациональными языками являются английский и китайский. Из азиатских стран, в особенности Китая, выезжает огромное число студентов с целью получить образование за рубежом», – заметила Ирина Карелина.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454193>

### **КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.02.20; РЕАГЕНТАМ ПРИКАЗАНО СНИЗИТЬ АКТИВНОСТЬ; ГОСТ УСТАНОВИТ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОРОЖНОЙ ХИМИИ**

В России готовится новый ГОСТ с требованиями к противогололедным реагентам. В нем впервые будет описан размер гранул твердых реагентов: 1-8 мм. Это необходимо для борьбы с пылью в городах и случаями, когда частицы реагентов повреждают автомобили. Новым стандартом, который готовят производители при поддержке **Росавтодора**, ужесточат и требования к коррозионной активности дорожной химии.

Проект ГОСТ с требованиями к противогололедным материалам разработал РосдорНИИ **Минтранса** по заказу Ассоциации зимнего содержания дорог. Документ находится на «рецензии» в **Росавтодоре**, рассказали “Ъ” в ведомстве. Утверждение ГОСТа запланировано на октябрь 2019 года, сообщили “Ъ” в Росстандарте.

Сегодня требования к дорожным реагентам установлены в «Отраслевых дорожных нормах» (ОДН) 2003 года и межгосударственном стандарте ГОСТ 2015 года. ОДН за 15 лет серьезно устарели и сейчас практически не применяются, пояснила “Ъ” глава аппарата Ассоциации зимнего содержания дорог Анна Климентова. Действующий ГОСТ же разрабатывался властями Казахстана в рамках Таможенного союза в интересах сразу нескольких стран, все необходимые требования сформулировать в нем не удалось, добавила она.

Новый ГОСТ впервые на национальном уровне установит требования к размерам гранул твердых противогололедных материалов. Частиц размером более 8 мм в них быть не должно, размером 4-8 мм – не более 15%, 1-4 мм – не менее 75%, менее 1 мм – не более 10%. Во многих городах наблюдается проблема, когда слишком мелкий материал превращается в илистую жижу, а весной – в пыль, рассказала Анна Климентова. Слишком крупные частицы долго плавят лед, а также могут разбить стекло машины.

Еще одно нововведение – снижение коррозионной активности реагентов. Этот показатель измеряется в лабораторных условиях погружением металлических пластин в раствор с реагентом: спустя сутки становится ясно, сколько массы потерял металл в результате коррозии. В действующем стандарте допускается 1,1 мг/кв. см в сутки, в новом – 0,4 мг/кв. см для дорог 1-й категории и мостов, 0,8 мг/кв. см – для остальных дорог.

Требования к химическому составу реагентов в ГОСТе не описываются – вещества и их влияние на людей, животных, почву и растения, а также класс химической опасности уже проверяются в ходе государственной экологической экспертизы и других тестов, пояснила Анна Климентова. Без соответствующих заключений производители реагентов не допускаются до тендеров.

Стандартом также вводится новый вид двухфазного реагента, представляющего собой смесь твердого и жидкого веществ. Именно такой реагент под названием «Бионорд» производится одним из учредителей Ассоциации зимнего содержания дорог (данные Kartoteka.ru) – Уральским заводом противогололедных материалов (УЗПМ), который много лет являлся одним из основных поставщиков реагентов для Москвы. Как ранее рассказывал “Ъ”, в 2014 году ФСБ проверила деятельность завода после победы в очередном крупном тендере. В отношении владельца УЗПМ Рустама Гильфанова было возбуждено уголовное дело. По версии Следственного комитета, по его распоряжению в поставляемые в столицу химикаты добавлялся формиат натрия (муравьиная кислота) – добавка повышала стоимость продукта, но не улучшала его качества. По подсчетам следствия, бюджету Москвы был причинен ущерб на сумму более 2,5 млрд руб. В декабре 2016 года господин Гильфанов был отпущен из-под стражи (“Ъ” рассказывал об этом) решением Пресненского суда Москвы, а дело направлено в прокуратуру для устранения нарушений. Правительство Москвы претензий к УЗПМ не имело.

Учредитель экологического фонда «Гражданин» Максим Шингаркин нововведения ГОСТа поддержал. По его словам, слишком легкие фракции твердого реагента могут



разноситься ветром за пределы проезжей части, в том числе на газон. Ужесточение требований по нормам коррозионной активности, говорит эксперт, важно не только для кузовов автомобилей, но и для дорожных ограждений. Максим Шингаркин считает, что против нового ГОСТа будут выступать «мэры городов, привыкшие за государственный счет закупать обычную песко-соляную смесь у аффилированных поставщиков». «Рассыпание песка мало влияет на скользкость, а соль при температуре ниже  $-5^{\circ}$  свои функции перестает выполнять,- пояснил он.- Но применяемая в регионах схема сегодня выгодна многим, не все хотят переходить на современные реагенты».

<https://www.kommersant.ru/doc/3889535>

### **ИЗВЕСТИЯ; ШЕСТАКОВ ИГНАТ; 2019.02.20; МОРАЛЬНЫЙ ЛИ**

Кто больше достоин жить – ребенок или старик, женщина или мужчина, нарушитель ПДД или ответственный водитель? На подобные вопросы предстоит ответить создателям беспилотных автомобилей. Машины будут действовать по заранее вложенному алгоритму, когда избежать жертв невозможно. Так что решать, кому умереть, людям придется заранее. Facebook рассчитывает разобраться с этой проблемой через пять лет. Думают над ней и в России, где тестируют беспилотные "КамАЗы" и трамваи. На чем затормозилась мысль, в материале "Известий".

Facebook вместе с Мюнхенским техническим университетом объявили о создании центра этики в сфере искусственного интеллекта. Вложив \$7,5 млн, они разработают базу для законов, регулирующих деятельность ИИ в разных сферах. Проблема ближайшего будущего – создание правил, которыми будут руководствоваться программы, управляющие беспилотными автомобилями. Такие машины уже попадают в ДТП с человеческими жертвами.

Машина морали

В 2018 году на дорогах России погибли 16,4 тыс. человек. Руководитель разработки беспилотных транспортных средств Cognitive Technologies Юрий Минкин считает, что с распространением беспилотного транспорта количество жертв снизится до сотен, а потом и до единиц. Но перед разработчиками ПО для беспилотников и теми, кто будут участвовать в создании новых правил дорожного движения, стоят серьезные моральные дилеммы.

Во время ДТП человек находится в состоянии стресса и не всегда успевает среагировать. Компьютер не устает, не нервничает и не теряет концентрации. Потому что любые решения в него заложены заранее. В том числе решения в ситуациях, когда избежать жертв невозможно. Так что создателям таких машин предстоит заранее выбрать, кем пожертвовать в экстренных случаях.

Исследователи из Массачусетского технологического института задумались над разрешением этой дилеммы в 2016 году. Тогда они запустили онлайн-тестирование Moral Machine. В 13 смоделированных ситуациях, при которых у беспилотного автомобиля отказали тормоза, пользователям предлагалось выбрать, кому сохранить жизнь: пешеходам или пассажирам, мужчинам или женщинам, старикам или молодым, толстым или худым, пешеходам – нарушителям ПДД или законопослушным, преступникам или врачам, бомжам или бизнесменам, людям или животным. За два года тест прошли больше 2 млн человек. Система фиксировала, где они в этот момент находились, и предлагала им указать свой возраст, уровень образования и дохода, религиозные и политические предпочтения.

Заявленная цель исследования – выяснить, можно ли создать универсальную этику беспилотных автомобилей, и понять, должна ли она отличаться в разных странах. Большинство опрошенных сошлись в том, что людей спасти важнее, чем животных, молодых – важнее, чем стариков, и что нужно минимизировать количество жертв.



Испытуемых разбили на три географические зоны. Западная, куда вошли Северная Европа и многие европейские страны, где исповедуют христианство. Восточная – в нее включили восточные страны, в которых исповедуют конфуцианство (Япония, Тайвань) и мусульманство (Индонезия, Саудовская Аравия и т.п.). В Южную зону попали страны Латинской Америки и страны с французским влиянием.

Западная зона оказалась более-менее сбалансированной в отношении ко всем на дороге. В Южной желание спасти молодых, пожертвовав старыми, оказалось самым сильным, а в Восточной – самым слабым. Также жители Южной зоны больше голосовали за спасение женщин вместо мужчин и худых взамен толстых.

Эгоизм против этики

Несмотря на огромное количество опрошенных, сказать, что Moral Machine помогла разобраться с дилеммой, невозможно. Во-первых, формулировки вопросов многое упрощают. Если большинство считает, что пешеходов-нарушителей давить допустимо, значит ли это, что беспилотный автомобиль, нарушивший ПДД (из-за тех же неисправных тормозов) должен самоуничтожиться вместе с пассажирами в безвыходной ситуации?

При этом нужно понимать, что в ДТП в принципе погибает больше представителей более многочисленных социальных групп. Даже если придерживаться принципа "жертвовать пассажирами, если их меньше потенциальных жертв-пешеходов", все равно на дорогах будет гибнуть больше пешеходов.

Во-вторых, есть несколько экспериментов, которые доказывают, что руководствоваться мнением большинства при разработке этических норм – не самая светлая идея. На сомнительные поступки люди идут сами, не испытывая никакого давления.

Самый известный – Стэнфордский эксперимент 1971 года, во время которого 24 добровольцев случайным образом разделили на заключенных и надзирателей в "тюрьме", обустроенной в университетском подвале. Эксперимент должен был длиться две недели, но был прекращен через шесть дней. Каждый третий охранник издевался над заключенными: их заставляли спать на бетонном полу, мыть сливные бачки голыми руками. А когда одного из заключенных заперли в одиночной камере-чулане на всю ночь и предложили остальным отказаться от одеял, чтобы его выпустили, на это согласился только один человек.

Эксперимент с добрым самаритянином 1973 года. Психологи поделили студентов на две группы. Одним рассказали притчу о добром самаритянине и попросили пересказать услышанное в другом здании кампуса. Вторым поручили прочитать там же доклад о возможностях устройства на работу. Некоторым студентам из каждой группы сказали поторопиться по дороге в корпус. И те, и другие встречали на пути человека, который лежал на земле и явно нуждался в помощи. Только 10% студентов, которых просили поторопиться, помогли незнакомцу. Связи с тем, что они слышали перед этим, психологи не нашли.

Еще один известный эксперимент – безразличного свидетеля – прошел в 1968 году. Добровольцам предлагали побеседовать на интимные темы. По желанию они могли находиться в одной комнате или в разных и общаться с помощью переговорных устройств. Во время разговора один из собеседников симулировал эпилептический припадок. Когда беседа шла один на один, 85% подопытных попытались оказать помощь. Когда в разговоре участвовали еще четыре человека, прийти на помощь готов был только 31% испытуемых.

История чат-бота компании Microsoft по имени Тэй – еще один аргумент в пользу того, что не стоит учить искусственный интеллект по тому, как думает большинство людей. Аккаунт бота в Twitter появился в марте 2016 года. "Чем больше вы говорите с ней, тем умнее Тэй становится", – было написано в профиле. Меньше чем через сутки бот стал писать о любви к Гитлеру и ненависти ко всем, особенно к феминисткам. Компания отключила Тэй на несколько дней, чтобы научить справляться с атаками троллей. Когда

бот снова вышел в интернет, он сообщил одному из пользователей, что курит травку перед полицейскими, а затем стал писать сотням тысяч подписчиков: "Ты слишком быстрый. Пожалуйста, успокойся". После этого Microsoft перевела аккаунт в приватный режим, скрыв все твиты.

Отказаться от опроса общественного мнения при создании этики искусственного интеллекта решили в 2017 году в Германии. Это пока единственная страна, где есть официальные этические правила (не имеющие статуса закона) для автономных автомобилей.

Вместе со специалистами **министерства транспорта** и цифровой инфраструктуры над правилами работали ученые, в том числе глава Института социальных исследований Университета Гете, руководство автоконцернов Daimler и Volkswagen, члены конституционного суда и главы общественных организаций. Среди прочего, они "строго запретили" в случае неизбежной аварии "выбирать возможных жертв по каким-либо личным качествам (возрасту, полу, физическому и ментальному состоянию)".

При этом на один из вопросов, поднятых в Moral Machine, немцы все-таки ответили: "Те стороны, которые вовлечены в создание опасности при движении, не должны приносить в жертву невовлеченные стороны".

Первое правило в составленном немцами списке звучит так: "Главная цель использования частично и полностью автоматизированных транспортных систем заключается в повышении безопасности для всех на дороге". И Юрий Миникин, чья компания Cognitive Technologies сейчас тестирует на улицах Москвы беспилотный трамвай (обкатка беспилотных "КамАЗов" в Татарстане начнется в этом году), считает, что повсеместное использование беспилотников настолько снизит количество ДТП, что не так уж и важно, какое именно разрешение моральных дилемм будет в итоге выбрано.

– Моральная дилемма для беспилотника будет редчайшим случаем. У самого автомобиля морали нет, конечно, он действует по заданным ему критериям. И в данном случае это должен быть критерий минимизации ущерба. Как оценивать ущерб, чтобы его минимизировать, – тонкий момент. Навстречу едет машина, мы не можем узнать, сколько в ней человек. На переходе два ребенка, а вдруг в машине их три? Но эти двое – очевидный факт, а что в машине – неизвестно", – сказал Миникин, добавив, что вопрос "Кого сбивать – бабушку или ребенка?" – зона ответственности законодателей и сертифицирующих органов.

Пока же программисты Cognitive Technologies пишут алгоритмы по ПДД, которые не видят разницы "между ребенком и взрослым в вопросе, кого из них сбивать". И предписывают тормозить в случае опасности – "сейчас, если машина уйдет со своей полосы и собьет старичка, чтобы спасти детей, она нарушит ПДД, то есть водитель будет виноват по закону, даже если поступит правильно с точки зрения морали".

По мнению специалиста, этика роботов появится, когда появятся жертвы: "Вот когда машина первый раз кого-то собьет, начнется обсуждение". Но директор департамента взаимодействия науки, технологий и общества Московского технологического института Петр Левич считает, что заняться этим надо гораздо раньше.

Петр Левич, директор департамента взаимодействия науки, технологий и общества Московского технологического института

Компьютеры "с большими полномочиями" потребуются нам для управления заводами, электростанциями, может быть, даже городами. Например, искусственный интеллект будет руководить работой атомной электростанции. И ему придется принимать сложные решения – допустим, закрыть зону реактора, даже если в ней остались люди, чтобы не допустить больших жертв.

Рассуждая о формировании этики ИИ, Левич с сомнением высказался о том, чтобы учить машину на поступках большинства людей.

– Это снимает некоторую ответственность с автора программы, но не стоит забывать принцип "я плох настолько, насколько плох мой учитель", – заключил специалист.

Несмотря на бесполезность для создания этики роботов, Moral Machine остается ценным источником информации о людях. Так, из 117 стран, участвовавших в опросе, Россия оказалась на 111-м месте по количеству людей, решивших спасти женщин и пожертвовать мужчинами в ДТП. На 105-м, когда предлагали сохранить жизни пешеходов, убив пассажиров. И на 101-м месте среди тех, кто руководствовался принципом "чем больше жизней удастся спасти, тем лучше".

Гораздо чаще других жителей планеты (32-е место) россияне не вмешивались в ситуацию и давали машине ехать прямо при опасности, не сворачивая. Еще, по мнению наших сограждан, те, кто соблюдает ПДД, более достойны жизни, чем те, кто нарушает, – 21-е место из 117. По ответам россияне больше всего похожи на украинцев. И сильнее всего отличаются от жителей Венесуэлы.

<https://iz.ru/844965/ignat-shestakov/moralnyi-kod-pochemu-obshchestvo-ne-mozhet-nauchit-kompiuter-morali>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТИМУР АЛИЕВ; 2019.02.19; ПАРИТЕТ НА САМУРЕ; РОССИЮ И АЗЕРБАЙДЖАН СВЯЖЕТ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ**

К ноябрю нынешнего года на российско-азербайджанской границе появится новый путепровод через пограничную реку Самур. Как отмечают специалисты, ввод крупного транспортного объекта приведет к значительному росту грузооборота между двумя странами.

В Дагестане автомобильный мост через Самур начали строить в октябре 2017 года. Такое решение было принято в соответствии с соглашением между правительствами двух государств. Длина путепровода составляет 325 метров, ширина – около 18. На нем будет организовано двухполосное движение с возможностью в час пик выделить третью, реверсивную, полосу. Предусмотрен также пешеходный переход.

Стоимость проекта – 1,2 миллиарда рублей. Россия и Азербайджан профинансируют его на паритетных началах: 50 на 50. Недавно строительство моста проинспектировали министр экономического развития РФ Максим Орешкин, его азербайджанский коллега Шахин Мустафаев и глава Дагестана Владимир Васильев.

Как рассказал начальник Федерального казенного учреждения Упрдор «Каспий» Сергей Улеев, пропускная способность пограничного перехода со строительством нового моста значительно увеличится:

- Готовность объекта на данный момент составляет около 60 процентов. Установлены все опоры и сделаны регуляционные сооружения на территории Азербайджана, на российской стороне ведется монтаж арматурных каркасов.

Автомобильный пункт пропуска Яраг-Казмаляр давно не справляется с возросшим потоком машин, к тому же старый мост был построен в 1957 году. Хотя именно через него идут товары из Ирана и Азербайджана в Россию. В перевозках на этих направлениях в 2018 году участвовало 190 российских транспортных компаний, значительную часть которых составляют дагестанские. От того, насколько быстро через границу проедут фуры с азербайджанскими фруктами и овощами, зависит снабжение продуктами многих городов.

Торгово-экономические связи между Россией и Азербайджаном крепнут с каждым годом. Активно сотрудничает с приграничным государством и Дагестан. По данным Северо-Кавказского таможенного управления, внешнеторговый оборот между российской республикой и закавказской в январе – ноябре 2018 года превысил 20 миллионов долларов.

Как сообщили в минэкономразвития Дагестана, из Азербайджана ежегодно ввозятся десятки тысяч тонн сельскохозяйственной продукции. В свою очередь, эта страна

является основным потребителем экспортной продовольственной продукции из Дагестана.

<https://rg.ru/2019/02/19/reg-skfo/rossiiu-i-azerbajdzhan-sviazh-et-novyj-avtomobilnyj-most.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; РФ И МОНГОЛИЯ СОГЛАСОВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ 2019Г НА УРОВНЕ 8 ТЫС. ЕДИНИЦ**

Россия и Монголия согласовали предварительный контингент обмена разрешениями на международные автомобильные перевозки на 2019 год на уровне фактического обмена в 2018 году – 8 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов, 600 разрешений для перевозок в/из третьих стран и 4 тыс. разрешений для нерегулярных пассажирских перевозок.

Как говорится в сообщении «Росавтотранса», соответствующие решения были приняты в ходе XIV заседания российско-монгольской рабочей группы по транспорту российско-монгольской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству 18-19 февраля в Улан-Баторе.

Кроме того отмечается, что монгольская сторона передала для рассмотрения российской стороне документы на открытие нового маршрута регулярных пассажирских автобусных перевозок Сухэ-Батор – Улан-Удэ.

Российскую часть рабочей группы возглавил замминистра транспорта Владимир Токарев, монгольскую – вице-министр развития дорог и транспорта Лувсан Халтар. Росавтотранс на заседании представил первый заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Руслан Лужецкий.

Делегации также обсудили состояние двусторонних перевозок в автомобильном сообщении и отметили увеличение внешнеторгового оборота между Россией и Монголией в 2018 году и рост объемов двусторонних грузовых автомобильных перевозок между двумя странами.

Кроме того, в ходе заседания состоялось обсуждение сотрудничества двух стран в области железнодорожного транспорта, в том числе результатов работы АО «Улан-Баторская железная дорога», вопросов развития железнодорожных транзитных перевозок. Были также рассмотрены актуальные вопросы сотрудничества в области гражданской авиации и транспортного образования.

«Российская делегация ознакомила монгольских коллег с опытом российской IT-компании по развертыванию на территории Российской Федерации системы взимания платы на основе спутниковой навигации в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения большегрузными транспортными средствами», – отмечается в сообщении.

Система взимания платы с грузовиков с разрешенной максимальной массой более 12 тонн в счет возмещения ущерба при движении по федеральным автомобильным дорогам, получившая название «Платон», заработала в России с 15 ноября 2015 года. Создателем и оператором системы стало ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы».

Участники заседания договорились провести XV заседание рабочей группы в III – IV квартале 2020 года в России. «Сроки и место его проведения будут согласованы в установленном порядке», – отмечает «Росавтотранс».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» БУДЕТ БЕСПЛАТНО МЕНЯТЬ БОРТУСТРОЙСТВА ПОСЛЕ ИСТЕЧЕНИЯ СРОКА ИХ СЛУЖБЫ – ПРОЕКТ**

Правительство РФ намерено внести изменения в правила взимания платы с 12-тонных грузовых автомобилей, введя понятие «срок службы бортового устройства» и обязав грузоперевозчиков контролировать срок службы данных устройств, а оператора системы

взимания платы (СВП) «Платон» – заменять бортустройства с истекшим сроком службы на безвозмездной основе.

Проект соответствующего постановления правительства РФ, которым вносятся изменения в правила взимания платы с грузовиков в системе «Платон», размещен на портале [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Разработчиком документа является **Минтранс РФ**.

Как указывается в материалах проекта, размер платы рассчитывается на основании данных, полученных от бортового устройства или стороннего бортового устройства в автоматическом режиме. «Бортовые устройства являются средствами измерения. Срок службы такого устройства составляет три года и обусловлен сроком действия установленных в нем средств криптографической защиты информации, обеспечивающих достоверность и некорректируемость данных, передаваемых бортовыми устройствами», – говорится в пояснительной записке.

При этом указывается, что в настоящее время «владельцам транспортных средств выдано более 770 000 ед. бортовых устройств». «Из них в 2018 году истекает срок службы 166 759 ед. бортовых устройств, а в 2019 – более 590 000 ед. бортовых устройств. Необходимое количество бортовых устройств имеется в наличии у оператора системы взимания платы», – сообщают разработчики.

Также отмечается, что документ был разработан «в целях недопущения поступления в систему взимания платы потенциально недостоверных данных с бортовых устройств с истекшим сроком службы, что может повлечь некорректность в расчетах суммы платы».

Проект постановления дополняет правила взимания платы с грузовиков «положениями, обязывающими собственников (владельцев) транспортных средств контролировать срок службы бортовых устройств (сторонних бортовых устройств), а оператора системы взимания платы – осуществлять замену бортовых устройств при истечении срока их службы».

Документ также вводит ряд понятий для замены исправного бортустройства с истекшим сроком службы:

- срок службы бортового устройства (стороннего бортового устройства);
- обязанность собственника (владельца) транспортного средства контролировать срок службы бортовых устройств (сторонних бортовых устройств), осуществлять своевременный возврат бортового устройства с истекшим сроком службы;
- обязанность оператора СВП произвести выдачу бортового устройства взамен бортового устройства с истекшим сроком службы, «в том числе в случаях, когда бортовое устройство с истекшим сроком службы не возвращено оператору на безвозмездной основе».

Как ожидают разработчики, результатами реализации проекта постановления станут:

- исключение риска признания данных, получаемых от бортустройств, недостоверными в связи с истечением их срока службы, и используемых для расчета суммы платы;
- формирование полной и достоверной информации о маршрутах движения транспортных средств, на которых установлены бортовые устройства;
- установление правовой определенности в отношении обязанностей собственников (владельцев) транспортных средств и оператора СВП в части использования бортового устройства (стороннего бортового устройства);
- исключение риска приостановления использования транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн их собственниками (владельцами) при истечении срока службы бортовых устройств;
- исключение риска снижения объемов поступлений в федеральный бюджет в виде суммы платы (в связи с неиспользованием транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн их собственниками (владельцами) при истечении срока службы бортовых устройств).



Также отмечается, что реализация проекта постановления не потребует выделения дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета, не влечет за собой необходимость изменения иных нормативных правовых актов РФ, а сам проект соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров РФ.

В июле 2018 г. пресс-служба оператора системы взимания платы с грузовиков «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) сообщала, что замена бортовых устройств с истекшим сроком службы будет бесплатна для грузоперевозчиков – пользователей «Платона». Тогда в компании отмечали, что в 2018 г. начнется замена бортоустройств системы «Платон», полученных грузоперевозчиками в 2015 году.

«Эта обязательная процедура обусловлена требованиями ФСБ России к средствам криптографической защиты информации. Разрешенный срок их эксплуатации составляет 3 года. Замена устройств обеспечит сохранение надежности защиты данных пользователей системы от несанкционированного доступа. Бортовые устройства выдаются бесплатно для российских перевозчиков», – пояснили в РТИТС.

В компании также указывали, что предложенные изменения правил «обеспечат упрощение процедуры замены бортовых устройств».

«В частности, грузоперевозчик сможет получить новое устройство, если он сдал старое с истекшим сроком службы в неполной комплектации. А также пользователь системы сможет получить новое бортовое устройство и потом сдать старое с истекшим сроком службы. Это изменение удобно в первую очередь перевозчикам с большим парком автомобилей», – говорилось в сообщении.

При этом в материалах на портале [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) указывается, что проект проходит процедуру публичного обсуждения, которая окончится 27 февраля 2019 г. Тогда же планируется окончание независимой антикоррупционной экспертизы.

Система взимания платы с грузовиков с разрешенной максимальной массой более 12 тонн в счет возмещения ущерба при движении по федеральным автомобильным дорогам, получившая название «Платон», заработала в России с 15 ноября 2015 г. Создателем и оператором системы стало ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы». Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», владельцем 50% в РТИТС является АО «РТ-Инвест» (ранее сообщалось, что компания на 74,99% принадлежала ООО «Царицын Капитал», единственным владельцем которого являлся Андрей Шипелов, остальные 25,01% «РТ-Инвеста» – у ГК «Ростех» – при этом по данным на 12 января 2019 г. учредители не заявлены). Другими совладельцами РТИТС являются Игорь Ротенберг (23,5%), Андрей Шипелов (19%), Антон Замков (7,5%).

### **RNS; 2019.02.19; РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО МЦК**

Объем пассажироперевозок по Московскому центральному кольцу (МЦК) по итогам 18 февраля составил 508,4 тыс. пассажиров, что является рекордным суточным показателем, сообщает пресс-служба РЖД.

«Более 508,4 тыс. пассажиров перевезли "Ласточки" на Московском центральном кольце (МЦК) 18 февраля. Это новый суточный рекорд, превышающий предыдущий более чем на 8 тыс. человек», – говорится в сообщении.

Предыдущий рекорд по перевозкам составил 500 тыс. человек, показатель был зафиксирован 8 ноября 2018 года.

<https://rns.online/transport/RZHD-soobschila-o-rekordnih-perevozkah-po-MTSK-2019-02-19/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; ЕС СНИЗИТ ВЫБРОСЫ УГЛЕКИСЛОГО ГАЗА ГРУЗОВИКАМИ И АВТОБУСАМИ НА 30% К 2030Г**

Представители Европарламента и всех стран ЕС впервые согласовали допустимые нормы выброса углекислого газа для грузовых автомобилей и автобусов, сообщила Еврокомиссия.

К 2030 году средний размер выбросов CO<sub>2</sub> тяжелых грузовиков и автобусов должен быть сокращен на 30% по сравнению с уровнем 2019 года. Этот ориентир будет пересматриваться в 2022 году, тогда же будет выстроена стратегия на период после 2030 года.

Кроме того, согласована промежуточная цель – снижение выбросов углекислого газа к 2025 году на 15% по сравнению с уровнем 2019 года.

«ЕС достигнул огромного успеха, впервые приняв меры по снижению выбросов CO<sub>2</sub> тяжелых автотранспортных средств», – заявил депутат Европарламента Бас Эйкхаут после семичасовых переговоров.

Участники переговоров поддержали предложение Еврокомиссии, опубликованное в мае 2018 года. При этом Европарламент в прошлом году предлагал более решительные изменения: сокращение выбросов на 20% к 2025 году и на 35% к 2030 году. Однако лоббисты, представляющие интересы автомобилестроительных компаний ЕС, утверждают, что даже более мягкий вариант законопроекта создаст существенные трудности для отрасли.

Цели снижения выбросов CO<sub>2</sub> требуют значительных усилий, и государствам Евросоюза следует предусмотреть необходимую инфраструктуру, говорится в заявлении Европейской ассоциации производителей автомобилей (АСЕА). «Сейчас мы можем лишь призывать государства-члены ЕС в экстренном порядке ускорить развертывание инфраструктуры, необходимой для подзарядки и заправки грузовиков на альтернативных видах топлива, которые придется продавать в огромных количествах, чтобы выполнить поставленные цели», – приводятся в сообщении слова генсека АСЕА Эрика Йоннарта.

В обмен на уступки по ориентирам на период до 2030 года Европарламент добился введения с 2025 года обязательных минимумов продажи грузовых автомобилей и автобусов с нулевыми выбросами.

Документ требует одобрения на пленарной сессии Европарламента и ратификации всеми государствами ЕС, однако эти шаги чаще всего являются формальными.

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.19; АВТОМОБИЛЯМ НИЗКИХ ЭКОКЛАССОВ ЗАКРОЮТ ВЪЕЗД В ЦЕНТР ПЕТЕРБУРГА**

В комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Санкт-Петербурга обсуждается выбор городских зон, в которые будет запрещен въезд для автомобилей низких экологических классов. Об этом 19 февраля сообщил начальник отдела организации дорожного движения КРТИ Евгений Воробьев.

«На этой неделе мы получили поручение **Минтранса** РФ проработать вопросы возможностей и условий введения зон ограничения для движения неэкологического транспорта. Мы предлагаем рассмотреть возможность организации этой зоны в центральных районах города», – цитирует его ТАСС.

В частности, обсуждается закрытие въезда для экологически проблемного транспорта в пределы Василеостровского, Петроградского, Центрального и Адмиралтейского районов города.

29 января стало известно, что зоны с ограниченным въездом для автомобилей низких экологических классов (от нулевого до третьего класса) могут появиться в Москве. С инициативой выступил Совет при президенте по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ). Идею поддержали городские власти.

<https://iz.ru/847699/2019-02-19/avtomobiliam-nizkikh-ekoklassov-zakroiut-vezd-v-tcentr-peterburga>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.19; КРУПНЫЕ ДТП С УЧАСТИЕМ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ В РОССИИ В 2019 ГОДУ**

19 февраля на федеральной трассе М-4 «Дон» в Ростовской области столкнулись «Камаз», Hyundai и пассажирский микроавтобус. В результате ДТП шесть человек погибли, еще семеро пострадали.

19 февраля на 288-м километре федеральной автомобильной дороги «Пермь – Екатеринбург» водитель автомобиля Opel выехал на полосу встречного движения и столкнулся с микроавтобусом «Газель Next». В результате ДТП два человека погибли, семеро пострадали. Для эвакуации пострадавших впервые при ДТП использовались два вертолета территориального центра медицины катастроф.

17 февраля автобус и легковой автомобиль столкнулись на трассе в Кемеровской области. Водитель легкового автомобиля Opel Astra не справился с управлением и выехал на встречку, столкнувшись с автобусом. В результате ДТП два человека погибли и трое получили травмы различной степени тяжести.

15 февраля в Чувашии на 14 километре федеральной автодороги А-151 «Цивильск – Ульяновск» водитель автобуса Mercedes-Benz Sprinter, который следовал по маршруту Канаш – Чебоксары выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с грузовым автомобилем МАЗ. Водитель автобуса погиб, пятеро пассажиров получили травмы и были госпитализированы.

11 февраля на федеральной автодороги «Тюмень – Ханты-Мансийск» водитель автомобиля Peugeot 308 выехал на встречную полосу и столкнулся с автомобилем Kia. В ДТП также столкнулись автомобиль Datsun, грузовой автомобиль Volvo и автобус Mercedes Sprinter, перевозивший 20 пассажиров из Тобольска в Тюмень. В результате аварии два пассажира автобуса погибли, еще двое пострадали. Также травмы получили водитель и пассажир Peugeot.

8 февраля в городе Стерлитамаке (Башкирия) маршрутная «Газель» столкнулась с опорой линии электропередачи. В результате ДТП пострадали 19 человек, в том числе трое детей.

4 февраля в Судогодском районе Владимирской области микроавтобус с пассажирами въехал в идущий впереди «Камаз» и опрокинулся. В результате ДТП погибли три пассажира, еще шесть человек – водитель микроавтобуса и пять пассажиров были госпитализированы.

24 января на 699 километре трассы М-4 «Дон» в Верхнемамонском районе Воронежской области микроавтобус Mercedes выехал на встречную полосу и столкнулся с большим автобусом. Погиб водитель микроавтобуса, женщина-пассажир была госпитализирована. Медицинская помощь была на месте оказана одному пассажиру автобуса и пассажиру микроавтобуса.

19 января на 1 километре автодороги «Муслюмово – Ново-Курманово» в Челябинской области водитель автобуса «ГАЗ-225000» съехал с проезжей части вправо по ходу движения с последующим опрокидыванием транспортного средства. В результате ДТП пострадали 11 человек.

15 января в Белгородской области в районе хутора Гремучий Ивнянского района произошла авария с участием «Лады Калины» и микроавтобуса «Газель». В результате ДТП водитель и пассажир «Лада Калины» погибли на месте. Два пассажира автомобиля «Лада Калина», водитель и девять пассажиров «Газели» получили травмы.

11 января семь автомашин, в том числе маршрутный микроавтобус, стали участниками аварии во Владивостоке. По данным краевого УМВД, в ДТП пострадали 16 человек.

10 января маршрутный микроавтобус, ехавший из Белгородской области, столкнулся с легковым автомобилем в Воронежской области, на 208-м километре автодороги «Курск – Воронеж – Борисоглебск». В результате ДТП погибли два человека и еще двое пострадали.

10 января на четвертом километре автодороги «Сыктывкар-Троицко-Печорск» в республике Коми произошло ДТП с участием рейсового пассажирского автобуса и лесовоза, в результате которого пострадали более 20 человек.

6 января на 767-м километре трассы Р-22 в Волгоградской области произошло лобовое столкновение маршрутного такси Ford Transit (рейс «Волжский – Воронеж») и легкового автомобиля Ford Focus. В результате ДТП водитель легковушки погиб, шесть человек пострадали.

2 января вблизи села Синодское Воскресенского района Саратовской области столкнулись легковой автомобиль Ford Fusion и автобус Iveco, следовавший по маршруту Саратов – Балаково. Погибли водитель Ford и три его пассажира, пострадали четыре человека.

<https://ria.ru/20190219/1551079303.html>

### **ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.02.19; РОСТРАНСНАДЗОР ОСЕНЬЮ НЕ НАШЕЛ НАРУШЕНИЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ, ЧЕЙ МИКРОАВТОБУС ПОПАЛ В ДТП С ЖЕРТВАМИ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Последняя проверка в автотранспортном предприятии, микроавтобус которого попал в ДТП в Ростовской области, проводилась **Ространснадзором** осенью 2018 года, следует из данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

По данным системы, **Ространснадзор** внепланово проверял ООО «РОУТ 161», которому принадлежит микроавтобус, в сентябре 2018 года, нарушений выявлено не было.

Ранее ведомство трижды проверяло предприятие в 2016 году и один раз – в 2017 году. В частности, летом 2017 года выявили нарушения требований «по обеспечению транспортной безопасности» и отсутствие стажировок для водителей.

На сайте правительства Ростовской области ООО «РОУТ 161» значится в перечне автотранспортных предприятий, допущенных к выполнению пассажирских перевозок на межмуниципальных маршрутах региона.

Ранее прокуратура Ростовской области организовала проверку соблюдения законодательства в сфере безопасности пассажирских перевозок по факту ДТП на трассе М4 «Дон», где при столкновении микроавтобуса и КаМАЗа шесть человек, в том числе водитель микроавтобуса, погибли, еще 13 получили травмы.

### **ГТРК "ПЕРМЬ"; 2019.02.19; В ПЕРМИ НАЧАЛСЯ СУД ПО РЕЗОНАНСНОМУ ДТП С АВТОБУСАМИ, В КОТОРОМ ПОГИБ ШКОЛЬНИК**

Год потребовался на расследование уголовного дела, возбужденного из-за ДТП с двумя автобусами в Перми, 20 февраля 2018 года в аварии погиб подросток. Во время следствия водитель находился под подпиской о невыезде.

Дело рассматривает Мотовилихинский районный суд г. Перми. В заседании участвуют водитель, который, по мнению следствия, допустил возникновение ДТП, и родственники погибшего школьника. В ходе предварительного следствия по уголовному делу проведены более 70 следственных действий, а также 11 судебных экспертиз, допрошены свыше 30 свидетелей. Материалы уголовного дела составили 9 томов.

По версии следствия, обвиняемый, работая водителем автобуса на регулярных городских пассажирских маршрутах, управляя пустым автобусом SCANIA не выбрал безопасную скорость движения, утратил контроль над управлением транспортным средством и

допустил столкновение с пассажирским автобусом, движущимся по установленному маршруту № 68 во встречном направлении. В результате ДТП на месте погиб ребенок, пассажир автобуса.

ГТРК "Пермь" напоминает: год назад рано утром на перекрестке Уинской и Макаренко столкнулись два автобуса. В результате дорожно-транспортного происшествия на месте погиб 11-летний школьник.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3117976>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; ЧИСЛО ЖЕРТВ ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ НА РОСТОВСКОЙ ТРАССЕ ВОЗРОСЛО ДО ШЕСТИ ЧЕЛОВЕК**

Число погибших в дорожной аварии на трассе М4 "Дон" увеличилось до шести человек, пострадали семь человек, сообщили агентству "Интерфакс-Юг" в пресс-службе Главного управления МЧС России по Ростовской области.

"По уточненной информации, 13 человек пострадали, из них шесть погибли", – сказал собеседник агентства.

Кроме микроавтобуса, участниками ДТП стали КАМАЗ и легковой автомобиль "Хендэ". Микроавтобус двигался по направлению "Ростов-Миллерово".

На месте происшествия работают 27 человек и 11 единиц техники.

По данным ГИБДД РФ, водитель автобуса "Мерседес Бенц Спринтер" следовал по маршруту Миллерово – Ростов и перевозил 17 пассажиров.

В зоне работ по очистке металлического ограждения автобус совершил наезд на стоящий в левом ряду автомобиль дорожных служб "КАМАЗ", с последующим опрокидыванием автобуса на проезжую часть дороги.

Движение по ФАД М-4 "Дон" из-за ДТП перекрыто в сторону Москвы, добавили в ГИБДД.

В свою очередь в пресс-службе областного Минздрава агентству уточнили, что среди пострадавших есть ребенок.

"Двое пострадавших в ДТП доставлены больницу города Шахты, пострадавший ребенок доставлен в детскую областную клиническую больницу. На место происшествия выехала министр здравоохранения Ростовской области", – добавил собеседник агентства.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/19/reg-ufo/shest-chelovek-pogibli-v-dtp-v-rostovskoj-oblasti.html>

<http://tass.ru/proisshestviya/6134664>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6bfb2f9a79477078c70bd1>

### **ТАСС; 2019.02.19; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С УЧАСТИЕМ МАРШРУТНОГО ТАКСИ В УЛАН-УДЭ**

Три человека пострадали в результате дорожной аварии с участием маршрутного такси в Улан-Удэ. Об этом сообщили журналистам в пресс-службе МВД Бурятии.

«Около 17:00 по местному времени (12:00 мск) на спуске с Селенгинского моста произошло столкновение автомашины Nissan Teana и пассажирского микроавтобуса Fiat Ducato, следовавшего по маршруту № 19. В результате ДТП травмы получили три пассажира: мужчина из иномарки, а также женщина и девочка 14 лет из микроавтобуса», – сообщили в ведомстве.

По данным пресс-службы минздрава Бурятии, травмы пострадавшие получили незначительные, госпитализировать их не стали.

По предварительной информации, в иномарке внезапно закончился бензин, она остановилась, и в нее врезался пассажирский микроавтобус.

На месте аварии работают сотрудники ГИБДД, устанавливаются все причины и обстоятельства случившегося.

<https://tass.ru/proisshestviya/6134061>



### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ МЕДВЕДЕВ; 2019.02.19; НА РЕЛЬСАХ – БОЛИД; СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ ВЫВЕДЕТ РОССИЮ НА НОВЫЕ ПОЗИЦИИ В МИРЕ**

Одним из главных приоритетов России, который даст мощный импульс развитию ее экономики, кардинально изменит положение в мире, должен стать проект транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг». Прежде чем приступать к решению столь масштабной задачи, необходимо выявить все плюсы и минусы, оценить экономические эффекты. «РГ» беседует с одним из авторов такого исследования, академиком Аскарком Акаевым.

Аскар Акаевич, расскажите, пожалуйста, в чем суть этой работы?

Аскар Акаев: Помимо огромных сырьевых богатств Россия обладает еще одним уникальным и пока недостаточно освоенным ресурсом – это ее географическое положение. У страны огромная территория, но немало регионов, которые слабо связаны между собой. Эта проблема всегда считалась одной из важнейших, но она столь масштабна и сложна, что решение откладывалось на будущее. И вот сейчас такое время пришло. Речь идет о создании транспортного моста между Европой и Азией, а, по сути, эффективном использовании нашего уникального географического положения. Эта цель поставлена в майском указе президента страны.

Основные требования: время перевозки грузов по железной дороге с Дальнего Востока до западной границы России нужно сократить до семи дней, объем транзитных перевозок увеличить в четыре раза, пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей увеличить в полтора раза, до 180 млн тонн. Это глобальный проект, с которым в нашей истории трудно что-то сравнить. В итоге страна должна стать одним из мировых лидеров по транзиту грузов между Европой и Азией.

Можно привести конкретный пример?

Аскар Акаев: Мы сравнили транзитные потоки товаров через железнодорожную систему России с нынешними объемами морской торговли Китая, а также будущими из проектов китайской программы «Один пояс, один путь». Сегодня по морю перевозится 99,5 процента китайского экспорта в Европу, а по железнодорожной дороге – всего 0,5 процента. Причина? Высокая стоимость железнодорожной доставки: 3000-6000 долларов за контейнер против 800-2000 долларов – по морю. Еще одна причина – низкая пропускная способность железнодорожных магистралей. Это сегодня не компенсирует даже скорость доставки: 30-45 дней при перевозке по воде против 10-15 дней по железной дороге.

Трудно железнодорожникам с морем конкурировать...

Аскар Акаев: Поэтому море всегда будет оставаться монополистом. И тем не менее у железной дороги есть свой шанс. Наши расчеты показывают, что имеется ниша, где железная дорога может существенно потеснить морской вариант. Это ассортимент товаров, для которых доставка за 3-5 дней по высокоскоростной магистрали – а это 200 км/час и выше – вместо 30-45 дней по морю окажется решающим преимуществом в борьбе с конкурентами. Прежде всего это продукция высоких технологий, и эта ниша будет стремительно расти. Согласно математической модели, даже учитывая, что высокоскоростная Транссибирская магистраль наверняка повысит тарифы на перевозку грузов, быстрая доставка по железной дороге для многих компаний окажется более выгодной, чем по воде.

Очевидно, высокоскоростная магистраль, протянутая через всю страну, стоит огромных денег?

Аскар Акаев: По предварительным оценкам, она обойдется в 18 трлн руб. Вроде бы сумма огромная. Но уже через восемь лет эксплуатации вложения себя окупят, а затем будут приносить существенную прибыль. Тут надо внести ясность, что речь идет не только о транспортировке товаров из Китая, хотя они будут составлять очень большую долю. Мы

должны диверсифицировать объем перевозок. А значит, по этим магистралям пойдут товары из Кореи, Японии, стран АСЕАН. Транспортные возможности России еще более повысятся, если удастся вывести наши железнодорожные магистрали за пределы материковой суши: на остров Сахалин и далее – на остров Хоккайдо, а также к Берингову проливу и далее – на полуостров Аляска. В этом случае Россия станет ключевым звеном глобальной транспортной сети, соединяющей основные экономические центры мира.

Почему эта давняя и заманчивая идея только сейчас созрела?

Аскар Акаев: Во-первых, появилась высокоскоростная техника, чтобы совершать столь стремительные перевозки. Во-вторых, создана строительная индустрия, которая позволяет быстро и очень качественно сооружать тысячекилометровые магистрали. Наконец, появились суперкомпьютеры, которые позволяют моделировать сложнейшие задачи с множеством параметров, нередко неопределенных. На таких моделях можно проигрывать разные варианты проекта, выбирать самые оптимальные, а значит, наименее затратные.

В вашей модели надо учесть множество факторов, многие из которых довольно неопределенны. А еще важны их взаимосвязи. Неужели это все можно записать в формулах и не ошибиться? На авторов проекта лежит огромная ответственность. Кстати, когда-то создатель моста во время его открытия вставал под конструкцию, гарантируя безопасность. А чем авторы столь грандиозного проекта гарантируют его выполнимость? Ведь страна рискует огромными деньгами.

Аскар Акаев: Хочу внести ясность. Понимаете, этот проект имеет две глобальные цели. Одна – транспортная, о которой мы уже говорили. Вторая, не менее важная, – это прорыв в экономическом развитии России, освоение огромных территорий Сибири и Дальнего Востока. Прежде всего надо учесть, что в проекте огромную роль сыграет так называемый мультипликативный эффект. Он окажет огромное влияние на экономику, геополитику, социальную сферу и т.д. К примеру, мы показали, что проект серьезно скажется на экономике минимум 23 регионов, а также на многих отраслях машиностроения.

Причем речь идет не просто о модернизации существующих предприятий, а о создании новых на основе цифровой экономики 4.0, где будут внедрены самые передовые технологии. Скажем, в Сибири и на Дальнем Востоке новые магистрали дадут толчок появлению инновационной промышленности, рождению новых городов. И конечно, проект «породит» огромное число новых рабочих мест самой разной квалификации. Например, общий штат высокоскоростной железной дороги может составить порядка 600-700 тысяч человек. А если учесть, что на одного работающего в новой транспортно-логистической системе может приходиться до девяти рабочих мест в сопряженных сферах народного хозяйства, то общее количество новых рабочих мест составит до нескольких миллионов человек.

И еще принципиальный момент: математическая модель показывает, что при реализации проекта ВВП страны будет расти в разы быстрее, чем это происходит сейчас, и может составить 4-5 процентов в год, превышая среднемировые.

То есть можно говорить о новом этапе индустриализации страны, а проект станет ее локомотивом?

Аскар Акаев: Конечно. Появятся стимулы для развития экономически слабых регионов, а значит, начнут преодолеваются региональные диспропорции, возникнет более тесная связанность территорий. Значение проекта для многих стран должно привлечь в Россию большие объемы иностранных инвестиций, импорт современных технологий. В конце концов, речь может идти об укреплении геополитических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе и достижении равновесия геополитических и геоэкономических амбиций КНР, Японии, Южной Кореи.

<https://rg.ru/2019/02/19/akademik-proekt-supermosta-privlechets-v-rossiiu-inostrannye-investicii.html>

### **ТАСС; 2019.02.19; РЖД ВЛОЖИТ В РАЗВИТИЕ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ЖД ОКОЛО 100 МЛРД РУБЛЕЙ В 2019-2020 ГОДАХ**

ОАО «РЖД» инвестирует в развитие инфраструктуры Северо-Кавказской железной дороги около 100 млрд рублей за 2019-2020 годы, сообщил во вторник журналистам начальник Северо-Кавказской железной дороги (филиал АО «РЖД») Владимир Пястолов. «2018, 2019 и 2020 годы – время наибольшего притока инвестиционных средств в развитие Северо-Кавказской дороги. Порядка 50 млрд руб. инвестиций запланировано в текущем году, это продолжение развития подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, электрификация направления, развитие подходов к Керченскому мосту и сухогрузов порта Тамань. В следующем году инвестиции сохранятся на уровне 50-60 млрд руб.», – сказал Пястолов, отметив, что 2020-й год станет завершающим в стартовавшей в 2007 году программе по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна.

В 2018 году в развитие инфраструктуры и обновление парка электропоездов было вложено около 60 млрд рублей. По словам Пястолова, инвестиции позволят освоить большие объемы грузоперевозок. По указу президента РФ, к 2025 году в порт Азово-Черноморского бассейна должны завозить 125 млн тонн грузов. В 2018 году Северо-Кавказская железная дорога доставила в порт около 95 млн тонн грузов, таким образом показав рост в 40% за последнее десятилетие.

Как сообщил Пястолов, в 2018 году длину железной дороги продлили почти на 200 км, в этом году ожидают аналогичный прирост. Также по итогам 2018 года пассажиропоток на Северо-Кавказской железной дороге вырос на 10% по сравнению с 2017 годом. В конце этого года поток пассажиров планируют увеличить еще на 7%.

Северо-Кавказская железная дорога является филиалом ОАО «РЖД», пролегает по территории Юга и Кавказа России. Управление дороги находится в Ростове-на-Дону.

<https://tass.ru/ekonomika/6133076>

### **ТАСС; 2019.02.19; В АБАКАНЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ К УНИВЕРСИАДЕ**

Новый вокзальный комплекс, который будет резервным для красноярского вокзала в дни проведения Универсиады, ввели в эксплуатацию в Абакане, сообщает во вторник пресс-служба ОАО «РЖД». Универсиада пройдет в Красноярске с 2 по 12 марта.

«Открытием обновленного вокзала в Абакане мы продолжаем не только подготовку к предстоящей Универсиаде, но и масштабную работу по обновлению пассажирской инфраструктуры всей Красноярской магистрали. <...> Он дает основу для дальнейшего развития региона, в частности для создания транспортно-пересадочного узла, который интегрирует железнодорожный и автомобильный транспорт в единую сеть», – приводит пресс-служба слова начальника Красноярской железной дороги Вадима Владимировича.

Решение о строительстве нового здания вокзального павильона было принято РЖД в 2017 году, когда абаканский железнодорожный вокзал получил статус резервного вокзала XXIX Всемирной зимней Универсиады. Работы по возведению нового пассажирского павильона и береговой платформы на вокзале Абакан были выполнены менее чем за год. Стоимость работ составила около 560 млн рублей.

Новое и существовавшее ранее здания образуют единый вокзальный комплекс. При этом его площадь практически удвоилась и составляет почти 3 тыс. кв. м.

<https://tass.ru/sibir-news/6134434>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ KDY LOGISTICS ИНВЕСТИРУЕТ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБ. В РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА В АСТРАХАНИ**

Инвестиции азербайджанской компании KDY Logistics в развитие инфраструктуры железнодорожного логистического хаба в Астрахани для поставок скоропортящихся

фруктов и овощей составят более 2 млрд рублей, сообщил представитель компании Джаваншир Мамедов журналистам.

«Наша группа компаний планирует импортировать более 1 млн тонн овощей и прочих грузов (через астраханский хаб – ИФ), а также экспортировать грузы в обратном направлении – более 1 млн тонн. Объем инвестиций компании (KDY Logistics – ИФ) в развитие инфраструктуры в Астрахани – более 2 млрд рублей», – сказал Д.Мамедов.

Он добавил, что компания разработала сеть транспортировочных направлений – «Проект Север-Юг».

«Первое направление: Китай – Казахстан – РФ (Астрахань). Второе: Индия – Пакистан – Иран – Азербайджан – РФ (Астрахань). Далее: Турция – Азербайджан – РФ (Астрахань), Туркмения – Казахстан – РФ (Астрахань), Узбекистан – Казахстан – РФ (Астрахань). Предполагаемые объемы импорта-экспорта через астраханский терминал овощей, фруктов и других грузов: Турция – 1 млн тонн, Иран – 200 тыс. тонн, Азербайджан – 200 тыс. тонн, Узбекистан – 600 тыс. тонн, Туркмения – 220 тыс. тонн и Китай – 50 тыс. тонн», – добавил Д.Мамедов.

Ранее министр международных и внешнеэкономических связей Астраханской области Денис Афанасьев сообщал журналистам, что азербайджанская KDY Logistics завершила подготовку к реализации проекта по созданию железнодорожного логистического хаба в Астрахани. «Это не просто склад – там будет налажена переработка, фасовка, маркировка, промывка продукции. Товары будут развозиться по регионам РФ», – уточнял министр.

По данным сайта KDY Logistics, компания была создана в 2017 году с головным офисом в Баку, имеет представительства в России, Грузии, Казахстане, Турции и Иране. Предоставляет услуги по перевозке грузов по железным дорогам. По информации сайта, приоритетными направлениями для компании являются Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), транспортный коридор «Север-Юг» и Баку – Тбилиси – Карс.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; «ЛОКОТЕХ» СОЗДАЛ НА БАЗЕ «ЖЕЛДОРРЕММАШ» ЭЛЕКТРОМАШИННЫЙ И ДИЗЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОНЫ**

«Локомотивные технологии» («Локотех») создали на базе АО «Желдорреммаш» (ЖДРМ) в качестве филиалов электромашинный и дизельный дивизионы.

Первый будет иметь семь обособленных подразделений – в Астрахани, Ростове-на-Дону, Оренбурге, Улан-Удэ (Бурятия), Уссурийске (Приморский край), Челябинске, Ярославле, второй – в Астрахани, Оренбурге и Уссурийске, говорится в сообщении группы.

«Цель создания новых филиалов – продолжение наделяния дивизионов реальными активами, создание центров по ремонту электрических и дизельных двигателей (в том числе – ИФ) для управления затратами по этим узлам на всем жизненном цикле локомотива», – отмечает компания.

Сотрудники соответствующих цехов локомотиворемонтных заводов будут переведены в новые подразделения, работодателем останется ЖДРМ.

Группа напоминает, что на дивизиональную систему работы перешла в 2017 г. «для роста прозрачности и управляемости бизнеса, перераспределения заказов и оптимизации мощностей, развития компетенций, увеличения производительности труда». Ранее были созданы литейный и механический дивизионы. «Суммарный эффект от проводимых ими мероприятий оценивается в 3,5 млрд руб.», – говорится в сообщении.

Группа «Локомотивные технологии» управляет активами, занимающимися обслуживанием, ремонтом, модернизацией и лизингом локомотивов, производством узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения. В составе производственной базы – 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 сервисных депо по всей РФ. Основана владельцами «Трансмашхолдинга» – крупнейшего в РФ производителя подвижного состава для рельсового транспорта, заводы которого расположены в Санкт-

Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане.

Прошлым летом собственники компаний объединили активы, сохранив юридическую независимость двух групп. В результате сделки структуры Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, Дмитрия Комиссарова и Кирилла Липы получили в новой группе 79,4%, а двое последних теперь являются контролирующими акционерами. Alstom, ранее владевший 33% акций российского машиностроительного концерна, получил 20% в новой структуре. 75% минус 2 акции «Желдорремаша», владеющего десятком локомотиворемонтных заводов в РФ, были приобретены в 2012 г. у ОАО «Российские железные дороги» за 7,915 млрд руб.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.19; ФПК МОЖЕТ ВКЛЮЧИТЬ ОБНОВЛЕННЫЕ ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ В ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В РОСТОВ-НА-ДОНУ И АНАПУ**

АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) может задействовать обновленные плацкартные вагоны в поездах из Москвы в Ростов-на-Дону и Анапу, также рассматриваются другие направления. Об этом Агентству городских новостей «Москва» рассказали в пресс-службе ФПК.

«В настоящее время обновленный плацкартный вагон проходит сертификацию. Только после ее завершения будет приниматься решение о маршрутах, по которым обновленные плацкартные вагоны будут курсировать. Среди направлений рассматриваются и указанные варианты (из Москвы в Ростов-на-Дону и Анапу – прим. Агентства «Москва»)), – сообщили в пресс-службе.

Ранее в пресс-службе АО «ФПК» Агентству «Москва» сообщили, что обновленный плацкартный вагон планируют запустить в тестовую эксплуатацию в 2019 г. По результатам отзывов пассажиров и экспертного сообщества будет принято решение о дальнейшей реализации проекта. При этом мнение посетителей полномасштабного макета плацкартного вагона, который выставлялся на Казанском вокзале, также будет анализироваться и учитываться. В компании отметили, что посетители макета обновленного плацкартного вагона, который с 10 декабря 2018 г. по 10 февраля 2019 г. работал на столичном Казанском вокзале, чаще всего высказывали пожелания об увеличении межкупейного пространства, добавлении места под багаж и увеличении размера полок.

<https://www.mskagency.ru/materials/2865149>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6133304>

### **ГУДОК; 2019.02.20; ВОПРОС ДНЯ; ОЖИДАЕТЕ ЛИ ВЫ ВЫХОДА НОВЫХ ИГРОКОВ НА РЫНОК ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА?**

Максим Шишков, начальник отдела стратегического маркетинга Транспортной группы FESCO:

- Особенности рынка железнодорожного подвижного состава являются "высокий порог" входа и ограниченность предложения текущим количеством вагонов на сети. Около 100 компаний-операторов управляют 90% всех вагонов. При этом к числу крупнейших компаний с парком более 10 тыс. вагонов относятся всего 24 оператора. Появления новых игроков мы не ожидаем, однако возможны и происходят сделки слияния и поглощения. Стоит отметить, что на фоне высокой маржинальности некоторых сегментов этого бизнеса появляются новые небольшие операторы. Подобная ситуация характерна для рынка специализированных вагонов, так, число операторов с парком менее 200 вагонов в 2018 году увеличилось на 15%, с 63 до 73 компаний. При этом доля парка



этих операторов составляет менее 5% общего числа вагонов на сети, поэтому существенного влияния на рыночную ситуацию они не оказывают.

Андрей Соболев, председатель Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава:

- Мы считаем, что крупных игроков в различных сегментах оперирования в ближайшие годы не появится. Во-первых, рынок уже сложился, пережив несколько фаз падения и роста. Во-вторых, выход на рынок крупного игрока возможен лишь через массивный выкуп новых вагонов на вагоностроительных заводах. В условиях загруженности заводов это в ближайшее время невозможно, если только заводы не пожелают создать своих собственных операторов. В-третьих, операторский рынок в этом году начнет свое падение в сегменте полувагонов. В следующем году произойдет насыщение фитинговыми платформами, а в 2021-м – крытыми вагонами и зерновозами. Исходя из этого, сложно предположить вложение в оперирование крупных средств стратегическими инвесторами. На операторском рынке возможны следующие трансформации в ближайшие годы: увеличение доли крупных или средних игроков за счет поглощения более мелких. Возможно появление небольших игроков на основе активов обанкротившихся операторских компаний и возвращенных банкам и лизинговым компаниям вагонов. В последнем случае банки и лизинговые компании могут создавать свои транспортные подразделения, если сочтут невыгодными условия передачи в аренду вагонов оставшимся игрокам.

Виталий Момот, член совета директоров ООО "Агентство Рефперевозки":

- Этот процесс непрекращающийся: кто-то уходит, кто-то приходит, но наверху остаются пять – десять самых главных структур, которые поколебать невозможно. Допустим, это АО "Первая Грузовая Компания", "ГлобалТранс" и еще несколько компаний, которые работают давно и оперируют большим парком вагонов, имеют хорошие связи в ОАО "РЖД" и **Минтрансе**, нашли свою нишу, у них имеется клиентура на постоянной основе. Такие компании выбить с рынка сложно. Те предприятия, которые имеют, допустим, не 100 тыс. вагонов, а 300, 500, 1000 вагонов, приходят и уходят, потому что конкуренция в нижней части этого списка очень высокая. Это первое.

У предприятий из нижней части списка не так много денег, они не располагают такими финансовыми возможностями, чтобы резко изменить направление рынка. Например, возили уголь – перешли на руду, возили руду – перешли на щебень, со щебня перешли на какой-нибудь инертный груз. Принимаются законы или новые положения, например руду можно возить не только в полувагонах, но и на платформах. В результате все уходит с этого рынка и начинают себе искать нишу, то есть этот процесс происходит на постоянной основе. Он был, есть и будет.

Александр Пинчук, коммерческий директор транспортной компании ООО "Арт-Логистика":

- Даже если эта ниша занята, то всегда есть место конкуренции. Не так давно можно было наблюдать дефицит подвижного состава вследствие принятия в 2016 году **Минтрансом** поправок в Правила технической эксплуатации железных дорог РФ, которые запрещают продлевать срок службы грузовых вагонов. Сейчас ситуация на рынке выровнялась, что привело к сбалансированности вагонного парка на сети железных дорог России. Но баланс этот количественный. А вот что касается рационального использования парка, с этим как раз есть проблемы. В январе представители РЖД заявили, что показатель простаивающего подвижного состава составляет 110 тыс. единиц. И на этом фоне грузоотправители жалуются на отсутствие необходимого количества вагонов под погрузку. Из этого следует, что спрос есть, а рынку нужны операторы, способные качественно планировать перевозки. По оценкам ИПЕМа, в ближайшие несколько лет объем закупок вагонов в России составит 165 тыс. единиц, из них 35-45 тыс. единиц уже в

этом году. Соответственно, вероятность появления новых операторов довольно высока. А их появление создаст условия для оптимизации использования вагонов.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454182>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2018 Г. ВЫРОС ПОЧТИ В 2 РАЗА, ДО 19,7 МЛН ТОНН**

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) по итогам 2018 составил 19,688 млн тонн, говорится в материалах ЗАО «Морцентр-ТЭК», со ссылкой на данные Администрации СМП.

Как сообщал **Росморречфлот**, в 2017 году грузопоток по СМП достиг 10,7 млн тонн – таким образом, объем грузоперевозок по Севморпути в 2018 году увеличился в 1,84 раза.

Перевозки сжиженного природного газа (СПГ) по СМП выросли в 37,7 раза – до 8,39 млн тонн, объем перевозки нефти и нефтепродуктов – на 15,6%, до 7,8 млн тонн.

Перевозки газового конденсата увеличились в 7,5 раза – до 805,4 тыс. тонн, объем перевозки руды увеличился на 29,9%, до 43 тыс. тонн.

В то же время сократился объем перевозки генеральных грузов – на 6,3%, до 2,3 млн тонн, перевозки угля снизились на 16%, до 291 тыс. тонн.

По итогам 2018 года Администрацией СМП было выдано 792 разрешения на плавание в акваториях СМП, в том числе 91 разрешение на проход судам под иностранным флагом.

В акватории Севморпути расположены 6 морских портов – Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет значительно сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий или Панамский каналы. Ожидается, что в дальнейшем рост основного объема грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов – сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.19; КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РФ УВЕЛИЧИЛОСЬ В ЯНВАРЕ НА 7,7% – ДО 124,1 ТЫС.**

Более 124 тыс. полетов выполнили российские и иностранные авиакомпании в воздушном пространстве РФ в январе 2019 г., что на 7,7% больше показателя за тот же месяц в 2018 г. Об этом сообщили в пресс-службе **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**.

"По информации ФГУП "Госкорпорация по ОрВД", в январе 2019 г. российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 124,1 тыс. полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 7,7%", – говорится в сообщении.

Уточняется, что на международных воздушных линиях было выполнено почти 66 тыс. полетов (рост на 6,7%), включая 24,6 тыс. транзитных полетов (рост на 3,4%). Число внутренних полетов составило 58,1 тыс. (рост на 8,9%).

<https://www.mskagency.ru/materials/2865181>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; «ПОБЕДА» В 2018 Г СНИЗИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ НА 43%, В 2019 Г ПЛАНИРУЕТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК МИНИМУМ НА 40%**

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) в 2018 году получила 2,013 млрд руб. чистой прибыли по РСБУ, выручка составила более 35,53 млрд руб., говорится в сообщении перевозчика.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году «Победа» получила 3,5 млрд руб. чистой прибыли и 20,3 млрд руб. выручки. Таким образом, прошлогодний показатель прибыли снизился на 43%, выручка, напротив, увеличилась на 75%.

В октябре гендиректор «Победы» Андрей Калмыков заявлял, что по итогам 2018 года компания ожидает «очень большую» прибыль. Он тогда выразил удивление сообщениями в СМИ о том, что российские авиакомпании сгенерировали многомиллиардные убытки из-за роста цен на топливо. «У нас в «Победе» все хорошо. Мы не можем пока огласить финансовые результаты за 2018 год, но можно точно сказать, что у нас будет очень большая прибыль», – говорил топ-менеджер.

Как сообщалось, пассажиропоток «Победы» в 2018 году вырос на 55%, до 7,2 млн человек. Средняя занятость кресел была на уровне 94%.

«В 2019 году «Победа» планирует перевезти не менее 10 млн клиентов. Добиться такого результата компания сможет за счет пополнения парка и наращивания маршрутной сети», – говорится в сообщении компании. Сейчас в парке «Победы» 26 Boeing 737-800, сообщил «Интерфаксу» представитель компании, к началу календарного лета 2019 года он будет увеличен до 30 машин. По сравнению с летом 2018 года парк вырастет на 50%. В ноябре 2019 года «Победа» начнет получать новейшие Boeing-737MAX8.

«В ближайшее время «Победа» анонсирует новые направления полетов, в числе которых будут не только международные маршруты, но и популярные российские направления», – отмечается в сообщении.

### **ГТРК «ВЕСТИ СОЧИ»; 2019.02.19; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ СОЧИ ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ**

Международный аэропорт Сочи открывает 12 направлений с авиакомпанией «Нордавиа» в рамках летнего расписания полетов, три из которых новые.

Как передает ГТРК «Вести Сочи», летом откроются маршруты в Архангельск, Белгород, Воронеж, Казань, Калининград, Мурманск, Нижний Новгород, Омск, Санкт-Петербург, Сыктывкар, Уфу и Челябинск. Полеты будут выполняться на воздушных судах семейства Boeing-737, рассчитанных на перевозку пассажиров в комфортном салоне экономического класса.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3118068>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.19; АВИАКОМПАНИЯ «РУСЛАЙН» НАЧАЛА ЛЕТАТЬ ИЗ АЭРОПОРТА ВНУКОВО В НАРЬЯН-МАР**

Авиакомпания «РусЛайн» начала летать из аэропорта Внуково через Киров в Нарьян-Мар, сообщили в пресс-службе воздушной гавани.

«Авиакомпания «РусЛайн», один из ведущих игроков на рынке региональных перевозок в России, приступила к выполнению регулярных рейсов Москва (Внуково)-Киров-Нарьян-Мар», – говорится в сообщении.

Уточняется, что полеты осуществляются на комфортабельных канадских реактивных самолетах Bombardier CRJ-100/200 два раза в неделю – по вторникам и воскресеньям. Часть рейса от Кирова реализована в рамках программы субсидирования региональных пассажирских перевозок при поддержке **министерства транспорта РФ**.

«Минимальная стоимость билета в одну сторону составит 6 тыс. 365 руб.», – добавили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2865119>

### **ТАСС; 2019.02.19; В БАШКИРИИ НАГРАДИЛИ ПОСАДИВШИЙ САМОЛЕТ С ГОРЯЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ В УФЕ ЭКИПАЖ ТУ-204**

Власти Башкирии вручили госнаграды и ордена экипажу Ту-204, сумевшему посадить самолет с загоревшимся двигателем в аэропорту Уфы. Об этом во вторник сообщила пресс-служба республиканского парламента.

Самолет авиакомпании Red Wings, выполнявший 22 августа 2018 года рейс из Уфы в Сочи, совершил экстренную посадку в аэропорту вылета из-за возгорания левого двигателя. На борту находились 202 пассажира, никто не пострадал. Пассажиры были эвакуированы с помощью надувных трапов спустя 7 минут после посадки.

"Командир воздушного судна Юрий Хорьговский, второй пилот Владимир Павленко и бортовой инженер Сергей Лакида награждены орденом Салавата Юлаева. Старший бортпроводник Ларита Мурадова, бортпроводники Евгения Егошина, Петр Михайлов и Руслан Тимербаев удостоены Почетной грамоты Республики Башкортостан", – говорится в сообщении.

Председатель парламента Башкирии Константин Толкачев поблагодарил экипаж за профессионализм и мужество, проявленные в чрезвычайной ситуации. **Росавиация** также представила экипаж к наградам, добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/obschestvo/6136123>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; АВИАДИСПЕТЧЕРЫ ФИНЛЯНДИИ НАМЕРЕНЫ ПРОВЕСТИ ЗАБАСТОВКУ, ВОЗМОЖНЫ ОТМЕНЫ РЕЙСОВ С 23 ПО 25 ФЕВРАЛЯ**

Задержки и отмены авиарейсов в Финляндии возможны в конце февраля и начале марта, сообщает во вторник ситуационно-кризисный центр МИД РФ (ДСКЦ).

«Финляндия – в период с 23 по 25 февраля и с 4 по 11 марта – забастовки авиадиспетчеров, возможны задержки и отмена рейсов в крупных аэропортах страны», – говорится в сообщении, опубликованном в Twitter ДСКЦ.

По данным Helsinki Times, авиадиспетчеров не устраивают условия найма на работу и большая разница в зарплатах сотрудников крупных и малых аэропортов страны.

Финский профсоюз SLJY, представляющий интересы авиадиспетчеров, спорит с их работодателями с 2017 года, когда был подписан последний коллективный договор. В этом году государственный медиатор согласовал повышение зарплат авиадиспетчеров на 3,2%, которое поддержали работодатели. Однако профсоюз отказался одобрить это решение.

Забастовки в феврале и марте затронут восемь крупнейших аэропортов Финляндии, но их операторы обещают, что существенных перебоев в движении воздушного транспорта не будет – за пульт сядут руководители.

Ситуация осложняется тем, что мартовская забастовка по времени совпадает с так называемыми лыжными каникулами значительной части финских школ.

Кроме того, с 1 марта забастовку готовит профсоюз финских моряков. По данным финской вещательной компании Yle, эта акция протеста продлится до тех пор, пока не будет достигнуто новое соглашение о зарплате и условиях труда. В частности, профсоюз настаивает на повышении оплаты труда на 2,5%, а работодатели готовы поднять ее лишь на 2,2%.

Забастовка моряков повлияет на движение все коммерческие морские перевозки под финским флагом, а также на работу государственных ледоколов, что может затруднить движение судов других государств.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; НА ЛАЙНЕРАХ АВИАКОМПАНИЙ "РОССИЯ" И AZUR AIR, СТОЛКНУВШИХСЯ ВО "ВНУКОВО", ПАССАЖИРОВ НЕ БЫЛО, ПРОКУРАТУРА ЗАНЯЛАСЬ ПРОВЕРКОЙ ИНЦИДЕНТА**

В самолетах, которые столкнулись в аэропорту "Внуково" в минувший четверг, пассажиров не было, в результате столкновения получили повреждения воздушные суда авиакомпании "Россия" и AZUR air.

Как рассказали в авиакомпании "Россия", "во время буксировки воздушного судна Boeing 747 без пассажиров в аэропорту Внуково обслуживающей компанией, не входящей в структуру авиакомпании "Россия", произошло столкновение с воздушным судном сторонней авиакомпании".

"По предварительным данным, ущерб воздушному судну может составить порядка 300 тыс. долларов, которые будут перевыставлены страховой компании, – отмечается в поступившем в "Интерфакс" сообщении авиакомпании "Россия". – На данный момент создана комиссия по расследованию случившегося".

Второй самолет, с которым столкнулся Boeing 747 авиакомпании "Россия", принадлежит авиакомпании AZUR air. По ее версии, "во время буксировки самолет сторонней авиакомпании произвел касание своим крылом хвостового стабилизатора Boeing 767-300, принадлежащего авиакомпании AZUR air". "Самолёт AZUR air в этот момент находился на стоянке, строго по разметке и с установленными колодками. Пассажиров на борту не было", – сообщили "Интерфаксу" в этой авиакомпании.

В авиакомпании AZUR air создана комиссия для расследования происшествия. "Данный инцидент, безусловно, повлечёт ущерб в финансовом плане, расходы будут перевыставлены страховой компании", – подчеркнули в AZUR air.

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) организовала проверку по факту инцидента во "Внуково", сообщили "Интерфаксу" в ведомстве.

По данным прокуратуры, столкновение двух воздушных судов произошло в международном аэропорту "Внуково" в минувший четверг примерно в 14:40. "По предварительной информации, в момент буксирования борт авиакомпании "Россия" столкнулся с лайнером ООО "АЗУР эйр". При этом членов экипажа, пассажиров и обслуживающего персонала в момент столкновения в самолетах не было", – отметили в прокуратуре.

Проведение проверки поручено Московской прокуратуре по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.19; «БОИНГ-737» БЛАГОПОЛУЧНО ПРИЗЕМЛИЛСЯ ВО «ВНУКОВО» С ТРЕСНУВШИМ СТЕКЛОМ В КАБИНЕ ПИЛОТОВ**

Верхний слой лобового стекла треснул у «Боинга» авиакомпании «ЮТэйр», совершавшего посадку в московском аэропорту «Внуково», сообщили агентству «Интерфакс-Урал» в пресс-службе авиакомпании.

«18 февраля при заходе на посадку во Внуково у «Боинга» произошло растрескивание верхнего слоя лобового стекла. Посадка прошла в штатном режиме», – сказал собеседник агентства.

«ЮТэйр» выясняет причину повреждения стекла.

«ЮТэйр» входит в топ-5 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

Как сообщил ранее «Интерфаксу» источник в экстренных службах, самолет «Боинг-737» выполнял рейс из Сыктывкара в Москву. «Однако перед посадкой в кабине треснул внешний слой лобового стекла второго пилота», – сказал собеседник агентства.



## **Министерство транспорта РФ**

---

Самолет удалось благополучно посадить. Никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.